

3. Хомяков В.І. Потенціал і розвиток підприємства.-Черкаси: ЧДТУ, 2009.- 435 с.
4. Державний комітет статистики України <http://www.ukrstat.gov.ua/>
5. Щербаківа Н.О. Потенціал автотранспортного підприємства як іманентна ознака його ресурсів / Весник ХНАДУ.- 2010.-№49.-С. 47-52.
6. Річна фінансова звітність емітентів.- www.Smida.ua

УДК 656.13.073/078

УДОСКОНАЛЕННЯ ДОЗВІЛЬНОЇ СИСТЕМИ МІЖНАРОДНИХ АВТОМОБІЛЬНИХ ВАНТАЖНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ

Шкундін С.Ю.

У статті проаналізовано існуючу дозвільну систему у сфері міжнародних автомобільних перевезень, обґрунтовано необхідність внесення змін в частині реформування дозвільної системи, спрощення процедур у цій сфері та запропоновано шляхи вирішення проблем дозвільної системи у сфері міжнародних автомобільних перевезень.

The article analyzes the existing permits system in the field of International Road Carriage, the necessity of amendments to the permit system simplify procedures in this sphere and proposed solutions to the problems the permit system of International Road Carriage.

Постановка проблеми. Протягом багатьох років, а особливо останніх п'яти-шести, постійно виникає проблема дефіциту дозволів на міжнародні перевезення в ряд країн, що викликає невдоволення перевізників, на адресу державних органів. Значний рівень бюрократизму, інколи тривалість і складність проходження дозвільних процедур, необхідність додаткових витрат на лобювання та/чи пришвидшення їх проходження є перешкодою для міжнародних автоперевізників. Так і в минулому році була досить складна ситуація з дозволами на кінець року, і зараз ідуть розмови, що вже закінчуються квоти... 2011 року. Така ситуація приводить до не виконання зобов'язань українських перевізників перед партнерам, відповідно укладених угод, створює черги (перевізники простоюють) у пунктах перетину державного кордону [1]. При цьому великі нарікання викликає система розподілу контингенту між пунктами видачі дозволів (ПВД) СМАП та її прозорість. Ситуація ускладнюється недостатньою кількістю, перш за все, дозволів в/з третіх країн, провадженням європейських екологічних вимог до транспортних засобів, що обмежує можливості одержання дозволів ряду перевізників. Основні небезпеки та ризики у зв'язку із існуванням проблемної ситуації, полягає в тому, що у випадку збереження існуючих недосконалостей вітчизняної дозвільної системи Україна й надалі втрачатиме позиції у світових рейтингах країн за рівнем сформованості ринкового середовища. Натомість подальше удосконалення вітчизняної дозвільної системи є інструментом підвищення рівня підприємницької діяльності перевізників; усунення штучних бар'єрів у роботі підприємств, призупинення їх роботи через складність (об'єктивну неможливість) отримання ними дозволів; подолання корупції тощо. Тому формування системи розподілу дозволів на виконання міжнародних автомобільних вантажних перевезень є актуальною задачею та потребує розробки науково обґрунтованих методів її вирішення, що передбачено положеннями розпорядження Кабінету Міністрів України від 20 жовтня 2010 р. № 2174-р «Про схвалення Транспортної стратегії України на період до 2020 року» та затвердженого наказу Мінтрансв'язку «Концепція сталої національної транспортної політики розвитку всіх видів транспорту на 2007-2014 роки».

Аналіз публікацій. Наявність опису організації систем розподілу дозволів на міжнародні перевезення та недоліки в їхній роботі, які частково пов'язані з положеннями внутрішнього законодавства наведено в багатьох літературних джерелах [1-3]. Науково обґрунтованих рекомендацій щодо створення мережі ПВД та розподілу між ними дозволів не виявлено.

Постановка завдання. Враховуючи існуючі недоліки та проблеми, а також позитивний світовий досвід видається доцільною реалізація заходів у контексті удосконалення формування вітчизняної дозвільної системи. Моніторинг ситуації на ринку міжнародних вантажних автомобільних перевезень та аналіз літературних джерел існуючої дозвільної системи у сфері міжнародних автомобільних перевезень визначив практичну важливість вирішення задачі удосконалення системи розподілу контингенту дозволів на пере-

везення. Тому метою дослідження є розробка теоретичних основ системи розподілу дозволів на перевезення.

