

DOI: <https://doi.org/10.32782/2308-1988/2023-46-15>

УДК 658.3

Попель Сергій Анатолійович

кандидат економічних наук,
старший науковий співробітник відділу розвитку митної справи,
Науково-дослідний інститут фінансової політики
Державного податкового університету

Popel Sergii
State Tax University

**ОСОБЛИВОСТІ СТВОРЕННЯ «СУХИХ ПОРТІВ»
У СПОЛУЧЕНИХ ШТАТАХ АМЕРИКИ****FEATURES OF THE CREATION OF "DRY PORTS"
IN THE UNITED STATES OF AMERICA**

Анотація. Метою статті є дослідження досвіду США щодо особливостей створення «сухих портів» та вивчення ролі державних органів влади у цьому процесі. Для досягнення поставленої мети використано такі методи: індукції та дедукції, теоретичного узагальнення, абстрагування, діалектичного пізнання – при вивченні наукових джерел та дослідженні теоретичних аспектів особливостей створення і функціонування «сухих портів», визначення категорійного апарату з досліджуваної проблематики; абстрактно-логічний – для узагальнення теоретичних положень, формування висновків та пропозицій з теми дослідження. Визначено, що «сухі порти» в США є одними із найважливіших інфраструктурних об'єктів наземного транспорту та невід'ємною частиною національної інтегрованої транспортної системи, які спричиняють значний вплив як на національну, так і на регіональну економіку. Проаналізовано основний законодавчий акт США, який регламентує створення та функціонування «сухих портів», а саме закон «Про ефективність інтермодального наземного транспорту» від 1991 року та Акт про адміністрування внутрішнього порту (штат Невада). Виявлено, що зазвичай «сухі порти» в США створюються за ініціативою консорціуму приватних і державних структур, які зацікавлені у розвитку логістичної інфраструктури окремого штату. Досліджено джерела фінансування створення «сухих портів», а саме програми розвитку регіональної інфраструктури Міністерства транспорту Сполучених Штатів Америки: TIFIA, RRIF, RAISE. У ході дослідження визначено, що на початкових етапах створення внутрішніх портів США провідну роль відіграють місцеві органи влади, які подають заявки на отримання фінансування для розбудови логістичної інфраструктури (програми, гранти тощо), займаються нормативно-правовим врегулювання питань створення внутрішніх портів, виділяють земельні ділянки або надають фінансування для їх купівлі, здійснює конкурсний відбір та призначення членів Адміністрації внутрішнього порту. Набуло подальшого розвитку дослідження міжнародного досвіду особливостей створення і функціонування об'єктів інтермодальної інфраструктури. Основні положення даного дослідження можуть бути використані в процесі напрацювання пропозицій щодо удосконалення процедури створення «сухих портів» в Україні.

Ключові слова: інтермодальні перевезення, «сухий порт», інфраструктурні об'єкти, логістика.

Summary. The purpose of the article is to study the experience of the USA regarding the peculiarities of the creation of "dry ports" and to study the role of state authorities in this process. To achieve the goal, the following methods were used: induction and deduction, theoretical generalization, abstraction, dialectical cognition – when studying scientific sources and researching the theoretical aspects of the peculiarities of the creation and functioning of "dry ports", determining the categorical apparatus of the investigated issues; abstract-logical – for summarizing theoretical propositions, forming conclusions and proposals on the topic of research. It was determined that "Dry Ports" in the USA are one of the most important infrastructural facilities of land transport and an integral part of the national integrated transport system, which cause a significant impact on both the national and regional economies. The main legislative act of the USA, which regulates the creation and operation of "dry ports", namely the law "On the efficiency of intermodal land transport" of 1991 and the Act on the administration of an inland port (state of Nevada) is analyzed. It was revealed that usually "dry ports" in the USA are created at the initiative of a consortium of private and public structures that are interested in the development of the logistics infrastructure of an individual state. The sources of financing for the creation of "dry ports", namely the regional infrastructure development programs of the Department of Transportation of the United States of America: TIFIA, RRIF, RAISE, were studied. In the course of the study, it was determined that at the initial stages of the creation of inland ports in the United States, the leading role is played by local authorities, which apply for financing for the development of logistics infrastructure (programs, grants, etc.), deal with

the regulatory and legal settlement of issues of the creation of inland ports, allocate land plots or provide financing for their purchase, carries out competitive selection and appointment of members of the Inland Port Administration. The study of the international experience of the peculiarities of the creation and functioning of intermodal infrastructure objects has gained further development. The main provisions of this study can be used in the process of developing proposals for improving the procedure for creating "dry ports" in Ukraine.

