

UDC 656.615:338.47

**PRINCIPLES OF FORMATION ECONOMIC RELATIONS IN PROCESS
OF CREATING A PRIORITY TRANSPORT AND TECHNOLOGICAL
SYSTEMS**

**ПРИНЦИПЫ ФОРМИРОВАНИЯ ЭКОНОМИЧЕСКИХ
ОТНОШЕНИЙ В ПРОЦЕССЕ СОЗДАНИЯ ПРИОРИТЕТНЫХ
ТРАНСПОРТНО-ТЕХНОЛОГИЧЕСКИХ СИСТЕМ**

Inna Poznanskaya

Познанская И.В.

У статті проаналізовано основні тенденції в розвитку транспортно-технологічних систем, виявлено пріоритетні для України напрямки розвитку та надано ряд заходів щодо адаптації українських елементів транспортної системи до сучасних вимог.

Formulation of the problem. International transport policy aims to meet the growing demand for the carriage of goods in accordance with modern requirements for vehicles, cargo facilities consolidation and optimization of traffic flows. Great influence on the development of new trends in the transportation of goods was the creation of a single market, and the harmonious development of a lump sum of different transport modes, taking into account the use of each vehicle (land, water or air) with the greatest efficiency. During the formation of the new directions in the transportation of goods identified to date, priority: short shipping, "motorway of the sea", contrailer transport.

Recent research and development. Questions to the formation of new TTS are reflected, including transport policy in the European Union, which are aimed at addressing specific topical problems: elimination of congestion, dependence on oil and reduce greenhouse gas emissions, pursuing a strategy, including the provision of funding for the development of transport infrastructure up to a certain standard throughout the EU, as well as looking for ways to promote the European transport sector in order to increase competitiveness in a rapidly evolving global market. The main objectives are to meet the needs of the domestic market, sustainable development, the expansion of transport networks across Europe, maximizing the use of space, improving security and promoting international cooperation.

Competitiveness of the transport complex of Ukraine depends on the ability to meet modern requirements for shipping. Review and analysis of trends in the development of water transport, the identification of priority areas for our country this development, as well as a system of measures required to adapt the other participants on the Ukrainian side, are the objectives of the research.

The main material. Features of water transport development are to evolve challenging programs of its maximum utilization, as well as standards and requirements considering features of maritime and inland waterway transport. Potential river transport can be directed to unload highways. Main activities aimed at

improving the quality of river transport infrastructure should be aimed at: improving quality through innovation; smooth functioning of the market; environmental quality due to low emissions; skilled workforce and quality of jobs; integration of inland navigation in multimodal logistics chain.

Trends, the so-called greening of the inland waterway fleet, aimed at implementing a new approach to the management of navigation on inland waterways and problem resolution support inland navigation. Furthermore, in the context of river information service is inputted electronic map information systems. In international practice, has developed and implemented programs for technical and institutional support, the creation of a single portal for online information services and education intra network navigation, as well as providing technical support for further development of River Information Services.

Development of the EU maritime transport aimed at modernizing infrastructure, the harmonization of equipment and procedures, improving safety measures at sea and protection of the marine environment. The main tasks of maritime policy are to improve the competitiveness and sustainability of the sector; reducing greenhouse gas emissions from international shipping; improving the quality of the environment in marine waters; management of waste and dismantling of ships; reduction of sulfur oxides and nitrogen oxides from the courts; promoting greater environmental navigation. Improve oversight of vessels navigating within or near its waters, introducing integrated information management system in accordance with the initiative of e-maritime; create an integrated, cross-border and cross-sectoral surveillance system.



Fig. 1. Trans-European transport network

Forecast increase in intra-transport gives impetus to the creation of new infrastructure, as well as improving existing ones:

- creation of a "European maritime transport space without borders";
- observation of Ecological Standards port development;

trans-European transport network;
transformation of short sea shipping.

Short sea shipping is a strong link in the transport chain. Due to short sea shipping created quite significant traffic volumes and, it should be noted that it offers a unique opportunity to attract cargo traffic from various points around the world. Going with the flow of freight road transport mode on the sea, especially when using short sea shipping, is considered one of the main objectives of common transport policy, which confirms many of the documents and press releases of the various authorities of the European Union.

