

Розрахунок коефіцієнта дисконтування d при $E=0,3$

t	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
$d = \frac{1}{(1+0,3)^t}$	1	0,7692	0,5917	0,4552	0,3501	0,2693	0,2072	0,1594	0,1226	0,0943
$d_{0,3} = 1,2985e^{-0,2621t}$	0,9991	0,7687	0,5915	0,4551	0,3502	0,2694	0,2073	0,1595	0,1227	0,0944

ЛІТЕРАТУРА

1. Кулаев Ю. Ф. Методы экономической оценки инвестиционных проектов на транспорте / Ю. Ф. Кулаев. – К.: Транспорт Украины, 2001. – 182 с.
2. Танцюра С. В. Эффективность розвитку автотранспортного сервісу в транспортних коридорах при перевезенні вантажів у міжнародному сполученні: Монографія / С. В. Танцюра. – К.: АТЗТ «АРГО», 2003. – 200 с.
3. Козак Л. С. Критерії оцінки інвестицій / Л. С. Козак,

Я. О. Лудченко // Вісник ТAU і УТУ. – 2000. – № 4. – С. 250–253.

4. Кудрицька Н. В. Транспортно-дорожній комплекс України: сучасний стан, проблеми та шляхи розвитку: Монографія / Н. В. Кудрицька. – К.: НТУ, 2010. – 338 с.

5. Кудрицька Н. В. Математична модель нелінійного програмування для оптимального вибору інвестиційних проектів / Н. В. Кудрицька // Формування ринкових відносин в Україні. – 2006. – Вип. 5(60). – С. 73–76.

УДК 656.61.079.2

ТЕОРЕТИЧНІ АСПЕКТИ ВЗАЄМОДІЇ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ І ПОРТІВ



Ю. В. Гава, канд. екон. наук

Постановка проблеми та її зв'язки з науковими чи практичними завданнями. Розширення й інтенсифікація економічних зв'язків в умовах глобалізації вимагають детального вивчення взаємодії різних видів транспорту. Сучасна світова економічна система досить активно використовує мультимодальні перевезення. У 2009 р. їхня частка у структурі перевезень мінеральних видів ресурсів становила 76 %. Причому протягом останніх десяти років ця частка збільшилася на 23% [11], і така тенденція зберігається і досі. У таких умовах виникає потреба не тільки теоретичного вивчення, а й практичного застосування найновіших підходів до розвитку мультимодальної логістичної структури.

Аналіз останніх досліджень і публікацій, в яких розробляється дана проблема. У науковій літературі існує значна кількість вітчизняних і іноземних праць, які висвітлюють ці питання. Можна виділити науковий доробок В. І. Апатцева й О. А. Щипцова, які до-

сліджують особливості функціонування логістичних транспортних систем на прикладі морських портів і залізничного транспорту [1].

Заслужовують на увагу праці Д. Л. Товкуна. З усієї сукупності проблем автору вдалося виокремити чи не основну проблему взаємодії залізничного транспорту і порту – функціонування контейнерних пунктів і розвиток контейнерних перевезень.

З точки зору методології, наукову цінність мають праці В. П. Клепікова. Автор на досить високому рівні узагальнення визначив основні закономірності розвитку транспортних систем залізничного і морського транспорту, сформувавши методологічні основи вивчення зазначеного наукового завдання.

Також варто відмітити роботи Л. А. Забродського, Л. А. Коган, А. Р. Магомадова, П. К. Рибіна, А. В. Слободян [2; 7].

Виділення невирішених частин загальної проблеми. Нині залізничний і морський транспорт розвивається в умовах глобалізації і жорсткої конкуренції. Мобільність переміщення природо-ресурсної бази є чи не найголовнішою конкурентною перевагою сучасних економічних систем. Тому виникає нагальна потреба в дослідженні мультимодальних перевезень у загальній структурі перевезень і визначенні найбільш оптимальної моделі розвитку взаємодії залізничного транспорту і морського порту.

Метою статті є дослідження особливостей і зако-

номірностей розвитку мультимодальних перевезень на прикладі залізничного транспорту і морського порту, розробка моделі ефективного взаємозв'язку різних видів транспорту як єдиної логістичної системи.

