УДК 658.7:656.2.003.1 (477)

АНАЛІЗ ПЕРЕДУМОВ ФОРМУВАННЯ ПРИКОРДОННИХ ТРАНСПОРТНО-ЛОГІСТИЧНИХ КЛАСТЕРІВ ДЛЯ УДОСКОНАЛЕННЯ МІЖНАРОДНИХ ЗАЛІЗНИЧНИХ ВАНТАЖНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ

Д-р техн. наук Є.С. Альошинський, аспірант Г.Г. Замбрибор

АНАЛИЗ ПРЕДПОСЫЛОК ФОРМИРОВАНИЯ ПРИГРАНИЧНЫХ ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКИХ КЛАСТЕРОВ ДЛЯ УСОВЕРШЕНСТВОВАНИЯ МЕЖДУНАРОДНЫХ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ГРУЗОВЫХ ПЕРЕВОЗОК

Д-р техн. наук Е.С. Альошинский, аспірант Г.Г. Замбрибор

THE ANALYSIS OF THE BACKGROUND FOR THE FORMATION OF CROSS-BORDER TRANSPORTATION AND LOGISTICS CLUSTER IN ORDER TO IMPROVE INTERNATIONAL RAIL FREIGHT

Doct. of techn. sciences E. Alyoshinsky, master G. Zambrybor

Проведено аналіз передумов для формування прикордонних транспортно-логістичних кластерів на території України, спираючись на досвід інших країн. Запропоновано для розгляду задачі та пропозиції щодо створення умов для подальшого розвитку транспортної системи України для інтеграції у міжнародні транспортні системи з огляду на зростаючі вимоги до якості міжнародних вантажних перевезень.

Ключові слова: *транспортно-логістичний кластер, міжнародні залізничні вантажні перевезення, транспортна система.*

Проведен анализ предпосылок для формирования приграничных транспортно-логистических кластеров на территории Украины, основываясь на опыте других стран. Предложены к рассмотрению ряд задач и пропозиций о создании условий для дальнейшего развития транспортной системы Украины для интеграции в международные транспортные системы исходя из возрастающих требований к качеству международных грузовых перевозок.

Ключевые слова*: транспортно-логистический кластер, международные железнодорожные перевозки, транспортная система.*

For the development of the transport sector of modern Ukraine in the face of rising demands for quality, speed and reliability of transport the development of new approaches to cargo handling and cargo services, especially in the border regions and border is a priority.

In this article the preconditions for the formation of cross-border transportation and logistics clusters in Ukraine are analyzed based on the experience of other countries to improve international rail freight. Several tasks and propositions were made to create conditions for the further development of transport system of Ukraine in order to integrate into the international transport system.

Creating of cross-border transportation and logistics clusters will improve speed, reliability and quality of service during processing the freight crossing the border of Ukraine and help refocus various areas related to transportation to cooperate with each other and to encourage the development of local business followed by effective interaction with foreign carriers.

Keywords: *transportation and logistics cluster, international rail freight, transport systems.*

Вступ. Для розвитку транспортної галузі сучасної України в умовах зростаючих вимог до якості, швидкості та надійності перевезень потрібно розробляти нові підходи до обробки вантажів та обслуговування вантажовласників, насамперед у прикордонних регіонах та на кордоні.

Це пов’язано із необхідністю розвитку транзитних міжнародних перевезень для підвищення привабливості України як транзитної держави із сучасною транспортною інфраструктурою.

Основна частина. Актуальність теми підтверджуються низкою нормативних документів і актів, які включають у себе пріоритетність створення транспортних систем за принципами логістики [1-4].

Транспортна стратегія України на період до 2020 року згідно до розпорядження Кабінету Міністрів України від 20.10.2010 № 2174 включає такі пріоритетні напрямки, як:

- розвиток транспортної інфраструктури;
- оновлення рухомого складу;
- покращення інвестиційного клімату;
- забезпечення доступності та підвищення якості транспортних послуг;
- інтеграція вітчизняної транспортної системи у європейську та світову транспортні системи;
- підвищення ефективності державного управління в області транспорту;
- забезпечення безпеки транспортних процесів;
- підвищення екологічності та енергоефективності транспортних засобів;
- розвиток мережі логістичних центрів [2].

Зазначені напрями розвитку транспорту у сучасних умовах характеризуються прискоренням глобалізації та загостренням конкурентної боротьби не тільки між компаніями та країнами, а й між регіонами. Конкурентоспроможність України складається з конкурентоспроможності регіонів, що формується за рахунок ефективної діяльності суб'єктів господарювання відповідних областей.

