

**ПРОБЛЕМЫ РАЗВИТИЯ ВНЕШНЕЭКОНОМИЧЕСКИХ СВЯЗЕЙ И ПРИВЛЕЧЕНИЯ ИНОСТРАННЫХ ИНВЕСТИЦИЙ:
РЕГИОНАЛЬНЫЙ АСПЕКТ**



Рис.2 – Зависимость рентабельности продукции от ее энергоёмкости

Формула зависимости между двумя указанными факторами имеет следующий вид:

$$Y = 35,14 - 293,771X, (4)$$

где Y – рентабельность продукции, %, X – энергоёмкость продукции, руб./руб.

Рассчитаем прогнозируемую рентабельность продукции с учётом снижения ее энергоёмкости:

$$Y = 35,14 - 293,771x 0,081 = 11,34 \%$$

Таким образом, при достижении прогнозного уровня энергоёмкости продукции (0,081 руб./руб.) рентабельность продукции может увеличиться на 30,3% и составит 11,34 %.

Проведенные расчеты показывают, что на предприятии ОАО "Пинема" идёт нерациональное использование топливно-энергетических ресурсов, а также существует незадействованный резерв энергосбережения, при использовании которого, можно добиться увеличения финансово-результативных показателей деятельности анализируемого предприятия и достичь рассчитанных выше показателей.

Реализуя мероприятия, имеющие максимальный коэффициент эффективности в пределах выделенных средств, можно добиться максимальной экономии энергоресурсов и значительного роста результативных показателей деятельности предприятия в целом.

СПИСОК ИСТОЧНИКОВ:

Болбат, Н.Е. Малая энергетика в Республике Беларусь: справочник / Н.Е. Болбат. – Мн.: Экоперспектива, 2008. – 319 с.
 Горелич, Е.К. Перспективные технологии энергосбережения / Е.К. Горелич. – Мн.: Институт энергетике НАН Беларуси, 2008. – 129 с.
 Круглик, В.М. Основы энергосбережения: Учебное пособие для студентов экономических специальностей. / В.М. Круглик, Н.Г. Сычев. – Мн.: ИПД, 2010. – 138 с.
 Национальный Интернет-портал Республики Беларусь [Электронный ресурс] / Республиканская программа энергосбережения на 2011-2015 годы. – Нац. центр правовой информ. Респ. Беларусь. – Режим доступа: <http://www.pravo.by/main.aspx?guid=3871&p0=C21001882&p2=%7BNRPA%7D> – Дата доступа: 4.04.2013.
 Необходимость и резервы энергосбережения в Беларуси [Электронный ресурс] / Основы энергосбережения: курс лекций / О.В. Свицерская. – 4-е изд., стер. – Мн.:Акад. упр. при Президенте Респ. Беларусь, 2006. – 296 с. – (Система открытого образования). – Режим доступа: <http://tudocs.exdat.com/docs/index-410435.html?page=15> – Дата доступа: 5.04.2013.
 Электрик мастер: энергосбережение предприятия [Электронный ресурс] / Энергосбережение на предприятии. – Режим доступа: <http://elektrik-master.ru/index.php?m=0&s=323> – Дата доступа: 10.04.2013.
 Экономика организации: учеб. пособие / О.В. Володько, Р.Н. Грабар, Т.В. Зглюй; под ред. О.В. Володько. – Минск: Выш.шк., 2012. – 399с.: ил.

УМОВИ ФОРМУВАННЯ І ФУНКЦІОНУВАННЯ СИСТЕМИ ТРАНСПОРТНО-ЛОГІСТИЧНОГО ЦЕНТРУ В МІСТІ МАРІУПОЛЬ

Зова В.А., к.е.н.,доцент кафедри економіка підприємства Донецького інституту залізничного транспорту (Україна)

Зова В.А. Умови формування і функціонування системи транспортно-логістичного центру в місті Маріуполь (Україна)

У статті розглянуто основні транспортні проблеми, що включають недоліки діючих систем доставки вантажів. В умовах недостатньої розвиненості транспортної та логістичної інфраструктури продуктивність і ефективність транспортного комплексу країни знижуються. Звідси випливає висока актуальність вирішення завдань, спрямованих на розвиток транспортно-логістичної інфраструктури, зокрема у статті досліджено основні умови формування системи регіонального транспортно-логістичного центру в місті Маріуполь, як невід'ємною і ключовою складовою, що забезпечує підвищення ефективності функціонування транспортного комплексу України. Розглянуто економічні та географічні умови формування, сформульовані основна мета створення та завдання розвитку регіонального транспортно-логістичного центру та його основні функції. Розроблено організаційно-економічний механізм формування Маріупольського регіонального транспортно-логістичного центру, регіональної транспортно-логістичної системи, що включає правові, економічні та інформаційні елементи, взаємодія яких усередині системи і з зовнішнім середовищем забезпечує ефективне функціонування МТК та соціально-економічний розвиток транзиту регіону. Визначено ефективність впровадження транспортно-логістичного центру, шляхом розрахунку основних показників. Розроблено послідовність основних етапів формування транспортно-логістичного центру. Основні результати статті полягають в розробці методики і можливості її використання регіональними та муніципальними органами влади при прийнятті рішень з розвитку транспортної та складської інфраструктури відповідного рівня.