Active steps to support short sea shipping is of great importance for Ukraine. Percentage of traffic due to short sea shipping in total maritime transport varies in different countries is considerable. However, one should note the significant turnover growth in most countries; it is made under the condition of using this mode of transport. For example, the nearest neighbors, the European Union is a strong policy of promoting, supporting small focal points of shipping tonnage. The program includes support for legislative, technical and operational initiatives that are aimed at the development of this type of navigation on the EU level, national, regional and sectoral levels. In addition, the creation of a "European maritime transport space without barriers" aimed at promoting the provision of its services in all marine regions. This concept will reduce administrative formalities, including customs formalities. This type of navigation is able to solve the problems associated with the containment of the projected growth in freight trucks constant characteristic of Western Europe traffic jams. The main advantage of these transport than road or rail – the ability to transport large amounts of cargo in a sparing mode environment.

The main advantages of short sea shipping are:

low infrastructure costs, alternative service, environmentally friendly low energy consumption, use of unlimited capacity, security in comparison with other modes of transport, reasonable price, low level disruptions, the optimal duration of navigation suitable transit times.

Short sea shipping, are generally used in the transportation of goods between ports in the EU-28 and Norway, on the one hand, and ports situated in geographical Europe, the Mediterranean and the Black Sea.

Key factors in the development of this mode of transport are: cooperation between ports; further development of inland waterways; improvement of port services – efficiency and cost.

Given the specifics of maritime transport, the advantages of Short sea shipping can be divided into seven main groups:

geographical advantages,
financial benefits
knowledge / skills / advantages of human resources,
energetic advantages
environmental benefits,
use of underutilized production capacity,
the positive effect of ancillary activities.

Equally important in this regard and the development of coasting, which can also help reduce the growth of road transport, to restore the balance between modes of

transport, to ensure bypassing the "bottlenecks" and contribute to sustainable development and security. To ensure the development of coasting should be taken a number of legislative, technical and operational measures at the national, regional and sectoral levels.

Legislative measures:

simplification of administrative procedures used in maritime transport, with a view to the possibility of obtaining all necessary information about the arrival and departure of a vessel in the form of a document, producing a standard for electronic data transmission;

moving from road haulage to coasting, rail and inland waterways;

standardization and harmonization of intermodal loading units – a variety of different configurations of intermodal loading units (containers and swap bodies) causes delays in the transition from one mode to another.

With regard to improving the environmental performance of coasting, it should be noted that the maritime transport, in general, less harmful to the environment. Structural shift in the coasting can, for example, contribute to the goals of the Kyoto Protocol (commits developed countries and countries with economies in transition to reduce or stabilize greenhouse gas emissions. Ukraine has committed to maintain the level of emissions in 2008-2012 at the 1990 level).

Customs procedures for the management of short sea shipping;

detection and removing barriers, improving coasting. These barriers can be grouped into five categories: old ideas, complicated administrative procedures, lack of efficiency in ports, inconsistency in the application of rules and procedures and integration in the intermodal logistics chain;

harmonization of national documentation and computerization of customs procedures;

research and technological development - the purpose of this research to improve the quality, safety and environmental protection of sea transport.

Operational activities must consist of the following measures:

creation of structures in ports aimed at simplifying the formalities connected with the arrival, departure and clearance of ships, in order to limit the number of administrative bodies inspecting every ship, as well as create a single point of contact of users or help desk for administrative formalities;

providing a continuous flow of information on awareness of the importance of short sea shipping;

exchange of information and best practices, as well as providing practical advice covering different stages of short sea shipping;

promote the image of coasting as a successful alternative transport – coasting needs to acquire more modern, dynamic types, emphasizing the current capacity, ie its speed, reliability, flexibility, regularity and high degree of safety of cargoes;

collection of statistical information to analyze.

Development of "motorways of the sea" is intended to make it possible to avoid terrestrial bottlenecks within integrated "door to door" supply chains, offering efficient, regular and frequent services that can compete with the roads, particularly in terms of transit time and price.

