

УДК 656:3341.354

**СТРАТЕГІЧНІ ЗАВДАННЯ РОЗВИТКУ КРАЇНИ З УРАХУВАННЯМ
МОЖЛИВОСТЕЙ КОНТРЕЙЛЕРНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ****МАРОВ І.В.,**
аспірант Донецького
державного університету
управління

В роботі розглянуто правові, технологічні та організаційні завдання, які мають бути вирішені для ефективного використання можливостей контрейлерних схем перевезення вантажів. Розроблені концептуальні засади реалізації транзитного потенціалу на основі розвитку контрейлерних перевезень.

Ключові слова: контрейлерні схеми; перевезення вантажів; транзитний потенціал; контрейлерні перевезення.

В работе рассмотрены правовые, технологические и организационные задачи, которые должны быть решены для эффективного использования возможностей контрейлерных схем перевозки грузов. Разработаны концептуальные основы реализации транзитного потенциала на основе развития контрейлерных перевозок.

Ключевые слова: контрейлерные схемы; перевозка грузов; транзитный потенциал; контрейлерные перевозки.

In this paper the legal, technological and organizational challenges that must be addressed for effective use of piggyback schemes of cargo transportation were considered. The conceptual basis of the implementation of transit capacity through the development of piggyback have been developed.

Keywords: piggyback schemes; cargo transportation; transit capacity; piggyback.

Постановка проблеми. Процеси глобалізації характеризуються не тільки позитивними зрушеннями у системах господарювання більшості країн, але й виявляють слабкі місця в економіці, на які держава має своєчасно реагувати і вирішувати нові завдання розвитку. В роботі [5] до основних питань, які можуть забезпечити економічне зростання України, віднесено підтримку пріоритетних напрямів (нанотехнології, ядерна енергетика, авіа-, ракето- і суднобудування тощо); посилення позицій в глобальному обороті високотехнологічної продукції та технологій; спеціалізацію з надання інтелектуальних послуг в галузі фундаментальних і прикладних наукових досліджень і професійної освіти.

В той же час відмічається, що українська економіка залишається слабо диверсифікованою і базується на металургійному та сировинному експорті, національний ринок є недосконалим, інвестиційний клімат вимагає істотного покращання.

Виправлення перекосів у структурі національної економіки та вирішення першочергових завдань, які дозволять Україні підвищити рівень конкурентоспроможності в умовах глобалізації світової економіки, вимагають побудови стратегії держави і визначення пріоритетів розвитку. Є багато напрацювань і цьому напрямі. Слід відзначити роботи В.М. Геєця, А.А. Мазаракі, В.П. Семиноженка [2, 3] та ін.

В 2008 р. була розроблена Стратегія розвитку України до 2015 р., а пізніше – на виконання доручення КМУ – «Україна 2020: Стратегія національної модернізації». В цьому документі зазначається, що «економіка України так і не позбавилася глибоких структурних деформацій і значно відстає від розвинених країн світу за сукупною продуктивністю всіх факторів виробництва та, відповідно, за рівнем добробуту населення. Більшість підприємств залишилися технологічно відсталими, енергоємними, із слабкою диверсифікацією продуктів і ринків, що зумовлює низьку адаптивність до зовнішніх збурень і призводить до негативних тенденцій у виробництві».

В даній Стратегії розглядаються завдання щодо будівництва сучасних транспортних коридорів та інтегрування до загальноєвропейської інфраструктури й інформаційного простору (п. 4.4.1). Серед завдань цього напрямку виділено:

- створення сучасних автомобільних доріг, розвиток автомобільного транспорту;
- модернізація та розвиток залізничного транспорту, впровадження на залізницях України швидкісного руху пасажирських поїздів;
- підвищення ефективності діяльності морського та річкового транспорту;
- модернізація та збільшення пропускної спроможності аеропортів, підвищення інтенсивності руху повітряних суден;
- створення сучасної мережі зв'язку.

Як бачимо, серед перелічених в Стратегії завдань відсутні завдання щодо розвитку комбінованих перевезень, які активно використовуються в країнах ЄС і можуть сприяти більш ефективній реалізації транзитного потенціалу України та її активному входженню в європейську транспортну мережу.

