
СУЧАСНИЙ СТАН ПРАВОВОГО РЕГУЛЮВАННЯ ТРАНСПОРТНОЇ ЛОГІСТИКИ В УКРАЇНІ

Селебинка Ю.В.,
студент V курсу Юридичного факультету УжНУ

Транспортна логістика є своєрідним мозковим центром транспортних перевезень – одного із стовпів економіки будь-якої держави. Роль логістичних зв'язків, зокрема міжнародних, невпинно зростає через розвиток технологій, інтеграцію національних економік у різноманітні міжнародні організації. Тому необхідним є стимулювання транспортно-логістичної системи з боку законодавця.

Транспортна логістика – розділ логістики руху (покою) ресурсів, що розглядає управління фізичним переміщенням матеріальних ресурсів у просторі та часі відповідно до інтересів їхніх споживачів. Стосовно пасажирського транспорту логістика – це сукупність проектних рішень, технічних засобів і методів організації й управління щодо забезпечення заданого рівня обслуговування пасажирів, безпечної, надійної доставки їх у певний час за мінімальних витрат [1, 83]. Транспортно-логістична система – це інтегрована сукупність суб'єктів транспортно-логістичної діяльності та об'єктів транспортно-логістичної інфраструктури, що взаємодіють між собою з метою оптимізації руху вантажопотоків «від дверей до дверей» за мінімальних витрат на максимально вигідних умовах [2, 4].

На даний момент законодавче регулювання транспортно-логістичної системи більш ніж потребує розширення та оновлення. До нормативно-правових актів, що стосуються даного питання належать наступні: Господарський кодекс України; Митний кодекс України; Закон України «Про транспортно-експедиторську діяльність» від 01.07.2004 № 1955-IV; Закон України «Про транспорт» від 10.11.1994 № 232/94-ВР; Закон України «Про зовнішньоекономічну діяльність» від 16.04.1991 № 959-XII; Закон України «Про транзит вантажів» від 20.10.1999 № 1172-XIV; Розпорядження Кабінету Міністрів України «Про схвалення Транспортної стратегії України на період до 2020 року» від 20.10.2010 № 2174-р.; Наказ Міністерства транспорту України та Міністерства освіти України «Про затвердження Типової програми підготовки та підвищення кваліфікації фахівців» від 07.05.1998 № 172/244. Як ми бачимо, про детальну регламентацію транспортно-логістичної діяльності мови не може бути, оскільки дані акти лише побічно, фрагментарно або поверхнево регулюють транспортну логістику.

Цікавим з точки зору перспективи транспортно-логістичної системи є Транспортна стратегія України на період до 2020 року. Метою Стратегії є визначення концептуальних засад формування та реалізації державної політики щодо забезпечення стабільного та ефективного функціонування галузі транспорту, створення умов для соціально-економічного розвитку країни, підвищення конкурентоспроможності національної економіки і рівня життя населення. Одним з основних принципів Стратегії є створення мережі логістичних центрів. Стратегією визначена важливість розвитку логістичних систем для залізничного і морського транспорту. До пріоритетів розвитку залізничного транспорту загального користування належить створення мережі взаємопов'язаних логістичних центрів та мультимодальних терміналів у найбільших транспортних вузлах, пунктах пропуску через державний кордон. Пріоритетом розвитку морського транспорту також є підвищення ефективності проведення логістичних операцій у морських портах [3, 1].

Типовою програмою підготовки та підвищення кваліфікації фахівців передбачено вивчення положень законодавчої бази, міжнародних договорів, правил прикордонного та митного контролю, формування бізнес-плану щодо здійснення пасажирських перевезень на ринку транспортних послуг, системи страхування, питань сертифікації послуг та дорожніх транспортних засобів і запасних частин до них та ліцензування перевезень, логістичного підходу до організації та

управління перевезеннями з використанням засобів обчислювальної техніки. Типова програма передбачає п'ять напрямків:

- 1) Перший - системний підхід до пасажирських перевезень;
- 2) Другий - маркетинг та менеджмент пасажирських автомобільних Перевезень;
- 3) Третій - практичні аспекти організації пасажирських Перевезень;
- 4) Четвертий - економіка пасажирських перевезень;
- 5) П'ятий - стажування та виїзні семінари.

Так, Третій напрямок типової програми дає змогу закріпити теоретичні знання. Вивчається порядок оформлення ліцензій на перевезення і проведення страхування, методи прогнозування пасажиро-потоків, основи побудови маршрутної системи, вибору рухомого складу, формування розкладів руху, застосування прогресивних технологій, вимоги щодо охорони навколишнього середовища, реалізації елементів транспортної логістики, оцінки рівня якості і комфортності перевезень, організації конкурсів на перевезення пасажирів автомобільним транспортом, реклами транспортних послуг і забезпечення належної якості ремонту та технічного обслуговування дорожніх транспортних засобів, а в міжнародному сполученні - особливості перетинання державних кордонів у разі перевезень пасажирів [4, 1].

