

УДК 339.13.017(656)

РАЗВИТИЕ РЫНКА ТРАНСПОРТНЫХ УСЛУГ В УКРАИНЕ

Кузнецов М.М.

*Таврический национальный университет им. В.И. Вернадского, Симферополь, Украина
E-mail: kuznecmikle@rambler.ru*

Анализируется развитие рынка транспортных услуг Украины под влиянием транзитного фактора. Обосновывается необходимость создания логистических центров (хабов) в Украине. Рассматривается роль логистической недвижимости в становлении рынка транспортных услуг.

Ключевые слова: логистические услуги, транспорт, смешанные перевозки, транспортный коридор.

ВВЕДЕНИЕ

В период интенсивного развития рынка транспортных услуг, создания конкурентной среды в сфере товародвижения и международных перевозок грузов, существенных изменений в системе организационно-экономических отношений между участниками транспортного процесса, включая и грузовладельцев, особенное значение приобретает создание современной системы транспортного обслуживания.

Мировой рынок транспортно-логистических услуг, оцениваемый в 2,4 трлн. долл. США (7 % мирового ВВП) [1], находится в процессе фундаментальных изменений, оказывающих кардинальное влияние на роль и масштабы деятельности его участников, а также структуру их взаимоотношений.

Основными движущими силами на рынке логистики являются:

- глобализация деятельности компаний-клиентов;
- концентрация компаний-клиентов на ключевых компетенциях и аутсорсинг непрофильных направлений;
- стремление к сокращению размера логистической цепочки и оптимизации затрат на ее участках;
- сокращение жизненного цикла продукции и новые подходы к маркетингу и дистрибуции продукта, возросшая роль инноваций, ускоренное развитие e-бизнеса;

Эти изменения ведут к репозиционированию и внедрению новых стратегий в деятельности логистических операторов.

Среди основных тенденций отмечаются:

- укрупнение в отрасли через ряд сделок по слияниям и поглощениям;
- рост роли информационных технологий в системе логистики;
- отход от специализированных услуг и концентрация на предоставлении комплексных логистических решений [2].

В настоящее время глобализация в международной торговле затрагивает все сферы мирового хозяйства и особенно транспортный комплекс, который выступает главным связующим звеном между национальным производителем и иностранным покупателем.

На протяжении веков Украина служит естественным мостом между Севером и Югом (путь из варяг в греки), Востоком и Западом (шелковый путь). Сегодня она имеет густую сеть транспортных артерий с достаточно мощной инфраструктурой.

Все это создает стартовые условия для формирования современной системы транспортных услуг, которая соответствовала бы мировым стандартам.

В нынешних реалиях существенным фактором развития национального рынка транспортных услуг стало то, что Западные границы Украины стали общей границей ЕС и Украины. Расширение границы ЕС в значительной степени повлияло на рынок международных перевозок и в первую очередь, на механизмы организации международных перевозок, тем самым вызвав объективную необходимость функциональной перестройки действующих транспортных коридоров и развитие логистического мышления.

В современных условиях сущность транспортного рынка не исчерпывается рынками отдельных видов транспорта, а должна рассматриваться с учетом изменяющихся современных условий как в технико-организационных основах перевозочного процесса, так и в спросе на транспортную услугу не только в период роста или стабильного положения, но и в периоды кризисных явлений на рынке. Сложившаяся в сфере транспортного обеспечения внешнеэкономической деятельности ситуация, не отвечает государственным интересам Украины: страна теряет свои позиции на международных рынках транспортных услуг, все более попадая в зависимость от зарубежных транспортных и экспедиторских структур, функционирующих как за ее пределами, так и на ее территории.

Исследованию процессов, происходящих на транспорте, посвящены научные работы отечественных: Босова А.А., Зеркалова Д.В. и зарубежных авторов Сергеева В.И., Бенсона Д., Уайтхеда Дж. и др. В их работах отмечается, что транспортный процесс происходит в сфере обращения, расширение спроса на перевозочную работу на мировых рынках приводит к заметному росту объема транспортных перевозок способствует быстрой окупаемости вложенных инвестиций и более глубокому вовлечению экономики страны в мировое хозяйство.

