

ВПЛИВ ПОЛІТИЧНИХ РІШЕНЬ НА МІЖНАРОДНІ ПЕРЕВЕЗЕННЯ

Волинець Л.М., кандидат економічних наук, Національний транспортний університет, Київ, Україна

IMPACT OF POLITICAL SOLUTIONS FOR THE INTERNATIONAL TRANSPORTATION

Volynets L.M., PhD, National Transport University, Kyiv, Ukraine

ВЛИЯНИЕ ПОЛИТИЧЕСКИХ РЕШЕНИЙ НА МЕЖДУНАРОДНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ

Волинец Л.Н., кандидат экономических наук, Национальный транспортный университет, Киев, Украина

Постановка проблеми.

Розвиток зовнішньоекономічних зв'язків, міжнародної торгівлі безпосередньо залежить від стану роботи транспорту, від того, яким чином транспорт, як надзвичайна важлива сфера суспільного виробництва, може забезпечити економічні зв'язки України з іншими країнами світу. Роль і місце транспорту у забезпеченні зовнішньоекономічної діяльності залежить від місця України у світовому співробітництві, від наявності постійно діючих міждержавних політичних, економічних, соціальних зв'язків, від можливостей використання новітніх досягнень науки і техніки для впровадження вдосконалених транспортних засобів та раціональних технологій перевезень. Географічне розташування території України дає змогу на відміну від багатьох країн Європи розвивати транспортні зв'язки в усіх напрямках, використовуючи практично всі види транспорту. Транспортні системи з використанням залізничного, автомобільного, водного, авіаційного транспорту мають розвинуту мережу магістральних сполучень, здатні забезпечити внутрішні та транзитні перевезення пасажирів та вантажів, а також зовнішньоекономічні транспортні зв'язки України з іншими державами [3]. Але на розвиток міжнародних перевезень впливає безліч чинників та законодавчих рішень. У більшості випадків вони негативно впливають на розвиток перевезень, але досить важливо суб'єкту господарської діяльності пристосуватися до змін, знайти альтернативні шляхи сполучення з кінцевим одержувачем з мінімальними втратами та точно в час.

Аналіз основних досліджень і публікацій.

Питання впровадження транспортної логістики в міжнародну діяльність підприємств мають свою специфіку і потребують особливого підходу до вирішення. Найбільш докладно роль логістики в організації міжнародних перевезень описують вчені: Б.А. Анікін, Д.Дж. Бауерсокс, Г.Л. Бродецький, А.М. Гаджинський, Т.О. Колодязева, Р.Р.Ларіна, В.С. Лукинський, Л.Б. Миротин, Ю.М. Неруш, К.М. Таньков, О.М. Тридід.

Метою статті є дослідження стану та проблем транспортної сфери, а також визначення основних шляхів їх вирішення.

Виклад основного матеріалу.

Автомобільний транспорт є однією з найважливіших сфер підприємницької діяльності, оскільки у процесі господарювання кожна фірма потребує перевезення матеріалів, сировини, готової продукції, при цьому вони використовують власний автотранспорт або користуються послугами автотранспортних підприємств [1].

Головним завданням розвитку транспортно-дорожнього комплексу України на середньостроковий період та до 2020 р. є визначення шляхів розв'язання проблем подальшого розвитку транспортної галузі, зростання попиту на транспортні послуги, активізації процесів інтеграції транспортно-дорожнього комплексу України до європейської та світової транспортних систем. Для сучасного економічного стану України характерним є підвищення ролі транспорту, який забезпечує життєдіяльність населення, функціонування і розвиток економіки держави, збереження її обороноздатності, можливість досягнення зовнішньоекономічних цілей країни.

Автомобільний транспорт відіграє важливу роль в соціально-економічному розвитку країни. На сьогодні більш як 100 тис. автомобільних перевізників надають послуги з перевезення 52 % пасажирів та 64 % вантажів [5].

