

Література

1.ISO 15189:2003. Medical laboratories—Particular requirements for quality and competence (Медичні лабораторії. Особливі вимоги до якості та компетентності).

2.А.Г.Луньова, О.К.Толстанов Концепція створення централізованих регіональних клініко-діагностичних лабораторій //Вісник соціальної гігієни та організації охорони здоров'я. —2009.— №4.—С. 64-68.

3.Д. Зоргач, О. Никитюк, В. Новіков, А. Пазюк Медичні клініко-діагностичні лабораторії: особливості міжнародних вимог до компетентності //Стандартизація, сертифікація, якість.—2009.—№2.—С. 31-33.

4.Закон України «Про метрологію та метрологічну діяльність» від 11.02.1998 № 113/98-ВР (зі змінами, внесеними згідно із Законом України від 15.06.2004 № 1765-IV).

5.«Правила уповноваження та атестації у державній метрологічній системі», затверджені наказом Держспоживстандарту України від 29.03.2005року №71 і зареєстровані в Міністерстві юстиції України 13.04.2005 р. за № 392/10672.

6.ISO 15195:2003. Laboratory medicine—Requirements for reference measurement laboratories (Медичні лабораторії. Вимоги до лабораторій референтного вимірювання).

7.А.Хейломский Внедрение международных стандартов в практику научно-исследовательских и клинко-диагностических лабораторий // MED & ТЕСН Медицинская техника и оборудование.—2008.—№2.— С.2-4.

8.А.Петрух, І.Сидорко Створення централізованих регіональних клініко-діагностичних лабораторій—гарантія якості лабораторних досліджень //Лабораторна діагностика. —2010. —№1(51). —С. 65-70.

9. http://www.moz.gov.ua/ua/portal/Pro_20100712_0.html.

УДК: 656 13: 339.16

ОЦЕНКА СОВРЕМЕННОГО СОСТОЯНИЯ МЕЖДУНАРОДНЫХ АВТОМОБИЛЬНЫХ ПЕРЕВОЗОК ГРУЗОВ

Соляник М.В.

Пилипенко В.В.

Постановка проблемы. Международные автомобильные перевозки служат одним из лучших индикаторов состояния национальной экономики: чем быстрее она развивается, тем интенсивней является международная торговля, которая, в свою очередь, требует большого количества транспортных услуг. Автомобильный транспорт - единственный, который может осуществлять доставку грузов по принципу "от двери до двери", поэтому грузовладельцы предпочитают именно этот вид транспортировки своих товаров.

Потребность в высокоразвитой транспортной системе усиливается при

интеграции в европейскую и мировую экономику, а это значит, что уровень техники, технологии, организации и нормативно-правовое обеспечение в Украине должны соответствовать европейским.

Но транспортная система в целом и автомобильный транспорт в частности не готовы к выполнению заданного объема перевозок на должном качественном уровне, что приводит к нерегулярности работы транспорта, потере или порче значительной доли грузов при перевозках, и как следствие убыткам перевозчиков, а также опасности движения.

Анализ последних достижений и публикаций. Экономическим проблемам развития транспортной отрасли посвятили свои исследования такие украинские и зарубежные ученые, как Макаревич Д.О.[2], Найденова М.В.[3], А.П. Голиков, В.Г. Шинкаренко А.И. Абрамов, В.Н. Иванов, В.Е. Канарчук, Л.В. Канторович, В.Н. и другие. Ученые всесторонне изучали вопросы развития транспортного комплекса, давали рекомендации и предлагали пути обеспечения эффективного функционирования этой важной сферы народно-хозяйственного комплекса страны. Однако недостаточно изученными остаются проблемы международных автомобильных перевозок в частности, а также пути их решения.

Цель. Целью данной статьи является исследование состояния и проблем сферы автомобильного транспорта, а также определение основных путей их решения.

Изложение основного материала. Автомобильный транспорт - это наиболее маневренный и эффективный вид транспорта для перевозки массовых грузов мелкими партиями на близкое расстояние. 72% грузовых и 82% пассажирских перевозок осуществляются автотранспортом.

Украина соединена хорошими автомобильными путями с Россией, Молдовой и Беларусью, странами Европы. Важнейшие автомагистрали - Киев - Житомир - Ровно - Львов - Ужгород; Киев - Полтава - Харьков; Киев - Умань - Одесса; Харьков - Запорожье - Симферополь. Крупными транспортными узлами являются Киев, Харьков, Днепропетровск, Донецк, Запорожье, Умань, Львов. Возрастает роль автомобильного транспорта в перевозках на дальние расстояния и в международном сообщении. Основные "выходы" из Украины - автодороги из Ковеля, Львова, Ужгорода, Черновцов, Одессы, Измаила, Мариуполя, Харькова, Сум, Глухова, Чернигова. Длина автодорог общего пользования составляла в 2009 году 169,5 тыс. км (16,2 тыс. км мостов), в том числе с твердым покрытием 165 тыс. км, а их средняя плотность по Украине составляет около 280 км / тыс. кв. км. [4]

Динамика перевозок грузов автомобильным транспортом по данным Госкомстата Украины приведена на рис.1.