Разом з тим, в сучасному світі розвивається модель інноваційної економіки,

заснованої на домінуючому значенні нематеріальних факторів виробництва - знань та інтелектуальних ресурсів, що знижує дієвість традиційної галузевої моделі економічної політики з надання державної підтримки окремих діючих господарюючих суб'єктів.

Така ситуація вимагає застосування нових інструментів підтримки і підвищення конкурентоспроможності регіонів. На перше місце виходить кластерний підхід - підтримка та розвиток кластерів шляхом консолідації зусиль держави, бізнесу, науки та освіти у пріоритетних сферах регіональної економіки як груп географічно сусідніх і взаємозалежних підприємств та пов'язаних з ними організацій, які характеризуються спільною діяльністю, взаємодоповнюють та підсилюють конкурентні переваги один одного через ефект синергії.

Одним з перспективних напрямів економічної діяльності є транспортна логістика. Логістика є ефективним джерелом забезпечення конкурентних переваг, тому створення та розвиток транспортно-логістичних кластерів (ТЛК) забезпечить підвищення конкурентоспроможності транспортної системи та створить передумови економічного зростання регіонів і всієї країни [4].

По даним рейтингу Світового банку з індексу ефективності логістики, який розраховують раз на два роки, у 2014 році Україна зайняла 61 місце у той час, як із сусіднього Європейського союзу 7 країн потрапили у першу десятку (таблиця 1).

Таблиця 1

Дані рейтингу Світового банку з індексу ефективності логістики за 2014рік

Країна	Місце у рейтингу	Індекс ефективності (ІЕ) логістики	ІЕ митниці	ІЕ інфраструктури	ІЕ міжнародних перевезень	Індекс логістичної компетенції	ІЕ відстеження вантажу	Індекс своєчасності доставки
Німеччина	**1**	4.12	4.10	4.32	3.74	4.12	4.17	4.36
Голландія	**2**	4.05	3.96	4.23	3.64	4.13	4.07	4.34
Бельгія	**3**	4.04	3.80	4.10	3.80	4.11	4.11	4.39
Великобританія	**4**	4.01	3.94	4.16	3.63	4.03	4.08	4.33
Сінгапур	**5**	4.00	4.01	4.28	3.70	3.97	3.90	4.25
Швеція	**6**	3.96	3.75	4.09	3.76	3.98	3.97	4.26
Норвегія	**7**	3.96	4.21	4.19	3.42	4.19	3.50	4.36
Люксембург	**8**	3.95	3.82	3.91	3.82	3.78	3.68	4.71
Сполучені штати	**9**	3.92	3.73	4.18	3.45	3.97	4.14	4.14
Японія	**10**	3.91	3.78	4.16	3.52	3.93	3.95	4.24
—	—	—	—	—	—	—	—	—
Аргентина	**60**	2.99	2.55	2.83	2.96	2.93	3.15	3.49
Україна	**61**	2.98	2.69	2.65	2.95	2.84	3.20	3.51
Єгипет	**62**	2.97	2.85	2.86	2.87	2.99	3.23	2.99

Маючи найвищий коефіцієнт транзитності у Європі та 4 міжнародні транспортні коридори із 10, які проходять територією України (див рис. 1), основним завданням стає формування ефективної транспортно-логістичної системи,

користуючись досвідом інших країн, та її розвиток з урахуванням особливостей існуючої транспортної інфраструктури України

.

