

Азіатсько-тихоокеанський регіон з Чорноморським і Середземноморським басейнами. По цьому коридорі, а потім по «Дунайському» міжнародному транспортному коридорі, судна зможуть проходити у внутрішні водні шляхи Євросоюзу і річкові порти України.

На користь даного маршруту також говорить збільшення в останні роки обсягів експортно-імпорتنих вантажів між Україною та Іраном, Азербайджаном, Туркменістаном, Казахстаном, Грузією [3, 4, 5].

В процесі створення євразійської транспортної інфраструктури найважливішу роль повинно відігравати державне регулювання. Це участь в роботі міжнародних організацій, двостороння співпраця з питань відбору ділянок міжнародних транспортних коридорів на території кожної із зацікавлених країн з урахуванням їх національних інтересів.

При цьому, слід зазначити, що будь який транспортний процес для запровадження й ефективного використання потребує суттєвих розрахунків та злагодженої системи координації заснованої на логістичних принципах.

У зв'язку з тим, що розвиток українських ділянок міжнародних транспортних коридорів знаходиться в інтересах країни, то розв'язувати основні проблемні питання з їх розвитку повинен уряд країни. До таких питань можна віднести: впровадження пільгових митних режимів, формування нормативно-правової бази відповідно до міжнародної практики, створення єдиного інформаційного простору, розвиток залізничних припортових станцій і прикордонних пунктів пропуску, будівництво терміналів, створення сучасного рівня логістичного сервісу, збалансований розподіл наскрізних ставок між всіма учасниками транзиту, розвиток лінійних контейнерних перевезень на морських ділянках, боротьба з корупцією, створення логістичного центру тощо.

Тільки комплексний підхід, заснований на сумісній співпраці Уряду, фахівців морського транспорту й залізничної дороги та представників бізнесу (власників вантажної бази), створить синергійний ефект для розвитку вже існуючих та відкриття нових маршрутів, затверджуючи Україну як сучасну

транзитну державу на міжнародній арені.

Список використаних джерел

1. Миллиарды на транзите. Украина теряет золотую жилу [Електронний ресурс]. - Режим доступу: <https://rian.com.ua/analytics/20171106/1029171450/milliardy-tranzit-Ukraine-teryat-zhyla.html>.
2. Kotlubay V.A. Opportunities of non-transshipment communication between the ports of the Danube river and the Caspian sea / V.A. Kotlubay // Економічні інновації: зб. наук. праць. – Одеса: ІПРЕЕД, 2013. - №56. – С. 96-103.
3. Украина — Иран: перспективы сотрудничества для бизнеса [Електронний ресурс]. - Режим доступу: <https://ckp.in.ua/ru/events/15336>.
4. Взаимная торговля Казахстана с Украиной [Електронний ресурс]. - Режим доступу: <http://www.export.gov.kz/public/files/analytics/countryReview/references/2017/%D0%A3%D0%BA%D1%80%D0%B0%D0%B8%D0%BD%D0%B0%207%20%D0%BC%D0%B5%D1%81.%202017.pdf>.
5. Азербайджан и Украина увеличили объем взаимной торговли в два раза [Електронний ресурс]. - Режим доступу: <http://mirperemen.net/2017/10/azerbajdzhan-i-ukraina-velichili-obem-vzaimnoj-torgovli-v-dva-raza/>.

УДК 334.012.82:656.2(4)

ИНТЕГРАЦИЯ УКРАИНСКОГО ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ В ЄВРОПЕЙСКУ ТРАНСПОРТНУ СИСТЕМУ

Паламарчук І.В., к.е.н., доцент (УкрДУЗТ)

Протягом останніх років багато країн провели реструктуризацію залізничного транспорту з метою підвищення конкурентоздатності транспортної системи країни в цілому. Реформування залізниць світу триває і залучає все більше країн. Обсяги реформування постійно зростають. За

даними ЄЕК ООН, кількість країн, що беруть участь у цьому процесі, наближається до 60. З одного боку, реформи відкрили залізничні колії для приватних операторів і дозволили їм працювати по всій території регіону, а з другого, збільшили інвестиції в залізничну галузь.

Більш важливими, однак, були положення, за якими залізнична інфраструктура мала бути у майбутньому відкрита для всіх, хто, виконавши відповідні вимоги, захоче надавати транспортні послуги (спочатку це стосувалося лише так званої «групи залізничних компаній, які здійснюють міжнародні перевезення»; з часом, однак, це почало означати відкриття ринку вантажних перевезень і ринку міжнародного пасажирського транспорту). Задля досягнення цієї мети держави-члени ЄС мали організувати залізниці так, щоб:

- розділити управління залізничною інфраструктурою та здійсненням перевезень (директива не встановлювала жодних схем організаційного розмежування – для обох видів діяльності слід було вести окремий бухгалтерський облік);

- не використовувати державні кошти, виділені на один вид діяльності, в іншому виді діяльності (наприклад, кошти, виділені на обслуговування інфраструктури, не повинні використовуватися для фінансування пасажирського транспорту);

- управляючі інфраструктури надавали цю інфраструктуру за плату на не дискримінаційних умовах суб'єктам ринку. Крім цього, держави-члени ЄС мали вирішити проблему спіралі боргів, у яку потрапили залізниці, утворивши спеціальні рахунки для старих боргів. Завдяки дуже великій свободі у виборі рішень щодо управління інфраструктурою члени Європейського Союзу виробили і реалізували ряд ідей стосовно цього управління (з єдиним обов'язком, а саме розмежуванням управління інфраструктурою та іншої діяльності):

- управління інфраструктурою як підрозділ залізничної компанії (Литва, Словенія, Угорщина);