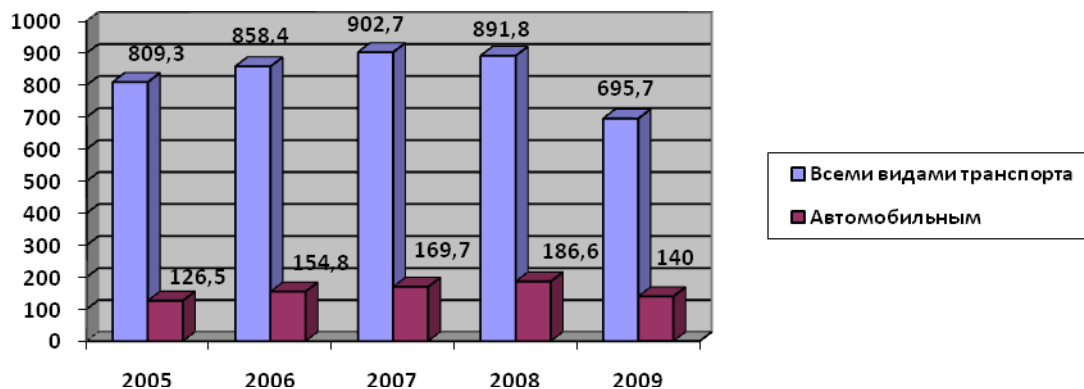


Рис. 1 Динамика перевозок грузов в 2005-2009 гг., млн. т [7]

По данному рисунку видно, что эти перевозки имели устойчивую тенденцию роста. В 2006 году произошло повышение грузовых перевозок автотранспортом на 22,8% по сравнению с 2005 годом, в 2007 на 12,6%, в 2008 на 10,3%. Грузовые перевозки всеми видами транспорта в 2009г. сократились на 21,9% по сравнению с 2008г. Перевозки автомобильным транспортом сократились на 24,8%, что связано с влиянием экономического кризиса и снижением производства.

На увеличение объемов автомобильных перевозок и прирост грузооборота (рис.2) в первую очередь повлиял высокий темп прироста промышленного производства. Также этому способствовал рост оборотов розничной торговли, так как товароборот в этом секторе осуществляется преимущественно с помощью автомобильного транспорта.

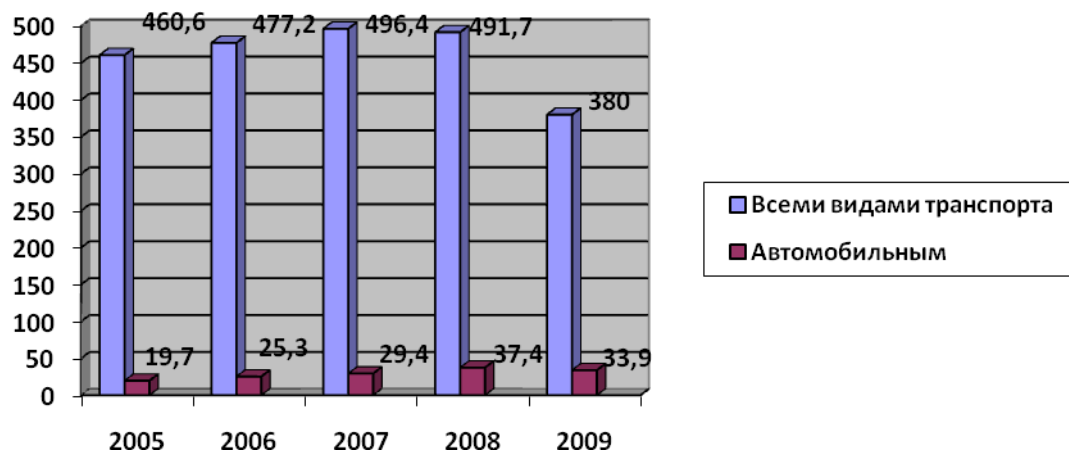


Рис. 2 Грузооборот в 2005 – 2009 гг., млрд. ткм [7]

Далее необходимо привести основные проблемы, тормозящие развитие отрасли и автотранспортных перевозок грузов.

Во - первых, это недостаточное финансирование развития автомобильной отрасли.

