

Довідка про наукову новизну по НДР
«Формування засад державної політики розвитку інтермодальних і
мультимодальних перевезень національних та транзитних
вантажів»,
(0118U000204, строк виконання 01.01.2018-31.12.2020 рр.)

Наукова новизна результатів дослідження полягає у такому:

У науково-методичному плані:

Обґрунтовано теоретичні засади національної транспортної політики шляхом розгляду її у дворівневому контексті, по-перше, як загальної транспортної політики, яка формує економічні відносини на зовнішньому та національному рівні між світовим суспільством, національним транспортним комплексом, та українською державою, та, по-друге, як неформальної транспортної політики, що формує економічні відносини між учасниками транспортного процесу, і основним завданням якої є забезпечення балансу інтересів між ними;

Обґрунтовано науково-методичне забезпечення засад державної політики розвитку змішаних перевезень в Україні, підґрунтям якого є сформована структурно-економетрична модель програмних комплексів динамічної системи підтримки та прийняття управлінських рішень при організації мультимодальних перевезень, адаптована для України, яка враховує як ризики, залежні від стохастичних параметрів, так і ризики, що визначаються нечіткими змінними, та розроблена моніторингова система оцінювання та мінімізації загроз із визначенням механізмів державного гарантування достатності та ефективності вжитих заходів;

Розроблено теоретичні засади формування системи оцінювання та мінімізації загроз у мультимодальних та інтермодальних перевезеннях, яка ґрунтується на аналізі та оцінці факторів негативного впливу на процес перевезення, а також на визначенні відповідного механізму державного гарантування, мета якого виявити достатність та ефективність вжитих заходів;

Розроблено алгоритм передпроектної перевірки пропускнуої спроможності маршрутів інформаційної системи в умовах динамічного варіанту обробки інформації зі значним збільшенням інформаційних потоків, який концептуально відповідає розв'язанню проблеми прийняття рішень, обтяжене масштабними кризами та аваріями;

Розвинуто концептуальні засади здійснення державного впливу на формування ринку вантажних перевезень та розвитку інтермодальних та мультимодальних перевезень шляхом визначення як економічної основи

англійської або французької моделі функціонування транспортного комплексу, які використовуються відповідно до цільових завдань транспортної політики країни та реалізуються на певному етапі її економічного становища;

Удосконалено науковий підхід до вибору інструментів державної транспортної політики розвитку мультимодальних та інтермодальних перевезень національних та транзитних вантажів, побудований на основі системно-комплексної оцінки факторів ризику, внутрішніх та зовнішніх чинників формування архітекtonіки систем управління процесами перевезення вантажів, в які інкорпоровано параметри логістичної залежності виробничої та транспортної діяльності із врахуванням потреб цільових ринків та шляхом визначення пропорцій «виробництво-збут» й раціоналізації транспортних потоків;

Удосконалено науково-методичне забезпечення організаційно-економічних основ створення розподільчого центру управління та інформаційного забезпечення змішаних перевезень у вигляді DFD-діаграми, який передбачає скорочення операційних простоїв, втрату вантажів, дозволить створити територіальні системи управління та підвищити ефективність комплексного управління різними видами транспорту в системі мультимодального перевезення;

Розвинуто наукове обґрунтування доцільності запровадження інституту повірених у сфері мультимодальних перевезень при Координаційній раді з питань логістики та інфраструктури, як розв'язання суспільної проблеми посилення відповідальності оператора мультимодального перевезення, з відповідною їх сертифікацією та покладанням поряд із виконанням їх безпосередніх функцій, контролю за дотриманням всіма учасниками організації процесу перевезення вимог законів та підзаконних актів, що регулюють мультимодальні перевезення. Запропоновано дворівневу структуру інституту повірених у сфері мультимодальних перевезень, що відповідає об'єктивній потребі розподілу на дві групи: - перевезення вантажів державних установ, особливо важливих та небезпечних, для перевезення яких треба мати доступ до державної таємниці, - та друга, перевезення комерційних вантажів;

Удосконалено науково-прикладний підхід до виявлення залежності обсягів реалізованої продукції (товарів, послуг) від обсягу перевезених вантажів за видами транспорту, що базується на використанні статистичного методу множинної регресії та формує методичний інструментарій для опису