В связи с этим, **целью** данного исследования выступает изучение рынка транспортных услуг Украины в условиях глобализации современной экономики. Реализация поставленной цели потребовала последовательного решения системы взаимосвязанных задач: а) изучить транспортный комплекс в рамках транзитного потенциала Украины; б) проанализировать развитие логистических услуг в Украине.

1. ТРАНЗИТНЫЙ ФАКТОР В РАЗВИТИИ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ УКРАИНЫ

В связи с активным участием Украины в интеграционных процессах с зарубежными странами заметно возрастают объемы международных перевозок грузов транзитом по транспортным системам приграничных регионов. Задача

реализации внешнеэкономического потенциала страны обуславливает необходимость повышения эффективности внешнеэкономического транзита и подразумевает создание условий для максимально свободного передвижения, предоставления транспортных и иных сопутствующих сервисных услуг в достаточном объеме и на уровне международных требований.

Место Украины на карте мира обеспечивает ей статус крупнейшего транзитного государства. Вместе с тем, существующий потенциал железных дорог и морских портов не реализован в полной мере [3].

Правовые основы организации и осуществления транзита грузов авиационным, автомобильным, железнодорожным, морским и речным транспортом по территории Украины определены в Законе Украины «О транзите грузов» от 20.10.99 г. № 1172-ХІV и Законе № 1955.

Согласно ст. 1 Закона о транзите:

- транзит грузов – перевозка транспортным средством транзитных грузов под таможенным контролем через территорию Украины между двумя пунктами или в пределах одного пункта пропуска через государственную границу Украины;

- транзитные услуги (работы) – непосредственно связанная с транзитом грузов предпринимательская деятельность участников транзита, которая осуществляется на основании договоров (контрактов) перевозки, транспортного экспедирования, поручения, агентских соглашений и др.;

- участники транзита – грузовладельцы и субъекты предпринимательской деятельности (перевозчики, порты, станции, экспедиторы, морские агенты и др.), которые в установленном порядке предоставляют (выполняют) транспортные услуги (работы) [1].

В свою очередь Кабинет Министров Украины рассмотрел план мероприятий по выполнению в 2002-2010 годах Комплексной программы становления Украины как транзитного государства.

Согласно ей государственная политика в сфере международного транзита будет осуществляться на принципах обеспечения свободного, безопасного и беспрепятственного пропуска товаров, пассажиров и транспорта, создания надлежащих условий потребителям транзитных услуг

Комплексная программа становления Украины как транзитного государства в 2002-2010 годах включает в себя широкий круг вопросов развития транспортной и сервисной структуры международных транспортных коридоров.

Реализацию комплексной программы осуществляется в два этапа. На первом этапе программы (2002-2005 года) было реализовано нормативно-правовое обеспечение транзита грузов по территории Украины, устранение технических барьеров на пути транзита.

На втором этапе (2006-2010 года) предусматривается усовершенствование тарифно-ценовой политики и налоговое регулирование, улучшение подготовки и квалификации кадров, которые работают в сфере транспортного обеспечения внешнеэкономической деятельности [1].

В результате внедрения программы по речному, морскому и автомобильному транспорту в 2008 году наблюдался рост объемов перевозок транзитных грузов на

70-90%, в сравнении с 2007 годом. А вот объем перевозок по железной дороге сократился в среднем на треть, а в направлении Восток-Запад потери составляют и того больше - до 80% [4].

Основываясь на изучении особенностей формирования мирового рынка транспортных услуг в его развитии, прослеживается важная роль государства, которая проявляется через государственную транспортную политику [5].

Одним из направлений государственной транспортной политики Украины, является реализация положений заключительных документов Панъевропейских транспортных конференций относительно развития транспортных связей Украины и Трансъевропейской сети, с которой отечественная транспортная система объединяется маршрутами международных транспортных коридоров (табл. 1).