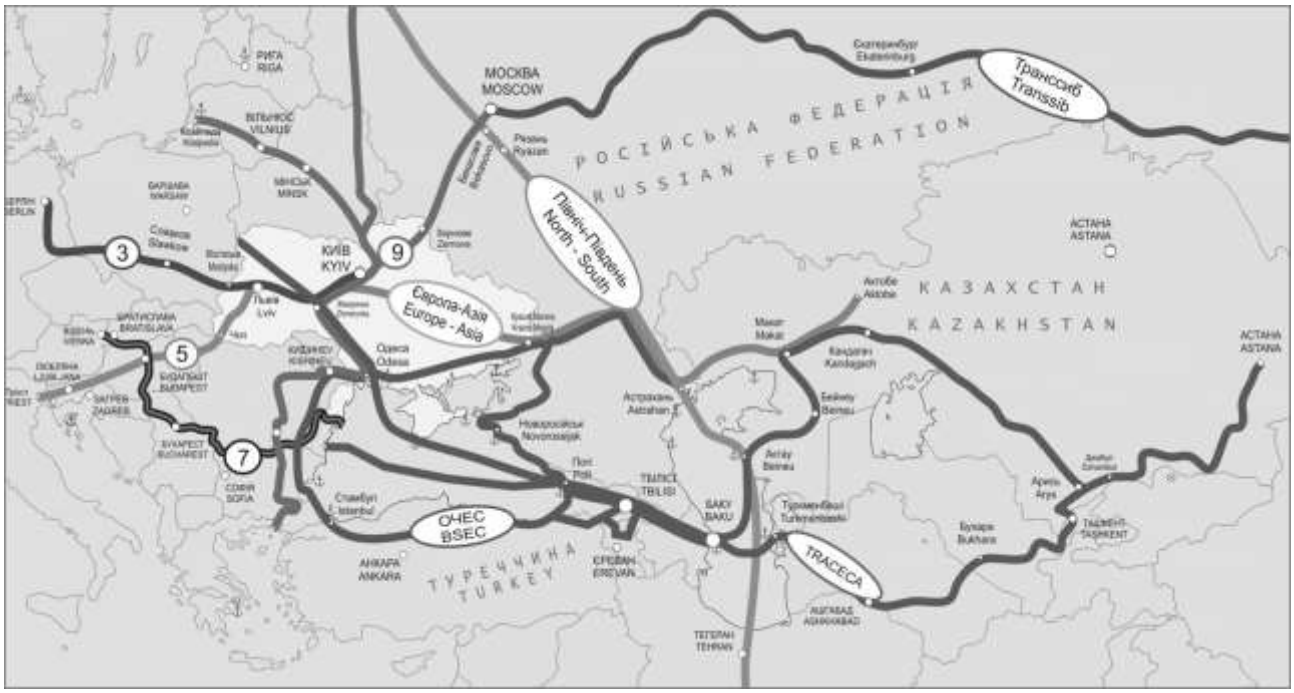

Рис. 1 Схема міжнародних транспортних коридорів

Більшість прибутку з перевезень в нашій державі отримують закордонні фірми та перевізники. Тому потрібно на державному рівні розробляти стратегію розвитку транспортної галузі у тісній співпраці із виробництвом, митницею та приватними власниками.

Значних успіхів щодо транспортно-логістичної стратегії досягли країни ЄС. Ця стратегія отримала назву єврологістики і розглядається як інфраструктурна основа та важлива складова процесу євроінтеграції. Передбачається створення єдиної європейської транспортно-логістичної системи, яка через мережу міжнародних транспортних коридорів та логістичних центрів буде пов'язана з транспортно-логістичними системами Азії та інших континентів і частин світу.

Участь України в процесах єврологістики має бути спрямована на те, щоб значна частина цього транзитного потоку товарів пройшла через транспортну систему нашої країни, що може принести додатково до бюджету України значні кошти.[5]

Тему створення транспортно-логістичних кластерів розглядали у своїх роботах багато вітчизняних та закордонних науковців, такі як Смирнов І.Г., Олійник Я.Б., Соколенко С.І., Гриценко С.І. та ін. [8-10].

Разом із цим існують рекомендації закордонних фахівців щодо недоліків в українському законодавстві стосовно мультимодальних/інтермодальних вантажних перевезень як для автомобільного, так й для залізничного транспорту (у порівнянні із законодавством ЄС) [7].

Недоліки щодо автомобільних перевезень полягають у тому, що на відміну від ЄС, в Україні наразі відсутня система ліцензій для вантажних перевізників (за винятком перевезення небезпечних вантажів). Така ситуація є серйозною проблемою, оскільки:

а) нерегульований доступ до торгівлі представляє ризик втрати контролю з боку Міністерства Інфраструктури України (МІУ) у сфері модальної конкуренції щодо перевезення контейнерів;

б) нерегульований доступ до торгівлі не дає українській владі можливості реагувати на порушення з боку перевізників, шляхом призупинення чи відміни ліцензій, яке є дуже ефективним;

в) в цілому більш врегульований доступ до торгового сектору покращує якість стандартів та, зрештою, покращує ефективність транспортного сектору, включно із мультимодальними/інтермодальними перевезеннями.