ПРОБЛЕМЫ РАЗВИТИЯ ВНЕШНЕЭКОНОМИЧЕСКИХ СВЯЗЕЙ И ПРИВЛЕЧЕНИЯ ИНОСТРАННЫХ ИНВЕСТИЦИЙ: РЕГИОНАЛЬНЫЙ АСПЕКТ

Ключові слова: транспорт, транспортна система, логістика, транспортно-логістичний центр, транспортно-логістична система, проект.

Зова В.А. Условия формирования и функционирования системы транспортно-логистического центра в городе Мариуполь.

В статье рассмотрены основные транспортные проблемы, включающие недостатки действующих систем доставки грузов. В условиях недостаточной развитости транспортной и логистической инфраструктуры производительность и эффективность транспортного комплекса страны снижается. Отсюда следует высокая актуальность решения задач, направленных на развитие транспортно-логистической инфраструктуры, в частности в статье исследованы основные условия формирования системы регионального транспортно-логистического центра в городе Мариуполь, как неотъемлемой и ключевой составляющей, обеспечивающей повышение эффективности функционирования транспортного комплекса Украины. Рассмотрены экономические и географические условия формирования, сформулированы основная цель создания и задачи развития регионального транспортно-логистического центра и его основные функции. Разработан организационно-экономический механизм формирования Мариупольского регионального транспортно-логистического центра, региональной транспортно-логистической системы, включающая правовые, экономические и информационные элементы, взаимодействие которых внутри системы и с внешней средой обеспечивает эффективное функционирование МТК и социально-экономическое развитие транзита региона. Определена эффективность внедрения транспортно-логистического центра, путем расчета основных показателей. Разработана последовательность основных этапов формирования транспортно-логистического центра. Основные результаты статьи заключаются в разработке методики и возможности ее использования региональными и муниципальными органами власти при принятии решений по развитию транспортной и складской инфраструктуры соответствующего уровня.

Ключевые слова: транспорт, транспортная система, логистика, транспортно-логистический центр, транспортно-логистическая система, проект.

Zova V.A. Conditions Formation and Functioning system of transport and loghysticheskoho center in the city of Mariupol.

This article reviews the main transport problems, including deficiencies of existing systems delivery. Under the conditions of underdevelopment of transport and logistics infrastructure performance and efficiency transport complex is reduced. Hence the high relevance of problem solving aimed at developing transport and logistics infrastructure, in particular in article explores the basic conditions for the formation of a regional transport and logistics center in Mariupol, as an integral and key component that enhances the efficiency of the transport sector Ukrainy. Rozhlyanuto economic and geographical conditions of the formulated main purpose of the task and the development of regional transport and logistics center and its main function. Organizational - economic mechanism of Mariupol regional transport and logistics centers, regional transport and logistics system, which includes legal, economic and informational elements within the system whose interaction with the environment and provides efficient functioning of ITC and socio-economic development of the region's transit. Definitely efficiency of transport and logistics center by calculating key indicators. A sequence major stages of the transport and logistics center. The main results of the study is to develop a methodology and its use by regional and municipal governments in decision making for the development of transport and storage infrastructure that level.

Keywords: transportation, transportnaya system, logistics, freight lohysticheskyy center, transport lohysticheskaya system design.

Постановка проблеми. Транспорт, як інфраструктурна галузь, має розвиватися випереджальними темпами з метою сприяння швидкому економічному та соціальному розвитку країни та її участі у міжнародному поділі праці. Територія України, з великою різноманітністю природних, кліматичних, географічних та економічних умов, спеціалізація виробництва в регіонах призводять до того, що одним з ефективних шляхів соціального та економічного розвитку регіонів стає формування транспортно-логістичної системи.

Враховуючи роль і місце міста Мариуполь в соціально-економічному розвитку Донецького регіону та України в цілому, особливої актуальності, набуває проблема формування транспортно-логістичної системи в місті Мариуполь.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Суттєвий вклад у вирішення проблем розвитку транспортних систем та логістики внесли ряд як вітчизняних, так і зарубіжних вчених. Серед них слід виділити роботи В. Л. Диканя, Ю. В. Соболева, І. М. Писаревського, О. Г. Дейнеки, Л. О. Позднякової, В. Г. Галабурди, В. А. Персіанова, А. А. Тимошина, П. Ф. Горбачова, І. А. Дмитрієва, В. И. Сергєєва, Дж. Р. Стока, Д. М. Ламберта, Д. Уотерса, Е. В. Шабаровой та багатьох інших. Регіональні аспекти формування транспортно-логістичних систем розглядаються у роботах Е. А. Сафронова, А. М. Котлубая, В. В. Багинової, А. И. Николаєвої, О. М. Полякової, М. Л. Тараканова та інших вчених.