This concept aims at introducing new intermodal maritime logistics chains in Europe, which should lead to structural changes in the transport organization. These chains should be more stable and commercially efficient than road transport network. These transformations facilitate open access to markets across Europe, as well as the unloading of the European system of highways. In order to better use of resources should be included not only maritime transport, but also the potential of rail and inland waterway transport, as part of an integrated transport chain. "Motorways of the sea" are considered to be "real and competitive alternative to land transport", which should become part of the Trans-European Network (TEN-T).

"Motorways of the sea" development projects should be based on the sea the following main objectives:

- 1) the concentration of freight traffic on sea-based logistical routes;
- 2) increasing the cohesion;
- 3) reducing congestion through modal shift.

Four corridors were designed to create a motorway of the sea:

- Motorway of the Baltic Sea (linking the Baltic Sea Member States with Member States in Central and Western Europe, including the route through the North Sea / Baltic Sea Canal) (by 2010);
- Motorway of the sea of Western Europe (leading from Portugal and Spain via the Atlantic arc to the North Sea and the Irish Sea) (by 2010);
- Marine Highway south-western Europe (connecting the Adriatic Sea to the Ionian Sea and the Eastern Mediterranean, including Cyprus) (by 2010);
- Marine Highway in the south-east Europe (western Mediterranean, connecting Spain, France, Italy and Malta, including motorways of the sea in the south-east of Europe, including the extension of the Black Sea) (by 2010).

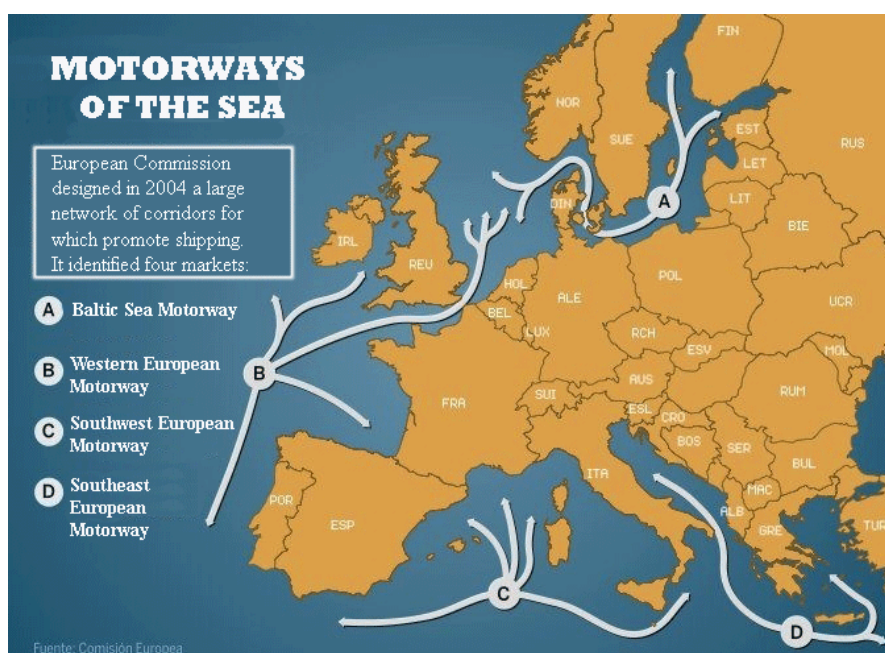


Fig. 2. Motorways of the Sea

These corridors provide a substantial part of the project: "floating infrastructure" of the European Seas. To Motorways of the Sea and successfully operated effectively, it is necessary to provide the desired concentration of cargo traffic at ports and intermodal corridors.

Promote the concept of Motorways of the Sea directed as to improve transport links between the EU and Eastern Europe, and to improve the quality of transport services through the integration of short sea shipping in the transport logistics. Development contributes to the development of MoS port makes it more accessible in remote areas is aimed at developing the capacity of mixed marine transport taking into account sustainable, safe and secure development of regional trade ties. This will provide an opportunity to expand the range of services providing innovative multimodal transport in the direction of the Black Sea, and thus develop the coastal areas of the Black Sea.