При цьому закордонними експертами рекомендується ліцензувати усі фірми, які здійснюють вантажні перевезення, під керівництвом МІУ. Мають бути встановлені спеціальні вимоги до якості для фірм, які прагнуть отримання ліцензії. Ліцензія може бути призупинена чи навіть скасована у разі серйозних та значних порушень, вчинених фірмою. Робота без ліцензії вважатиметься серйозним правопорушенням. У разі, якщо система ліцензій для усіх перевізників є неможливою з певних причин, запасним рішенням може стати видача ліцензій певним категоріям перевізників, на додачу для ліцензій на перевезення небезпечних вантажів (наприклад автомобільні контейнерні перевезення, як один із стратегічно важливих секторів).

Недоліки щодо залізничних перевезень:

а) залізнична мережа ЄС та її рухомий склад не так гармонізовані, як мережі України та країн СНД; інтероперабельність рухомого складу є ключовою для залізничних перевезень;

б) в ЄС розподіл між менеджером інфраструктури (державне підприємство) та наданням послуг (ринкова орієнтація, відкрита конкуренція) є ключовим для розвитку залізниці;

в) з юридичної точки зору, скасування державної монополії на залізничні перевезення за останні 23 роки потребує нового законодавства, яке застосовується для усіх операторів, для порівняння при СРСР статути державних залізниць визначали майже кожний юридичний та технічних аспект стосовно залізниць;

г) в ЄС, тарифи на залізничні перевезення встановлюються ринком, у той час як в Україні базова ціна визначається державою, а залізниця, як державне підприємство, має обмежений простір для переговорів;

д) в ЄС економічний агент, який хоче, щоб його товари були перевезені залізницею, має вибір операторів та послуг та може вільно вести переговори з приводу ціни за перевезення;

е) залізничні компанії в ЄС, які перебувають у державній власності, розглядаються не як машини із виробництва грошей для державного бюджету, а як економічні оператори, які створюють привабливі умови для ведення приватного бізнесу;

ж) з точки зору прикордонних транспортно-логістичних кластерів виділяються ще й такі проблеми, як відсутність на даний час в Україні та країнах СНД рухомого складу, який би міг без обмежень експлуатуватися на залізницях як колії 1520 мм, так і колії 1435 мм.

Головні завдання щодо створення вантажного рухомого складу для транспортних коридорів за напрямками Схід–Захід випливають з необхідності вирішення проблем ефективної інтеграції залізничного транспорту України у міжнародну транспортну мережу. Технічний сектор цих проблем визначають чинники, які безпосередньо пов’язані з принциповою відмінністю стандартів та інших нормативних документів, які регламентують правила щодо будови та утримання рухомого складу та інфраструктури на коліях 1520 мм і 1435 мм. Тому рухомий склад для комбінованих та безперевантажувальних перевезень – це спеціалізовані вагони нового покоління, які повинні відповідати вимогам, чинним для залізниць країн СНГ та Балтії, з одного боку, і країн Європейського Союзу, з другого. Таким чином, ці вагони можна визначати як вагони колії 1520/1435 мм [6].

Отже без реформ у структурі залізниць та відмови від монополії держави над залізничними перевезеннями стає неможливим ринкове, конкурентоспроможне регулювання тарифів на перевезення, а також інтероперабельність залізничної галузі

Попри беззаперечні досягнення вчених науковий аналіз міжнародних відносин транскордонного економічного співробітництва, формування транспортно-логістичних кластерів ще ґрунтовно не розроблено, бракує наукових розробок з

питань методології формування прикордонних транспортно-логістичних кластерів на території України.

Тому для подальшого розгляду постають такі задачі, як:

- розробка структури прикордонного транспортно–логістичного кластеру;
- розробка процедури залучення та виключення учасників до роботи транспортно–логістичного кластеру;
- формування пропозицій щодо змін у нормативно – правову базу, які стосуються прикордонних вантажних перевезень;
- розробка прогнозу потенційних переваг створення транспортно–логістичних кластерів у прикордонних регіонах на противагу існуючій структурі та порядку обробки вантажопотоків на кордоні.

У майбутніх прикордонних транспортно-логістичних кластерах мають бути задіяні багато елементів, серед основних – це : залізничний та автотранспорт, митниця, логістичні центри, центри з розрахунку ризиків та оформлення документації, інформаційні центри, приватні перевізники та фірми, державні та приватні підприємства, тощо. Діяльність перевізників має ліцензувати та контролювати держава, але ціни мають диктуватись ринковими відносинами. Повинні створюватись програми з розвитку співробітництва приватних перевізників та компаній із державою у здійсненні міжнародних перевезень із спільною відповідальністю. Має бути створена система призупинення та відміни ліцензії за правопорушення та недотримання умов контрактів перевізниками. На основі розрахунку ризиків та позитивної репутації у деяких перевізників та компаній повинні бути створені процедури спрощеного пропуску через кордон для усіх типів перевезень. Митниця повинна співпрацювати з бізнесовими логістичними системами та товарними потоками і нести відповідальність за сприяння перевезенню та збережність потоків товарів.