Невизначені проблеми. У наведених роботах пропонуються варіанти створення різних транспортно-логістичних та логістичних центрів на регіональному рівні, проте поза увагою науковців залишилось питання про формування ефективної транспортно-логістичної системи регіону з урахуванням ефективної взаємодії всіх елементів регіонального транспортного комплексу для поліпшення транспортно-логістичного забезпечення.

Метою дослідження є розвиток теоретичних основ і розробка методичних рекомендацій по формуванню і оцінці ефективності транспортно-логістичної системи регіону для поліпшення транспортно-логістичного забезпечення економіки України.

Результати дослідження. Ефективність функціонування транспортної системи України багато в чому залежить від рівня взаємодії і координації роботи різних видів транспорту між собою. Реальний взаємозв'язок між різними видами транспорту забезпечується при структурному закріпленні їх стосунків. Якщо забезпечити управління всіма суб'єктами господарювання в області перевезень вантажів і пасажирів, то в цьому випадку можливе досягнення найбільшого ефекту від транспортної діяльності. Важливу роль в підвищенні керованості грає вдосконалення підсистем забезпечення суб'єктів управління сучасною і якісною інформацією. Таким чином, пріоритетним напрямом в розвитку транспортної системи України є диверсифікація на транспорті.

Стратегія розвитку транспортного дорожнього комплексу передбачає підвищення конкурентоспроможності і зміцнення ринкових позицій. Найважливішим завданням є забезпечення комплексного, динамічного розвитку холдингу з врахуванням умов, що змінюються, на зовнішньому і внутрідержавному ринку транспортного обслуговування, а також формування попиту на новий вигляд високоякісних транспортних послуг.[6]

Відповідно до прогнозів на період 2011-2020 рр. середньорічний приріст вантажообігу по мережі залізниць (без врахування пробігу вагонів інших власників в порожньому стані) складе від 3,4% по базовому (консервативному) сценарію, до 6,2% - по оптимістичному сценарію. Загальний приріст вантажообігу за цей період складе від 12,1% до 26,9% залежно від сценарію розвитку.[1]

В процесі структурного реформування галузі велика увага приділяється розвитку конкуренції у сфері вантажних перевезень. З 2003 року відповідно до рішень Уряду створювалися умови для розвитку приватної власності на вантажні вагони. Наслідками рішень, що приймаються, є зростання доходів від операції у незалежних приватних власників вантажних вагонів при збільшенні витрат на вміст і обслуговування інфраструктури. Враховуючи особливу роль залізниць у транспортній системі країни та інтеграцію у світову транспортну систему, а також розширення зовнішньоторговельних зв'язків України з країнами Європи, розвиток логістики є одним із стратегічних аспектів діяльності на сучасному етапі.

Донецька залізниця орієнтується на наявні сучасні підходи та інноваційні рішення по роботі з клієнтами та іншими суб'єктами ринку транспортних послуг (експедиторами, операторами, власниками рухомого складу) з урахуванням світових стандартів якості послуг. Активна співпраця, широке впровадження позитивного досвіду наших міжнародних бізнес-партнерів і використання потенційних ресурсів самої дороги, дозволяє запропонувати нашим клієнтам конкурентоспроможні комплексні логістичні послуги, максимально адаптовані до умов та особливостей українського транспортного ринку. На Донецькій залізниці приділяють велику увагу просуванню і реалізації цілого ряду транспортно-логістичних проектів, пов'язаних з портами і портовою інфраструктурою, оскільки значну частину зовнішньоторговельного обороту України формують морські порти, які є територією акумуляції та дистрибуції найбільш великих товарних потоків. Саме тут зосереджений значний потенціал для участі в реалізації інфраструктурних проектів на основі державно-приватного партнерства.[2]

ПРОБЛЕМЫ РАЗВИТИЯ ВНЕШНЕЭКОНОМИЧЕСКИХ СВЯЗЕЙ И ПРИВЛЕЧЕНИЯ ИНОСТРАННЫХ ИНВЕСТИЦИЙ: РЕГИОНАЛЬНЫЙ АСПЕКТ

У рамках проведеної роботи, спрямованої на комерціалізацію діяльності на ринку транспортних послуг, з клієнтами в рамках транспортно-експедиційного обслуговування укладені договори на надання послуг: комплексна транспортно-логістична послуга (перевезення вантажу плюс перевалка в порту); залізнично-поромне сполучення; комплексна послуга (перевезення вантажів і надання транспортно-логістичних послуг); моніторинг перевезень вантажів по залізницях України; послуга з організації роботи з парком вагонів належать оператору; організація перевезень контейнерних поїздів за графіком з узгодженим часом відправлення і прибуття.

