

UDK 338.92:338.47 (447)

**IMPROVEMENT OF PROCEDURES FOR THE OPERATION OF THE  
UKRANIAN TRANSPORT COMPLEX IN THE DIRECTION OF  
GLOBAL TRENDS**

**ВДОСКОНАЛЕННЯ ПРОЦЕДУР ФУНКЦІОНУВАННЯ  
ТРАНСПОРТНОГО КОМПЛЕКСУ УКРАЇНИ У НАПРЯМКУ  
ЗАГАЛЬНОСВІТОВИХ ТЕНДЕНЦІЙ**

*Svitlana Ilchenko*  
**Ільченко С. В.**

---

*В статье рассмотрены вопросы усовершенствования функционирования национальной транспортной системы, принимая во внимание ведущие направления общемирового развития транспорта. Определены некоторые наиболее острые проблемы и предложены конкретные шаги и подходы по их решению.*

**The resolution of the problem in general.**

In 2012, the world economy has faced a number of problems caused by globally financial and economic crisis. During the year were observed phenomena such as significant slowdown, oscillations and instability that accompanied the financial turmoil that, from a global point of view, had a negative impact on all sectors of the economy.

The world market of transport services is closely linked with the various sectors of the economy and susceptible to economic fluctuations. Negative trends have led to a decrease in the rate of turnover or reduction of final volumes, many ports was structurally changed with respect to items of freight handled, as well as changes associated with competition from other modes of transport.

Recovery of world production, slow real GDP growth, expansion of production, sustainable consumption, external demand etc. – key criteria of world trade growth. Given the fact that today, based on the data of the State statistics Committee of Ukraine concerning foreign trade with the countries of the world, the most active Ukrainian trade takes place with the countries of Europe and Asia, and on the background of certain trade difficulties with the Russian Federation and political instability arises the need to focus attention on those directions of freight flows, which may potentially be attracted by Ukrainian carriers and fixed them on a certain perspective.

**The formation of the study objectives.**

The article is aimed to improving the procedures of functioning of the transport complex of Ukraine in the context of the world trends and taking into account the modern conditions and the capacity development of the national transport sector.

### Presentation of the basic material.

According to the World Economic Outlook the global economy growth reached its minimum approximately 2.25 % in the second quarter of 2012, and in the second half of the year amounted to 2.75 %. The average value of real GDP growth on an annual basis, is estimated to reach 3.25 percent in 2013 and 4% in 2014 In Table. 1 the data on the indicators of the world production rates and volumes, and Table. 2 – countries GDP growth.

Despite of the slowdown in economic growth in Ukraine, there are all prerequisites for the development of the freight transport system of the country. On Fig. 2 – 5 presents data on the macroeconomic conditions for growth of cargo volumes. That is the current state of the transport market of Ukraine due to several favorable factors: location at the crossroads of traffic flow Asia Pacific – Europe and the annual increase in exchange of goods between Asia Pacific countries and Europe by 25-30%, the acceleration of the process of cargo containerization, that causes the growth of the traffic volume for all types of transport, first of all marine and railway.

Table 1

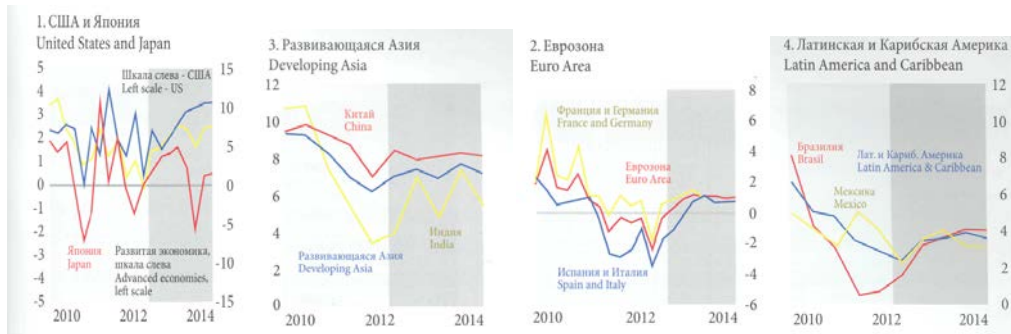
### Overview of world output growth forecasts, %

World production of	In the annual calculated								
	2011								
	2011	2012	Forecasts		The difference regarding updates WEO from 01.2013p.		4 quarter to the 4		
			2013	2014	2013	2014	assessment	forecasts	
<i>1</i>	<i>2</i>	<i>3</i>	<i>4</i>	<i>5</i>	<i>6</i>	<i>7</i>	<i>8</i>	<i>9</i>	<i>10</i>
<b>World production of</b>	<b>1,6</b>	<b>3,2</b>	<b>3,3</b>	<b>4,0</b>	<b>-0,2</b>	<b>0,0</b>	<b>2,7</b>	<b>3,6</b>	<b>4,0</b>
<b>Advanced economies</b>	1,8	1,2	1,2	2,2	-0,1	0,1	2,7	3,6	4,0
USA	1,4	2,2	1,9	3,0	-0,2	-0,1	1,7	2,2	3,4
Eurozone	-0,6	-0,6	-0,3	1,1	-0,2	0,0	-0,9	0,6	1,1
Japan	0,9	2,0	1,6	1,4	0,4	0,7	0,4	3,8	-0,1
United Kingdom	6,4	0,2	0,7	1,5	-0,3	-0,3	0,3	1,1	1,5
Developing markets and countries	5,2	5,1	5,3	5,7	-0,2	-0,1	5,2	5,7	5,9
The Center. and East. Europea	4,3	1,6	2,2	2,8	-0,3	-0,4	1,4	3,1	2,4
Russia	8,1	3,4	3,4	3,8	-0,3	0,0	1,9	4,8	2,9
Asia:	9,3	6,6	7,1	7,3	0,0	-0,1	7,2	7,0	7,4
China	7,7	7,8	8,0	8,2	-0,1	-0,3	7,9	7,8	8,3
India	3,9	4,0	5,7	6,2	-0,2	-0,1	4,1	5,8	6,2