Таблица 1
Национальная сеть международных транспортных коридоров Украины

Название МТК	Участок	Маршрут	
Критский	№3	Железнодорожный	Мостиска - Львов - Красное - Тернополь - Хмельницкий - Жмеринка - Козятин - Киев
		Автомобильный	Краковець - Львов - Ровно - Житомир - Киев;
	№5	Железнодорожный, продление ОСЖД №5	Чоп - Стрый - Львов Львов - Красное - Тернополь - Хмельницкий - Жмеринка - Козятин - Киев (Дарница) - Полтава - Харьков - Купянськ - Тополи
		Автомобильный	Чоп/Ужгород - Стрый - Львов
		Ответвление 5-а Ответвление 5-б	Сторожница - Ужгород – Мукачево Косины - Мукачево
	№7	Водный	Река Дунай: порты Измаил, Рени
	№9	Железнодорожный, ответвление 9-а ответвление 9-с	Горностаевка-Чернигов-Киев-Козятин-Жмеринка-Раздельная-Кучурган; Раздельная – Одесса /Ильичевск Нежин – Конотоп – Хутор Михайловский – зерновое;
Автомобильный ответвление 9а ответвление 9с		Новые Яриловичи - Чернигов - Кипти - Киев - Любашевка - Платонове; Любашевка - Одесса/Ильичевск; Бачевськ - Кипти	
Водный		река Днепр: порты Киев, Черкассы, Кременчуг, Днепропетровск, Днепродзержинск, Запорожье, Николаев, Херсон	
Европа - Азия	Железнодорожный	Мостиска/Чоп - Львов - Красное - Тернополь - Жмеринка - Фастов - Знаменка - Днепропетровск - Красная Могила	
	Автомобильный ответвление	Ягодин - Ковель - Серны - Коростень - Киев - Полтава - Харьков - Дебальцево - Изварине; Харьков - Гоптовка	
Балтийское море - Черное море	Железнодорожный	Ягодин/Изюв - Ковель - Здолбунов - Козятин - Жмеринка – Раздельная – Одесса/Ильичевск	
	Автомобильный	Ягодин - Ковель – Луцк – Тернополь– Хмельницкий – Винница - Умань – Одесса /Ильичевск	
TRACESA	Железнодорожный	Ягодин/Изюв-Ковель-Здолбунов-Козятин-Жмеринка-Раздельная-Одесса/Ильичевск	
	Автомобильный	Ягодин-Ковель-Луцк-Тернополь-Хмельницкий-Винница-Умань-Одесса/Ильичевск	

Составлено автором по источнику [1]

Понятие «международный коридор» включает в себя все возможные виды транспорта на конкретном направлении с высоконасыщенной инфраструктурой по

его обслуживанию, сервису, связи - одним словом, подразумевается наличие всего необходимого для быстрого и безопасного продвижения пассажиров и грузов.

Создание в Украине национальной сети международных транспортных коридоров (МТК) было начато в декабре 1996 года, постановлением Кабинета Министров Украины «О первоочередных мероприятиях по созданию национальной сети международных транспортных коридоров». С этого времени Украина ведет активную целенаправленную работу по улучшению условий функционирования МТК.

Значительным стимулом в решении вопроса развития транспортного комплекса Украины послужили принятые Кабинетом Министров Украины постановления №821 от 4 августа 1997 г. и № 346 от 20 марта 1998г., которыми утверждены соответственно Концепция и Программа создания и функционирования национальной сети международных транспортных коридоров в Украине.

Концепция определяет основные принципы создания и функционирования национальной сети международных транспортных коридоров в Украине на период до 2015 г. и включение ее в международную транспортную систему. Наличие этих коридоров предполагает непрерывный рост объемов транзита, однако фактически доля МТК в общем объеме транзитных грузопотоков и пассажироперевозках составляет всего лишь 2% [1].

В настоящее время Украина владеет наибольшим в Европе показателем транзитности (коэффициент - 3,75, Польша - 2,92), но использует его не в полной мере. Технологические мощности национальной транспортной инфраструктуры позволяют ежегодно перевозить железными дорогами, внутренним водным и автомобильным транспортом и перерабатывать в портах свыше 60-70 млн. т и доставлять трубопроводами до 200 млн. т товаров.