Keywords: intermodal transportation, "dry port", infrastructure facilities, logistics.

Постановка проблеми. В останні десятиліття Україна стала невід'ємною ланкою світового продовольчого ланцюжка. До 2022 року ми були одним із найбільших експортерів зернових культур, соняшникової олії та чорних металів у світі. Однак із початком повномасштабної війни ситуація кардинально змінилася, оскільки значна частина торговельних зав'язків було розірвано, що спричинило негативні наслідки як для самої України (скорочення обсягів експортно-імпортних операцій та як наслідок скорочення доходів промислових підприємств та надходжень до бюджету України) так і для всього світу (підвищення цін на продовольство в Європі та Північній Америці).

У зв'язку із бойовими діями підприємства, які займаються зовнішньоекономічною діяльністю, зіткнулися зі значною кількістю проблем, серед яких: порушення логістичних зав'язків, паралізовано роботу морської інфраструктури, внутрішнє переміщення підприємств зі сходу і центру на захід України, що викликало брак складських площ, обмеженість асортименту окремих товарів і постачальників та зростання навантаження на залізничну й автомобільну інфраструктуру. Така ситуація викликає необхідність пошуку нових логістичних рішень, які допоможуть активізувати зовнішньоекономічну діяльність вітчизняних промислових підприємств навіть у таких складних умовах.

Вирішенням цього завдання може стати розбудова в Україні мережі сучасних інтермодальних терміналів – «сухих портів», які в останні десятиліття набувають все більшого впливу на міжнародну економіку. Розвиток «сухих портів» в Україні може значно покращити динаміку зовнішньоекономічної діяльності у тих складних умовах, які сьогодні склалися. А тому, необхідним є вивчення можливостей впровадження в Україні передових міжнародних практик у цій сфері. В першу чергу, на увагу заслугове досвід Сполучених Штатів Америки у питаннях створення об'єктів інтермодальної інфраструктури, оскільки їх діяльність характеризується високим рівнем розвитку та значним впливом на національну економіку.

Аналіз останніх досліджень і публікацій Серед науковців, котрі займалися вивченням особливостей функціонування інтермодальної інфраструктури, можна виділити праці наступних: Артеменка А.В., Завгородньої Ю.В., Неліпович О.В., Мельник О.В., Мірошник О.В., Рудої Т.В., Тимошук О.М., Щербини В.В.

Незважаючи на значну кількість досліджень із зазначеної тематики, залишається ще багато дискусійних питань, які потребують додаткового вивчення, зокрема дослідження міжнародного досвіду щодо особливостей створення «сухих портів» та можливостей його впровадження в Україні.

Метою статті є дослідження досвіду США щодо особливостей створення «сухих портів» та вивчення ролі державних органів влади у цьому процесі.

Виклад основного матеріалу дослідження. Протягом багатьох років провідну роль у міжнародній торгівлі Сполучених Штатів Америки відігравали морські порти, що розташовані на узбережжях Атлантичного і Тихого океанів. Однак, у ХХ ст. із значним зростанням міжнародного бізнесу та, як наслідок, збільшенням обсягів переміщуваних вантажів виникла необхідність удосконалення логістичної інфраструктури портів. Одним із основних шляхів вирішення проблемної ситуації стала розбудова мережі сучасних логістичних об'єктів – «сухих портів».

Сьогодні в Сполучених штатах Америки функціонує розвинена мережа «сухих портів», які в переважній більшості розташовані на Східному і Західному узбережжях країни. Варто зазначити, що стрімкий розвиток мережі «сухих портів» у США пов'язаний із модернізацією Панамського каналу, що завершилася у 2016 році і принесла значне збільшення обсягів контейнерних перевезень з країн Азії. Так, за 2016-2019 роки обсяг контейнерних вантажів зріс майже у двічі, відповідно до цього перед адміністраціями портів постали нові виклики, обумовлені значним зростанням товарообігу. Ідеальним варіантом вирішення такої ситуації став розвиток розгалуженої мережі «сухих портів» [1].