Сучасна світова економіка розвивається колосальними темпами, економічні відносини стають більш комплексними багатоплановими і багатоступінчастими. У забезпеченні сталого розвитку цих відносин основну роль відіграє транспорт. На даний момент транспортна логістика має багаторівневу складну структуру, а логістичні ланцюжки вражають своєю довжиною та різноманітністю, залучаючи в процес доставки вантажу від виробника до кінцевого споживача різні види транспорту. В умовах конкуренції на ринку міжнародних автомобільних перевезень, основним завданням Міністерства інфраструктури є надання максимального сприяння українським автомобільним перевізниками на державному рівні.

На шляху вирішення даної задачі головною метою є організація максимально-ефективної взаємодії між органами державної влади та громадськістю.

Автомобільний транспорт у цілому задовольняє потреби національної економіки та населення у перевезеннях, однак структура парку автобусів та вантажних автомобілів є недосконалою, більшість транспортних засобів за своєю конструкцією, пасажиромісткістю, вантажністю, типами кузова, класом комфортності, видами та питомими витратами палива, екологічними показниками не відповідають сучасним вимогам. Нажаль, більшість рухомого складу, що знаходиться в експлуатації не відповідає вимогам екологічності. Більшість європейських країн вимагають від українських перевізників використання автомобілів категорії Євро-4 та вище, але оновлювати свій рухомий склад в час кризи майже неможливо, тому для українських перевізників російський ринок є досить привабливим. Крім того, Російська Федерація є транзитною країною до багатьох країн, з якими Україна має економічні зв'язки.

Тому, наказ президента Російської Федерації В.Путіна від 01.01.2016 року № 1, значно погіршив становище українських перевізників в порівнянні з іншими. Так міжнародні транзитні автомобільні та залізничні перевезення вантажів з України до Республіки Казахстан через територію РФ здійснюються з території Республіки Білорусь. Для автоперевізників це означає, що згідно з нововведеннями водії не мають права перетинати україно-російський кордон, натомість можуть заїжджати на територію РФ через Білорусь і лише за умов наявності облікових талонів та спеціальних засобів ідентифікації ГЛОНАСС (пломб) [5].

Крім того, українському перевізникові необхідно проїжджати додаткову відстань, що обов'язково відобразиться на вартості перевезення, а для споживача вартості продукту, так російська сторона не в змозі забезпечити необхідним обладнанням для виконання умов, які сама прописала у вищезазначеному наказі. Тому співробітники митних органів Російської Федерації оформлюють переміщення товарів до Республіки Казахстан тільки в митному супроводі, під конвоєм. Вартість конвоя за одну машину 350 доларів США.

В оперативному порядку органи влади намагалися знайти альтернативні доставки вантажу до країн Середньої Азії. Над розробкою цього маршруту в надзвичайно стислий термін працювала велика кількість людей, адже необхідно розуміти чи зможуть порти обслуговувати новий потік вантажу, чи відповідають під'їзні дороги стандартам, чи зможуть в разі необхідності запустити додаткові паромні переправи і чи вистачить квоти дозволів Республіки Азербайджан та Грузії задовольнити потреби перевізників в даному напрямку.

Тому, 15 січня 2016 року в Іллічівську відбулось урочисте відправлення першого демонстраційного рейсу контейнерного поїзда за маршрутом Україна - Грузія - Азербайджан - Казахстан – Китай. Даний маршрут є новим напрямом «Шовкового шляху» та альтернативним шляхом доставки вантажів з Заходу на Схід в обхід території РФ [5].

У складі поїзда відправлено 10 вагонів та 20 сорокафутових контейнерів парку філії «ЦТС «Ліски» ПАТ «Українська залізниця». Очікується, що загалом тривалість маршруту до станції Достик на кордоні Казахстану і Китаю становитиме 11-12 діб. В подальшому вантажі будуть відправлені до крупних промислових міст КНР (Чженжоу, Чунцин, Ляньюнгань). Тестовий рейс відправлено спеціально для відпрацювання маршруту та налагодження спільної роботи операторів поїзда в кожній з країн-учасниць.