Исходя из существующих расчетов, при полной загрузке транспортных коридоров Украина может рассчитывать на ежегодное пополнение бюджета в размере 5-7 млрд. долл. США, однако фактические объемы транзита составляют лишь 200 млн. т, то есть имеющийся транзитный потенциал Украины используется на 70%, а транспорт общего пользования (без трубопроводов) - только на 50% [4].

Особое значение для Украины имеет моделирование и создание транспортного коридора Гданьск – Одесса, в работе которого заинтересована также и Польша. Его длина составляет 1514 км по железнодорожным и 961 км по автомобильным линиям.

Значение этого пути состоит в том, что он значительно сокращает транспортировку грузов из стран Северной и Западной Европы на Ближний Восток и в Северную Африку. Сокращение расстояния перевозок в сравнении с морским маршрутом вокруг европейского континента составляет от 2000 до 3500 км.

Совместно с Европейским транспортным коридором, в состав которого входят паромные переправы через Черное и Каспийское моря, железные дороги Закавказья и Туркменистана, новый коридор способен обеспечить минимальное расстояние перевозок из стран Балтийского бассейна в Кавказский регион и Центральную Азию.

Согласно этому проекту путь от Гданьска в Стамбул через Одессу составит 3100 км, а протяженность магистралей по территории Украины – 961 км. Кроме того, можно ожидать появления 15-20 тыс. новых рабочих мест, рост прибыли на 25% от транзитных железнодорожных перевозок и на 5% – от работы морских портов. Среднегодовой экономический эффект на автодорогах составит свыше 230 млн. грн., т.е. срок окупаемости составит приблизительно 10 лет (для сравнения – доходы портов стран Балтии – 10 млрд. долл. США на год, причем – 90-95% – это транзитные грузы) [4].

Несомненно, что реализация перспективных аспектов международного сотрудничества в сфере транспортных коммуникаций будет способствовать развитию портов, необходимой инфраструктуры, логистике, решению социальных задач в регионах и в целом росту транспортных и экономических возможностей всех его участников [6].

2. ЛОГИСТИЧЕСКАЯ СОСТАВЛЯЮЩАЯ РЫНКА ТРАНСПОРТНЫХ УСЛУГ УКРАИНЫ

Для эффективного позиционирования Украины на мировом транспортном рынке возникает необходимость решения ряда проблем национального транспортного комплекса и учета новых зарубежных тенденций в его функционировании.

Сегодня наиболее острой проблемой развития рынка транспортных услуг Украины выступает слабая система логистического обслуживания по всем видам транспорта и отсутствие полноценной системы хабов.

Хаб – это узловая точка транспортной сети, в которой пересекаются транспортные коридоры или транспортные магистрали, выступающие необходимым условием для создания международных распределительных центров, которые служат для того, чтобы пассажирские потоки, стекаясь в одну точку и перераспределяясь там, расходились дальше по множеству направлений. При построении таких распределительных схем учитывается географическая направленность и мощность потоков. Цель создания хабов – концентрация пассажиропотоков в узле, которая позволяет повысить рентабельность перевозок, увеличить количество направлений и частоту рейсов. Такое расписание еще называют «веерным» [7].

Современный хаб – это, прежде всего, крупный интермодальный (мультимодальный) центр, в котором обслуживаются глобальные и региональные грузопотоки. Такие комплексы могут создаваться только при поддержке государства и его регулировании. С их помощью можно максимально выгодно использовать выгодное геоэкономическое положение Украины [2].

При создании хабов в Украине можно использовать опыт Великобритании, где основные логистические центры (хабы) располагаются в географическом центре страны. Такое расположение и развитая дорожная сеть позволяют осуществлять ежедневную гарантированную доставку в любую точку страны. В Украине проектируется создание хабов на основе семи аэропортов, но в настоящее время заканчивается строительство Бориспольского хаба.

