

СУЧАСНІ ФОРМИ РОЗВИТКУ НАЦІОНАЛЬНОЇ ТРАНСПОРТНОЇ СИСТЕМИ

Ільченко С.В.

Стаття спрямована на визначення основних сучасних тенденцій на світових ринках транспортних послуг та відокремлені першочергові та необхідні напрямки впровадження цих підходів у щоденну практику функціонування та розвитку українських транспортних мереж. Обґрунтовані найважливіші дії щодо впровадження необхідних перетворень та запропоновані конкретні підходи щодо їх розв'язання.

Відновлення світового виробництва, повільне зростання реального ВВП, розширення випуску продукції, стабільне споживання, зовнішній попит тощо – ключові критерії зростання світового товарообміну. Враховуючи той факт, що на сьогодні, виходячи з даних Держкомстату України щодо зовнішньої торгівлі з країнами світу, найбільш активно українська торгівля відбувається із країнами Європи та Азії, та на тлі певних торгівельних складностей із Російською Федерацією та політичною нестабільністю, постає необхідність концентрування уваги на тих напрямках вантажопотоків, які можуть бути потенційно залучені українськими перевізниками та закріплені ними на певну перспективу.

Проблемам стану національної транспортної системи на сучасному етапі розвитку світового господарства присвячені труди провідних українських науковців та фахівців транспортної галузі [2-7]. Тим не менш ці проблеми не розв'язуються, більш того, за останні досліджувальні періоди їх накопичилось критична кількість. Потребують термінового вирішення питання, пов'язані з усіма видами транспорту національної транспортної системи. Так само це стосується і підприємств супутнього напрямку, які за різними обставинами, на жаль, практично втратили свою виробничу базу та висококваліфікованих фахівців. Тому **метою** цієї статті обрано визначення найважливіших напрямків оздоровлення транспортної галузі та обґрунтовано конкретні підходи щодо їх здійснення.

Незважаючи на падіння темпів економічного зростання в Україні (у частинні промислової продукції на 9,4% в цілому за січень-жовтень 2014 р. у порівнянні з відповідним періодом минулого року), існують усі передумови розвитку вантажної роботи транспортної системи країни, перш за все, за

рахунок сільськогосподарської продукції (темпи приросту якої у січні-жовтні 2014 р. до 2013 р. склали 7,5% в цілому по країні) та товарів, які транзитом минають територію України.

Проте наявність вантажної бази лише одна зі складових включення української транспортної системи до світових мереж. Важливим є також стан національних транспортних мереж та виконання вимог світового співтовариства щодо їх функціонування.

Ціллю розвитку сучасної світової транспортної системи є її здатність сприяти торгівлі у динамічній світовій економіці, функціонування як єдиного цілого і розробка політики під поняття "транспортного планування".

Крім того, аналіз стану портів під час загальносвітової рецесії показав, що порти та стивідорні компанії, які прагнуть до диверсифікації своєї ділової діяльності, в змозі успішно долати й глобальні, й локальні економічні труднощі, у той час як ті компанії, що залежать від одного або невеликого числа типів вантажів, із великою часткою ймовірності зазнають збитків. Також у результаті змінення структури вантажообробки у портах стало вочевидь, що обробка контейнерів, на відміну від інших напрямків роботи портів, скоріш за все, буде зберігати стабільність навіть у дуже несприятливій обстановці. Таким чином, у найближчій перспективі саме порти із розвинутими контейнерними терміналами будуть являтися ключовими джерелами розвитку всієї національної транспортної системи.

Приймаючи до уваги той факт, що в Україні, починаючи із червня поточного року, було запроваджено змінення існуючої портової системи (процес складний та незбалансований,) та враховуючи факт падіння обсягів, у першу чергу, транзитних вантажопотоків (*додаток 1*), вважаємо за необхідне звернути увагу на гостру необхідність консолідації зусиль та координації діяльності всіх учасників логістичних ланцюжків, підвищення ефективності взаємодії різних видів транспорту та сприяння їх інтеграції.

Нажаль створене законодавчо-правове підґрунтя для здійснення необхідних дій не відповідає потребам щодо отримання бажаного результату. Що мається на увазі. Сьогодні усі країни євразійського простору загальними зусиллями намагаються створити високоякісні клієнтоорієнтовані транспортні продукти. У першу чергу це стосується:

- створення сприятливих умов для розвитку транспортного бізнесу;
- робота щодо організації та здійсненню перевезень вантажів у складі контейнерних поїздів («Східний вітер», «Слов'янський експрес», «Меркурій», «Вікінг», «1484», «Балтика - Транзит», «Рига - Афганістан», «Балтійський вітер», «Монгольський вектор», «Брест – Актобе»,

контейнерні спец. потяги щодо постачання автокомплектуючих із заводів-виробників на автозбірні заводи тощо);

- розробка Робочою групою Міжнародного комітету по залізничному транспорту питань застосування уніфікованої накладної ЦИМ/СМГС у залізнично-морському сполученні;

- ефективне управління перевезеннями, у тому числі за рахунок спрощення митних процедур и впровадження новітніх технологій;

- формування єдиного інформаційного простору.