Найбільшими «сухими портами» Сполучених Штатів Америки є: Інтермодальний центр CenterPoint (Елвуд, Іллінойс), Порт Мемфіс (Мемфіс, Теннессі), Порт Тусон (Тусон, Арізона), Порт Сан-Антоніо (Сан-Антоніо, Техас), внутрішній порт Грір (Грір, Південна Кароліна), внутрішній порт Ділон (Ділон, Південна Кароліна), внутрішній порт Вірджинії (Фронт-Роял, Вірджинія), внутрішній порт Гейнсвіл (Гейнсвіл, Джорджія), внутрішній порт Кордел (Кордел, Джорджія), внутрішній порт Чатсворт (Чатсворт, Джорджія), внутрішній порт Шарлотти (Шарлотта, Північна Кароліна), внутрішній порт Ларедо (Ларедо, Техас).

Основним законодавчим актом США, який регламентує створення та діяльність внутрішніх портів («сухі порти» в США) країни є закон «Про

ефективність інтермодального наземного транспорту» від 1991 року. Закон представив загальний інтермодальний підхід до розбудови автомобільного та залізничного транспорту з вимогами спільного планування, надаючи значні додаткові повноваження міським плановим організаціям (Metropolitan planning organizations). Закон про ефективність інтермодального наземного транспорту є однією з основних стратегій, яка спрямована на сприяння інтермодальній логістичній діяльності в країні та забезпечення основи для розвитку національної інтермодальної системи [2]. Основними наслідками цього законодавчого акту стали:

- більш гнучкі можливості інтермодального фінансування;
- можливості створення спільних державно-приватних інвестицій;
- спрощений доступ до логістичного ринку;
- посилення конкуренції серед вантажовідправників;
- зменшення транспортних транзакційних витрат.

Вищезазначений законодавчий акт унормує загальні питання розвитку інтермодальної інфраструктури в країні, про те для регулювання більш специфічних питань кожним штатом США приймаються окремі підзаконні акти, які покликані враховувати специфіку ведення підприємницької діяльності у цьому штаті. Для прикладу в статуті штату Невада у Розділі 2277 В наводиться Акт про адміністрування внутрішнього порту. Зазначеним нормативно правовим актом передбачено [3]:

– вимоги до створення внутрішнього порту. Внутрішній порт може бути створений лише на прилеглій території, яка:

- А) Включає принаймні 2 із таких об'єктів, як:
- аеропорт із злітно-посадковою смугою не менше як 4500 футів;
 - автомагістраль, як є частиною національної системи автомобільних доріг;
 - експлуатаційні активи хоча б однієї залізниці класу I згідно з класифікацією Ради наземного транспорту.

Б) Не включає житлову нерухомість.

Всі території внутрішнього порту повинні знаходитися в межах округу та міста в якому зареєстровані ініціатори створення внутрішнього порту та подали заявку до Офісу економічного розвитку штату.

– вимога про обов'язкове проведення публічних слухань. Якщо Офіс економічного розвитку штату схвалює створення внутрішнього порту, кожна установа-засновник має провести принаймні два публічних слухання для обговорення створення внутрішнього порту з громадськістю.

– створення внутрішнього порту здійснюється на підставі указу. Після отримання організацією-

учасником схвалення на створення внутрішнього порту вона створює внутрішній порт та його адміністрацію згідно з указом. Документ має містити:

1. Опис меж внутрішнього порту;
2. Місце розташування головного офісу;
3. Назва внутрішнього порту та органів влади;
4. Кількість директорів, які входитимуть до Ради директорів.

– умови виходу із складу засновників внутрішнього порту. Якщо один з учасників створення внутрішнього порту має намір вийти із повноважень, він має за 6 місяців до дати з якої відкликання набуде чинності: прийняти розпорядження про відкликання; отримати схвалення правління внутрішнього порту; повідомити інші юридичні особи про свій намір

– процедуру відбору членів Ради директорів внутрішнього порту. Внутрішній порт повинен керуватися Радою директорів із непарним числом членів. Рада директорів повинна складатися з:

- один представник від кожного округу, які беруть участь у створенні внутрішнього порту;
- один представник від кожного міста, які беруть участь у створенні внутрішнього порту;
- якщо до складу засновників входить аеропорт, то:

а) в окрузі із населенням 700 000 або більше – до Ради директорів має ввійти представник департаменту авіації округу;

а) в окрузі із населенням менш як 700 000 – до Ради директорів має ввійти представник адміністрації аеропорту, якщо така є, а якщо ні, то керівний орган муніципалітету, якому належить аеропорт;

– інші директори, які були погоджені усіма учасниками;

– права та обов'язки органів державної влади стосовно внутрішнього порту.