Результаты работы дорожной отрасли в 2007 – 2009 гг. [4]

Объемы финансирования, млрд.грн.	2007 год	2008 год	2009 год	В % 2009 к 2007 году
Всего поступило средств	11,768	9,166	16,775	142%
Использование средств				
На погашение кредитов, млрд.грн.	0,993	1,305	9,841	991%
На дороги, млрд. грн.	10,775	7,637	6,934	64%
Введено в эксплуатацию, км	990	329	112	11%

Из таблицы видно, что в 2009 году увеличилось выделение средств на финансирование дорожной отрасли, но при этом большая их часть приходилась на погашение кредитов, а на ремонт и строительство дорог было выделено 64% от уровня 2007 года. В 2010 году выделялось 5,1 тыс. дол. США на км дороги. Для сравнения этот же показатель в Белоруси составил 8,4 тыс дол. США, в России – 12,2 тыс дол. США, в ФРГ – 27,3 тыс дол. США. [4]

Следствием недостаточного финансирования является неудовлетворительное состояние покрытия дорог. Оно не отвечает не только международным требованиям, но и внутренним стандартам государства, что приводит к увеличению времени перевозок по территории Украины, износу транспортных средств и как следствие увеличению себестоимости транзитных перевозок по территории Украины, а также делает украинские автодороги нерентабельными по сравнению с европейскими. Дороги государственного значения не отвечают современным требованиям: по прочности – на 39,2%, по ровности – на 51,1%. Чтобы достичь обеспеченности Украины автодорогами уровня европейских стран, необходимо построить и модернизировать около 200 тыс. км. автодорог.

Во – вторых, существуют сложности соблюдения отечественными перевозчиками экологических требований (Евро-3, Евро-4 и Евро-5) к автотранспортным средствам, которые предъявляет Европа. По данным Ассоциации международных автомобильных перевозчиков (АсМАП) в 2009 году в Украине насчитывалось около 23 тыс. автомобилей, совершающих международные перевозки грузов, из них 4161 автомобиль соответствует классу экологической безопасности «Евро-0», 1477 - «Евро-1», 11697 - «Евро-2», 5659 - «Евро-3», и 298 - «Евро-4». [6]

Сегодня пропуск на таможенную территорию новых и бывших в употреблении транспортных средств, а также изготовленных в Украине осуществляется при условии их соответствия экологическим нормам не ниже

уровня "Евро-2" согласно техническим регламентам и национальным стандартам. Законом 694-VI предусматривалось с 1 января 2010 года введение требований к экологическому стандарту на уровне не ниже "Евро-3", с 1 января 2012 года - на уровне не ниже "Евро-4", а с 1 января 2014 года - не ниже "Евро-5". Но Решением Конституционного Суда от 14.07.2009 № 18-рп/2009 этот закон был признан неконституционным. [5]

Решение проблемы возможно за счет обновления парка автомобилей. Однако сделать это смогут только крупные перевозчики, так как один автомобиль, приобретенный по лизинговой схеме, обычно окупится за пять лет (при ежемесячной прибыли не менее €5 тыс.) при отсутствии негативных изменений конъюнктуры рынка.

В - третьих, в Украине отсутствует последовательная политика в области автомобильных перевозок. Украинским автоперевозчикам ежегодно выдается 1,5 тыс. многократных и 500 тыс. одноразовых разрешений Европейской комиссии министров транспорта (ЕКМТ). Как известно, разрешения – это своего рода обязательный пропуск для перевозчиков во время рейсов за пределы страны. В Украине становится все больше перевозчиков из Германии, России, Италии и Польши (5,5%). В то же время, западные государства, на которые приходится существенная часть международных рейсов, осуществляемых украинскими перевозчиками, сдерживают увеличение количества разрешений для Украины. Так, в 2008 г. после двух лет переговоров Италия повысила взаимную квоту разрешений с 12 тыс. до 15 тыс. Но главная проблема украинских автоперевозчиков заключается в том, как эти разрешения распределяются между ними. Эта деятельность входит в компетенцию ГП «Служба международных автомобильных перевозок» (СМАП). Стоимость разрешений остается достаточно высокой, несмотря на то, что в 2008 году Министерство транспорта и связи снизило стоимость многократного разрешения ЕКМТ с 5 до 3 тыс. грн., а одноразового разрешения ЕКМТ с 70 до 60 грн. Следует отметить, что аналогичные разрешения во многих зарубежных странах распределяются бесплатно, что изначально ставит украинских перевозчиков в неравные позиции на евторынках, так как в результате растет уровень себестоимости перевозок. Также существует проблема непрозрачного распределения и продажи дефицитных разрешений ЕКМТ на международные автоперевозки. [3, с.322]

Таким образом, в системе выдачи разрешений на грузовые автоперевозки изначально заложено противоречие между необходимостью развития международных грузовых автоперевозок и получение прибыли от распределения разрешений.