В 2007 году правительство Украины утвердило концепцию развития Борисполя. Согласно документу, до 2020 года главные воздушные ворота страны должны стать международным транзитным узловым аэропортом трансконтинентального значения. Для этого планируется привлечь инвестиции в размере 2,27 млрд. долл. США. Таким образом, после реконструкции Бориспольского аэропорта Украина сможет конкурировать в борьбе за транзитные потоки с ведущими хабами Европы, так как в результате общая пропускная способность должна увеличиться почти в пять раз – до 20,5 млн. пассажиров в год. Для сравнения, пропускная способность Хитроу (Лондон) составляет 68 млн. пассажиров в год, а Шарль де Голль (Париж) – 52 млн. [8].

Осуществление проектов по созданию хабов в Украине вполне реально, так как зарубежными экспертами рынок логистических услуг Украины оценивается от 50 до 300 млрд. долл. США [9].

В целом же, логистический рынок в Украине переживает сегодня этап активного развития, первичной модернизации и самоструктурирования, тогда как основные проблемы существуют в секторе складской логистики, которая неспособна пока удовлетворить спрос. В действительности при сравнении уровня сервисов, предоставляемых большинством украинских логистических компаний, с мировыми, оказывается, что лишь единицы из их числа способны удовлетворить запросы клиентов.

Исходя из пяти уровневой системы предоставления логистических услуг (табл. 2) в Украине имеется всего лишь 1 фирма, которая в состоянии предоставлять данные услуги на уровне 4PL.

Таблица 2

Международная классификация логистических компаний

Уровни логистических услуг	Характеристика
1PL (First Party Logistics)	Автономная логистика, все операции выполняет сам грузовладелец.
2PL (Second Party Logistics)	Оказание традиционных услуг по транспортировке и управлению складскими помещениями.
3PL (Third Party Logistics)	Расширение стандартного перечня услуг нестандартными (складирование, перегрузка, обработка грузов, дополнительные услуги со значительной добавленной стоимостью), использование субподрядчиков. Все услуги предоставляются как отдельно, так и в комплексе.
4PL (Fourth Party Logistics)	Интеграция всех компаний, вовлеченных в цепь поставок.
5PL (Fifth Party Logistics)	Управление всеми компонентами, составляющими единую цепь поставки грузов, с помощью электронных средств информации.

Составлено автором по источнику [2]

Специалисты выделяют ряд проблем, которые тормозят процесс развития логистической системы в стране.

Во-первых, на рынке комплексной логистики представлено очень мало отечественных компаний.

Во-вторых, уровень подготовки менеджеров (специалистов) по логистике сегодня не отвечает требованиям рынка. Разрыв между практикой (запросами бизнес-среды) и наукой (предложением на рынке образовательных услуг,

исследованиями в сфере логистики, разработкой методик для принятия решений и т.д.) сегодня очень остро. Потому крайне необходимым является создание солидного базиса для фундаментального образования профессионалов, которых сейчас не хватает в данном сегменте.

К тому же, сложность получения земли в собственность или долгосрочную аренду под строительство может стать серьезным препятствием для входа внешних логистических операторов [2].

Высокий показатель транзитности и ежегодное увеличение перевозки грузов по территории Украины, стимулирует развитие рынка складской и логистической недвижимости, который активно развивался весь 2008 год.

Хотя украинский рынок недвижимости преодолел начальную стадию развития, по своим качественным и количественным характеристикам он все еще не дотягивает до рынков Западной Европы, как, впрочем, и до многих восточноевропейских. Тем не менее, эксперты отмечают большой потенциал и привлекательность украинских жилых и коммерческих квадратных метров, а рост рынка розничной торговли влечет за собой увеличение потребности в логистических услугах и складских помещениях.

В последние годы согласно исследованиям международной консалтинговой фирмы А.Т. Kearney «Индекс мирового развития розничной торговли», Украина находится среди лидеров по инвестиционной привлекательности для международных торговых сетей (2005 год – 3-е место, 2006 год – 4-е место, 2007 год – 5-е место). Согласно данным А.Т. Kearney рынок Украины быстро развивается и готов к современным методам торговли. В соответствии с исследованием, спрос на торговую недвижимость в Украине превышает предложение примерно в четыре раза [9].