Загалом технологічні характеристики дозволяють відправляти до 40 вагонів з 80-ю 20-футовими або з 40-ка 40-футовими контейнерами. Поїзд може перевозити всі без винятку вантажі. Таким маршрутом уже зацікавились вітчизняні відправники картону, каменю, керамічної плитки, гумовотехнічних виробів, металоконструкцій, меблів, продуктів харчування та сільськогосподарської продукції [1].

Саме для пошуку альтернативного шляху було залучено мультимодальні перевезення з залученням декількох видів транспорту.

Мультимодальні вантажоперевезення - це внутрішньодержавні та міжнародні перевезення вантажу змішаним транспортом, коли перевезення вантажу до пункту призначення здійснюється двома або більше видами транспорту на підставі єдиного договору.

Мультимодальні перевезення це перевезення одного і того ж вантажу різними видами транспорту. Види використовуваного транспорту можуть поєднуватися в будь-яких комбінаціях: автомобільні, залізничні, морські та авіаперевезення [2].

При мультимодальних перевезеннях використовуються комбіновані вантажні зв'язки, які здійснюються за допомогою різних засобів транспорту: залізничного, автомобільного, морського, авіаційного.

Оператор змішаного (мультимодальній) перевезення (МТВ) означає будь-яку особу, яка від власного імені або через іншу діє від його імені особа укладає договір змішаного перевезення і виступає як сторона договору, а не як агент, або від імені вантажовідправника чи перевізників, що беруть участь в операціях змішаного перевезення, і приймає на себе відповідальність за виконання договору.

Необхідною умовою функціонування мультимодальній системи є наявність інформаційної системи, за допомогою якої здійснюється виконання замовлення (договору перевезення), тобто планування, управління і контроль всього процесу доставки вантажу завдяки випереджаючої, що супроводжує і завершує процес доставки інформації.

В даний час у світовій практиці широко застосовуються різні системи електронного обміну даними, ступінь використання яких визначає рівень конкурентоспроможності різних логістичних транспортних систем на світовому ринку транспортних послуг. Принцип впровадження нових форм взаємодії особливо важливий для функціонування змішаних перевезень системи, оскільки ефективність такої системи істотно залежить від її організації. Гарантом і організатором взаємодії всіх ланок транспортного ланцюга в системі є оператор міжнародної мультимодальній доставки вантажів[4].

Наявність оператора визначає ряд характерних ознак, що відносяться до комерційно-правовому аспекту функціонування змішаних перевезень системи:

- 1) єдиний транспортний документ міжнародного зразка;
- 2) доставка від дверей до дверей або в інших кордонах, передбачених єдиним транспортним документом;
- 3) єдина відповідальність за виконання договору і збереження вантажу;
- 4) єдина наскрізна ставка фрахту.

У мультимодальній системі завдяки емерджентним ефекту результат діяльності системи виявляється вище, ніж сума певних приватних результатів.

Важливим принципом ефективної взаємодії всіх ланок транспортного ланцюга є готовність партнерів до кооперації на основі розуміння своєї ролі в логістичній транспортній системі. Можливість застосування передових технологій перевізного процесу визначається рівнем розвитку транспортної інфраструктури, яку можна розділити на два основні елементи - термінали й транспортні шляхи.

При змішаних роздільних перевезеннях, як правило, найбільша увага приділяється розвитку інфраструктурних перевізників. У логістичному транспортній системі першорядна увага приділятиметься терміналам, оскільки ефективність такої системи і сама можливість її функціонування (через різної потужності вантажопотоків і швидкості доставки) залежить від наявності місця в транспортній системі та функцій терміналів, що забезпечують обробку матеріальних потоків. Комплексний розвиток транспортної інфраструктури базується на стандартизації комплектів вантажів (тарі), транспортних засобів, вантажно-розвантажувальних машин і механізмів.

Висновки.