Про важливість та затребуваність останніх пунктів свідчать наступні данні: ще у 2006 р. Асоціацією операторів по міжнародному документообігу на залізницях (АЕД) було розроблено інформаційно-сервісну систему «Контейнерна біржа». В 2011 р. АЕД розробила та впровадила функціонал по інформаційному забезпеченню перевезень через Словаччину, що дозволило поєднати у єдиний ланцюг електронного документообігу співробітників Москви, українських представництв, працівників Словаччини та вантажовідправників з Італії та Австрії. Результат: формування та оформлення документів на контейнерні потяги у Словаччині по проектах Fiat та BMW виконуються у менші терміни та вищої якості.

З метою підвищення конкурентоспроможності євразійських залізничних маршрутів за рахунок використання нових інформаційних технологій в межах ТСМ ведеться робота по реалізації пілотного проекту «Електронний потяг». Відправлення контейнерного потягу за маршрутом (з листопада 2012 р.) КНР – Чехія транзитний термін склав всього 16 діб, за маршрутом (з грудня 2012 р.) Китай – Європа (Лодзь) – 13 діб. Тобто інноваційні рішення мають певні вигоди:

- максимальна реалізація потенціалу всіх учасників логістичних ланцюгів;

- налагодження ефективної взаємодії між постачальниками транспортних послуг та їх клієнтами;

- сприяння спрощенню формального аспекту вантажоперевезень;

- суттєве скорочення термінів постачання вантажів та витрат на переоформлення накладних з одного транспортного права на інше;

- забезпечення своєчасності та регулярності постачання вантажів за рахунок організації руху «електронного вантажного потягу» за жорсткими нитками графіку;

- забезпечення гарантій безперешкодного просування вантажів за рахунок попередньої перевірки електронних документів на прикордонних станціях;

- розширення спектру інформаційних послуг, забезпечення безперервного моніторингу перевезення на усьому шляху прямування;
- надання необхідної інформації від перевізника в обмін на передання достовірної попередньої інформації щодо планованих перевезень тощо.

Нажаль сучасні українські законодавчі акти, так само як і проекти законів, наприклад проект Закону України "Про залізничний транспорт України", жодної уваги не приділяють вищезгаданім аспектам хоча б у формальному вигляді. Хоча для розробки та впровадження в Україні безпаперових технологій при міжнародних перевезеннях існують певні передумови, а саме:

- наявність у країнах ЄС, СНД, АТР правової та технічної бази, а також досвіду впровадження юридично значущого електронного документообігу з використанням електронного цифрового підпису (ЕЦП);

- наявність міжнародного транспортного права щодо використання електронних перевізних документів: а) ст. 7, § 14 УМЗВС (Угода про міжнародне залізничне вантажне сполучення) «Договір перевезення може бути оформлений електронною накладною»; б) гл. 22, розділ Г «Електронна накладна» «Руководство по накладной ЦИМ/СМГС»;

- наявність типових «Угод щодо електронного обміну даними», рекомендованих ОСЗ та МСЗ всі учасникам перевізного процесу щодо впровадження без паперових технологій міжнародного перевезення вантажів;

- наявність у вантажовідправників та експедиторів, національних перевізників та контролюючих органів, включаючи митницю, корпоративних інформаційно-технологічних систем (ІТС) для оформлення документів, включаючи використання електронних цифрових підписів;

- наявність міжнародного телекомунікаційного середовища (мережі Інтернет, корпоративні мережі передавання даних перевізників та митних органів) та міжнародного стандарту (UN/EDIFACT) для організації інформаційної взаємодії різномірних національних ІТС з метою створення наскрізних інформаційних технологій в межах єдиного інформаційного простору.

Практика свідчить, що з метою прискорення процесу використання електронних перевізних та супровідних документів можливо застосовувати комбінований документообіг. При такій схемі електронні документи можуть супроводжувати вантажне відправлення та передаватися між відповідними учасниками логістичного ланцюгу як в електронному вигляді, так і на паперових носіях.