Continued of table 1

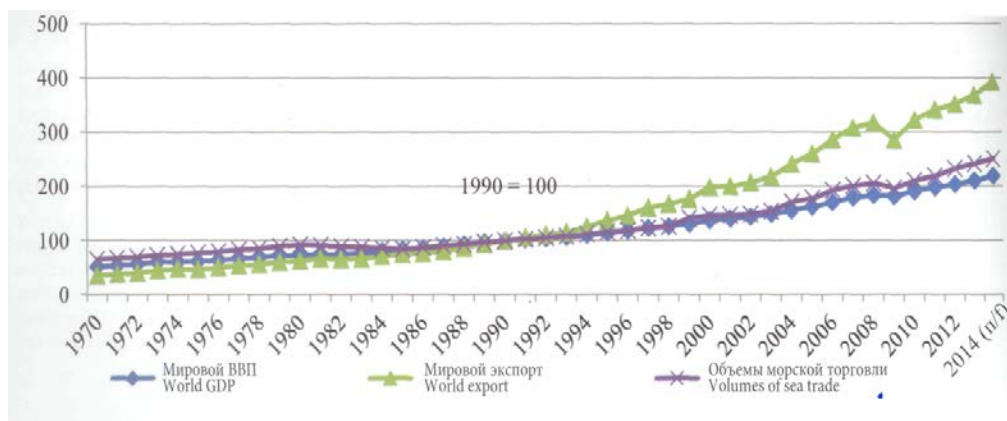
<i>1</i>	<i>2</i>	<i>3</i>	<i>4</i>	<i>5</i>	<i>6</i>	<i>7</i>	<i>8</i>	<i>9</i>	<i>10</i>
Middle East, North Africa, Caribbean basin countries	1,6	4,7	3,1	3,7	-0,3	-0,1			
European Union									
World growth based on market exchange rates	2,9	2,5	2,6	3,4	-0,4	0,0	1,9	3,0	3,3
<b>World trade volume (goods and services)</b>	<b>6,0</b>	<b>2,5</b>	<b>3,6</b>	<b>5,3</b>	<b>-0,2</b>	<b>-0,1</b>			
<i>Import</i>									
Advanced economies	4,7	1,0	2,2	4,1	0,0	0,0			
Emerging countries and markets	8,6	4,9	6,2	7,3	-0,3	-0,4			
<i>Export</i>									
Advanced economies	5,6	1,9	2,8	4,6	0,0	0,1			
Emerging countries and markets	6,4	3,7	4,8	6,5	-0,8	-0,4			
<i>Commodity prices in USD</i>									
<b>Oil</b>	<b>31,6</b>	<b>1,0</b>	<b>-2,3</b>	<b>-4,9</b>	<b>2,8</b>	<b>-2,0</b>	<b>-1,2</b>	<b>-1,3</b>	<b>-4,7</b>
<b>Nonfuel products</b>	<b>17,8</b>	<b>-9,8</b>	<b>-0,9</b>	<b>-4,3</b>	<b>2,2</b>	<b>-1,3</b>	<b>1,2</b>	<b>-3,3</b>	<b>-2,7</b>
<i>The prices for consumer goods</i>									
<b>Advanced economies</b>	<b>2,7</b>	<b>2,0</b>	<b>1,7</b>	<b>2,0</b>	<b>0,1</b>	<b>0,2</b>	<b>1,8</b>	<b>1,7</b>	<b>2,1</b>
<b>Emerging countries</b>	<b>7,2</b>	<b>5,9</b>	<b>5,9</b>	<b>5,6</b>	<b>-0,1</b>	<b>0,1</b>	<b>4,9</b>	<b>5,3</b>	<b>5,2</b>
<i>London fix suggested on interbank deposits</i>									
<b>Deposits in \$</b>	<b>0,5</b>	<b>0,7</b>	<b>0,5</b>	<b>0,6</b>	<b>-0,1</b>	<b>0,0</b>			
<b>Deposits in €</b>	<b>1,4</b>	<b>0,6</b>	<b>0,2</b>	<b>0,4</b>	<b>0,1</b>	<b>0,2</b>			
<b>Deposits in ¥</b>	<b>0,3</b>	<b>0,3</b>	<b>0,2</b>	<b>0,2</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>			