For the project is necessary to study the existing potential of intermodal transport in a particular region and to support initiatives in this direction. The most successful projects in the evaluation of the benefits, options to improve specific axes mixed / shipping. These projects should contribute to the establishment of effective linkages ports with auto-and railway networks of logistics platforms, improve the quality of port services and reduce the transit time, that should lead to the acceleration of social and economic development.

Conclusion. Recent developments of transport and technological systems reflect the requirements of the time the quality of port services, and high standards of sustainability and security of transport. The main criterion is the feasibility of using the priority of different types of transport in the proposed conditions. Undeniable advantages of water transport are considered as dead enormous potential. The world needs to move goods to the West-East create all conditions for development in Ukraine these TTS. However, the problems of port infrastructure development, land approaches to seaports; weak development of border crossings in the seaports, the relatively high cost of services for users of ferry traffic (compared to other regions), followed by transit traffic to bypass the Black Sea region, and other problems prevent the development of promising transport and technological systems.

References

1. Commission Directive 2013/49/EU of 11 October 2013 amending Annex II to Directive 2006/87/EC of the European Parliament and of the Council laying down technical requirements for inland waterway vessels [Электронный ресурс] : Официальный журнал Европейского Союза. – 2013. – L 272/41. – 5 с. – Режим доступа к журналу:

<http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/ALL/?uri=CELEX:32013L0049>.

2. Communication from the Commission providing guidance on State aid complementary to Community funding for the launching of the motorways of the sea [OJ 2008 C317 p.10] [Электронный ресурс] : Официальный журнал Европейского Союза. – 2008. – Том 51. – 18 с. – Режим доступа к журналу:

<http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/ALL/?uri=OJ:C:2008:317:TOC>.

3. PRIORITY PROJECT 21Motorways of the Sea A sustainable maritime vision for Europe Building on Europe's Maritime legacy and Looking beyond Global Trade [Электронный ресурс] / Brussels. – 2009. – 29 с. – Режим доступа к журналу: http://ec.europa.eu/transport/modes/maritime/motorways_sea/index_en.htm.

4. Георгий Токман Черноморские магистрали на новый уровень/ Георгий Токман // Порты Украины. – 2011. – № 09 (111). – С. 22-24.

5. Яков Шпигельман «Белая книга» ЕЭК ООН: 15 лет спустя/ Яков Шпигельман // Порты Украины. – 2013. – № 07 (129). – С. 57-59.

6. Чеботаренко А. Ассоциация с ЕС: украинские ожидания / Александр Чеботаренко, Андрей Перепелица // Порты Украины. – 2013. – № 08 (130). – С. 24-25.

Аннотация

Вопросы формирования новых ТТС находят свое отражение, в том числе, в транспортная политика Евросоюза, которые направлены на решение конкретных злободневных задач: устранение заторов на дорогах, зависимость от нефти и сокращение выбросов парниковых газов, проводит стратегию, включая предоставление финансирования, по развитию транспортной инфраструктуры до определенного стандарта по всей территории ЕС, а также ищет пути содействия развитию европейского транспортного сектора, с целью повышения конкурентоспособности, в условиях быстро развивающегося мирового рынка. Основными целями являются удовлетворение потребностей внутреннего рынка, обеспечения устойчивого развития, расширение транспортных сетей по всей Европе, максимального использования пространства, повышения безопасности и развития международного сотрудничества.

Конкурентоспособность транспортного комплекса Украины зависит от способности соответствовать современным требованиям к транспортировке грузов. Рассмотрение и анализ тенденций развития водного транспорта, выявление приоритетных для нашей страны направлений этого развития, а также системы мероприятий необходимых для адаптации участников перевозки с украинской стороны, являются **задачами** этого исследования.

Особенности развития водного транспорта заключаются в разработке программ стимулирующих его максимальное использование, а так же норм и требований учитывающих особенности морских и внутренних водных перевозок. Потенциал речного транспорта может быть направлен на разгрузку автомобильных дорог. Основные мероприятия направленные на повышение качества инфраструктуры речного транспорта должны быть направлены на: повышение качества на основе инноваций; бесперебойное функционирование рынка; качество окружающей среды за счет низких выбросов; квалифицированная рабочая сила и качество рабочих мест; интеграция внутреннего судоходства в мультимодальные логистической цепи.