Тобто впровадження сучасного підходу та приєднання до загального інформаційного простору є технічно та законодавчо здійсненним. Вкрай важливим залишається питання легітимності електронного підпису за межами України. Більш того, приймаючи до увагу факт формування Митного союзу та безпосередню потребу українських перевізників у використанні залізничної інфраструктури країн – членів цього союзу, у найближчі та першочергові плани якого входить завдання щодо створення Єдиного розрахункового центру, питання формування національного інформаційного простору, визначення та правове закріплення правил накладення електронного підпису на супровідні перевізні документи та легітимізація е-підпису повинні складати один з важливих пріоритетів роботи всієї транспортної системи країни. Щодо роботи українських залізниць у якості цільових пріоритетів важливо відокремити такі:

- вдосконалення нормативно-правової бази:
- затвердження правил перевезення у складі контейнерних поїздів;
- вдосконалення нормативно-правової бази щодо міжнародних перевезень.
- підвищення якості перевізної роботи:
- вдосконалення простого документообігу;
- дотримання розкладу руху;
- регулярність сервісу.
- розвиток інфраструктури:
- перегляд та оптимізація інфраструктурних обмежень швидкості;
- модернізація та будівництво нових контейнерних терміналів.
- тарифне регулювання:
- конкурентоздатний тариф;
- стабільність тарифної політики;
- стабільність терміну дії тарифів до 2-3 років;
- встановлення тарифів на контейнерні перевезення на вагон та, у майбутньому, на контейнерний потяг.
- змінення технологій:
- обґрунтоване та технічно можливе підвищення швидкості;
- оновлення рухомого складу;
- впровадження сучасної інформаційної системи.

Приєднання України до перевезень по міжнародних транспортних коридорах (що на сьогодні критично втрачається, у першу чергу завдяки політичним факторам) забезпечить участь національної транспортної системи і, відповідно, усіх безпосередніх та суміжних учасників перевізного процесу, у міжнародному розподілі праці та процесі економічного співробітництва із світовою спільнотою.

ВИСНОВКИ

Зупинимось на першочергових стратегічних завданнях розвитку української транспортної системи, найважливішими з яких повинна стати інтеграція у глобальну транспортну систему, розвиток міжнародної взаємодії, активне розширення географії перевезень та сприяння залученню вантажної транзитної бази.

У якості недоліків, які потребують вирішення, слід відмітити відсутність оперування адаптованою до нових умов роботи регуляторної моделі, у тому числі:

- відсутність механізму гарантованого забезпечення рухомим складом вантажовідправників, що є особливо актуальним в умовах піку сезонних перевезень, наприклад, сільськогосподарських вантажів;

- відсутність нової технології управління вагонними парками різних власників, що, зокрема, призводить до зниження ефективності використання інфраструктури загального користування в умовах множинності операторів із різноспрямованою логістикою вагонопотоків;

- відсутність у вантажовідправників та операторів інструментів довгострокового прогнозування рівня вартості послуг за поданням рухомого складу в умовах ринкового ціноутворення на данні послуги із урахуванням ринкової інфраструктури.

Вирішення цих питань залежить від тісної взаємодії усіх учасників перевізного процесу – вантажовідправників, операторів, перевізників та власників інфраструктури.

З метою підвищення ефективності, конкурентоздатності, комерційної привабливості транспортних мереж та реалізації перспективної лінійки транспортних продуктів необхідне виконання таких дій:

- організація ланцюгів постачань;
- створення механізму оперативного автоматизованого погодження перевезень по накладних ЦИМ/СМГС;

- тарифікація перевезень не за контейнер, а за контейнерний потяг або вагон, завантажений контейнерами, у межах угод між зацікавленими сторонами;

- формування конкурентоздатної наскрізної тарифної ставки по всьому маршруту прямування;

- створення єдиного інформаційного простору на залізничному транспорті та у портовій системі, координаційна взаємодія цих інноваційних транспортних продуктів з метою активної інтеграції всіх учасників перевізного процесу та легітимізація електронного підпису у країнах-партнерах.

ПЕРЕЛІК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Матеріали щодо щорічних засідань міжнародної асоціації КСТП. [Електронний ресурс] — Режим доступу до документа: <http://icctt.com/>
2. The transport geography of logistics and freight distribution / [Hesse M. and Rodrigue J. P.] // Journal of transport geography — 2004. — Vol. 12, № 3. — P. 171 — 184.
3. Лифар В. В. Розвиток транспортного комплексу України як передумова формування регіонального транзитного потенціалу [Текст] / В. В. Лифар // Теоретичні і практичні аспекти економіки та інтелектуальної власності / ПДТУ. — Маріуполь, 2010. — Т. 3. — С. 64 — 69.
4. Пащенко Ю. Є. Оцінка можливостей залучення додаткових транзитних вантажопотоків через Україну / Ю. Є. Пащенко // Залізничний транспорт України. — 2007. — № 5. — С. 33 — 37.
5. Пирожков С. Проблеми реалізації транзитного потенціалу України у контексті розширення ЄС і формування СЕП / С. Пирожков, Д. Прейгер, І. Малярчук // Економіка України. — 2005. — № 3. — С. 4 — 19.

Abstract

Pchenko S.

Contemporary forms of market transport services.

The article aims to identifying the main trends in the global markets of transport services and highlighted the priorities and direction of the necessary implementation of these approaches in the everyday practice of functioning and development of Ukrainian transport networks. Proved the most important steps for the implementation of necessary reforms and propose concrete approaches to address them.