Source: International Monetary fund / April 2013, World Economic Outlook



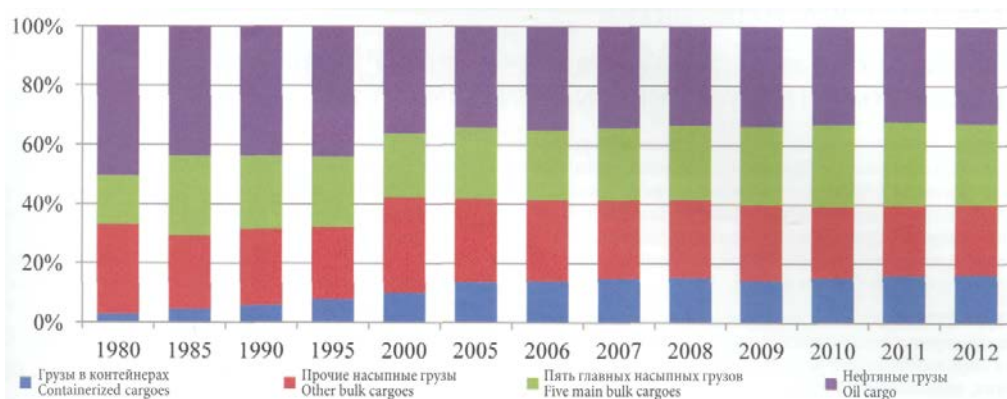
**Fig. 1. GDP growth**

Source: International Monetary fund / April 2013, World Economic Outlook



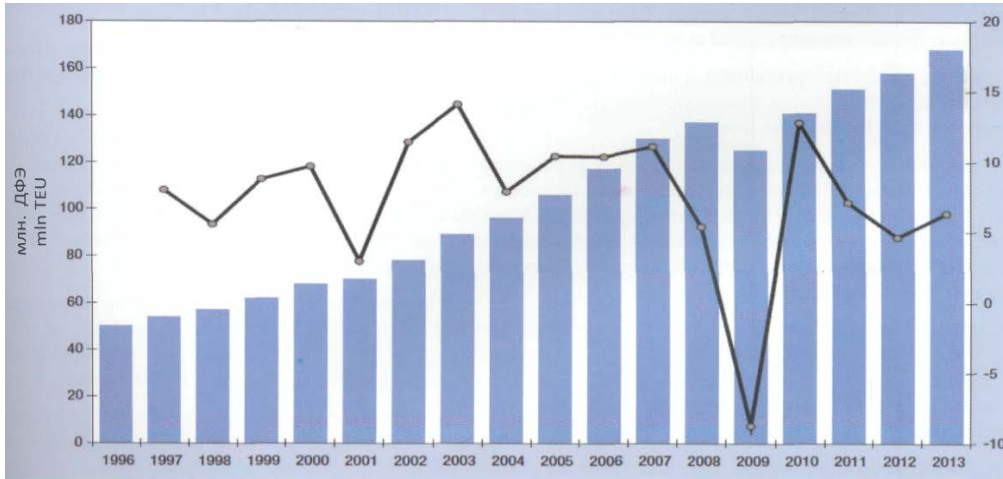
**Fig. 2. Indexes of world GDP, world trade in goods and trade in 1970-2014.**

Source: OECD, StatExtracts, UNCTAD, Center of Economic Forecast and Gazprombank estimations



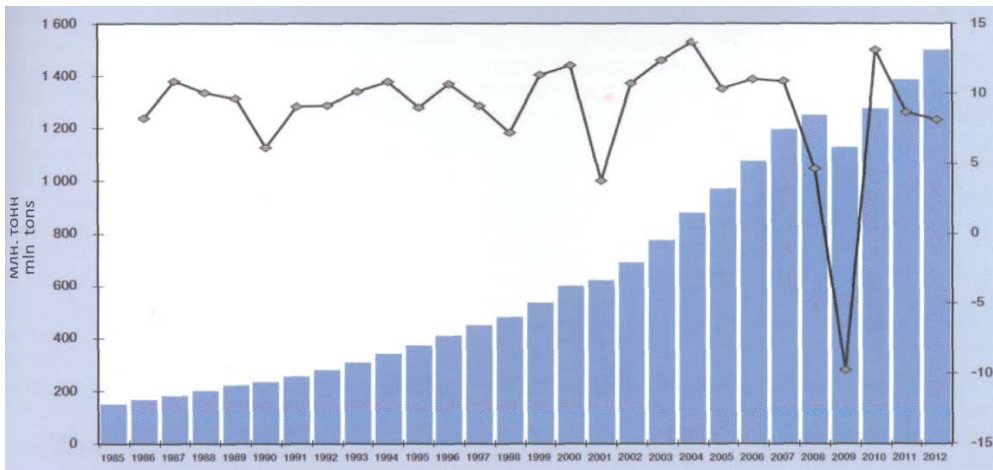
**Fig. 3. Dynamics of changes in the structure of cargo transported by sea**

Source: OECD, StatExtracts, UNCTAD, Center of Economic Forecast and Gazprombank estimations



**Fig. 4. World trade cargoes in containers in 1996-2013 biennium, million TEUs, and the annual growth**

Source: OECD, StatExtracts, UNCTAD, Center of Economic Forecast and Gazprombank estimations



**Fig. 5. World trade cargoes in containers in 1996-2013 biennium, million t, and the annual growth**

Source: OECD, StatExtracts, UNCTAD, Center of Economic Forecast and Gazprombank estimations

In addition, taking into account the rates of growth of volumes of barter (table. 2), suitable becomes attention to these areas (Fig. 1, 2).