Однако высокие экономические и политические риски, сложные и малопонятные для иностранцев бюрократические процедуры землеотводов, согласований проектов, а также специфика взаимоотношений с представителями местных властей являются сдерживающим фактором для массового выхода зарубежных девелоперов и инвесторов на украинский рынок. Впрочем, высокий уровень рисков компенсируется ставками доходности.

Доходность девелопмента объектов коммерческой недвижимости (yield) – 22,00-25,00%.

Доходность инвестиций в готовый объект коммерческой недвижимости (ставка капитализации):

- офисная недвижимость – 8,00-9,00% (средняя в Европе – 4,50-5,00%);
- торговая недвижимость – 9,00-11,00% (средняя в Европе – 5,50-6,25%);
- складская недвижимость – 10,50% (средняя в Европе – 5,50-6,00%).

Сроки окупаемости:

- офисная недвижимость – 10,8 года (средние в Европе – 21,6 года);
- складская недвижимость – 9,5 года (средние в Европе – 17 лет);
- торговая недвижимость – 5-7 лет (в Европе – от 10 лет) [9].

В 2008 году на рынке недвижимости Украины находились следующие зарубежные девелоперы:

- Immo Industry Group (Бельгия). Специализируется на логистической и промышленной недвижимости. В 2008 году анонсировала начало строительства трех индустриальных парков в окрестностях Киева. Объекты будут возведены вблизи от ключевых транспортных коридоров.
- Mos Sity Group (Россия). В 2012-2013 годах планируется ввод в эксплуатацию более 700 тыс. кв. м площадей.
- Mirax Group (Россия).
- GLD Invest Group (Австрия). Вывела на украинский рынок логистические комплексы класса А – East Gate Logistic и West Gate Logistic.
- Acteeum Group (представляет в Украине интересы австрийской компании Meinel European Land).
- Multi Development (представляет в Украине интересы голландской Multi Corporation).
- ECE (Германия). Один из крупнейших европейских девелоперов, специализирующийся на развитии проектов торговых центров. В 2007 году объявила о намерении работать на украинском рынке торговой недвижимости.
- Africa Israel Investments Ltd (Израиль). Объявила о проекте строительства многофункционального комплекса в Запорожье площадью около 150 тыс. кв. м.
- Ghelamco (Бельгия). Возводит логистический комплекс Kopylov Logistics Park в окрестностях Киева возле Житомирского шоссе.
- King Cross Group (Италия).
- Seven Hills (Израиль). Планирует строительство в Киеве многофункционального комплекса Podil Center и офисно-логистического комплекса Airport City в Борисполе (Киевская область).
- DTZ – ведущая международная консалтинговая компания в сфере недвижимости. В представительствах компании DTZ, расположенных в 162 городах 45 стран, работают более 12500 сотрудников, которые предоставляют решения для клиентов по всему миру. Проекты компании охватывают все регионы Украины и все сферы коммерческой недвижимости [9].

Хотя большинство современных объектов в этом сегменте расположены в Киевской области, в 2008 году некоторые девелоперы приступили к реализации логистических проектов и в других крупных городах: Одессе, Харькове и др.

По состоянию на январь 2009 года, объем современных складских площадей в Киеве и Киевской области составил 0,73 млн. кв. м. (табл. 3).

Таблица 3

Основные показатели рынка складской недвижимости в Киевской области,
2002-2009 гг.

	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009 (прогноз)
Общий объем (кв.м)	18300	52400	72900	113400	166620	369800	734970	1086970
Годовое предложение (кв.м)	18300	34100	20500	40500	53220	203180	365170	352000
Наивысшие арендные ставки (долл. США/кв.м/месяц)	-	-	-	11	11	10,5	7,5-10	6,5-8,5

Источник: [9]

Однако этого недостаточно для полного удовлетворения спроса на данный вид услуг. Для сравнения, в Варшаве и окрестностях этот показатель достигает 2 млн. кв. м, в Праге и пригороде – 1,34 млн. кв. м, в Будапеште – 1,1 млн. кв. м, а в Москве и области оценивается в 3,9 млн. кв. м. [9].