залежності та прогнозування обсягів перевезених вантажів залізничним, морським та річковим видами транспорту;

Удосконалено теоретичні засади щодо формування системи управління логістичною діяльністю суб'єктів господарювання на основі ідентифікації їх структурної побудови, інтеграції в систему менеджменту підприємства або об'єднання інструментарію управління маркетинговими заходами й логістичними процесами у здійсненні збутових процедур. При цьому встановлено, що взаємопов'язаність збутової та логістичної діяльності є безумовною з огляду на об'єктивність поєднання процесів фізичного та комерційного переміщення товарів, їх транспортування та зберігання, а маркетингова діяльність, поряд з основними своїми функціями, пов'язує збутову та логістичну діяльність суб'єкта з його виробничою діяльністю, та не лише обумовлює формування програми виробництва продукції з огляду на потреби цільового ринку, а й шляхом визначення пропорцій виробництва і збуту раціоналізує мультимодальні потоки;

Удосконалено науковий підхід до визначення взаємозалежності валового регіонального продукту в розрахунку на одну особу від вантажообороту за видами транспорту шляхом використання методичного інструментарію теорії системного аналізу з метою виокремлення транспортних регіонів та ефективного розміщення мультимодальних терміналів (транспортних вузлів), що сприятиме запровадженню дієвих інструментів стимулювання міжрегіональної інтеграції та інтеграції регіональних економічних, інформаційних, освітніх просторів у єдиний транспортний простір, подолання міжрегіонального відчуження та запровадження дієвих інструментів державної підтримки міжрегіональної інтеграції, виконанню міжрегіональних програм і проєктів;

Розвинуто теоретичні засади формування механізму державного регулювання змішаних перевезень на основі системоутворюючих механізмів за їх інструментальним впливом та за критерієм оптимальності векторів розвитку транспортної системи країни;

Розвинуто теоретичні засади узгодження завдань ефективності і мінімізації собівартості перевезень шляхом формування алгоритму керування мультимодальними та інтермодальними перевезеннями національних та транзитних вантажів, що розвиває універсальну математичну модель розвитку управління та прогнозування змішаних перевезень;

Удосконалено інструментальне забезпечення динамічного управління змішаними перевезеннями на основі врахування на певних етапах маршрутів

поглинальних чи інтегральних ризиків іншої природи, значних за величиною та таких, які відсутні за звичайних умов, із застосуванням алгоритму виявлення та врахування їх мультиплікативного характеру та алгоритму мінімізації економічних втрат, пов'язаних з ризиками десинхронізації на етапі перевалювання вантажів.

Набуло подальшого розвитку наукові засади формування класифікації базових загроз та ризиків реалізації мультимодальних перевезень для української економіки, які серед іншого включають: - загрози та ризики банкрутств операторів мультимодальних перевезень; - економічних втрат національних вантажовласників через низький рівень фінансової відповідальності операторів мультимодальних перевезень за втрату, чи заподіяння шкоди вантажу, який ними прийнято до перевезення;

Розвинуто методологічні аспекти формування портових зборів шляхом визначення загальносвітової закономірності їхнього розподілу на дві групи і раціоналізації порядку нарахування;

Розвинуто теоретичні засади використання хмарних технологій в діяльності розподільчого центру, що дозволить прискорити інформаційний обмін між стейкхолдерами мультимодальних та інтермодальних перевезень, сприятиме управлінню мультимодальними та інтермодальними перевезеннями національних та транзитних вантажів на основі імплементації критеріїв зменшення суб'єктивізму при прийнятті рішень, мінімізації часу їх прийняття та забезпечення високої ефективності надання транспортно-логістичних послуг;

Набуло подальшого розвитку науково-методичний підхід до систематизації та оптимізації нормативного регулювання здійснення змішаних перевезень що містить міжнародний та національний ієрархічні рівні та дозволяє упорядкувати процеси управління перевезенням вантажів різними видами транспорту;

Набуло подальшого розвитку визначення структурних індикативних змін та напрямів вдосконалення механізмів державного регулювання за різними видами транспорту, що дозволить оптимально сформулювати напрями державної політики у сфері мультимодальних та інтермодальних перевезень, та виокремити перспективні напрями змішаних перевезень національних та транзитних вантажів;