Table 2

20 largest ports in the world, organized by the pace of development,  
thousand TEUs

№	Port	Country	2002	2011	The growth over 10 years
1	2	3	4	5	6
1	Ningbo	China	1 806	15 220	818 %
2	Guangzhou	China	2 180	14 250	654 %
3	Tianjin	China	2 410	11 500	477 %
4	Dalian	China	1 352	6 351	470 %
5	Qingdao	China	3 410	13 020	382 %
6	Xiamen	China	1 750	6 461	369 %
7	Shanghai	China	8 610	<b>31 700</b>	368 %
8	Dubai	UAE	4 194	13 000	310 %
9	Shenzhen	China	7 614	22 570	296 %
10	Tanjung Pelepas	Malaysia	2 660	7 500	282 %
11	Klang	Malaysia	4 533	9 603	212 %
12	Rotterdam	Netherlands	6 506	11 876	183 %
13	Antwerpen	Belgium	4 777	8 664	181 %
14	Singapore	Singapore	16 800	<b>29 937</b>	178 %
15	Busan	South Korea	9 453	16 140	171 %



Fig. 1 World highways



**Fig. 2. TRANS - bridge between Europe and Asia**

First of all these directions are related to railway transport and terminal points of redistribution of these flows – Ukrainian sea ports.

*Table 3*

**Auxiliary transport services sea, river ports and berths for cargo handling in January-October 2013**

	Total	Including			
		export	import	transit	internal communication
Processed goods, thous. т	<b>123239,6</b>	<b>78556,7</b>	<b>16006,4</b>	<b>24732,2</b>	<b>3944,3</b>
sea	119937,4	77544,8	15666,0	24731,5	1995,1
in % to January-October 2012	94,1	96,9	112,8	<b>76,9</b>	143,7
river	3302,2	1011,9	340,4	0,7	1949,2
in % to January-October 2012	58,4	83,6	114,6	<b>35,0</b>	47,1

*Source: The state committee of statistics of Ukraine*

Table 4

Transit transportations of cargoes <sup>1</sup>

	It is transported transit cargoes for January-September, 2013, thous. t	in % to January-september 2012
<b>All types of transport</b>	<b>88348,29</b>	<b>92,3</b>
including		
the railway <sup>2</sup>	24128,38	78,9
the automobile <sup>3</sup>	4043,60	88,0
the sea <sup>4</sup>	1207,93	97,5
the river	-	-
the aviation	0,55	23,4
the pipeline <sup>5</sup>	58439,72	99,2
another <sup>6</sup>	528,11	141,0

<sup>1</sup> Data is presented on the basis of the information of the State customs service of Ukraine.

<sup>2</sup> Taking into account containers on railway cars.

<sup>3</sup> Taking into account containers by lorries.

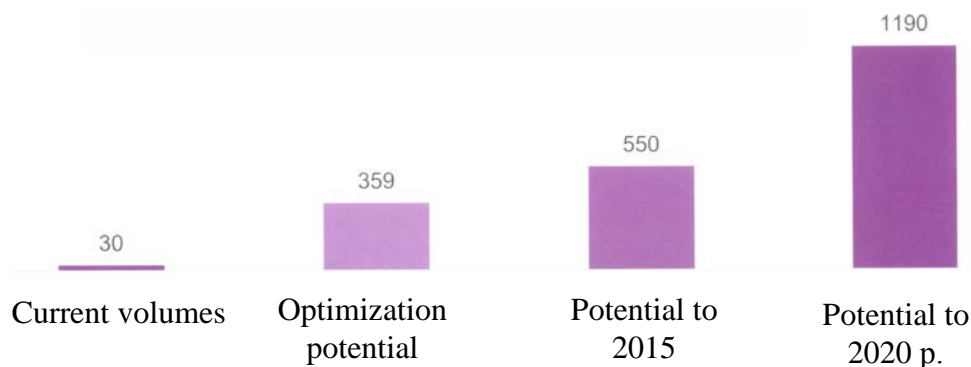
<sup>4</sup> Taking into account containers on sea-crafts.

<sup>5</sup> Stationary vehicles - pipelines.

<sup>6</sup> The lorry on a sea-craft, the railway car on a sea-craft, items of mail, express departures, a vehicle which moves under the own steam as the goods, a type of transport is not defined.

Source: The state committee of statistics of Ukraine

**Potential of transit transportations, the Western China - Europe,  
thousand TEUs**



But to generate new logistical decisions of attraction of these goods traffics, tendencies of development of seaports as central points global intermodal a corridor "East-West" as they accumulate an essential part of goods traffics which make real and potential base of transportations have been analyzed.



Terminal points in the west are ports of the EU countries which unite a considerable quantity of goods traffics from different regions of origin: cargoes from Northern Europe arrive basically feeding and partially railway communication; railway and motor transport the goods from the Western, Central, East, Southern and Southeast Europe arrive. The important role in formation of goods traffics is played by cargoes which are delivered in the western ports of a corridor «the East - the West» by ocean transport, first of all, from Asia, Northern and the South America. From the East base of transportations form the world leader of manufacture of consumer goods - China, and also giants of hi-tech manufacture - Japan and Republic Korea. Data testifies that despite an uneasy situation in the transport market, development tendencies, nevertheless, show that the most competitive cargo base - valuable container cargoes, such as electronics, consumer goods, automobile accessories - keep stability volumes and in adverse economic conditions. Considering this tendency, and also concentrating attention to the offered directions, formation of necessary conditions for use of these possibilities and inclusion of Ukraine in transportations on a corridor «the East - the West» becomes the extremely important. Nevertheless presence of cargo base only one of components of inclusion of the Ukrainian transport system in world networks. The condition of national transport networks and performance of requirements of the world community concerning their functioning is important also.

The purpose of development of modern world transport system is its abilities to promote trade in dynamical world economy, functioning as single whole and policy working out under concept of "transport planning".