Виклад основного матеріалу. На сьогодні дозвільна система у сфері міжнародних автомобільних перевезень в Україні за своєю структурою є надзвичайно непрозорою, до кінця непередбачливою і такою, що не створює сприятливих умов для українських перевізників.

На сьогодні систему надання дозволів сформовано на підставі законів України та нормативно-правових актів Кабінету Міністрів, якими визначено повноваження та відповідальність компетентних органів. Відповідно до законодавства, питання щодо надання дозвільних документів, погодження регламентуються рядом відомчих нормативно-правових актів, затверджених Мінінфраструктури України, іншими центральними органами виконавчої влади. Проте робота зі спрощення отримання дозвільних документів не визнана як системоформуюча щодо створення умов, сприятливих для розвитку бізнесу та активізації перевезень. Двосторонні міжурядові угоди країн регулюють різні аспекти міжнародних автомобільних перевезень. Зокрема, вони визначають: порядок перетину кордону; дозвільну систему; порядок здійснення перевезень вантажу й пасажирів; взаємне звільнення від дорожніх податків і зборів, тощо. Найбільш важливим елементом двосторонніх угод є дозвільна система. Дозвільна система дає можливість обмежувати в кількісному відношенні в'їзд іноземних вантажних автомобілів на територію країни. Це створює передумови для більш рівномірної участі перевізників своєї країни в міжнародних перевезеннях вантажу на основі взаємної вигоди. Дозвільна система встановлює порядок, згідно якому в'їзд вантажних автомобілів, зареєстрованих в інших державах, здійснюється тільки за дозволами, що видаються компетентними органами. Основна функція дозволу — перепустка через кордон. Кількість (контингент) дозволів на рік визначається на засіданнях змішаних комісій, створених компетентними органами країн. Деякі країни проводять жорстку політику обмеження видачі своїх дозволів іноземним перевізникам. Ряд країн відноситься — ліберально. Деякі «транзитні» країни не обмежують видавання дозволів, а стягують із перевізників більші суми шляхових зборів.

Обмін українських бланків дозволів на іноземні здійснює Міністерство інфраструктури України. Визначення кількості дозволів виконується компетентними органами з урахуванням пропозицій національних асоціацій перевізників. Контингент іноземних дозволів для реалізації українським перевізникам передається Службі міжнародних автоперевезень (СМАП). При обмеженому контингенті дозволів використовується спеціальна процедура розподілу, або застосовуються обмеження по видачі дозволів, що враховує, у першу чергу, інтереси держави. Практично 80% і більше дозволів передається у ПВД для розповсюдження серед перевізників. На практиці у перевізника є два шляхи організації роботи: одержання вантажу з наступним оформленням дозволу на перевезення або навпаки — спочатку записатись дозволом на здійснення перевезень у певну країну, а потім уже шукати вантаж. У першому випадку існує ризик понесення збитків із-за неодержання або невчасного одержання дозволу та викликаного цим неналежного виконання договору перевезень. У другому випадку можливі значні простой в очікуванні замовлення під одержаний дозвіл. Крім цього, повернення невикористаного дозволу тягне за собою накладання штрафу. Інтенсивність потоків дозволів надають можливість оцінювати та розробляти заходи направлені на удосконалення організації роботи. Цій меті сприятимуть жорсткіші санкції за невикористання дозволу. Наприклад, для зменшення кількості невикористаних дозволів можливо підвищити сплату за одержання дозволу без договору перевезення, що викличе падіння інтенсивності їхнього придбання.

Реалізація розподілу дозволів відбувається мережею ПВД на великій території протягом року. Тому навіть при надлишковій або збалансованій пропозиції дозволів відносно попиту питання їхнього розподілу не просте. Про це свідчать теореми теорії ймовірностей та статистики [4]. Збільшення кількості пунктів ПВД потребує загального росту значення контингенту дозволів або впровадження, з метою зменшення запасів, системи оперативного розподілу в реальному часі. Тому потребує вирішення проблема про визначення раціональної кількості ПВД, формування їхньої мережі та вибору стратегії управління наявним контингентом договорів. За теоретичне підґрунття вирішення задачі розподілу дозволів у мережі ПВД доцільно прийняти теорію управління запасами, методи якої орієнтовані на вирішення подібних задач.

Якщо врахувати кількість ПВД, наявність дефіциту дозволів, а також тривалість процесу їхнього розподілу, то необхідно мінімізувати загальну кількість дефіциту дозволів.