Висновки. Зростання обсягів світової торгівлі спонукає до прискорення та здешевлення митного оформлення товарів та знаходження рішення щодо раціоналізації нормативно-правової бази.

Створення прикордонних транспортно-логістичних кластерів надасть можливість підвищити швидкість, надійність та якість обслуговування вантажопотоків, які перетинають кордони України, та допоможе переорієнтувати різні галузі, які пов’язані з перевезеннями, на співпрацю між собою та на сприяння розвитку вітчизняного бізнесу з подальшою ефективною взаємодією із закордонними перевізниками.

Розробка та створення нових підходів у обслуговуванні вантажів та вантажовласників у майбутніх прикордонних ТЛК створить умови для підвищення іміджу України, та сприятиме рішенню важливих питань, щодо інтеграції до міжнародних транспортних систем, що в свою чергу позитивно вплине на економіку країни, якість життя громадян, розвиток виробництва та бізнесу.

Список використаних джерел

1. Про затвердження Державної програми розвитку транскордонного співробітництва на 2011-2015 роки [Електронний ресурс]. – Постанова кабінету міністрів України від 01.12.2010 р. №1088. – Режим доступу: http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/.
2. Про схвалення Транспортної стратегії України на період до 2020 року [Електронний ресурс]. – Постанова кабінету міністрів України від 20.10.2010р. №2174-р – Режим доступу: http://zakon1.rada.gov.ua/laws/show/.
3. Щодо першочергових заходів з активізації інноваційної діяльності в Україні [Електронний ресурс]. – Аналітична записка. – Режим доступу: http://www.niss.gov.ua/articles/654/.
4. Концепція створення транспортно - логістичного кластеру в Харківській області [Електронний ресурс] . – Проект концепції. – Режим доступу: http://kharkivoda.gov.ua/ru/document/view/id/7393.

5. Козар, Л.М. Міжнародні інтеграційні транспортні процеси [Текст] / Л.М. Козар // конспект лекцій. – Х.: УкрДАЗТ, 2012. – 30 с.

6. Донченко, А.В. Базові технічні вимоги до рухомого складу для без перевантажувальних перевезень у сполученні «Схід-Захід» [Текст] / А.В. Донченко, М.В. Троїцький, А.Г. Крупа, Ю.В. Дьомін // Наука та прогрес транспорту. Вісник Дніпропетровського національного університету залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна. – Дніпропетровськ, 2007. – № 19. – С. 201-205.

7. Малер, Ф. Недоліки українського законодавства стосовно мультимодальних/інтермодальних вантажних перевезень (у порівнянні із законодавством ЄС) [Текст] / Ф. Малер // Матеріали першого семінару з мультимодальних перевезень та логістики 4 – 5 червня 2013. – К., 2013.

8. Олійник, Я.Б. Міжнародна логістика [Текст] / Я.Б. Олійник, І.Г. Смирнов // навч. пос. – К.: Обрії, 2011. – 544 с.

9. Соколенко, С.І. Кластери в глобальній економіці [Текст] / С.І. Соколенко. – К.: Логос, 2004. – 848 с.

10. Гриценко, С.І. Стратегія випереджального розвитку транспортно-логістичних кластерів в Україні [Текст] / С.І. Гриценко // Маркетинг в Україні. – К., 2007. – №2. – С. 56-60.

Альошинський Євген Семенович, д-р техн. наук, професор, кафедра транспортних систем та логістики, Українська державна академія залізничного транспорту. E-mail: aes-upp@mail.ru

Замбрибор Георгій Гівійович, аспірант, кафедра транспортних систем та логістики, Українська державна академія залізничного транспорту. E-mail: georg_z@list.ru

Alyoshinsky Evgen doct. of techn. sciences, professor, Transport Systems and Logistics Department, Ukrainian State Academy of Railway Transport. E-mail: aes-upp@mail.ru

Zambrybor George Transport Systems and Logistics Department Ukrainian State Academy of Railway Transport. E-mail: georg_z@list.ru