Створення на території м. Маріуполя транспортно-логістичного центру міжнародного значення, спростить і полегшить перевезення. Формування і функціонування системи транспортно-логістичного центру в Маріуполі передбачає розгляд і вирішення ряду транспортних проблем, що включають недоліки діючих систем доставки вантажів: складність організації змішаних перевезень за участю декількох видів транспорту, включаючи неефективне взаємодія в початково-кінцевих і транзитних (прикордонних) пунктах; невірність низки економічних, правових, технологічних та інших питань у схемах транспортування вантажів. Кількість і різноманітність цілей і завдань зі створення транспортно-логістичного центру в м. Маріуполь (МТЛЦ) вимагає системного підходу до визначення їх складу. В якості зручного і апробованого на практиці інструменту використовуємо модель у вигляді дерева цілей Головна мета проекту - створення транспортно-логістичного центру міжнародного значення в м. Маріуполь (рисунок 1- Дерево цілей МТЛЦ).



Рисунок 1- Дерево цілей МТЛЦ

Економічні цілі проекту такі :

- 1) створення конкурентоспроможного підприємства, яке робить широкий спектр послуг;
- 2) формування економічної основи, яка забезпечує гарантоване повернення коштів, витрачених на реалізацію проекту;
- 3) розвиток логістичного центру за рахунок коштів, отриманих від доходів;
- 4) отримання прибутку.

Стратегічні цілі проекту:

- 1) створення великого сучасного міжнародного транспортно-логістичного центру в м. Маріуполі ;
- 2) стати найбільш авторитетною компанією як у місті, так і за її межами.

Основні функції створюваного МТЛЦ включають забезпечення координації та взаємодії різних видів транспорту (автомобільного, залізничного); вантажно-розвантажувальні роботи і перевалку вантажів, їх довгострокове і короткострокове зберігання і переробку; виконання необхідних - виконання необхідних митних процедур; експедицію і переадресацію вантажів; доставку вантажів одержувачам у встановлені терміни; повний спектр сервісних і комерційно - ділових послуг, включаючи виробничо-технічний, банківський, інформаційних, консалтинго-аналітичний супровід.[3]

Кінцевою метою діяльності транспортно-логістичного центру є надання повного циклу транспортно-логістичних послуг промисловим і торговим організаціям з раціоналізації перевізного процесу та гарантованій доставці вантажів, обробці транзитного вантажопотоку, а також обслуговування перевезень, обробки вантажів за місцем знаходження клієнта та забезпечення транспортно-експедиційних послуг. Створювана транспортно-логістична структура є привабливою не тільки для крупного, але і для середнього бізнесу, надаючи цілий комплекс послуг, який дозволяє учасникам знизити поточні витрати (транспортні, будівельні, поштові і т.д.) і максимально наблизити товар до споживача.[4]

Впровадження системи транспортно-логістичного центру дозволить для держави в цілому отримати супутній економічний ефект, що призведе до зростанню припливу приватних, в тому числі й іноземних, інвестицій у великі проекти транспортної інфраструктури за умови створення привабливих економічних умов для інвесторів; зниження транспортних тарифів за рахунок підвищення інтенсивності використання транспортних комунікацій при зростанні вантажообігу; підвищенню конкурентоспроможності вітчизняних товарів за рахунок скорочення частки транспортно-логістичних витрат і зменшення з цієї причини ціни продукції; підвищенню життєвого рівня населення за рахунок скорочення транспортно-логістичних витрат у вартості товарів і послуг.

Передінвестиційна стадія інвестиційного проекту - 3-4 квартал 2013 року. Початок реалізації проекту - 1-2 квартал 2014 (вишуквальні роботи та підготовка проектно-кошторисної документації). Будівельно-монтажні роботи плануються здійснити з 3 кварталу 2014 року по 2 квартал 2015 включно. Початок функціонування транспортно-логістичного центру заплановано на 1 квартал 2016 року. Етапи проекту включають:

1. Будівництво складських приміщень класу А для складання та обробки промислових та продовольчих товарів.
2. Система автоматизації роботи складів на основі RFID технологій.
3. Розглядається покупка тягачів класу EVRO -5.

**ПРОБЛЕМЫ РАЗВИТИЯ ВНЕШНЕЭКОНОМИЧЕСКИХ СВЯЗЕЙ И ПРИВЛЕЧЕНИЯ ИНОСТРАННЫХ ИНВЕСТИЦИЙ:
РЕГИОНАЛЬНЫЙ АСПЕКТ**

4. Будівництво готелю, кафе-бару, ресторану, кімнат відпочинку, пунктів медичного обслуговування, відділень банку, страхової та юридичної компанії.