Присутствие на территории Украины крупных зарубежных девелоперов, свидетельствует о позитивных тенденциях и будущей эволюции складской недвижимости. Увеличение площади складских объектов демонстрирует эволюцию склада в логистический хаб. Сегодня складская недвижимость становится высокорентабельным бизнесом, выделяющимся на рынке транспортных услуг своими законами, правилами и бизнес-решениями.

ВЫВОДЫ

Обеспечение роста конкурентоспособности производителей транспортных услуг, является первостепенной задачей для успешного развития транспортного комплекса Украины, с учетом существующих мировых тенденций, таких как:

1. снижение трудоемкости путем автоматизации процесса транспортировки;
2. использование технически и технологически более совершенных транспортных средств;
3. управление качеством транспортных услуг;
4. увеличение информационного обеспечения эффективного функционирования формируемой транспортной инфраструктуры;
5. внедрение логистического подхода во все структуры рынка транспортных услуг;
6. гармонизация таможенного права.

Для повышения эффективности использования транспортного комплекса в Украине предполагается его перестройка под мировые системы транспортировки (развитие интермодальных перевозок), развитие сегмента логистических услуг и в частности складского обеспечения транспортной деятельности.

В интермодальных перевозках могут участвовать все виды транспорта. В связи с чем, в Украине принимаются государственные программы, направленные на реконструкцию и модернизацию существующей транспортной сети страны и повышающие транзитность ее территории. Правительство Украины в апреле 2006 года утвердило программу развития национальной сети международных транспортных коридоров на 2006-2010 гг. стоимостью 3,1 млрд долл. США, предусматривающую привлечение 80% средств за счет частных инвестиций на условиях государственно-частного партнерства (public-private partnership), которое активно применяется в странах ЕС.

Согласно Государственной программе создания и функционирования национальной сети международных транспортных коридоров Украины предусматривается строительство следующих автомобильных магистральных дорог Украины:

1. Западная граница Украины (Косини) - Киев («Запад»).
2. Винница - граница РФ («Восток»).
3. Граница РФ - Одесса («Россия»).

4. Ягодин - Керчь («Кавказ»).
5. Краковец - Подгайцы («Галичина»).

Начертание сети магистральных дорог позволяет организовать транзитное движение транспорта по направлению Восток - Запад и Север - Юг. Наиболее перспективным выглядит направление Север - Юг, поскольку подразумевает под собой кратчайшее соединение портов Балтийского и Черного морей.

Для более эффективного использования международных транспортных коридоров Украине необходимо развивать рынок логистики в направлении повышения качества их предоставления. На сегодняшний день на рынке логистических услуг в Украине преобладают 2PL-провайдеры, а в развитых странах преобладают 4PL-5PL-провайдеры, которые предоставляют весь спектр логистических услуг.

В настоящее время при транзите в Украине не хватает логистической недвижимости – современных складских помещений.

Необходимо отметить, что в Украине для складских помещений низкого класса (классы С и D) договора аренды заключаются на срок менее одного года, а в более профессиональных проектах (класс А+ и А₁) практикуется заключение договоров на продолжительный срок – от 5 до 10 лет.

В мировой практике основными параметрами, определяющими привлекательность складского комплекса для арендаторов, являются его месторасположение, грамотная концепция, инфраструктурное наполнение и квалифицированное обслуживание. Наиболее быстрыми темпами развивается рынок логистической недвижимости в г. Киеве и Киевской области. Это связано, в первую очередь, с пересечением основных международных транспортных коридоров и расположением крупнейшего в Украине аэропорта, что в будущем может поспособствовать созданию на этой территории международного логистического центра – хаба.