З розвитком інтеграційних процесів у ЄС виник окремий напрям євроінтеграції – Єврологістика, або логістика в європейському вимірі, що відбиває процес формування загальноєвропейської транспортно-логістичної мережі зі створенням відповідних комунікацій і логістичних терміналів. Кінцевими результатами Єврологістики є скорочення витрат на експортно-імпортні поставки, на послуги при перетині кордонів у пунктах митного контролю, скорочення запасів у дорозі та на підприємствах. У 2000 р. Радою міністрів транспорту ЄС у Празі було заслухано звіт про хід створення транспортно-логістичної системи Євросоюзу, а в 2001 р. видано «Білу книгу» ЄС з транспортно-логістичної політики, в якій викладено план реалізації програми TEN (Транс'європейські мережі – Trans-European Network), визначено строки і шляхи розв'язання основних завдань щодо формування європейської ТЛС на подальші 10–15 років, визначено перелік першочергових проектів на період до 2010 року [1, 21].

Великий вплив у близькій перспективі на діяльність і розвиток транспорту, формування українського транспортного ринку матимуть:

- 1) жорсткі вимоги до викидів автомобільного транспорту;

2) процеси світової політичної і економічної глобалізації і адекватно цьому – глобалізація транспортних систем і процесів, переміщення товаропотоків між державами, регіонами, континентами;

3) широке впровадження в систему вітчизняних транспортних послуг принципів транспортної логістики, побудованої на досягненнях інформаційних технологій і вимогах світового рівня [5, 340].

Доцільно виділити чотири напрями удосконалення транспортного забезпечення підприємств:

I напрям:

а) освоєння промисловістю новітніх транспортних та вантажно-розвантажувальних засобів;

б) забезпечення транспортних підприємств та підрозділів транспортними та вантажно-розвантажувальними засобами за різними схемами (купівля, кредит, лізинг тощо);

в) створення та модернізація ремонтно-обслуговуючої бази для технічного обслуговування, ремонту і зберігання рухомого складу.

II напрям:

а) покращення шляхової мережі та її інфраструктури;

б) оптимізацію розміщення вантажоутворюючих та вантажоприймаючих пунктів, їх потужностей тощо.

III напрям:

а) розширене застосування нових технологій підготовки вантажів до транспортування;

б) забезпечення контейнерами з метою підвищення транспортельності вантажів.

IV напрям:

а) формування транспортно-логістичних систем аграрних підприємств;

б) удосконалення економічних взаємин між учасниками логістичного процесу тощо [6, 4].

Держава, розробляючи та реалізовуючи закони і правила щодо зовнішньої торгівлі і перевезень з позиції національних інтересів, також отримує вигоду від ефективного управління транспортними процесами, оскільки воно дає змогу впорядкувати і зробити більш сучасними адміністративні процедури і правила доставки товарів, стимулювати розвиток зовнішньої торгівлі, транзитних перевезень, активізувати

інноваційні процеси на транспорті і розвивати діяльність транспортного комплексу країни [2, 6].

Держава повинна контролювати вплив автотранспорту на екологічну ситуацію в країні, застосовуючи все вищі і вищі Євровимоги, до того ж не забуваючи про сам бізнес [5, 344].

З огляду на вищевикладене можна сформувати наступні висновки. Нормативно-правове регулювання транспортної логістики в Україні наразі не є розвиненим. Водночас, вдосконалення логістичної діяльності є дуже нагальною потребою, викликаною безупинним розвитком держав Євросоюзу. Їхній досвід, до речі, можна широко застосовувати для покращення вітчизняної нормативної бази, яка регулює дану сферу.

Список використаних джерел:

1. Смирнов І. Г. Транспортна логістика: навчальний посібник / І. Г. Смирнов, Т. В. Косарева. – К.: Центр учбової літератури, 2008. – 224 с.;
2. Розвиток транспортно-логістичної системи як форма реалізації транзитного потенціалу України [Електронний ресурс] / В. В. Брагинський // ДП «Бердянський морський торговий порт» — 2011. — С. 9. — Режим доступу до джерела: <http://www.academy.gov.ua/ej/ej14/txts/Braginskiy.pdf>;
3. Розпорядження Кабінету Міністрів України «Про схвалення Транспортної стратегії України на період до 2020 року» від 20.10.2010 № 2174-р. : за станом на 20 жовт. 2010 р. / Кабінет Міністрів України. — 2010. — 1 с. — Режим доступу до джерела: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/2174-2010-%D1%80>;
4. Наказ Міністерства транспорту України та Міністерства освіти України «Про затвердження Типової програми підготовки та підвищення кваліфікації фахівців» від 07.05.1998 № 172/244 : за станом на 17 лип. 2007 р. / Міністерство транспорту України, Міністерство освіти України. — 2007. — 1 с. — Режим доступу до джерела: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/z0478-98>;
5. Проблеми транспортної логістики в Україні в умовах глобалізації бізнесу [Електронний ресурс] / М. В. Кіндій, М. М. Мамчин, Б. Д. Гречин // Національний університет «Львівська політехніка» — 2010. — С. 339—345. — Режим доступу до джерела: <http://ena.lp.edu.ua:8080/bitstream/ntb/10030/1/53.pdf>;
6. Теоретичні аспекти вдосконалення логістики транспортного забезпечення [Електронний ресурс] / Т. Г. Гапчак // Вінницький національний аграрний університет — С. 5. — Режим доступу до джерела: <http://repository.vsau.org/getfile/4209.pdf>.