Технологічне обладнання включає підйомно-транспортне устаткування. До підйомно-транспортного обладнання відносяться навантажувачі електричні; річтраки; гідравлічні візки; козловий кран.

Як показує практика, ефективність транспортно-логістичних центрів залежить від місця розташування, широти спектра послуг та їх комплексності, що дозволяє значно економити час і ресурси на перевалку товарно-матеріальних ресурсів. У ряді випадків логістичні центри, розташовуючи відповідної переважувальної інфраструктурою, здобувають додаткову роль пунктів, що дозволяють замінювати один вид транспорту на інший. [5]

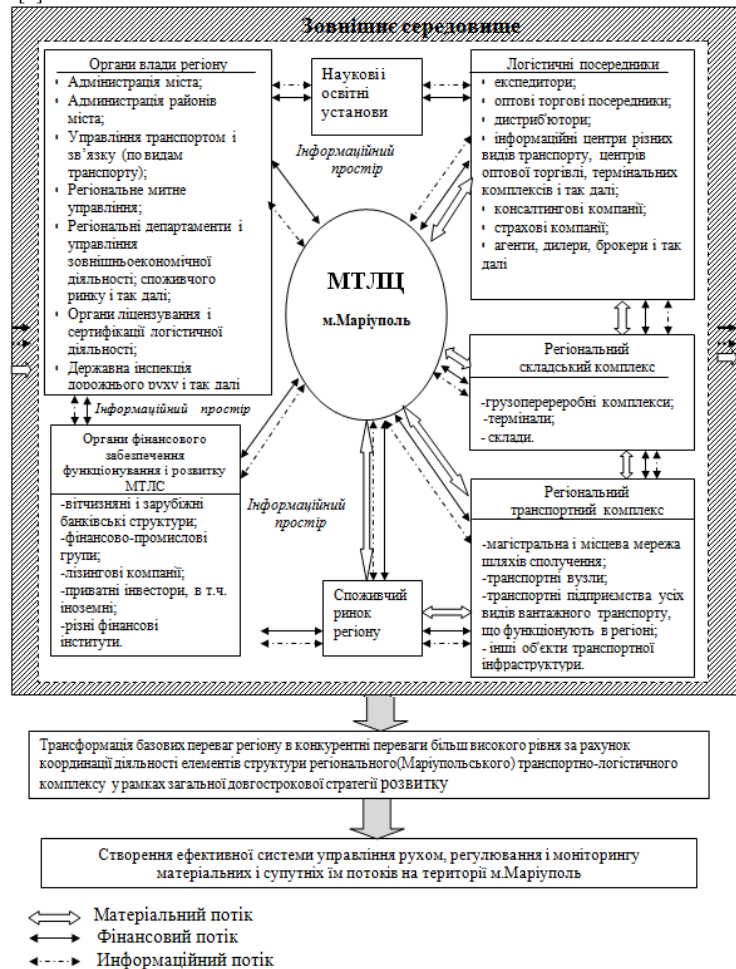


Рисунок 2-Організаційно-функціонуване середовище проекту

Актуальність формування МТЛЦ полягає в тому, щоб використовувати вигідне транспортно-географічне розташування міста Маріуполь для формування транспортно-логістичного комплексу, що забезпечує інтеграцію регіонального транспортно-логістичного процесу з МТК. Для цього необхідне створення єдиної стратегії розвитку різних видів транспорту і термінально-складської інфраструктури. Інвестиційна привабливість проекту проявляється в територіальних, виробничих, технічних перевагах. При цьому досягається соціально-економічний ефект, оскільки забезпечується розвиток міста Маріуполь, створюються нові робочі місця, збільшуються надходження до бюджету.

Як і будь-яка система, запропонована до формування МТЛС, має свої межі, зовнішню і внутрішню середу, входи і виходи із системи, що забезпечують зв'язок із зовнішнім середовищем. Географічна межа м. Маріуполя прийнята в якості умовної межі системи. Зовнішнє середовище складають підприємства інших регіонів України, ближнього і далекого зарубіжжя, які беруть участь у міжрегіональному та міжнародному товарообміні з Маріуполем. До внутрішньої середовищі відносяться основні підсистеми МТЛС: транспортний та складський комплекси регіону; підприємства - логістичні посередники; органи влади регіону; наукові та освітні установи; фінансові інститути різного призначення і форм власності; споживчий ринок регіону з вхідними в них структурними елементами. На рисунку 2 представлена схема середовища проекту.

Входами і виходами з транспортно-логістичної системи є: аеропорт, залізничні вантажні (товарні, сортувальні) станції, морський порт, а також автомобільні термінально-складські комплекси, розташовані в межах регіону.