Рішення такої задачі можливе з використанням моделей реального часу та поетапної процедури з використанням евристичних правил. Першим етапом процедури є розрахунок середнього значення та дисперсії наявного запасу через інтервал часу. Другий етап полягає у визначенні дефіциту дозволів на кінець періоду по кожному ПВД. На останньому етапі виконується розподіл кількості дозволів на виконання

міжнародних перевезень з урахуванням можливих наслідків та збитків від очікуваного дефіциту. Впровадження інформування перевізників про очікування величини дефіциту дозволів та терміну його настання дозволяє керівникам і менеджерам транспортних підприємств приймати рішення по оптимізації ризиків транспортної діяльності, що в кінцевому результаті підвищує ефективність функціонування системи автомобільних міжнародних вантажних перевезень.

Висновок. Викладені теоретичні основи та їх подальша конкретизація створюють підґрунття для підвищення ефективності дозвільної системи міжнародних автомобільних вантажних перевезень та дозволить «прозорю» і ефективно вести господарську діяльність усім суб'єктам міжнародних перевезень.

Подальший напрямок дослідження. Зважаючи на викладене, важливим є продовжити дослідження в напрямку моніторингу розподілу дозволів. Необхідно також продовжити дослідження залежностей системи розподілу дозволів, запропонувати науково обґрунтовану методику розподілу дозволів із використанням можливостей моделей реального часу. Перспективи подальших досліджень ґрунтуються на узагальненні результатів обстеження характеристик попиту, уточненні досліджених залежностей і необхідності розробки методики оптимізації мережі ПВД.

Література

1. Шкарівський С. Як зупинити корупцію та позбутися дефіциту дозволів на міжнародні автоперевезення? — Автотранспорт и перевозки. № 20, 2005., С.32–34.
2. Новикова А.М. Україна в системі міжнародних транспортних коридорів. — К.: НІПМБ, 2003.— 494 с.
3. Танцюра Е.В. Эффективность развития автотранспортного сервиса в транспортных коридорах при доставке грузов в международном сообщении.— К.: НВК-сервіс, 2001.— 189 с.
4. Венцель Е.С., Овчаров Л.А. Прикладные задачи теории вероятностей. — М.: Радио и связь, 1983.— 416 с.
5. Рыжиков Ю.И. Теория очередей и управление запасами.— СПб.: Питер, 2001.— 384 с.
6. Стратегія Міжурядової Комісії з розвитку міжнародного транспортного коридору «Європа-Кавказ-Азія» (ТРАСЕКА) на період до 2015 р.— Міжурядова Комісія ТРАСЕКА, квітень, 2006. — 16 с.
7. Андреев О. Реформування дозвільної системи: етапи і проблеми. Урядовий кур'єр. — 2008. — № 105, 4 с.
8. Лацуба М.В. Перспективи реформування дозвільної системи в сфері господарської діяльності в Україні. — Український незалежний центр політичних досліджень. — 2006. 44–45 с.

УДК 656.212.5

ВИБІР РАЦІОНАЛЬНОЇ ТЕХНОЛОГІЇ ОБРОБКИ ВАНТАЖОПОТОКУ НА ТЕРМІНАЛЬНИХ КОМПЛЕКСАХ В УМОВАХ РЕСУРСОЗБЕРЕЖЕННЯ

Кандидат технічних наук Шраменко Н.Ю.

Запропоновано критерій ефективності функціонування терміналу в умовах ресурсозбереження. Отримані залежності технологічних параметрів від інтенсивності вхідного потоку автомобілів та інтенсивностей обслуговування в кожній фазі терміналу. Обґрунтована раціональна технологія обробки вантажопотоку на терміналі.

The criterion of efficiency of functioning of terminal is offered in the conditions of resource-saving. Dependences of technological parameters are got on intensity of input stream of cars and intensities of service in every phase of terminal. Rational technology of treatment of traffic of goods is grounded on a terminal.

Вступ

Важливою тенденцією останнього часу є зростання фізичних обсягів зовнішньоторговельного обігу й відповідне збільшення обсягів перевезень зовнішньоторговельних вантажів, що потребує високого рівня обслуговування відправників та одержувачів вантажів з найменшими витратами.

Технологічний процес на терміналах, основу якого складають раціональна побудова, чітке та послідовне виконання складських операцій, постійне вдосконалення організації праці та технологічних рішень, повинен відповідати оптимальним параметрам за швидкістю процесу, забезпечувати збереження товарів і мінімізацію витрат [1].