Раніше в роботі [3] нами були докладно розглянуті економічні завдання розвитку контейнерних перевезень. Крім цих завдань, в роботі перелічені й інші, а саме: технологічні, організаційні, законодавчі.

Метою статті є вивчення завдань розвитку та визначення концептуальних засад забезпечення реалізації транзитного потенціалу України за рахунок контейнерних перевезень.

Викладення основного матеріалу. Аналіз технологічних можливостей реалізації контейнерних перевезень в Україні дозволив виявити, що однією з причин, які стримують розвиток даних схем перевезень по міжнародних транспортних коридорах (МТК), являється різниця в ширині колії, а також відсутність спеціалізованого рухомого складу, який дозволяє здійснювати такі перевезення без перевантаження на кордоні. Спеціалізовані українські платформи моделі 13-4095 із заниженою підлогою та спеціальним кріпленням для автопоїздів можуть використовуватися на європейській колії зі зміною візків, що було підтверджено експериментальними контейнерними перевезеннями замаршрутом Київ – Будапешт.

Для здійснення контейнерних перевезень по МТК необхідна розробка нової спеціалізованої платформи, конструкція якої має відповідати нормативним вимогам, що висуваються до рухомого складу. Крім того, мають бути передбачені можливості альтернативних способів переходу: застосування розсувних колісних пар, заміна колісних пар або заміна візків.

Важливими чинниками, які складають концептуальні засади організації контейнерних перевезень, є законодавчі. І тут, в першу чергу, слід зупинитися на формуванні законодавчого поля здійснення таких перевезень, оскільки належна нормативно-правова база контейнерних перевезень в Україні практично відсутня. Що стосується інтермодальних перевезень, то в Україні розроблено і прийнято наступні документи:

- Закон України «Про транзит вантажів» (від 20.10.1999 № 1172-XIV);
- Закон України «Про приєднання України до Європейської Угоди про міжнародне дорожнє перевезення небезпечних вантажів» (від 02.03.2000 № 1511-III);
- Угода між Урядами держав – членів Організації за демократію та економічний розвиток – ГУАМ про міжнародні мультимодальні перевезення вантажів, затверджена Постановою КМУ (від 23.04.2008 № 396 (396-2008-п));
- Проект Закону України «Про змішані (комбіновані) перевезення» (2009 р.);
- Розпорядження КМУ «Про схвалення плану дій щодо розвитку інтермодальних перевезень, формування конкурентного середовища у сфері діяльності операторів транспортно-експедиторських послуг, здійснення комплексу заходів з підвищення якості обслуговування пасажирів та протидії контрабанді в пасажирських поїздах» (від 16.12.2009 № 1558-р).

В цих документах декларується необхідність вирішення певних завдань, що сприяли б розвитку контейнерних перевезень. Так, у розпорядженні КМУ «Про схвалення плану дій щодо розвитку інтермодальних перевезень...» ставиться завдання «розробити дослідний зразок вагона-платформи для контейнерних перевезень на швидкісних візках» [5].

Крім того, в 2005 році Україна приєдналася до Європейської угоди про важливі лінії міжнародних комбінованих перевезень та відповідні об'єкти (УЛКП/AGTC) (від 1.02.1997 р.).

Тому, на нашу думку, необхідно включити в Закон України «Про автомобільний транспорт» (від 05.04.2001 № 2234-III) та Закон України «Про залізничний транспорт» (від 23.02.2012 № 4443-VI) положення, які стосуються контрейлерних перевезень: уточнити термінологічну базу комбінованих перевезень, визначити вимоги до управлінської структури цієї діяльності, гармонізувати національне законодавство з нормативно-правовим регулюванням контрейлерних перевезень як в країнах ЄС, так і в країнах СНД (перш за все, в РФ та Казахстані). Необхідні також уніфікація на основі міжнародних норм технічних стандартів і транспортних технологій контрейлерних перевезень, підписання на міжнародному рівні угод і конвенцій в сфері здійснення контрейлерних перевезень.