Besides, the analysis of a condition of ports during universal recession has shown that ports and the stevedore companies which aspire to a diversification of the business activity, in a condition successfully to overcome both global, and local economic difficulties while those companies which depend on one or a small number of types of cargoes, with the big share of probability incur losses. Also as a result of change of structure of processing of cargoes in ports it became obvious that processing of containers, unlike other directions of work of ports will keep, most likely, stability even in very adverse conditions. Thus, in immediate prospects ports with the developed container terminals will be key sources of development of all national transport system.

Taking into account the fact that in Ukraine since June of the current year, a change was made to the existing port system (the process is complicated and unbalanced, and given the fact of falling volumes, first of all, transit traffic (Annex 1), we consider it necessary to draw attention to the urgent need for consolidation of efforts and coordination of activities of all the participants of logistic chains, improve the interaction of different modes of transport and promoting their integration.

Unfortunately created a legislative-legal basis for the implementation of the necessary actions do not correspond to the needs relative to obtain the desired result. What is meant. Today all the countries of the Eurasian space shared together to create a high-quality customer-oriented transport products. This primarily concerns:

- creation of favorable conditions for development of the transport business;
- work on the organization and realization of transportations of cargoes in the structure of container trains («East wind», «Slavyanskiy Express»,

«Mercury», «Viking», «1484», «Baltika – Transit», «Riga – Afghanistan», «Baltic wind», «Mongolian vector», «Brest – Aktobe», special container. trains about deliveries of automotive components from the manufacturers on autoplants etc);

- development of the Working group of the International Committee for the rail transport of the issues of the use of CIM/SMGS consignment note rail and sea transport;
- effective management of traffic, including by simplifying customs procedures and introduction of the newest technologies
- formation of a single information space.

The importance and relevance of the last points indicate the following: in 2006, the Association of Railway International Electronic Documents Circulation Operators (AED) was developed information-service system «Container Exchange». In 2011 AED has developed and implemented functionality for informational provision of transportation through Slovakia, which allows to combine in a single chain of electronic document management employees in Moscow, the Ukrainian representative offices, employees of Slovakia and shippers from Italy and Austria. Result: the formation and execution of documents for container trains in Slovakia on projects Fiat and BMW are performed in less time and higher quality

To improve the competitiveness of Euro-Asian rail routes through the use of new information technologies in the framework of the Transsib work on the implementation of the pilot project «Electronic train». Sending a container train on the route (November 2012) China – Czech Republic the transit period was only 16 days, on the route (December 2012) China – Europe (Lodz) – 13 days. Innovative solutions have certain benefits:

- max realization the full potential of all participants of logistics chains;
- establishing an efficient interaction between suppliers of transport services and their clients;
- promotion of simplification of the formal aspects of cargo transportation;
- significant reduction of time of cargo delivery and expenses for renewal invoices with a single transport rights to another;
- ensuring timeliness and regularity of deliveries due to the organization of the movement «e-freight train» rigid schedule threads;
- ensuring unhindered promotion of goods at the expense of preliminary verification of electronic documents at the border stations;
- expansion of the range of information services, provision of continuous monitoring of transport on the whole route;
- provision of necessary information from the carrier in exchange for the transfer of reliable preliminary information on the planned transportation etc.

But, unfortunately, the modern Ukrainian legislative acts, as well as draft laws, such as the draft Law of Ukraine "On railway transport of Ukraine", do not paying attention to the above aspects, at least in the formal sense. Although for

development and introduction in Ukraine of paperless technologies in international traffic there are certain prerequisites, namely:

- the presence in the countries of EU, CIS, Asia Pacific legal and technical framework, as well as experience in implementation of legally significant electronic document circulation using electronic digital signature (EDS);
- availability of international transport law with the use of electronic transport documents: a) art. 7, section 14 AIFRT (Agreement on international freight traffic by rail) «Contract of carriage may be executed in the electronic consignment note; b) the chapter 22, section G «Electronic consignment note» «Management of the CIM/SMGS»;
- the availability of model «Agreements for electronic data interchange», recommended OSJD and ICR all participants of the transportation process of introduction of paperless technologies international carriage of goods;
- the shippers and freight forwarders, national carriers and controlling bodies, including customs, corporate information-technology systems (ITS) for the processing of documents, including the use of electronic digital signatures;
- presence of the international telecommunication environment (Internet, corporate data transfer network transport operators and customs authorities) and international standard (UN/EDIFACT) for organization of information interaction of heterogeneous national ETS with the purpose of creation through information technologies within a single information space.

Practice shows that with the objective of accelerating the use of electronic transport and accompanying documents, you may apply a combined circulation of documents. In such a scheme electronic documents accompanying the cargo and transferred between relevant actors in the logistic chain both in electronic form and on paper.

That is introduction of modern approach and accession to the common information space is technically and legally feasible. Extremely important is the question of legitimacy of electronic signatures outside of Ukraine. Moreover, taking into account the fact of formation of the Customs Union and the immediate necessity of the Ukrainian carriers in the use of the railway infrastructure of member countries of the Union, in coming and the priority which plans to task on creation of the Common settlement centre, questions of the national information space formation, the definition and legal consolidation of the rules signing the accompanying transport documents and recognition of e-signatures must be one of the priorities for the work of the whole transport system of the country. About the work of Ukrainian Railways as a priority objective, it is important to separate such:

- improvement of normative-legal base:
  - approval of the rules for carriage in the structure of container trains;
  - improvement of the legal framework for international transport.
- improving the quality of transportation work:
  - improvement of a simple document management;
  - observance of the schedule;

- a regularity of service.
- infrastructure development:
  - revision and optimization of infrastructure restrictions speed;
  - modernization and construction of new container terminals.
- tariff regulation:
  - competitive tariff;
  - stability of the tariff policy;
  - stability of the term of tariffs validity up to 2-3 years;
  - establishment of tariffs for container transportation on the car and, in the future, the container train.
- changing technologies:
  - reasonable and technically possible increase speed;
  - renewal of rolling stock;
  - introduction of modern information system.