Набуло подальшого розвитку класифікаційний розподіл інститутів, що формують інституціональне забезпечення регулювання розвитком транспортної галузі, на інститути-продуценти, надавачі і споживачі

транспортних послуг, інститути-регулятори та інститути-контролери якості послуг; це дало змогу визначити функціональність основних інститутів-регуляторів у транспортній галузі України з узгодженням нормотворчої, регуляторної, політичної, інфраструктурної, фінансової, господарської, координаційної функцій; дослідницький фокус на різні типи інститутів дозволяє обґрунтувати пріоритети підвищення ефективності управлінських рішень щодо регулювання транспортом у системі галузевого розвитку національної економіки.

У науково-практичному плані:

Відзначено, що структурні перетворення, які відбуваються в національній транспортній сфері спрямовані на вдосконалення інституціональної бази розвитку ринкових механізмів, скорочення державної участі у транспортній діяльності, зменшення частки монопольних секторів. Важелями, які активізували ці процеси, стали зміни у динаміці промислового виробництва, у вигляді катастрофічного скорочення його обсягів та підтримки концепції постіндустріального розвитку держави, зниження інвестиційної привабливості інфраструктурних об'єктів транспорту, нарощення суперечностей між загальносвітовими тенденціями функціонування транспортних комплексів та національними концептами. Причини такого становища мають геополітичне, економічне та воєнне підґрунтя. Проте ефективне надання транспортних послуг при здійсненні перевезень національних та транзитних вантажів надають поштовх до розвитку багатьох сфер національної економіки, сприяють розвитку міжнародних зв'язків та інвестиційної привабливості країни. А при досягненні головної мети транспортної політики країни особливу роль повинні зіграти мультимодальні перевезення, які апріорі оптимально поєднують у собі різні види транспорту, використовуючи переваги кожного з них і зводять до мінімуму перешкоди на шляху просування транспортних засобів.

Доведено, що одним з основних факторів забезпечення вільної торгівлі та засобу усунення перешкод на шляху вільного просування товарів та населення є сучасні технології мульти- та інтермодальності перевезення вантажів. Обґрунтовано, що для своєї ефективною реалізації вони мають відповідати певній сукупності ознак: - перевезення щонайменше двома видами транспорту; - постачання вантажу (товару) весь час переміщення має відбуватися в одній транспортній одиниці без його перевантаження в іншу; - наявність оператора мультимодального перевезення, який приймає вантаж під свою відповідальність, здійснює або забезпечує переміщення вантажу до кінцевої ланки маршруту доставлення, де відбувається передання вантажу

кінцевому отримувачу; - обов'язкове застосування наскрізного тарифу, який встановлює оператор мультимодального перевезення за надання послуг вантажовідправнику щодо переміщення вантажу (розрахунок має відбуватися не лише на підставі вартісних показників перевезення вантажу окремими видами транспорту, а також вартості послуг щодо завантаження/розвантаження/заміни виду транспорту на маршруті постачання); - використання єдиного транспортного документа на всю процедуру переміщення вантажу.

Доведено, що умовами зростання ефективності державних заходів щодо стимулювання мультимодальних та інтермодальних перевезень вантажів, а також отримання опосередкованого ефекту від їх розвитку є такі:

- створення інституціонального підґрунтя та умов інтеграції у європейську мультимодальну мережу (TEN-N), розроблення стратегії розширення цього сегменту перевезень;

- створення клієнтоорієнтованої системи транспортного обслуговування, забезпечення ефективної організації роботи національного транспортного комплексу та отримання синергетичного ефекту від ефективного поєднання потенціалу та можливостей усіх видів транспорту на основі партнерсько-конкурентних засад від часу здійснення перевезень;

- підготування необхідної технічної, організаційної, технологічної та правової бази для спрощення митних процедур шляхом вдосконалення тарифної політики у сфері надання транспортних послуг;

- здійснення підготовки висококваліфікованих фахівців в Україні у сфері організації змішаних (комбінованих) та мультимодальних перевезень та використання кращого світового досвіду;