В даний час фахівцями Укрзалізниці розроблені «Правила перевезень автопоїздів, автомобілів, причепів, напівпричепів і з'ємних автомобільних кузовів», а також «Правила розміщення й кріплення автопоїздів, автомобілів, тягачів, причепів, напівпричепів і з'ємних автомобільних кузовів на платформах моделей 13-9009, 13-4095 і 13-9004М колії 1520 мм», що створило умови для подальшого розвитку контрейлерних перевезень в міжнародному сполученні.

Для забезпечення розвитку контрейлерних перевезень, особливо міжнародних, в Україні необхідно створити умови вільного транзиту вантажів та ефективного використання транзитного потенціалу, усунути будь-яку дискримінацію постачальників транспортних послуг при здійсненні ними контрейлерних перевезень, а також в сфері ліцензування та сертифікації, під час створення транспортних кампаній, їх філіалів, транспортних підприємств.

Розвиток міжнародної складової діяльності вимагає максимального використання позитивного досвіду європейських країн в сфері мультимодальних перевезень, проведення консультацій для узгодження транспортної політики.

Співставлення європейського та українського досвіду в правовому регулюванні комбінованих перевезень дає змогу встановити наступну різницю. Законодавство ЄС сприяє перерозподілу обсягів перевезень вантажів в бік зменшення долі автомобільного транспорту та збільшення долі залізничного та водного видів. Держави ЄС розробляють програми фінансової підтримки такого перерозподілу. Прикладом може слугувати програма «Марко Поло», затверджена Регламентом Європейського Парламенту та Ради № 1382/2003/ЄС від 22.07.2003 р. «Про надання фінансової допомоги та покращення вантажних транспортних систем». Оскільки Україна не має в даний час фінансових можливостей для здійснення такої допомоги, обсяг вантажів, що перевозяться автомобільним транспортом, поступово збільшується, що не відповідає екологічним інтересам держави.

В цілому можна сказати, що в Україні досить гостро стоїть завдання правового регулювання комбінованих перевезень та питань, що з ними пов'язані, а саме: визначення правового статусу оператора комбінованих перевезень; встановлення правових норм щодо здійснення змішаних перевезень і планів та програм розбудови відповідної інфраструктури; законодавче узгодження технічних і технологічних параметрів з європейськими нормами; розробка законодавчих норм щодо фінансування комбінованих перевезень

Що стосується наступної групи чинників, то слід зазначити, що однією з основних проблем розвитку контрейлерних перевезень є недостатня координація взаємодії між різними видами транспорту. В даному аспекті можна зазначити, що взаємодія транспортних підприємств в наданні транспортних послуг може мати наступні форми:

- співпраця (повна або часткова – передбачає організацію інтермодальних перевезень, що здійснюються як на внутрішніх, так і на міжнародних ринках транспортних послуг;
- суперництво – діяльність на спільному ринку транспортних послуг з використанням конкурентних переваг;
- конкуренція – «агресивна» політика по відношенню до діяльності інших підприємств, використання стратегії, спрямованої на повний контроль ринку транспортних послуг.

Консолідація інтересів залізничного та автомобільного транспорту вимагає, перш за все, збалансованого розвитку виробничих потужностей та інфраструктурних об'єктів вище зазначених транспортних галузей, впровадження сучасних методів управління підприємствами

транспортної галузі. Концептуальними засадами в даній сфері є розробка і впровадження єдиної системи показників, що дозволяє планувати діяльність транспортних підприємств.

Розвиток глобалізаційних процесів, які сприяють входженню України в світову систему торгівлі та більш повній її присутності на міжнародних ринках, висуває питання нагальної необхідності удосконалення інформаційних аспектів діяльності транспортного сектору, особливо у сфері комбінованих перевезень. Замовник транспортної послуги має право обирати оператора-перевізника, а також в будь-який час отримувати інформацію про пересування вантажів по всьому маршруту перевезення, для чого потрібно забезпечити доступ до інформації в режимі реального часу. Це вимагає розробки комплексу програмного забезпечення контрейлерних перевезень, який забезпечував би стиковку даних щодо відправлення, пересування та прибуття вантажів і надання даних клієнтові.