Таким чином, Актом про адміністрування внутрішнього порту врегульовується порядок створення та функціонування внутрішнього порту на рівні штату Невада. Крім того, адміністрація внутрішнього порту розробляє і впроваджує нормативно-правові документи, якими керується порт у своїй діяльності.

Зазвичай «сухі порти» в США створюються за ініціативою консорціуму приватних і державних структур, які зацікавлені у розвитку логістичної інфраструктури окремого штату. Так, у штаті Каліфорнія наприкінці 2010-х таким консорціумом було започатковано проєкт із створення «сухого порту» неподалік від міста Фресно. Основні учасники цього проєкту представляють собою унікальне поєднання державних і приватних партнерів, які прагнуть підвищити конкурентоспроможність долини Сан-Хоакін, а саме: порт Лос-Анджелеса; Порт Лонг-Біч; залізничні оператори Union Pacific Railroad та Burlington Northern and Santa Fe Railway; Район контролю забруднення повітря

долини Сан-Хоакін; Район управління якістю повітря Південного узбережжя; Столичні організації планування долини Сан-Хоакін (округ Керн, округ Кінгс, округ Туларе, округ Фресно, округ Мадера, округ Сан-Хоакін); округ Сакраменто; Рада урядів Сакраменто; Округ управління якістю повітря в Сакраменто та Фонд громади Центральної долини. Також, проєкт отримав підтримку з боку Державного транспортного агентства Каліфорнії, Управ-

ління планування та досліджень губернатора, Ради повітряних ресурсів Каліфорнії, законодавчих органів штату та приватних компаній.

Реалізація концепції внутрішнього порту в Каліфорнії підтримує широкий спектр цілей державної політики штату та місцевої громади, включаючи покращення економічної конкурентоспроможності та значне зменшення викидів парникових газів та заторів на автомагістралях.