Досліджені проблеми автомобільного транспорту, що виникають в умовах загострення економічної ситуації в країні, а особливо коли це супроводжується політичною кризою та протистоянням з сусідньою країною потрібно враховувати при плануванні своєї діяльності. Збільшення інвестицій в галузь, вдосконалення тарифної політики, розвиток міжнародних перевезень, реалізація проектів будівництва доріг на умовах концесії, будівництво та ремонт доріг, проведення ринкових реформ - все це сприятиме ефективному розвитку автомобільної транспортної галузі. Всі вищенаведені чинники втрачають свою значимість, коли форс мажорні обставини диктують умови, які ставлять перевізників в край не вигідне положення для виконання своєї діяльності.

ПЕРЕЛІК ПОСИЛАНЬ

1. Аникин, Б.А. Логистика / Б.А. Аникин, А.Н. Федоров и др. – М.: ИнфраЗМ, 1997. – 327 с.
2. Гаджинский А.М. Основы логистики / А.М. Гаджинский. – М.: Маркетинг, 1999. – 408 с.
3. Кальченко А.Г. Логістика: навч. посібник / А. Г. Кальченко. – К.: КНЕУ, 2000. – 148 с.
4. Крикавський, Є.В., Логістика: компендіум і практикум навчальний посібник / Є.В. Крикавський, Н.І. Чухрай, Н.В. Чернописька. – К.: Кондор, 2006. – 340 с.
5. <http://mtu.gov.ua>

REFERENCES

1. Anikin. B.A. Logistika / B.A. Anikin. A.N. Fedorov i dr. – M.: Infra3M. 1997. – 327 p. (Rus)
2. Gadzhinskii A.M. Osnovy logistyky/ A.M. Gadzhinskii. Moscow: Marketyng, 1999 (Rus)
3. Kalchenko A.G. Logistyka: navch. posibnyk/ A.G. Kalchenko. Kyiv: KNEU, 2000. 148 p.(Ukr)
4. Krykavskyy, Ye.V., Logistyka: kompendium i praktykum navchalnyj posibnyk / Ye.V. Krykavskyy, N.I. Chuchraj, N.V. Chornopyska. – K.: Kondor, 2006. – 340 p. (Ukr)
5. <http://mtu.gov.ua>

РЕФЕРАТ

Волинець Л.М. Вплив політичних рішень на міжнародні перевезення України / Л.М. Волинець // Вісник Національного транспортного університету. Серія «Економічні науки». Науково-технічний збірник. – К.: НТУ, 2015. – Вип. 3 (33).

В даній статті визначено та охарактеризовано значення політичних рішень для ринку міжнародних перевезень. Здатність перевізників пристосовуватися до нових умов введення своєї діяльності. Лише при швидкій переорієнтації на нові шляхи доставки та використання мультимодальних перевезень забезпечить доставку вантажу та пасажирів «just in time», з мінімальними витратами на перевезення.

Об'єкт дослідження – вплив політичних рішень на діяльність автомобільних перевізників у міжнародному сполученні.

Мета роботи дослідження стану та проблем транспортної сфери, а також визначення основних шляхів їх вирішення.

Методи дослідження – теоретичні та емпіричні методи пізнання, аналіз і спостереження.

Результати статті можуть застосовуватись для продовження теоретико-методологічних досліджень.

Прогнозні припущення щодо розвитку об'єкта дослідження – впровадження новітніх технологій, які допоможуть швидко переорієнтувати свою діяльність на нові маршрути або залучення декількох видів транспорту та пришвидшать потрапляння вантажу від місця виникнення до місця збуту, а можливо перехід об'єкта дослідження в нову площину.

КЛЮЧОВІ СЛОВА: ТРАНСПОРТНА ЛОГІСТИКА, ЛОГІСТИЧНА СИСТЕМА, КОНКУРЕНТНІ ПЕРЕВАГИ ТРАНСПОРТНОГО ПІДПРИЄМСТВА, ЛОГІСТИЧНИЙ ЛАНЦЮГ, МУЛЬТИМОДАЛЬНІ ПЕРЕВЕЗЕННЯ.

ABSTRACT

Volynets L.M. Influence of policy decisions on international transportation. Visnyk National Transport University. Series «Economic sciences». Scientific and Technical Collection. – Kyiv: National Transport University, 2015. – Issue 3 (33).