Поставлені питання можуть бути вирішені за рахунок удосконалення логістичних засад контрейлерних перевезень. Це, на нашу думку, перш за все, стосується створення міжвідомчих транспортних вузлів, до керівництва яких мають входити представники АТК та Укрзалізниці.

В цілому, до організаційних заходів, які необхідно здійснити для більш ефективної реалізації завдань розвитку контрейлерних перевезень, можна віднести:

- розробку організаційної структури управління системою контрейлерних перевезень, в т. ч. утворення керуючої кампанії за участі держави та муніципальних утворень;
- створення опорних об'єктів – сучасних мультимедійних транспортно-логістичних центрів;
- створення єдиної диспетчерської служби для різних видів транспорту при транспортно-логістичному центрі;
- об'єднання транспортно-логістичних центрів різних рівнів в єдиний інформаційний простір, що дозволить ефективно регулювати перевізний процес в межах транспортних коридорів, які проходять територією України;
- налагодження оперативного обміну інформацією за рахунок формування єдиного інформаційного центру для ефективного функціонування системи контрейлерних перевезень;
- спрощення та уніфікування процесу оформлення супроводжувальних документів, особливо тих, що стосуються митного оформлення вантажів;
- усунення формальних бар'єрів і створення вигідних умов для підприємницьких ініціатив в сфері контрейлерних перевезень.

В середньостроковій перспективі за умови виконання всіх параметрів концепції привабливість України для міжнародних товарних потоків суттєво підвищиться за рахунок зниження транспортно-логістичних витрат і ризиків транзиту через її територію.

В цілому концептуальні засади реалізації транзитного потенціалу на основі розвитку контрейлерних послуг можна визначити наступним чином (рис. 1).



Рис. 1. Концептуальна модель реалізації транзитного потенціалу на основі розвитку контрейлерних послуг

Висновки. Визначаючи концептуальні засади розвитку транспортної галузі, необхідно звернути увагу на наступні моменти. По-перше, важливе просто розвивати окремі види транспорту, а будувати інтегровану транспортну систему. Це означає, насамперед, узгодження цілей розвитку транспортної інфраструктури із забезпеченням стійкого економічного розвитку, комплексне використання всіх видів транспорту на основі інтермодальності і стимулювання екологічно чистих видів транспорту. Досягнення більшої ефективності в області комплексного і збалансованого розвитку транспортної інфраструктури з урахуванням техніко-технологічних аспектів і питань взаємодії всіх видів транспорту дозволить забезпечити прискорення руху, підвищити мобільність товарів та послуг транспортної інфраструктури, забезпечити більш високий ступінь залучення територій в економічну діяльність.

Література

1. Геєць В.М. Інноваційні перспективи України / В.М. Геєць, В.П. Семиноженко. – Національний інститут стратегічних досліджень. Харківський регіональний філіал. – Харків: Константа, 2006. – 271 с.
2. Геєць В.М. Пріоритети національного економічного розвитку в контексті глобалізаційних викликів: монографія: у 2 ч. – Ч. 1 / За ред. В.М. Геєця, А.А. Мазаракі. – К.: Київ. нац. торг.-екон. ун-т, 2008. – 389 с.
3. Маров І.В. Економічні завдання реалізації транзитного потенціалу шляхом розвитку контейлерних перевезень: зб. наук. праць / ДонДУУ; Донецьк: ДонДУУ, 2014. – Т. XV. – С. 290-298. – (Економіка; вип. 282).
4. Про схвалення плану дій щодо розвитку інтермодальних перевезень, формування конкурентного середовища у сфері діяльності операторів транспортно-експедиторських послуг, здійснення комплексу заходів з підвищення якості обслуговування пасажирів та протидії контрабанді в пасажирських поїздах: Розпорядження Кабінету Міністрів України від 16.12.2009 № 1558-р. – [Електронний ресурс]. – Режим доступу: zakon.rada.gov
5. Україна-2015: національна стратегія розвитку. – [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.allbest.ru/semynozhenko.net>