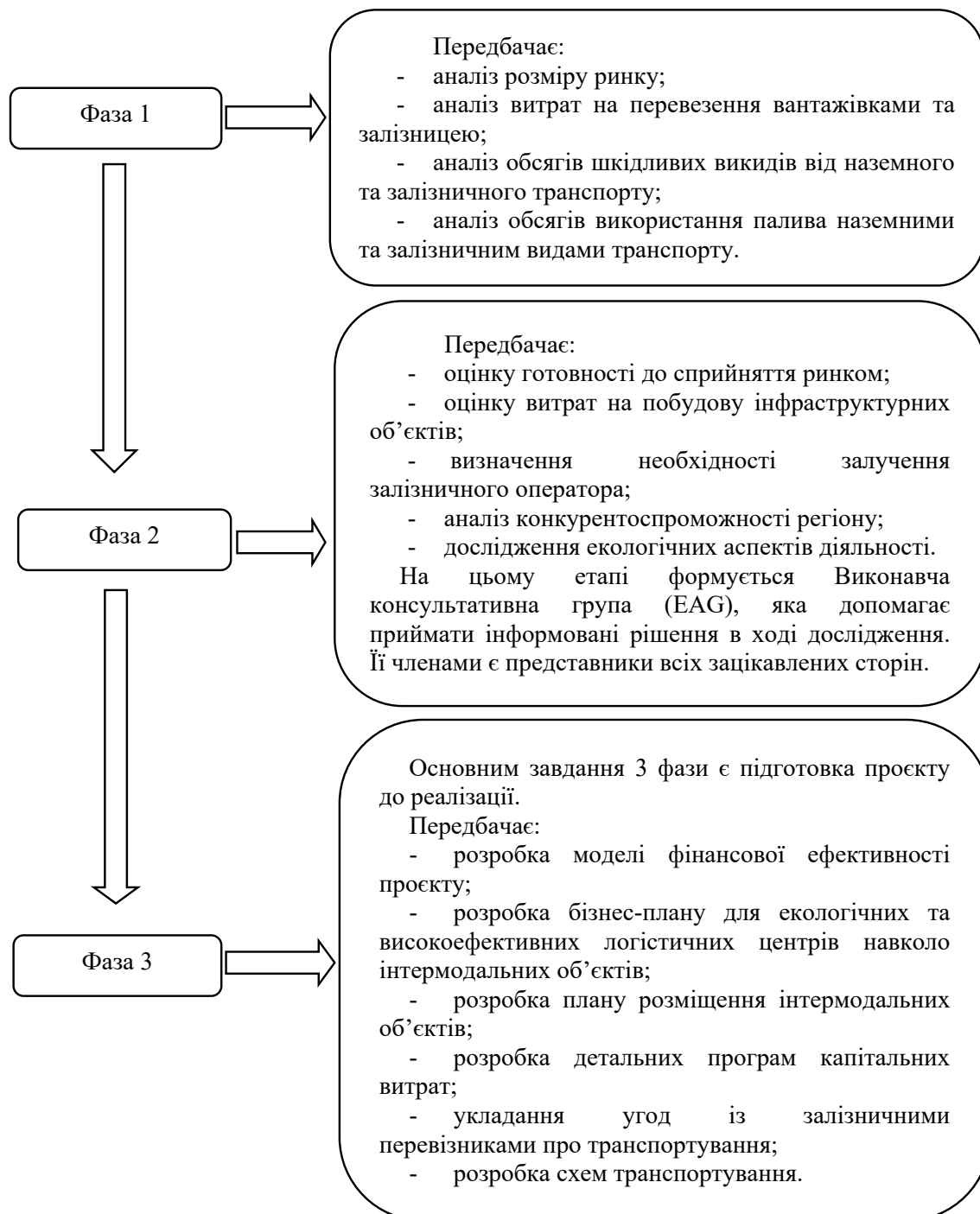


Рисунок 1 – Техніко-економічне обґрунтування доцільності побудови внутрішнього порту у Каліфорнії

Джерело: сформовано на основі [4]

Основними цілями створення Каліфорнійського внутрішнього порту є [4]:

– Створення нових робочих місць і зростання інвестицій шляхом фундаментальної зміни економічної конкурентоспроможності регіону долини Сан-Хоакін.

– Створення більш надійної та ефективної системи розподілу з особливим акцентом на високо-вартісному виробництві, електронній комерції та сільському господарстві.

– Зменшення витрат на постачання для вантажовідправників, які керують глобальними ланцюгами постачання за допомогою прямого інтермодального залізничного сполучення до/з морських портів Сан-Педро.

– Зменшення забруднення повітря та викидів парникових газів, зменшивши кількість рейсів вантажівок із комплексу морських портів у регіоні Лос-Анджелеса до Центральної долини та району затоки.

– Зменшення заторів на автомагістралях із паралельним зменшенням потреби в утриманні доріг.

В першу чергу, ініціаторами відкриття «сухого порту» було проаналізовано доцільність побудови нового інтермодального терміналу для покращення з'єднання морських портів із ключовими ринками центральної частини США. Техніко-економічне обґрунтування було проведено в три етапи (рис. 1).

В результаті проведеного дослідження було визначено доцільність створення «сухого порту». Враховуючи масштаб ринку Каліфорнії, її географічну близькість до інфраструктури морського порту, каліфорнійський внутрішній порт стане значущим для країни проектом логістичного та економічного розвитку.

Передбачається, що фінансування створення внутрішнього порту Каліфорнії здійснюватиметься за рахунок Програм розвитку регіональної інфраструктури Міністерства транспорту Сполучених Штатів Америки у тісній співпраці із Build America Bureau, організація, яка відповідає за підтримку проектів розвитку транспортної інфраструктури в США (Бюро оптимізує кредитні можливості та гранти та надає доступ до кредитних і грантових програм з більшою швидкістю та прозорістю, а також надає технічну допомогу та заохочує інноваційні найкращі практики у плануванні проектів, фінансуванні та їх реалізації), а саме [5]:

– TIFIA (Transportation Infrastructure Finance and Innovation Act – Закон про фінансування транспортної інфраструктури та інновації). Програма фінансування транспортної інфраструктури, яка надає кредитну допомогу проектам регіонального та національного значення. Отримати фінансування відповідно до програми мають можливість проекти, які передбачають будівництво таких об'єктів інфраструктури, як шосе, залізниця, інтермодальні об'єкти. Подати заявку на фінансування відповідно до програми TIFIA мають можли-

вість державні та місцеві органи влади, транзитні агентства, залізничні компанії, спеціальні органи, спеціальні райони та приватні організації;

Умови фінансування проектів через програму TIFIA є [6]:

1. Низька процентна ставка.

2. Відсотки не нараховуються, доки кошти не будуть використані.