- управління інфраструктурою передане окремій компанії в одній холдинговій структурі (Польща, Німеччина, Бельгія);

- право власності на інфраструктуру залишається у держави, представленої тримачем інфраструктури, який підписує договір на управління інфраструктурою з оператором залізниць (Франція, Фінляндія);

- право власності на інфраструктуру залишається у держави, представленої тримачем інфраструктури, який сам управляє інфраструктурою (Швеція);

- повний розділ міжуправляючим інфраструктури і залізничними компаніями – управляючим інфраструктури є державна компанія, яка сама управляє інфраструктурою (Чеська Республіка, Словаччина, Великобританія, Іспанія). Практично кожна країна ЄС має власне уявлення про управління залізничною інфраструктурою, що ускладнює їх не порівняння з точки зору ефективності. Порівняння показують, що кожна з цих моделей може бути хорошою, якщо держава хоче витратити на залізниці ту суму коштів, яка відповідає потребам.

За результатами проведення реформування залізничного транспорту та операторів, держави можна поділити на ті, що: пройшли реформування успішно; закінчили цей процес останнім часом, але їх результати ще чітко не визначилися; знаходяться у цьому процесі.

Україна наразі намагається розпочати процес реформування. Рекомендується зосередитися на трьох напрямках діяльності, кожен з яких вимагає власного графіка.

По-перше, незалежно від структурних змін існує необхідність працювати над майбутньою концепцією розвитку залізниць в Україні, яка стане частиною загального Генерального плану для залізниць. Українські залізниці все ще мають великий потенціал щодо вантажних перевезень, а розташування Києва та інших головних міст, як видається, сприяє залізницям як засобу транспорту для швидких перевезень між найбільшими містами країни.

По-друге, фінансові потоки повинні бути краще організованими, а саме прозорість/висвітлення інформації про економічний стан конкретних елементів залізничного об'єкту, проведення реформи тарифи повинні установлюватися не адміністративними процедурами.

По-третє, необхідно провести

організаційні зміни та зміни у власності, які нададуть залізницям – розумною мірою – динаміку, потрібну для роботи на ринку та конкурування з іншими видами транспорту. Лише такі зміни розпочнуть необхідні процеси раціоналізації управління та оптимізації витрат.

Крім того, слід зазначити, що ключовим моментом процесу адаптації законодавства України в галузі залізничного транспорту має стати завдання розмежування надання послуг і функціонування інфраструктури на залізничному транспорті так, як це існує в ЄС. Необхідно урегулювати питання доступу на ринок перевезень та ринок інфраструктури, дерегулювання та гарантій фінансових застав.

УДК 338: 656.078

РЕГІОНАЛЬНІ АСПЕКТИ РОЗВИТКУ ТРАНСПОРТНО-ЛОГІСТИЧНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ В УКРАЇНІ

*Полякова О.М., к.е.н., доцент,
Шраменко О.В., к.е.н., доцент (УкрДУЗТ)*

Транспортно-логістична інфраструктура є сполучною ланкою між виробництвом і споживанням, обслуговує процес руху товару, створює необхідні умови для задоволення попиту, скорочення часу реалізації товарів, прискорення обороту капіталів, зниження витрат руху товару і цін, формування ефективного конкурентного середовища.

Впровадження концепції інтегрованої логістики, створення транспортно-логістичних центрів і кластерів є одним із стратегічних шляхів підвищення конкурентоспроможності вітчизняних організацій бізнесу. Враховуючи географічне положення країни та зосередженість промисловості всередині держави, Україна має можливості щодо розвитку регіональних кластерів. Економічний потенціал регіону в цілому залежить від географічно взаємопов'язаної виробничої діяльності розміщених там фірм усередині кожного кластера як сукупності однорідних елементів,

що конкурують у певних областях і утворюють групу одиниць, які провадять спільну роботу, доповнюють одна одну й посилюють конкурентні переваги окремих компаній і кластера в цілому.

Вплив транспортно-логістичної інфраструктури на довгостроковий економічний ріст здійснюється за п'ятьма основними напрямками: в якості прямого фактору виробництва; в якості елемента інших факторів виробництва; в якості стимулу до зростання сукупного попиту; в якості стимулу до акумуляції факторів виробництва; як інструмент промислової політики.

Невикористані можливості транзитного потенціалу України й вітчизняних операторів ринку дозволяють говорити про потребу пошуку резервів у формуванні нормативно-правової бази для створення транспортно-логістичних кластерів – якісно нової форми організації транспортних сполучень України, країн близького й далекого зарубіжжя.

Однак наразі в Україні ще не накопичено «критичної маси» передумов для вільного виникнення мезоструктур, що утворили б структуровану мережу якнайтісніше пов'язаних між собою господарчими зв'язками підприємств. За рівнем розвитку логістичної інфраструктури Україна займає низькі позиції в міжнародних рейтингах (у міжнародному позиціонуванні по субіндексу транспортної інфраструктури Україна має лише 2,49 балів з 5 можливих). Міжнародні компанії вважають, що розвиток ринку логістичних послуг в Україні стримує недосконале законодавство, низька якість інфраструктури і корупція. Основні перешкоди в розвитку логістичного ринку вітчизняні компанії вбачають у відсутності державної політики і державної стратегії, що відбивається на умовах ведення логістичного бізнесу і можливості реалізації логістичного потенціалу країни.

Це обумовлює необхідність розробки стратегії випереджального розвитку транспортно-логістичних кластерів, основною метою якої є посилення конкурентоспроможності національної економіки на ринку транспортних послуг, що передбачає інтеграційне перетворення української економіки в напрямку мережевої