Довольно важной тенденцией рынка торговой недвижимости, можно назвать приход в Украину иностранных девелоперов, заинтересованных высокой доходностью, которую способен приносить украинский рынок коммерческой недвижимости, но ранее останавливаемых высокими рисками такой деятельности в Украине. Помимо девелоперов на украинский рынок продолжили свою экспансию иностранные операторы торговых сетей, такие как Marks & Spenser, Окей, Praktiker, Real, ОБИ и др.

Другими словами рынок торговой недвижимости Украины находится в стадии своего насыщения, и еще далеко не исчерпал перспективы получения высоких доходов игроками, которые работают на нем. Это будет оставаться основным стимулом притока зарубежных инвестиций в этот сегмент коммерческой недвижимости и в дальнейшем.

Перспективной стратегией экономического развития Украины является интеграция ее национальных транспортно-коммуникационных коридоров в транспортную евразийскую магистраль международного сообщества. Актуальность этого процесса усиливается в связи с необходимостью оптимизации условий реализации общего экспортно-импортного потенциала Украины, с учетом выгодной

геополитической позиции страны, позволяющей рассматривать ее территорию в качестве региональной европейской макротранзитной транспортно-коммуникационной зоны. В частности, Украина могла бы использовать опыт таких европейских стран, как Литвы и Латвии - в улучшении системы таможенного права, Великобритании - в создании эффективной системы логистических хабов, Франции и Германии - в организации интермодальных перевозок и предоставлении логистических услуг.

Список литературы

1. Министерство транспорта и связи Украины [Электронный ресурс]. - Режим доступа : <http://www.mintrans.gov.ua>
2. Сергеев В.И. Глобальные логистические системы [Текст] : / В.И. Сергеев. - СПб. : Бизнес-Пресс, 2001. - 260 с.
3. Транспорт України. У 2-х кн. [Текст] : довідник / Д.В. Зеркалов. - К. : Основа, 2002 - Кн.1. - 416 с.
4. Государственный комитет статистики [Электронный ресурс]. - Режим доступа : <http://www.ukrstat.gov.ua>
5. Бенсон Д., Уайтхед Дж. Транспорт и доставка грузов [Текст] : / Д. Бенсон, Дж. Уайтхед. : пер. с англ. В.В. Космина. - М. : Транспорт, 1990. - 278 с.
6. Підвищення ефективності роботи транспортної системи на основі структурного аналізу [Текст] : монографія / А.А. Босов, Н.А. Мухіна, Б.П. Піх. - Д. : ДІТ, 2005. - 199 с.
7. Рудяк Ю.Л. Все об учете и организации транспортно-экспедиторской деятельности [Текст] : / Ю.Л. Рудяк. - К. : Фактор, 2008. - 448 с.
8. Государственная авиационная администрация [Электронный ресурс]. - Режим доступа : <http://www.avia.gov.ua>
9. Официальный сайт представительства международной компании «DTZ» в Украине [Электронный ресурс]. - Режим доступа : <http://www.dtz.com.ua>

Кузнецов М.М. Розвиток ринку транспортних послуг в Україні // Кузнецов М. // Учені записки Таврійського національного університету ім. В. І. Вернадського. Серія "Економіка та управління". – Т. 22(61). – 2009. №1. – С.33.

Аналізується розвиток ринку транспортних послуг України під впливом транзитного чинника. Обґрунтовується необхідність створення логістичних центрів (хабов) в Україні. Розглядається роль логістичної нерухомості в становленні ринку транспортних послуг.

Ключові слова: логістичні послуги, транспорт, змішані перевезення, транспортний коридор.

Kuznetsov M. Market of transport services development is in Ukraine / M. Kuznetsov // Scientific Notes of Taurida National V.Vernadsky University. Series: Economy and Management. Vol. 22(61). - 2009. №1. - P. 33.

Market of transport services of Ukraine development is analysed under influence of transit factor. The necessity of creation of logistic centers (khabov) is grounded for Ukraine. Application of the logistic real estate is examined in becoming of market of transport services.

Keywords: logistic services, transport, mixed transportations, transport corridor.

Поступила в редакцію 29.06.2009