Тенденции, так называемого озеленения флота внутреннего водного пути, направлены на реализацию нового подхода к управлению навигацией на внутренних путях и разрешении проблемы поддержки внутреннего судоходства. Кроме того, в контексте речной информационной службы, вводится электронная карта информационной системы. В международной

практике уже разработаны и осуществляются программы по технической и организационной поддержке, созданию единого портала для интернет-информационных услуг внутреннего сообщения и образования сети навигации, а также предоставлению технической поддержки для дальнейшего развития речных информационных служб.

За счет судоходства малого тоннажа созданы достаточно значимые объемы грузоперевозок и, следует отметить, что он предлагает уникальную возможность для привлечения грузопотоков из различных точек мира. Переход потока грузоперевозок с дорожного вида транспорта на морской, в особенности при использовании судоходства малого тоннажа, считается одной из главных целей единой транспортной политики, что подтверждает многие документы и пресс-релизы различных органов власти Евросоюза.

Активные действия по поддержке судоходства малого тоннажа имеет немаловажное значение и для Украины. Процент перевозок за счет судоходства малого тоннажа в общем объеме морского транспорта варьируется в разных странах весьма значительно. Однако следует отметить значительный рост грузооборота в большинстве стран, достигнутый именно при условии использования данного вида транспорта. Например, ближайшие соседи, Евросоюз ведет сильную политику продвижения, поддержки координационных центров судоходства малого тоннажа. В программу поддержки включены законодательные, технические и оперативные инициативы, которые направлены на развитие этого вида судоходства на уровне ЕС, национальном, региональном и отраслевом уровнях. Кроме того, создание "европейского пространства для морского транспорта без барьеров" направлено на содействие расширению предоставления его услуг во всех морских регионах. Эта концепция обеспечит сокращение административных формальностей, в частности, таможенных формальностей. Данный вид судоходства в состоянии разрешить проблемы, связанные со сдерживанием прогнозируемого роста перевозок грузов автотранспортом постоянными, характерными для Западной Европы заторами на дорогах. Главное преимущество этих перевозок по сравнению с автомобильным или железнодорожным транспортом – возможность транспортировать большие объемы грузов в шадящем окружающей среде режиме.

Продвижение концепции Морских магистралей направлено, как на улучшение транспортных связей между ЕС и Восточной Европой, так и на повышение качества транспортных услуг с помощью интеграции ближних морских перевозок в транспортную логистику. Развитие морских магистралей способствует развитию портов, делает более доступными отдаленные районы, направлено на развитие потенциала смешанных морских перевозок с учетом устойчивого, безопасного и надежного развития региональных торговых связей. Это даст возможность расширить диапазон предоставления инновационных услуг по смешанным перевозкам в сторону черного моря, и, соответственно, развить прибрежные районы стран Черного моря.

Для осуществления проекта необходимо изучить имеющийся потенциал смешанных перевозок в конкретном регионе и поддерживать инициативы в этом направлении. Наиболее успешные проекты в отношении оценки

преимуществ, вариантов улучшения конкретных осей смешанных/морских перевозок. Эти проекты должны способствовать установлению эффективных связей портов с авто- и железнодорожными сетями, созданию логистических платформ, улучшению качества портовых услуг и уменьшению транзитного времени, что должно привести к ускорению социального и экономического развития.

Последние тенденции развития транспортно-технологических систем отражают требования времени к качеству портовых услуг, и высокие стандарты к экологичности и безопасности транспорта. Основным критерием приоритетности является целесообразность использования тех или иных видов транспорта в предлагаемых условиях. Неоспоримые преимущества водного транспорта рассматриваются как неиспользуемый колоссальный потенциал. Мировые потребности в перемещении грузов в направлении Запад-Восток создают все условия для развития в Украине этих ТТС. Однако, проблемы развития портовой инфраструктуры, наземных подходов к морским портам; слабое развитие пунктов пересечения границ в морских портах, относительно высокая стоимость услуг паромных перевозок для пользователей (по сравнению с другими регионами), транзитные грузопотоки следуют в обход Черноморского региона, и другие проблемы препятствует развитию перспективных транспортно-технологических систем.