This article defines and describes the importance of policy-making for the international transport market. The ability of carriers to adapt to the new conditions of the introduction of its activities. Only with the rapid shift towards new ways of delivery and use of multimodal transport will provide delivery of cargo and passengers «just in time», with minimal traffic.

The object of study - the impact of political decisions on the activities of road carriers in international traffic.

Purpose of the study is the state and problems of the transport sector, as well as the determination of the main ways to solve them.

Methods of research - theoretical and empirical methods of knowledge, analysis and observation. The results of the article can be used to continue the theoretical and methodological research.

Forward-looking assumptions for the development of the object of study - the introduction of new technologies that help to quickly restructure its activities on the new routes and attracting more transport

modes and speed up getting the goods from the place of origin to the point of sale, and possibly shift the object of study in the new plane.

KEY WORDS: TRANSPORT LOGISTICS, LOGISTICS SYSTEM, COMPETITIVE ADVANTAGES OF THE TRANSPORT COMPANIES, LOGISTICS CHAIN, MULTIMODAL TRANSPORT.

РЕФЕРАТ

Волинец Л.М. Влияние политических решений на международные перевозки / Л.М. Волинец // Вестник Национального транспортного университета. Серия «Экономические науки». Научно-технический сборник. – К. : НТУ, 2015. – Вып. 3 (33).

В данной статье определено и охарактеризовано значение политических решений для рынка международных перевозок. Способность перевозчиков приспосабливаться к новым условиям ведения своей деятельности. Только при быстрой переориентации на новые пути доставки и использование мультимодальных перевозок обеспечит доставку груза и пассажиров «just in time», с минимальными затратами на перевозки.

Объект исследования - влияние политических решений на деятельность автомобильных перевозчиков в международном сообщении.

Цель работы исследование состояния и проблем транспортной сферы, а также определение основных путей их решения.

Методы исследования - теоретические и эмпирические методы познания, анализ и наблюдения. Результаты статьи могут применяться для продолжения теоретико-методологических исследований.

Прогнозные предположения по развитию объекта исследования - внедрение новейших технологий, которые помогут быстро перепрофилировать свою деятельность на новые маршруты или привлечения нескольких видов транспорта и ускорят попадание груза от места возникновения до места сбыта, а возможно переход объекта исследования в новую плоскость.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА: ТРАНСПОРТНАЯ ЛОГИСТИКА, ЛОГИСТИЧЕСКАЯ СИСТЕМА, КОНКУРЕНТНЫЕ ПРЕИМУЩЕСТВА ТРАНСПОРТНОГО ПРЕДПРИЯТИЯ, ЛОГИСТИЧЕСКАЯ ЦЕПЬ, МУЛЬТИМОДАЛЬНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ, УПРАВЛЕНИЕ ИНФОРМАЦИОННЫМИ ПОТОКАМИ.

АВТОРИ:

Волинец Людмила Николаївна, кандидат економічних наук, доцент, Національний транспортний університет, доцент кафедри транспортного права та логістики, 01010, м. Київ, вул. Суворова, 1.

AUTHOR:

Volynets Ludmila M., Ph.D., associate professor, National Transport University, Ukraine, 01010, Kyiv, Suvorova str. 1. n

АВТОРЫ:

Волинец Людмила Николаевна, кандидат экономических наук, доцент, Национальный транспортный университет, доцент кафедры транспортного права и логистики, Украина, 01010, г. Киев, ул. Суворова, 1.

РЕЦЕНЗЕНТИ:

Льчук В.П., доктор економічних наук, професор, Чернігівський національний технологічний університет, професор кафедри фінансів, Київ, Україна.

Базелюк А.В., доктор економічних наук, професор, Національний транспортний університет, професор кафедри фінансів, Київ, Україна.

REVIEWER:

Il'chuk V.P., Ph.D., Economics (Dr.), professor, National Technological University of Chernihiv, head of finance, Kyiv, Ukraine.

Baziluk A.V., Ph.D., Economics (Dr.), professor, National University, professor, head of finance, Kyiv, Ukraine.