- залучення інвестицій в основний капітал контейнерних (ро-ро) терміналів та модернізація залізнично-морських транспортних вузлів, що сприятиме гармонізації розвитку припортової інфраструктури (залізничних підходів, автомобільних доріг) та пропускної спроможності портів;

- впровадження автоматизованих систем управління логістичними модулями, розвиток мережі логістичних центрів, а також проведення комплексної модернізації всієї транспортної інфраструктури;

- стимулювання розвитку контейнеризації перевезень, у тому числі зернових вантажів і металу, а також вдосконалення інститутів операторів змішаних перевезень вантажів шляхом створення мережі мультимодальних транспортно-логістичних кластерів та базових логістичних центрів, «сухих портів», терміналів, спеціалізованих перевантажувальних комплексів тощо;

- гармонізація транспортної політики країн-учасниць змішаного автомобільно-паромного і залізнично-поромного сполучення на території Чорноморсько-Азовського, Каспійського та Балтійського регіонів.

Доведено, що попри реалізації вищеперелічених заходів, державні галузеві інститути мають підтримувати процеси формування та оприлюднення стратегічного наративу, який, своє чергою, повинен відбивати реальну стратегію розвитку держави (у т.ч. її транспортної сфери), яка належним чином врівноважує цілі, шляхи і засоби посилення державної незалежності й міжнародної взаємодії.

Запропоновано:

Заходи щодо розв'язання основних проблем та виявлених негативних тенденцій у розвитку мультимодальних та інтермодальних перевезень національних та транзитних вантажів:

А) Вдосконалення інституціональної бази сприяння розвитку мультимодальних та інтермодальних перевезень в Україні, що потребує:

- створити правове підґрунтя для розвитку змішаних перевезень шляхом прийняття Закону України «Про мультимодальні перевезення», у якому будуть врегульовані питання відповідальності сторін при наданні послуг у сфері транспортування; будуть оговорені компенсації на відшкодування зіпсованого вантажу та рухомого складу; внесені відомості про взаєморозрахунки, оформлення потрібних для транспортування документів, митних вимог, прав та обов'язків операторів мультимодальних перевезень тощо;

- розробити Комплексну програму розвитку перевезень, якою має бути визначено послідовність створення в Україні правових, економічних та організаційно-технічних умов для розвитку комбінованих перевезень та їх інтеграції у європейську мультимодальну мережу TEN-T, а також питання державної підтримки розвитку зазначених перевезень, запровадження наскрізних тарифів у напрямку руху міжнародними транспортними коридорами;

- забезпечити інформаційну автоматизацію транспортного процесу та розвиток новітнього електронного документообігу;

- підвищення якості регуляторного середовища здійснення мульти- та інтермодальних перевезень, в тому числі розв'язання суперечностей у: законодавстві про внутрішній водний транспорт; концесійних процедурах; корпоратизації державних підприємств транспортної галузі; побудові взаємин із державними інститутами – регуляторами діяльності транспортної сфери;

- формування стратегічних документів щодо розвитку галузі, спрямованих на забезпечення ефективного розвитку судноплавних компаній, інфраструктури внутрішніх водних шляхів України, зокрема портової інфраструктури, терміналів, шлюзів, каналів, інших гідротехнічних споруд та прилеглих земель, і які були б розроблені з урахуванням вимог вантажовласників, експедиторів, операторів приватних причалів (терміналів), що унеможливило залучення додаткових інвестицій в галузь та проведення модернізації основних фондів, забезпечення їх техніко-технологічного переоснащення відповідно до світових стандартів;

- запровадження Міжнародного реєстру суден України, відсутність якого гальмує створення комфортних умов для заохочення судновласників реєструвати судна під українським прапором. Це, своєю чергою, дозволить Україні також повною мірою реалізувати свій потенціал держави щодо ефективного розвитку вітчизняного суднобудування

Б) Розв'язання проблем створення умов інвестиційної привабливості транспортної галузі України та її сектору мультимодальних та інтермодальних перевезень національних та транзитних вантажів має включати питання:

- врегулювання взаємин між власниками приватних терміналів та органами державної влади щодо встановлення зборів та плат, зокрема за користування гідротехнічними спорудами загального користування, утримання акваторії портів, лоцманське проведення суден, а також відсутність спеціальних механізмів регулювання діяльності зацікавлених сторін шляхом визначення чітких функцій та відповідальності цих сторін призводить до невиправданих додаткових витрат як держави, так і суб'єктів господарювання, створює умови для зловживань;