Взаємодія структурних елементів МТЛЦ можна розглядати як систему функціонально збудованих взаємин, що складаються на базі здійснення різних за характером і за складом функцій і обміну різними видами потоків (матеріальними, фінансовими, інформаційними та іншими) з метою досягнення особистих цілей і цілей функціонування системи в цілому.

Процеси, пов'язані із взаємодією елементів системи, виражаються в різних формах виробничо-технологічних та організаційно-економічних зв'язків. Взаємодія структурних елементів МТЛЦ (господарюючих суб'єктів та органів влади регіону) реалізується в тому числі за допомогою економічних важелів регулювання їх діяльності. Ефективність економічної складової МТЛЦ залежить від ефективності застосування економічних важелів державної підтримки та регулювання діяльності структурних елементів системи. Такими важелями є пільгове оподаткування та митний режим; пільгове кредитування інвестицій в об'єкти транспортно-логістичної інфраструктури; надання субсидій; розвиток системи нормативно-правового регулювання, спрямованої на забезпечення рівно вигідним умов всіх суб'єктів транспортно-логістичної системи; антимонопольне регулювання і т.д. [8]

Комерційна ефективність проекту повинна враховувати всі наслідки проекту для його учасника з умови, що він здійснює всі необхідні для реалізації проекту витрати і користується усіма його результатами. При створенні і розвитку МТЛЦ використовуються прийняті у світовій практиці методики критерії комерційної ефективності. У таблиці 1 представлені інвестиційні витрати по створенню

**ПРОБЛЕМЫ РАЗВИТИЯ ВНЕШНЕЭКОНОМИЧЕСКИХ СВЯЗЕЙ И ПРИВЛЕЧЕНИЯ ИНОСТРАННЫХ ИНВЕСТИЦИЙ:
РЕГИОНАЛЬНЫЙ АСПЕКТ**

транспортно-логістичного центру у місті Маріуполь .

Таблиця 1 - Загальні інвестиційні витрати за проектом, тис.дол.

Найменування показника	Всього	2014р.	2015р.	2016р.
1.Предінвестиційні витрати	448,2	448,2	-	-
Вишукувальні роботи та підготовка проектно-кошторисної документації	448,2	448,2	-	-
2.Будувельно-монтажні роботи	9895,6	1824,3	5807,6	2163,7
3.Придбання та монтаж обладнання, включаючи витрати на транспортування	950	-	-	950
Обладнання для мереж	190	-	-	190
Імпортне обладнання	480,5	-	-	480,5
Система управління МТЛЦ	8	-	-	8
4. Загальні інвестиційні витрати	11972,3	2272,5	5807,6	3792,2

Для аналізу обсягів вантажопереробки здійснено умовний поділ вантажів, по фронтах (механізм) переробки, на такі умовні групи: мостовий кран - здійснює переробку контейнерів; козловий кран - переробка великовагових вантажів; тракторні навантажувачі - навантаження навалочних вантажів в автомобіль і відвалка вантажу для звільнення місця під вивантаження; МВС - вивантаження сипучих вантажів з критих вагонів; підвищені шляхи - вивантаження навалочних вантажів; ангарний склад - переробка тарно-пакувальних вантажів; транспортери - вивантаження комбікормів з вагонів - хоперів і вантаження в автомобілі; склад небезпечних вантажів - переробка небезпечних вантажів.

Розрахунок річних доходів по прогнозованій вантажопереробці за вантаження / вивантаження представлений в таблиці 2.

Таблиця 2 - Розрахунок річних доходів за вантаження / вивантаження

Найменування	Мостовий кран	Козловий кран	Тракторні навантажувачі	Підвищені шляхи	Ангарний склад
Річний обсяг вантажопереробки, тонн / рік	23362	26773	27244	30436	33547
Ставка за вантаження (вивантаження), грн. / тонну	575	605,4	265	480	830
Річний дохід, грн.	13433150	16208374	7219660	14609280	27844010

Річний дохід за вантаження / вивантаження складе:

$$D_{\text{в.в}} = 13433150 + 16208374 + 7219660 + 14609280 + 27244010 = 79314474 \text{ грн/рік}$$

Розрахунок річних доходів за зберігання вантажу наведено в таблиці 3. Розрахунок виконаний відповідно до нормативними термінами зберігання, з урахуванням безкоштовного зберігання першої доби.