В умовах поширення інтеграційних процесів на міжнародному ринку економіки зростає роль сфери транспорту і зв'язку. Вигідність геополітичного становища країни досить часто визначається рівнем розвитку її транспортно-логістичної структури. Україна, незважаючи на наявність цього фактора і відносно достатній рівень розвитку транспортної мережі, все частіше стикається з конкурентами, що являють собою транспортні системи Білорусі, Балтії, Росії, Румунії. Досить яскраво цей процес ілюструє динаміка зростання транспортних перевезень в Україні і світі. Якщо світові транспортні перевезення зростали щороку протягом останнього десятиліття в середньому на 4,3 %, то аналогічний показник для України становить лише 2,5 %. Незважаючи на позитивну динаміку в цілому, цифри переконливо свідчать про неконкурентоспроможність вітчизняної транспортної мережі. Виходячи з цього, розвиток і вдосконалення транспортної мережі є одним із головних завдань національної економіки.

У структурі міжнародного ринку транспортних перевезень переважають залізничні і морські перевезення, частка яких у загальній структурі транспортних послуг у 2008 р. становила 88%, причому вона має тенденцію до зростання за рахунок збільшення морських перевезень. Варто відмітити, що морський і залізничний транспорт здебільшого функціонують разом. Лише 17 % обсягу перевезень здійснюється без взаємодії залізничного або морського транспорту [12; 10, с. 33].

Отже, розвиток залізничних і морських перевезень є одним із ключових завдань будь-якої економіки, що претендує на роль транспортного посередника.

Важливим елементом системи «залізниця – море» є морський порт, який фактично визначає ефективність використання як ресурсів залізниці, так і морського і річкового транспорту.

Тенденція до підвищення ролі портів досить яскраво простежується і в Україні. Якщо в 2001 р. частка направленості залізничного потоку в морські порти становила 59 %, то в 2003 р. – 60, а в 2005 р. – 62 %. Отже, виникає необхідність оптимізації організаційно-функціональної транспортної структури.

Функціональна структура порту визначається показниками його пропускної спроможності. Обсяг вантажів і час, протягом якого відбувається розвантаження та завантаження транспортних засобів, є основним критерієм ефективності. Середні показники вантажопереробки становлять 200–500 тис. т в місяць. Найпотужнішими є порти Миколаєва, Одеси, Іллічівська, вантажопереробна спроможність яких становить 400–500 тис. т у місяць. У той же час для

портів країн Балтії цей показник становить 500–800; Росії – 500–900 тис. т у місяць [9, с. 46].

Результати аналізу функціональної структури порту свідчать про її недосконалість. Так, в українських портах на кожний квадратний кілометр площі порту припадає 10 тис. т вантажопереробки, у той же час у портах Франції – 40–50; Великобританії 50–60 тис. т.

Показники кількості і вантажопідйомності кранів в Україні також не відповідають показникам у розвинутих країнах. Миколаївський порт для вантажопереробки 10 тис. т використовує в середньому один кран. Аналогічний середній показник для портів Сполучених Штатів Америки становить 2,6, Великобританії – 3,4, Франції – 2,8, Росії – 1,9. З наведених цифр чітко видно, що функціональна структура портів не є досконалою. Як наслідок, середня тривалість перебування вантажу в портах України становить 10–14 діб, у портах країн Балтії 6–9 діб [7, с. 156].

Важливим показником ефективності функціональної структури порту є наявність вільних територій для його розвитку. Розміщення вітчизняних портів у міських і приміських зонах суттєво обмежує цей ресурс. Крім того, суттєво впливає на погіршення екологічної ситуації міст і приміських територій.

Виняткову увагу слід звернути на взаємодію в межах порту морського й річкового транспорту із залізничним. Вітчизняні порти характеризуються досить значними показниками вантажопереробки за допомогою морського і річкового транспорту. Так, для Миколаївського морського торговельного порту цей показник становить 700–800 тис. т у місяць, Одеського – 900–1200; Іллічівського 900–1000 тис. т. У той же час обсяг переробки вантажопотоку засобами залізничного транспорту становить 200–400 тис. т у місяць. Вантажопереробка шляхом автомобільного перевезення, хоча і є досить розвинутою, все ж через високу вартість послуг не дає змоги використовувати його повною мірою. Отже, ідеться про незбалансованість функціональної структури порту і нерозвинутість залізничної мережі в його межах.