- перегляду процедур надання преференцій секторам, які потребують державної підтримки задля збереження свого потенціалу та нарощення конкурентоспроможності. Прикладом є загострення конкуренції на фрахтовому ринку р. Дунай в умовах скорочення вантажної бази у поєднанні з високими ставками по кредитах та обтяжливими податками на українські судноплавні компанії, що вищі, ніж стягуються з судновласників в інших країнах, призводять до скорочення річкового флоту, його фізичного та морального зносу, намагання реєструвати придатні до експлуатації судна під більш зручним прапором, ніж український;

- формування ефективної системи фінансування утримання та експлуатації шлюзів Дніпровського каскаду з урахуванням обмежених можливостей державного бюджету України та за умови відсутності

фінансування з боку енергогенерувальної компанії, а також чіткого державного контролю за цільовим використанням коштів;

- встановлення національного регулятора і зрозумілого тарифу. За фактом, в Україні ніхто не знає, якою є собівартість перевезення річкою;

- затвердження ринкової методики формування ставок портових зборів, оскільки їх високий рівень є однією з перешкод зростання обсягів вантажопотоків при мульти- та інтермодальних перевезеннях. Постанова КМУ № 990 від 2017 р. знижує фінансове навантаження на АМПУ, яка повинна була відраховувати до бюджету 75 % свого прибутку. Цією постановою держава знизила ці відрахування до 50 %, проте зовсім нещодавно ці норми було збільшено до 90 %. Наказ МІУ № 474, передбачає знижку 20 % на ставки корабельного, маякового, санітарного, якірного, причального, адміністративного зборів. На жаль, до сьогодні відсутня Методика розрахунку ставок портових зборів, яка б пояснювала вантажовласнику, за що він сплачує та як формується ця платня.

В) Розв'язання загальноекономічних проблем у сфері державного регулювання мульти- та інтермодальних перевезень має включати:

- нівелювання диспропорцій між рівнями розвитку об'єктів інфраструктури різних видів транспорту, що гальмує розвиток контейнерних та контрейлерних перевезень шляхом формування ефективної транспортної політики держави, спрямовану на рівномірний розвиток різних видів транспорту, оптимального розподілу вантажопотоків між ними, забезпечення їх організаційно-технологічної взаємодії та системного функціонування;

- розробки та реалізацію ефективної системи управління ризиками, запровадження механізмів комплексного управління ними, що виникають під час організації, а також виконання мульти- та інтермодальних перевезень;

- формування оптимальної мережі транспортно-розподільних центрів як на регіональному, так й на державному рівнях; формування ефективної системи управління ними;

- використання сучасних механізмів розвитку економічної конкуренції у змішаних перевезеннях, включаючи державно-приватне партнерство;

- зниження енергомісткості транспортних засобів та, як наслідок, зниження транспортної складової у ціні товару, зростання екологічної привабливості процесу перевезення та підвищення конкурентоспроможності національного сектору змішаних перевезень;

- вдосконалення інструменти тарифної політики, які мають передбачати поєднання механізмів вільного ціноутворення з контрольними функціями на

користь захисту споживачів від необґрунтованих дискримінаційних тарифів, а учасників ринку змішаних перевезень – від демпінгових тарифів;

- вдосконалення інструментів інвестиційної політики, спрямованих на створення ефективної транспортно-розподільчої інфраструктури, переозброєння компаній сучасним рухливим складом, технічними засобами і інформаційними системами, у тому числі на основі державно-приватного партнерства. Зокрема, доцільно розглянути механізм стимулювання створення великих транспортних компаній, здатних інвестувати в освоєння високоефективних транспортних технологій і сучасні транспортні засоби.

Безперечно державна підтримка окремих інструментів дозволить отримати захист та підвищити рівень конкурентоспроможності національних транспортних компаній та забезпечити привабливість застосування технологій мульти- та інтермодальності.

Керівник НДР,
завідувачка відділу ринку
транспортних послуг Інституту
проблем ринку та економіко-екологічних
досліджень НАН України,
д.е.н., професор

С. В. Ільченко