3. Гнучка амортизація:

– термін погашення кредиту до 35 років (для деяких проектів дозволяється термін погашення до 75 років);

– після завершення проекту погашення кредиту відстрочується на 5 років.

4. Немає пені за передчасне погашення кредиту.

– RRIF (Railroad Rehabilitation & Improvement Financing – Фінансування відновлення та удосконалення залізниці). За цією програмою Міністерство транспорту має право надавати прямі позики та кредитні гарантії на суму до 35 мільярдів доларів США для фінансування розвитку залізничної інфраструктури. Фінансування може бути використане для [7]:

1. Придбання, вдосконалення або відновлення інтермодального або залізничного обладнання чи об'єктів, включаючи колії, компоненти колії, мости, двори, будівлі, а також системи керування поїздами;

2. Розробки або створення нових інтермодальних або залізничних об'єктів;

3. Відшкодування витрат на планування та проектування, пов'язаних із зазначеними вище видами діяльності;

4. Рефінансування непогашеної заборгованості, яка виникла під час фінансування цілей, перерахованих вище;

5. Фінансування транзитно-орієнтованого розвитку.

Умови фінансування проектів через програму RRIF є аналогічними до умов програми TIFIA.

Заявку на участь у програмах фінансування логістичної інфраструктури від Міністерства транспорту США було подано Урядовою радою Фресно. Крім того, Урядова рада Фресно подала заявку на участь у програмі RAISE (Rebuilding American Infrastructure with Sustainability and Equity – Відновлення американської інфраструктури за допомогою сталого розвитку та справедливості). RAISE – це програма, що допомагає громадам по всій країні виконувати проекти, які мають значний вплив на місцевий або регіональний розвиток. Гранти RAISE допомагають муніципалітетам, місцевим урядам, округам здійснювати важливі інфраструктурні проекти розвитку вантажного та пасажирського транспорту. Проекти RAISE ретельно перевіряються та оцінюються за встановленими законодавством критеріями безпеки, екологічної стійкості, якості життя, мобільності та спільності, економічної конкурентоспроможності та можливостей, включаючи вплив на туризм та інноваційність [8].