Ukraine's accession to the transport international transport corridors (that critically lost, primarily due to political factors) to ensure the participation of the national transport system and, accordingly, all direct and related participants of the transportation process, the international division of labor and economic cooperation with the world community.

#### **Conclusions.**

The formation of an environment on the market of transport services is under an active influence of the power of the Russian Federation. The Russian Federation is trying to create a major transport-technological system that will connect Europe with Asia. This relates primarily to the TRANS-Siberian railway, the Northern sea route, the revival of the ideas of the «silk route» through the port of Taman. But in this location, the forces of Ukraine plays the role of a reserve in case of unplanned outages on all major routes. Therefore, policy, which is implemented by the Russian authorities on one draws Ukraine in its economy, and on the other removes from major routes of transport-technological systems.

Authorities in the Russian Federation is tough protectionist policy of pricing, reducing by 30 % tariffs on cargo transportation in the direction of its own ports and increasing similarly tariffs in the direction of border-crossing points to Ukraine. Thus grossly violating the provisions of the GATS. Moreover, the Russian side grossly ignored procedure denunciation of the International Convention on customs shipping, reduces it to a mere formal customs procedures. In connection with these processes completely unclear behavior of the Ukrainian authorities, which mysteriously does not respond to such an open violation of her legitimate interests, though it has all possible means.

Dwell on the priority strategic tasks of development of the Ukrainian transport system, the most important of which should be integration into the global transport system, the development of international cooperation, actively expand the geography of transportations and facilitate the attraction of cargo transit base.

As problems that require a solution, it is necessary to note the absence of operating adapted to new work conditions regulatory model, including:

- the lack of a mechanism for assuring the rolling stock shippers, that is especially actual in conditions of peak seasonal traffic, for example, agricultural cargoes

- absence of new management technologies truck parks of different owners, that, in particular, leads to a decrease in the efficiency of use of public infrastructure in an environment of multiple operators of differently logistics of motion;

- the lack of the shippers and operators instruments of long-term forecasting the cost of services the provision of rolling stock in terms of market-based pricing for data services with the account of market infrastructure.

The solution of these problems depends on close interaction of all participants in the transportation process – shippers, operators, carriers and owners of infrastructure facilities.

To increase the efficiency, competitiveness, commercial attractiveness of transport networks and implementation of prospective line of transport products need to execute the following actions:

- organization of supply chains;

- creation of the mechanism of automated operational approval of the transportation according to the invoices of the CIM/SMGS;

- tariffing of transportations are not the container, and the container train or wagon, loaded containers, in the framework of agreements between the interested parties;

- formation of competitive through tariff rate on the entire route;

- creation of single information space on railroad and port system, coordinating the interaction of these innovative transport products to the active integration of all participants in the transportation process and recognition of electronic signatures in the partner countries.

### *References*

1. Derzhkomstat Ukrainy. Statystychna informatsiia. [Elektronnyi resurs]. – Rezhim dostupy do dokumenta: <http://www.ukrstat.gov.ua/>

2. Materialy shchorichnykh zasidan mizhnarodnoi asotsiatsii KSTP. [Elektronnyi resurs]. – Rezhim dostupy do dokumenta: <http://icctt.com/>

3. OECD Factbook 2013. Economic, Environmental and Social Statistics [text]. – OECD Publishing, 2013. – 246 p.

4. UNCTAD Handbook of statistics-2013 [text]. – New York and Geneva: United Nations, 2013. – 522 p.

5. World Economic Outlook: Transitions and Tensions [text]. – International Monetary Fund Publishing: Washington, DC, 2013. – 251 p.

### *Анотація*

Світовий ринок транспортних послуг тісно пов'язаний із різними секторами економіки та сприйнятливий до економічних коливань. Негативні тенденції призвели до зменшення темпів вантажообігу або скорочення підсумкових обсягів, багато портів було структурно змінено щодо номенклатури

оброблюваних вантажів, а також відбулися змінення, пов'язані із конкуренцією з боку інших видів транспорту.

Відновлення світового виробництва, повільне зростання реального ВВП, розширення випуску продукції, стабільне споживання, зовнішній попит тощо – ключові критерії зростання світового товарообміну. Враховуючи той факт, що на сьогодні, виходячи з даних Держкомстату України щодо зовнішньої торгівлі з країнами світу, найбільш активно українська торгівля відбувається із країнами Європи та Азії, та на тлі певних торговельних складностей із Російською Федерацією та політичною нестабільністю, постає необхідність концентрування уваги на тих напрямках вантажопотоків, які можуть бути потенційно залучені українськими перевізниками та закріплені ними на певну перспективу.

Незважаючи на уповільнення темпів економічного зростання в Україні, існують усі передумови розвитку вантажної роботи транспортної системи країни. Приймаючи до уваги темпи зростання обсягів товарообміну, у статті обґрунтовується доцільність уваги до певних напрямків, а саме Трансибірської магістралі (особливо її української ділянки), ТРАСЕКА. У першу чергу ці напрямки мають відношення до залізничного транспорту та термінальних точок перерозподілу цих потоків – морських портів України.