Особливе занепокоєння викликає організаційна структура транспортно-логістичних моделей в Україні, оскільки як залізниці, так і порти й інші види транспорту є відокремленими економічними суб'єктами. Організаційна структура транспортного комплексу потребує суттєвих змін. В умовах глобальної конкуренції виникає реальна необхідність в об'єднанні транспортних логістичних структур в єдиній організаційно-виробничій формі [3]. Наявність єдиного постачальника, наявність у нього ліцензій і практичної можливості здійснювати морські, автомобільні, залізничні й інші види перевезень значною мірою скоротила б час перебування вантажу в дорозі, сприяла б формуванню ціни на перевезення на основі ринкових механізмів. Проте в Україні щодо кожного виду транспорту здійснюється

самостійна економічна діяльність, любляються власні інтереси, що часто суперечить інтересам замовників. Наявність дрібних комерційних посередників зазвичай вносить плутанину у формування ціни на вантажопереробку і перевезення.

Створення посередницьких комерційних структур призводить до виникнення додаткових послуг. При цьому виконання посередниками функцій вантажовласників, експедиторів і агентів під час транспортування вантажів у значній мірі підвищує плату за здійснення перевезень, що змушує транспортників у боротьбі за збереження вантажопотоків знижувати тарифи за рахунок своїх доходів. У результаті цього акордні ставки на переробку прокату чорних металів за останні шість років знижено вдвічі. Така політика негативно впливає на дохідність портів. Порівнюючи дану ситуацію з іншими країнами світу, можна зазначити, що ставки на переробку вантажопотоків за цей період зросли на, %: у США – 44; Великобританії – 39; країнах Балтії – 69 [12].

Серед негативних факторів слід також назвати збільшення кількості господарюючих суб'єктів у портових зонах, що не підпорядковуються Міністерству транспорту України. Частка таких суб'єктів за останні три роки зросла на 12 %, а частка виконуваних ними робіт за цей же період становить 21 %. Це свідчить про відсутність державної політики у сфері розвитку транспортно-логістичних центрів, сприяння держави не державним компаніям і підприємствам а приватним.

Змінити цю ситуацію, на наш погляд, можна завдяки організаційно-правовому об'єднанню транспортних підприємств, створенню транспортно-логістичних компаній на основі діючих залізничних, морських, річкових, автомобіле- і авіакомпаній. Акціонерне об'єднання організаційно-функціональних структур транспортних компаній сприяє створенню «транспортних коридорів» для певних груп товарів, що є досить поширеним явищем для транснаціональних транспортних компаній. Крім того, вважаємо за потрібне проводити більш жорстку політику у сфері ліцензування комерційних підприємств у галузі транспортних послуг. Доцільним у даному випадку може бути досвід Румунії щодо матричного розподілу підприємств окремого транспортно-логістичного центру.

Важливим напрямом розвитку транспортно-логістичних центрів є технологічне оновлення. Технологічний розвиток транспортної сфери неможливий без здійснення інноваційно-інвестиційних процесів, спрямованих на розробку і впровадження нової техніки та технології.

Незважаючи на позитивну динаміку інвестиційних і інноваційних процесів у транспортну галузь, вона залишається незадовільною. Так, зростання інвестицій у 2001–2006 рр. в залізничний транспорт становило в середньому 11% щорічно; морський і річковий – 3; у

розвиток інфраструктури порту лише 7 %. Між тим у розвинутих країнах транспортна галузь виступає як одна з основних сфер інвестиційної активності. Інвестиції в залізничний транспорт протягом 2006 р. у Великобританії зросли щодо попереднього року на 31 %; у Франції – 28; Китаї – 30; Росії – 24 %. Схожа динаміка простежується стосовно інших видів транспорту [11; 12].

Ще гіршими є абсолютні показники інвестицій у 2007 р. в транспортну галузь України порівняно з іншими країнами:

Обсяг інвестицій, млн. дол.

Україна	2–10
Росія	200–300
Великобританія	1000
США	2000–3000
Німеччина	1500
Японія	2000

Ці цифри доводять фінансову неспроможність вітчизняної економіки самостійно розпочати інноваційну діяльність.

Ситуація з упровадженням інновацій цілком відповідає логіці інвестиційних процесів. Незважаючи на позитивну динаміку в цілому, абсолютні показники залишаються незадовільними. Так, в Україні частка підприємств, що впроваджували інновації на залізничному транспорті в 2008 р., становила 12 %, морському та річковому – 3; портових зонах – 6 %. Тоді як у Росії цей показник становив у 2008 р. на залізничному транспорті – 13; морському і річковому – 25; портових зонах – 14 % (див. рисунок) [11; 12].

Викликає занепокоєння і те, що інновації здійснюються в основному за рахунок власних коштів господарюючих суб'єктів. Частка держави в інноваційній активності транспортної галузі становить лише 35 % і має тенденцію до зменшення.