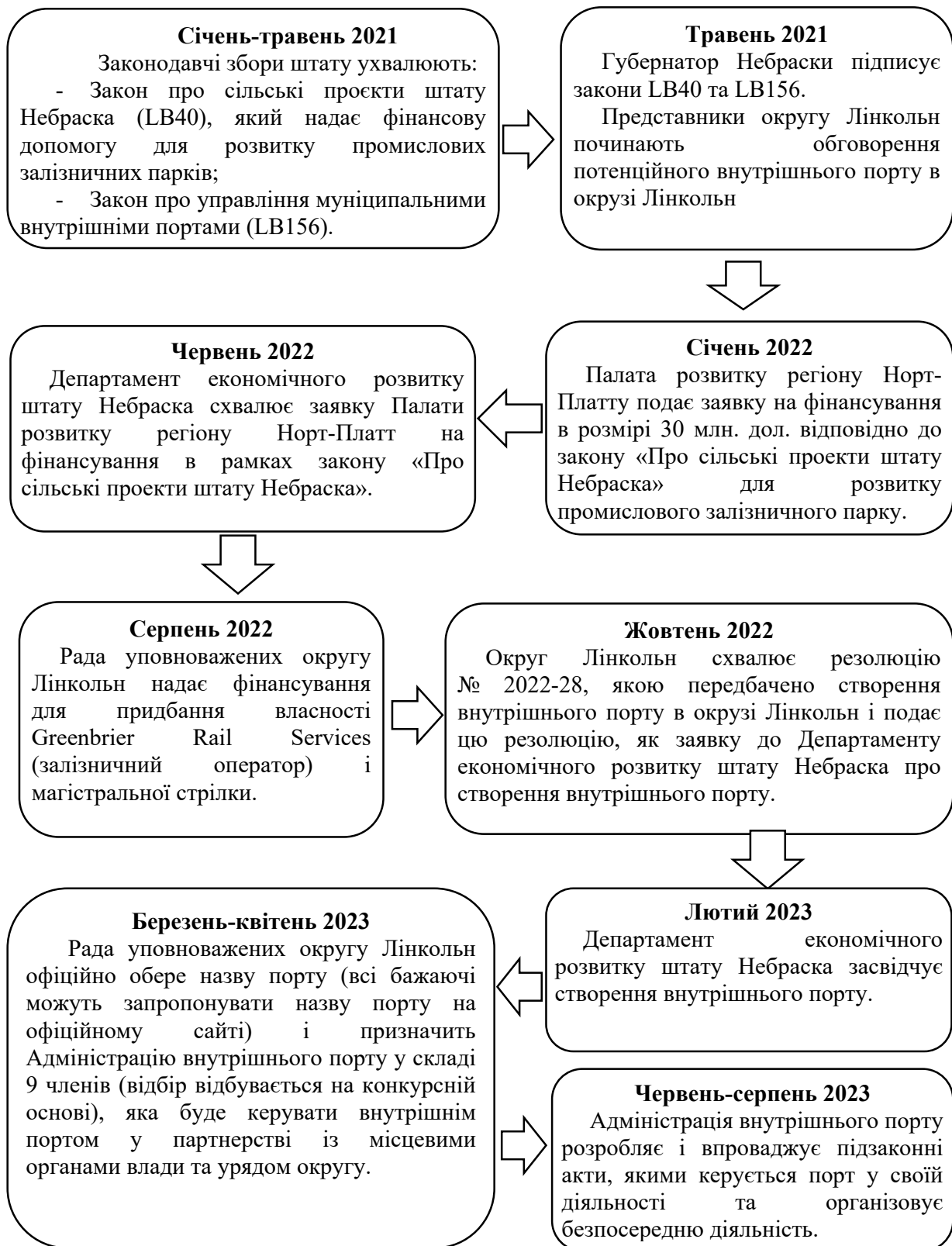


Рисунок 2 – Роль місцевих органів влади у створенні «сухого порту»

Джерело: сформовано на основі [9]

Отже, на початкових етапах створення внутрішніх портів США провідну роль відіграють місцеві органи влади, які дуже часто виступають

основними ініціаторами створення таких об'єктів, крім того, вони подають заявки на отримання фінансування для розбудови логістичної інфра-

структури (програми, гранти тощо), займаються нормативно-правовим врегулювання питань створення внутрішніх портів, виділяють земельні ділянки (на яких буде розміщено інтермодальний термінал) або надають фінансування для їх купівлі, здійснює конкурсний відбір та призначення членів Адміністрації внутрішнього порту. Загалом роль місцевих органів влади у створенні «сухого порту» можна простежити на прикладі створення внутрішнього порту штату Небраска, що представлено на рис. 2.

Висновки. «Сухі порти» в Сполучених Штатах Америки є одними із найважливіших інфра-

структурних об'єктів наземного транспорту та невід'ємною частиною національної інтегрованої транспортної системи, які спричиняють значний вплив як на національну, так і на регіональну економіку. А тому вивчення особливостей створення таких інтермодальних об'єктів у США (законодавства яким регулюється функціонування інтермодальних перевезень, ініціаторів створення сухих портів, способів і джерел їх фінансування, ролі державних органів у цьому процесі та ін.) є досить важливим для України в контексті пошуку можливостей покращення зовнішньоекономічної діяльності шляхом логістичного удосконалення товарообігу.

Список використаних джерел:

1. Dry Ports. Available at: <https://maritime-executive.com/magazine/dry-ports>
2. Intermodal Transportation Regulations in the USA and Europe. Available at: <https://www.shiphub.co/ams-automated-manifest-system/>
3. Inland port authority act. Available at: <https://casetext.com/statute/nevada-revised-statutes/title-22-cooperative-agreements-by-public-agencies-regional-transportation-commissions-planning-and-zoning-development-and-redevelopment/chapter-277b-inland-port-authority-act>
4. California Inland Port Project – A Transformative Project for the State of California. Available at: <https://sjvcogs.org/california-inland-port-project>
5. About The Build America Bureau. Available at: <https://www.transportation.gov/buildamerica/about>
6. News you can use – transit and transit-oriented development projects can borrow up to 49 percent with TIFIA 49. Available at: <https://www.transportation.gov/buildamerica/financing/tifia>
7. Railroad Rehabilitation & Improvement Financing (RRIF). Available at: <https://www.transportation.gov/buildamerica/financing/rrif>
8. RAISE Discretionary Grants. Available at: <https://www.transportation.gov/RAISEgrants>
9. Lincoln County Receives Inland Port Authority Designation. Available at: <https://lincolncountyne.gov/inland-port-authority/>

Стаття надійшла до редакції 22.06.2023