Другая проблема - присутствие Украины в списке стран с повышенным таможенным риском Международного союза автотранспорта. В результате перевозчикам пришлось увеличивать размер страховых депозитов для компенсации возможных рисков, в частности таможенных. Однако главный результат этого - недоверие к украинским компаниям в Европе.

Для украинских автоперевозчиков грузов необходимо существенно упростить процедуру пересечения границ. Так, задержки грузов и подвижного состава при переходах границы часто превышают сроки их транспортировки через всю Украину. По экспертным оценкам, простой грузовых автомобилей в пунктах пропуска через границу между Украиной и Польшей в среднем составляют при въезде в Украину около 25 ч (максимальные достигают 200 - 250 ч), при выезде из Украины - соответственно 12 ч и 60 - 70 ч. Данные сложности связаны с деятельностью экологической, фитосанитарной, радиологической и других служб, поэтому они требуют решения на общегосударственном уровне, так как аналогичные сложности возникают не только у отечественных, но и у зарубежных автоперевозчиков.

Также тормозят процессы перевозок визовые проблемы. Для получения визы автоперевозчикам нужно ждать до 45 суток, что ведет к увеличению расходов. Другой проблемой являются ограничения по разрешенному количеству литров топлива в бензобаках транспортных средств. По данному вопросу произошли положительные изменения, так, в результате переговоров Польша объявила об отмене ограничений на ввоз топлива с 1 декабря 2008 г. [3, с.325]

Пути решения проблем и улучшения системы международных автомобильных перевозок могут быть следующие меры:

- Совершенствование системы управления и контроля международными перевозками;
- Применение жесткой системы лицензирования;
- Обеспечение качественных условий выхода на рынок;
- Создание единой комплексной системы управления дорожно-транспортной безопасностью;
- Государственное финансирование;
- Привлечение средств страховых организаций;
- Наличие квалифицированных кадров;
- Применение рациональных методов перевозки;
- Сотрудничество и переговоры с иностранными государствами.

Например, в результате украино-молдавских переговоров, Молдова с сентября 2010 года отменила экологический сбор для украинских автоперевозчиков и согласилась увеличить размер максимально допустимой нагрузки на ось грузовиков (8 тонн) до уровня украинского - 11 тонн. Также исключена необходимость регистрации в Молдове груза, который движется из Украины в Приднестровье. [5]

Выводы. Комплексное исследование современного состояния международных перевозок автомобильным транспортом позволило определить ряд факторов, существенно влияющих на эффективность оказания транспортных услуг в международном сообщении, а также сформулировать пути решения существующих проблем в данной сфере. Среди проблем автомобильного транспорта Украины можно выделить устаревшие подвижной состав и производственно-техническая база,

нестабильность объемов перевозок, несоответствие характеристик имеющегося подвижного состава европейским требованиям, низкий уровень управленческих, маркетинговых и финансовых технологий или их полное отсутствие, недостаточная работа государства в развитии транспортной отрасли.

Подытоживая результаты анализа проблем транспортной отрасли Украины, следует отметить, что основным способствующим фактором является выгодное геополитическое положение страны. Это является необходимым условием для успешного развития транспортной отрасли. Увеличение доли Украины на международном рынке транспортных услуг возможно благодаря значительному повышению конкурентоспособности отечественных перевозчиков. Поэтому содействие развитию автотранспортных перевозок, в том числе международных, является одной из приоритетных задач государства. В условиях кризисной ситуации, которая сложилась на сегодняшний день, трудно говорить о перспективах развития. Однако дальнейшие исследования могут проводиться в этом направлении.

Литература

1. Автомобільні перевезення : організація та облік. – Х.: Фактор, 2008. – 688 с.
2. Макаревич Д.О. Розвиток міжнародних автомобільних перевезень в рамках транспортних коридорів Європи та України / Д.О. Макаревич // Проблеми підвищення ефективності інфраструктури. - Збірник наукових праць. К.: НАУ, 2010. – С. 5 – 9.
3. Найдьонова М.В. Проблеми якості транспортних послуг експортних перевезень залізничним транспортом / М.В. Найдьонова // Перспективи розвитку економіки України в контексті європейської інтеграції. – Збірник наукових праць. Донецьк.:ДонДУУ, 2009. – С. 319 – 329.
4. www.ukravtodor.gov.ua Офіційний сайт державної служби автомобільних доріг України
5. news.ligazakon.ua Портал Інформаційного агентства ЛІГАБізнесІнформ
6. www.asmap.org.ua. Офіційний сайт Асоціації міжнародних автомобільних перевізників України
7. www.ukrstat.gov.ua Офіційний сайт Державного комітету статистики