Таблиця 3 - Розрахунок річних доходів за зберігання вантажу

Найменування	Майданчик мостового крана	Майданчик козлового крана	Наваловальний майданчик	Ангарний склад
Річний обсяг прибуття вантажу, тонн / рік	17742	21372	29436	30204
Нормативний термін зберігання, днів	2	2,5	3	2,5
Ставка за зберігання вантажу, грн. / тонн на добу	30,5	19	18	30,6
Річний дохід, грн.	1082262	1015170	1589544	2310606

Річний дохід за зберігання вантажів складе:

$$D_{\text{з}} = 1082262 + 1015170 + 1589544 + 2310606 = 599782 \text{ грн./рік.}$$

Сумарний річний дохід складе:

$$D_{\text{р}} = 79314474 + 599782 = 85312056 \text{ грн./рік або } 10664,01 \text{ тис.дол.}$$

Термін окупності інвестицій розраховуємо за формулою [7]:

$$PP = \frac{IC}{CP}$$

IC- розмір інвестицій;

CP- щорічний чистий дохід.

$$PP = \frac{11972,3}{10664,01} = 1,12 \text{ років}$$

Таким чином термін окупності проекту зі створення транспортно-логістичного центру в м.Маріуполь складе трохи більше року.

Визначимо чистий наведену вартість за проектом, якщо ставка дисконту складе 15 % протягом 3 років. Для розрахунку складемо таблицю .

Таблиця 4 - Розрахунок чистої приведеної вартості за проектом

Рік	Грошовий потік тис.дол.	$1/(1+0,15)^i$	Дисконтований грошовий потік
0	11972,3	1	-11972,3
1	6355,5	0,8696	5526,7
2	10220,1	0,7561	7727,4
3	7875,3	0,6576	5178,8

Чиста приведена вартість розраховується за формулою [7]:

$$NPV = \sum_i^n \frac{CPI}{(1+r)^i} - IC$$

CPi- річні надходження протягом усього періоду;

IC- стартові інвестиції;

r- ставка дисконту;

n- тривалість періоду надходження чистих доходів.

$$NPV = \frac{6355,5}{1+0,15} + \frac{10220,1}{(1+0,15)^2} + \frac{7875,3}{(1+0,15)^3} - 11972,3 = 6460,7 \text{ тис.дол.}$$

Таким чином, NPV > 0 означає проект є ефективним при заданій нормі дисконту і його можна приймати в реалізацію. Розрахувавши основні показники ефективності інвестиційного проекту по створенню МТЛЦ, можна зробити висновок, про те, що проект є ефективним і

ПРОБЛЕМЫ РАЗВИТИЯ ВНЕШНЕЭКОНОМИЧЕСКИХ СВЯЗЕЙ И ПРИВЛЕЧЕНИЯ ИНОСТРАННЫХ ИНВЕСТИЦИЙ: РЕГИОНАЛЬНЫЙ АСПЕКТ

слід розглядати питання про його прийняття.

Висновки і пропозиції.

У процесі створення транспортного логістичного центру необхідно вирішувати ряд дуже складних завдань: технічні, транспортні, постачальницько-збутові та складські, правові та соціальні. Одним з головних факторів, що сприяють формуванню в регіоні транспортно-логістичного центру, є вигідне транспортно-географічне положення. Основні функції транспортного логістичного центру дозволять забезпечити реалізацію нових видів транспортних послуг та задоволенню підвищених вимог їх користувачів до комплексності та якості обслуговування з урахуванням принципів « усі послуги в одному місці», доставка вантажу «від дверей до дверей» і « точно в строк». Система транспортно-логістичного центру міста Маріуполь має стати стрижнем єдиного транспортного комплексу регіону.

Таким чином були сформульовані основні цілі формування транспортного логістичного центру. Досягнення зазначених цілей дозволить зменшити транспортно-логістичні витрати вантажовласників при перевезеннях вантажів і підвищити прибутковість і стійкість функціонування транспортного комплексу регіону.

СПИСОК ДЖЕРЕЛ:

1. Довба М.О. Стратегія розвитку логістичної інфраструктури прикордонних територій // автореф. дис. на здобуття вченого ступеня канд. екон. наук. – Львів, 2006 – 27 с.
2. Кородюк И. С. Региональные транспортно-логистические системы: проблемы формирования и развития: монография / И. С. Кородюк, Т. А. Прокофьева, В. И. Сергеев. – Иркутск: Изд-во БГУЭП, 2003. – 328 с.
3. Сирийчик Т. Транспортна політика України та її наближення до норм Європейського Союзу /Т. Сирийчик та ін.; за ред. Марчіна Свенчіккі. – К.: Аналіт.-дорадч. центр Блакитної стрічки, 2010. –102 с. – Режим доступу: http://www.undp.org.ua/files/en_76033Transport_System_Reform_Jun2010.pdf
4. Співаковський С. Позиції України на міжнародному ринку транспортно-експедиційних послуг /С. Співаковський // Економіка України. – 2009. – № 1. – С. 75-78.
5. Маселко Т. Є. Проблеми управління транспортно-логістичними системами України та перспективи розвитку в контексті європейської інтеграції / Т.Є.Маселко, С.Г.Шевченко. Режим доступу: http://www.nbuv.gov.ua/portal/chem_biol/nvnltn/17_2/301_Maselko_17_2.pdf
6. Мельников А.В. Оптимизация товарных потоков регионального логистического центра (на примере товаров хозяйственного назначения) // Автореф. дисс. на соискание уч. степени канд.экон.наук.– Екатеринбург, 2004. – 26 с.
7. Новікова А. М. Україна в системі міжнародних транспортних коридорів / А. М. Новікова. –К.: НІПМБ, 2003. – 494 с.
8. Никифорок О.І. Становлення і функціонування транспортно-логістичної інфраструктури в Україні // автореф. дис. на здобуття вченого ступеня канд. екон. наук. – Київ, 2005. -21 с.