Для того, щоб сформувавши нові логістичні рішення залучення цих вантажопотоків, було проаналізовано тенденції розвитку морських портів як вузлових пунктів глобального інтермодального коридору «Схід-Захід», оскільки саме вони акумулюють значну частину вантажопотоків, які складають реальну та потенціальну базу перевезень. Данні свідчать про те, що незважаючи на непросту ситуацію на транспортному ринку, тенденції розвитку, тим не менш, показують, що найбільш конкурентоздатна вантажна база – цінні контейнерні вантажі, так як електроніка, товари народного вжитку, автомобільні комплектуючі – зберігають стабільність обсягів і у несприятливих економічних умовах. Враховуючи цю тенденцію, а також концентруючи увагу на запропонованих напрямках, вкрай важливим стає формування необхідних умов для використання цих можливостей та включення України до перевезень по коридору «Схід – Захід».

Проте наявність вантажної бази лише одна зі складових включення української транспортної системи до світових мереж. Важливим є також стан національних транспортних мереж та виконання вимог світового співтовариства щодо їх функціонування.

Приймаючи до уваги той факт, що в Україні, починаючи із червня поточного року, було запроваджено змінення існуючої портової системи (процес складний та незбалансований, ) та враховуючи факт падіння обсягів, у першу чергу, транзитних вантажопотоків (*додаток 1, Application 1*), вважаємо за необхідне звернути увагу на гостру необхідність консолідації зусиль та координації діяльності всіх учасників логістичних ланцюжків, підвищення ефективності взаємодії різних видів транспорту та сприяння їх інтеграції.

Нажаль створене законодавчо-правове підґрунтя для здійснення необхідних дій не відповідає потребам щодо отримання бажаного результату. Що мається на увазі. Сьогодні усі країни євразійського простору загальними

зусиллями намагаються створити високоякісні клієнтоорієнтовані транспортні продукти. У першу чергу це стосується:

- створення сприятливих умов для розвитку транспортного бізнесу;
- робота щодо організації та здійсненню перевезень вантажів у складі контейнерних поїздів («Східний вітер», «Слов'янський експрес», «Меркурій», «Вікінг», «1484», «Балтика – Транзит», «Рига – Афганістан», «Балтійський вітер», «Монгольський вектор», «Брест – Актобе», контейнерні спец. потяги щодо постачання автокомплектуючих із заводів-виробників на автозбірні заводи тощо);
- розробка Робочою групою Міжнародного комітету по залізничному транспорту питань застосування уніфікованої накладної ЦИМ/СМГС у залізнично-морському сполученні;
- ефективне управління перевезеннями, у тому числі за рахунок спрощення митних процедур и впровадження новітніх технологій;
- формування єдиного інформаційного простору.

Тобто у статті доведено, що впровадження сучасного підходу та приєднання до загального інформаційного простору є технічно та законодавчо здійсненним. Вкрай важливим залишається питання легітимності електронного підпису за межами України. Більш того, приймаючи до увагу факт формування Митного союзу та безпосередню потребу українських перевізників у використанні залізничної інфраструктури країн – членів цього союзу, у найближчі та першочергові плани якого входить завдання щодо створення Єдиного розрахункового центру, питання формування національного інформаційного простору, визначення та правове закріплення правил накладення електронного підпису на супровідні перевізні документи та легітимізація е-підпису повинні складати один з важливих пріоритетів роботи всієї транспортної системи країни.

Приєднання України до перевезень по міжнародних транспортних коридорах (що на сьогодні критично втрачається, у першу чергу завдяки політичним факторам) забезпечить участь національної транспортної системи і, відповідно, усіх безпосередніх та суміжних учасників перевізного процесу, у міжнародному розподілі праці та процесі економічного співробітництва із світовою спільнотою.

У статті визначені першочергові стратегічні завдання розвитку української транспортної системи, найважливішими з яких повинна стати інтеграція у глобальну транспортну систему, розвиток міжнародної взаємодії, активне розширення географії перевезень та сприяння залученню вантажної транзитної бази.

У якості недоліків, які потребують вирішення, було відокремлено відсутність оперування адаптованою до нових умов роботи регуляторної моделі, у тому числі:

- відсутність механізму гарантованого забезпечення рухомим складом вантажовідправників, що є особливо актуальним в умовах піку сезонних перевезень, наприклад, сільськогосподарських вантажів;

- відсутність нової технології управління вагонними парками різних власників, що, зокрема, призводить до зниження ефективності використання інфраструктури загального користування в умовах множинності операторів із різноспрямованою логістикою вагонопотоків;

- відсутність у вантажовідправників та операторів інструментів довгострокового прогнозування рівня вартості послуг за поданням рухомого складу в умовах ринкового ціноутворення на данні послуги із урахуванням ринкової інфраструктури.

Вирішення цих питань залежить від тісної взаємодії усіх учасників перевізного процесу – вантажовідправників, операторів, перевізників та власників інфраструктури.