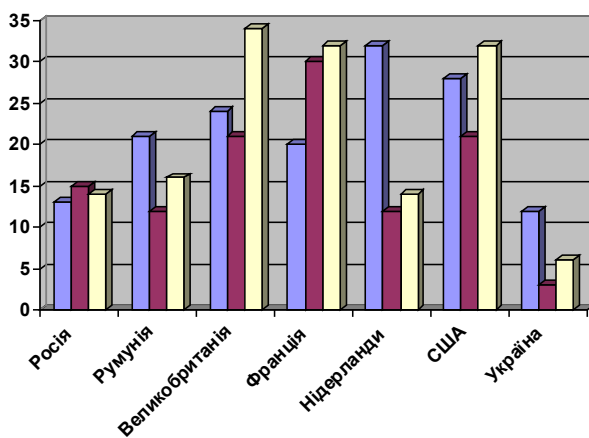
Незважаючи на зазначені проблеми, транспортна галузь України має досить значний потенціал. Коефіцієнт транспортного значення, тобто важливості території країни для регіонального розвитку – 0,8. Варто зазначити, що він є одним з найвищих в Європі.

Потенціал розвитку транспортно-логістичних центрів є чи не найбільшим у Східноєвропейському регіоні. Важливим елементом розвитку даної сфери є портові зони Чорного й Азовського морів.

Висновки

Транспортна сфера України характеризується технологічно-функціональною відсталістю галузі та неконкурентоспроможністю на міжнародних ринках. Техніко-технологічна модернізація транспортних підприємств, особливо транспортно-логістичних центрів має стати першочерговим завданням політики держави.

Важливим елементом реформування галузі є роз-



■ Залізничний транспорт ■ Морський і річковий транспорт □ Портові зони

Частка інноваційно-активних підприємств транспортної галузі країн світу

виток її організаційно-правової структури. Створення державних компаній із логістично-замкнутим комплексом транспортних послуг сприятиме формуванню ринку галузі й підвищенню якості послуг.

В умовах жорсткої конкуренції на міжнародному ринку необхідним є залучення інновацій у транспортну сферу. За об'єктивних обставин Україна поки що не може конкурувати з провідними країнами світу в інвестиційній активності, а відтак і у впровадженні інновацій. Тому ми вважаємо, що розробка механізмів залучення інвестицій у венчурні підприємства галузі є досить перспективним напрямом не лише наукових узагальнень, а й практичної діяльності держави і приватного капіталу.

ЛІТЕРАТУРА

1. Апатцев В. И. Логистические транспортно-грузовые системы: учеб. для студ. транспортных вузов / В. И. Апатцев, С. Б. Левин, В. М. Николашин и др. – М.: Академия, 2003. – 304 с.
2. Заборский Л. А. К вопросу об управлении транспортными издержками в логистической системе / Л. А. Заборский // Вісник Одеського національного морського університету. Зб. наук. праць. – Одеса: ОНМУ, 2007. – Вип. 22. – С. 171 – 181.
3. Качан Є. П. Розміщення продуктивних сил України /

Є. П. Качан. – К., 2000. – 290 с.

4. Миротин Л. Б. Логистика: управление в грузовых транспортно-логистических системах / Л. Б. Миротин. – М.: Юрист, 2002. – 414.

5. Пащенко Ю. Розвиток, модернізація транспортної системи України / Ю. Пащенко, А. Давиденко // Економіка України. – 1998. – № 9. – С. 45–52.

6. Пащенко Ю. Є. Перспективи розвитку транспортного комплексу / Ю. Є. Пащенко, А. М. Давиденко, Л. Г. Чернюк. – К.: Либідь, 1998. – 40 с.

7. Слободян А. В. Взаємодія залізничного і водного видів транспорту на прикладі Білгород-Дністровського морського порту: дис... канд. техн. наук.: 08.06.01 / А. В. Слободян. – К., 2002. – 192 л.

8. Сич Є., Романенко Є. Механізм концесії в будівництві автомобільних шляхів прикордонних регіонів // Економіка України. – 2000. – №2. – С. 23–26.

9. Сич Є. Проблеми розвитку транспортної системи прикордонного регіону / Є. Сич, Є. Романенко // Економіка України. – 2001. – №11. – С. 45–48.

10. Хахлюк А. Україна – транзитна держава / А. Хахлюк // Економіка України. – 2001. – № 1. – С. 33–37.

11. Державний комітет статистики України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.ukrstat.gov.ua>. 08.04.2010 р.

12. Комітет статистики Європейського союзу [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.eurostat.gov.ua>. 08.04.2010 р.