ФЕНОМЕН ІНФІКУВАННЯ ЯК ПРОЯВ ГЛОБАЛЬНОЇ ЕКОНОМІЧНОЇ ЗАЛЕЖНОСТІ: ПРОБЛЕМА МАКРОЕКОНОМІЧНОГО РЕГУЛЮВАННЯ

Івашенко О.А., к.е.н, доцент, доцент кафедри менеджменту зовнішньоекономічної діяльності Національної академії статистики, обліку та аудиту (Україна)

Івашенко О.А. Феномен інфікування як прояв глобальної економічної залежності: проблема макроекономічного регулювання

У статті розглядаються глобальні ефекти міжкраїнового інфікування каналами торгівлі і капіталів. Аналізується міра уразливості країни залежно від рівня її інтеграції до міжнародних ринків капіталу. Проаналізована роль політик координації і співпраці в ескаляції нестабільності. Досліджено, спираючись на емпіричні дані, різні підходи в інтерпретації каналів зараження. Ідентифіковані типи міжкраїнових зв'язків та інших макроекономічних умов, які збільшують ризик кризового інфікування. Описаний досвід країн Єврозони в елімінуванні наслідків фінансової кризи, що поширилася, у тому числі, і через специфічний для них банківський канал. Запропоновані можливі варіанти макроекономічного регулювання кризових явищ.

Ключові слова: фінансова глобалізація, канал торгівлі, канал капіталу, канал спільного кредитора, ціни на активи, валютне/фінансове інфікування, фінансова криза, макроекономічне регулювання, фундаментальні фактори.

Івашенко А.А. Феномен инфуцирования как проявление глобальной экономической зависимости: проблема макроэкономического регулирования

В статье рассматриваются глобальные эффекты межстранового инфуцирования каналами торговли и капиталов. Анализируется степень уязвимости страны в зависимости от уровня ее интеграции в мировые рынки капитала. Проанализирована роль политик координации и сотрудничества в эскалации нестабильности. Рассмотрены разные подходы в интерпретации каналов заражения, опираясь на эмпирические данные. Идентифицированы типы межстрановых связей и иных макроэкономических условий, которые увеличивают риск кризисного инфуцирования. Описан опыт стран Еврозоны в элиминировании последствий финансового кризиса, распространившегося, в том числе, и через специфичный для них банковский канал. Предложены возможные варианты макроэкономического регулирования кризисных явлений.

Ключевые слова: финансовая глобализация, канал торговли, канал капитала, канал общего кредитора, цены на активы, валютное / финансовое инфуцирование, финансовый кризис, макроэкономическое регулирование, фундаментальные факторы.

Ivashchenko O. Phenomenon of contagion as display of global economic dependence: problem of the macroeconomic adjusting.

The paper examines global-scale effects of trade channels and capital flows in crises transmission. It reveals the correlation between a country's integration in the world capital markets and its' vulnerability to crisis developments. It includes the analysis of coordination and cooperation role in enhancing instability. During times of crisis, the ways in which shocks are transmitted do seem to differ, and these differences appear to be important. Empirical work has helped to identify the types of links and other macroeconomic conditions that can make a country vulnerable to contagion during crisis periods, although less is known about the importance of microeconomic considerations and institutional factors in propagating shocks. Such research could help identify characteristics that make countries vulnerable to contagion and could contribute to the development of specific policy prescriptions to reduce the risks of contagion, manage its impact, and help economies recover as efficiently as possible.

Keywords: financial globalization, trade channel, capital channel, common creditor channel, cross-market movements in asset prices, currency/financial contagion, macroeconomic regulations, fundamental factors.

Постановка проблеми. Глобальна економічна взаємозалежність, попри анонсовані переваги глобалізації, продукує безліч викликів стабільності як на глобальному, так і на регіональному рівнях. Будь-яке поглиблення міжкраїнових зв'язків – чи то каналами торгівлі, чи фінансовими каналами, чи опосередковано через зростаючу залежність від спільного кредитора – прокує перетворитись як у загострювач внутрішніх макроекономічних проблем, так і наразити національну економіку на небезпеку зовнішнього інфікування кризовими симптомами. У зв'язку з цим, дослідження ризиків вразливості країни від ступеню її інтегрованості до глобальної економіки становить неабияку актуальність.