З метою підвищення ефективності, конкурентоздатності, комерційної привабливості транспортних мереж та реалізації перспективної лінійки транспортних продуктів необхідне виконання таких дій:

- організація ланцюгів постачань;
- створення механізму оперативного автоматизованого погодження перевезень по накладних ЦИМ/СМГС;
- тарифікація перевезень не за контейнер, а за контейнерний потяг або вагон, завантажений контейнерами, у межах угод між зацікавленими сторонами;
- формування конкурентоздатної наскрізної тарифної ставки по всьому маршруту прямування;
- створення єдиного інформаційного простору на залізничному транспорті та у портовій системі, координаційна взаємодія цих інноваційних транспортних продуктів з метою активної інтеграції всіх учасників перевізного процесу та легітимізація електронного підпису у країнах-партнерах.



**Application 1**

**The volumes of cargo handling ports on directions  
for January-August 2013**

Sea ports	TOTAL			TRANSIT			EXPORT		
	January-August 2012	January-August 2013	%	January-August 2012	January-August 2013	%	January-August 2012	January-August 2013	%
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Berdiansk	1 411,30	1 223,00	86,7	38,60	20,10	52,1	1 330,90	1 115,80	83,8
Bilgorod-Dnistrovsk	686,99	505,10	73,5	2,10	7,96	379,0	639,29	452,26	70,7
Yevpatoriia	530,61	633,92	119,5	184,15	266,95	145,0	118,94	162,30	136,5
Izmail	2 061,80	1 619,64	78,6	627,50	360,17	57,4	1 428,00	1 222,94	85,6
Illichivsk	10 827,90	10 175,84	94,0	3 116,19	3 253,58	104,4	5 298,08	4 457,26	84,1
Kerch	4 152,90	2 333,50	56,2	3 145,80	2 029,40	64,5	962,20	284,00	29,5
Mariupol	9 551,72	9 609,05	100,6	900,10	760,47	84,5	8 486,54	8 683,81	102,3
Mukolaiv	15 442,60	14 001,10	90,7	1 627,40	922,60	56,7	10 229,80	9 608,60	93,9
Odesa	16 691,28	13 878,46	83,1	5 874,46	3 147,34	53,6	8 555,00	7 985,06	93,3
Reni	734,30	1 590,50	216,6	533,30	731,80	137,2	196,90	852,50	433,0
Sevastopol	3 575,63	3 207,11	89,7	0,00	0,00	0,0	3 225,62	2 857,28	88,6
Skadovsk	126,10	169,80	134,7	31,20	50,30	161,2	61,70	82,30	133,4
Feodosiia	2 131,50	1 760,40	82,6	1 294,00	1 388,30	107,3	804,70	326,70	40,6
Oktiabrsk	1 457,50	1 206,70	82,8	18,40	13,50	73,4	1 436,20	1 160,00	80,8
Ust-Dunaisk	17,50	7,00	40,0	0,00	0,00	0,0	8,60	0,10	1,2
Kherson	1 797,30	2 039,00	113,4	110,90	128,60	116,0	1 157,40	757,60	65,5
Yuzhnui	26 394,30	28 183,65	106,8	6 346,50	5 591,18	88,1	18 017,52	20 322,70	112,8
Yalta	122,65	89,44	72,9	0,00	0,00	0,0	0,00	0,00	0,0
Total ports	97 713,88	92 233,21	94,4	23 850,60	18 672,25	78,3	61 957,39	60 331,21	97,4
Sea ports	IMPORT			CABOTAGE			not connected with a sea turnover		
	January-August 2012	January-August 2013	%	January-August 2012	January-August 2013	%	January-August 2012	January-August 2013	%
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Berdiansk	37,50	79,50	212,0	0,00	5,10	0,0	4,30	2,50	58,1
Bilgorod-Dnistrovsk	44,47	44,49	100,0	0,00	0,00	0,0	1,13	0,39	34,5
Yevpatoriia	101,93	146,85	144,1	123,69	55,32	44,7	1,90	2,50	131,6
Izmail	3,40	27,28	802,4	0,00	0,00	0,0	2,90	9,25	319,0
Illichivsk	2 413,63	2 465,00	102,1	0,00	0,00	0,0	0,00	0,00	0,0
Kerch	34,40	2,00	5,8	0,00	5,20	0,0	10,50	12,90	122,9
Mariupol	149,70	120,67	80,6	10,08	38,70	383,9	5,30	5,40	101,9
Mukolaiv	3 531,90	3 342,30	94,6	37,40	118,00	315,5	16,10	9,60	59,6
Odesa	2 219,91	2 690,30	121,2	41,91	55,76	133,0	0,00	0,00	0,0
Reni	4,10	6,20	151,2	0,00	0,00	0,0	0,00	0,00	0,0
Sevastopol	8,40	0,00	0,0	341,61	349,83	102,4	0,00	0,00	0,0
Skadovsk	22,00	36,10	164,1	8,60	0,00	0,0	2,60	1,10	42,3
Feodosiia	32,80	37,40	114,0	0,00	8,00	0,0	0,00	0,00	0,0
Oktiabrsk	2,20	26,70	1 213,6	0,00	0,00	0,0	0,70	6,50	928,6
Ust-Dunaisk	1,60	2,00	125,0	7,30	4,90	67,1	0,00	0,00	0,0
Kherson	199,00	204,80	102,9	326,20	941,70	288,7	3,80	6,30	165,8
Yuzhnui	2 004,78	2 244,26	111,9	25,50	25,51	100,0	0,00	0,00	0,0
Yalta	0,00	0,00	0,0	122,65	89,44	72,9	0,00	0,00	0,0
Total ports	10 811,72	11 475,85	106,1	1 044,94	1 697,46	162,4	49,23	56,44	114,6