

УДК 656.6

Метеленко Н.Г.*доктор економічних наук, професор,
завідувач кафедри «Фінанси, банківська справа та страхування»
Запорізької державної інженерної академії***Шмиголь Н.М.***доктор економічних наук, професор,
завідувач кафедри «Облік і оподаткування»
Запорізького національного університету*

ЗАКОНОДАВЧЕ РЕГУЛЮВАННЯ ТА УПРАВЛІННЯ ЯКІСТЮ ТРАНСПОРТНОЇ СИСТЕМИ УКРАЇНИ

АНОТАЦІЯ

У статті досліджено питання розвитку транспортної системи України в контексті її трансформації в напрямі реалізації вимог Угоди про асоціацію між Україною та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами. Окреслено комплекс завдань, які необхідно вирішити транспортному сектору задля впровадження транспортної стратегії на період до 2020 року. Досліджено, зокрема, проблеми водного транспорту та шляхи їх вирішення. Запропоновано використання системного підходу до управління якістю транспортних послуг зокрема та якістю системи транспорту загалом; сформульовано принципи, на яких ґрунтується системний підхід до управління якістю.

Ключові слова: транспортна система, Угода про асоціацію, транспортні послуги, транспортна стратегія, вантажообіг, морський транспортний комплекс, системний підхід.

АННОТАЦИЯ

В статье исследованы вопросы развития транспортной системы Украины в контексте ее трансформации в направлении реализации требований Соглашения про ассоциацию между Украиной и Европейским союзом, Европейским сообществом по атомной энергии и их государствами-членами. Очерчен комплекс задач, которые необходимо решить транспортному сектору для внедрения транспортной стратегии на период до 2020 года. Исследованы, в частности, проблемы водного транспорта и пути их решения. Предложено использование системного подхода к управлению качеством транспортных услуг в частности и качеством системы транспорта в целом; сформулированы принципы, на которых основывается системный подход к управлению качеством.

Ключевые слова: транспортная система, Соглашение про ассоциацию, транспортные услуги, транспортная стратегия, грузооборот, морской транспортный комплекс, системный подход.

ANNOTATION

The issue of the development of the transport system of Ukraine in the context of its transformation in the realization of the requirements of the Association Agreement on Association between Ukraine and the European Union, the European Atomic Energy Community and their member states has been researched. A set of tasks to be addressed by the transport sector for implementing the transport strategy for the period up to 2020 is outlined. In particular, problems of water transport and ways of their solution are investigated. The use of a systematic approach to the management of the quality of transport services, in particular, and the quality of the transport system as a whole, is proposed, and the principles on which the system approach to quality management is based are formulated.

Key words: transport system, association agreement, transport services, transport strategy, cargo turnover, sea transport system, system approach.

Постановка проблеми. Державна політика України сьогодні спрямована на Євроінтеграцію, що зумовлює підприємства транспорт-

ної галузі підвищувати якість обслуговування транспортними послугами. Транспорт виступає як сполучна ланка між підприємствами різних галузей економіки, сприяючи їх злагодженому функціонуванню. Розвиток транспортного комплексу України повинен бути спрямований на якісне задоволення потреб населення та суспільного виробництва в перевезеннях, необхідним є створення рівних умов для розвитку господарської діяльності підприємств транспорту з метою забезпечення входження транспортного комплексу України до європейської та світової транспортної системи. Сьогодні таке входження неможливе через відсутність у вітчизняній транспортній системі безпеки перевізного процесу, що обумовлене застарілими основними засобами (як рухомого, так і нерухомого складу); недостатній рівень якості транспортних послуг; негативний вплив на довкілля як наслідок наявності впливу попередніх чинників. Тобто зусилля підприємств транспортної системи України повинні бути сконцентровані на забезпеченні їх конкурентних переваг та укріпленні позицій в конкурентному європейському середовищі.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Теоретичним та практичним аспектам подальшого розвитку транспортної системи України (зокрема, водного транспорту) приділяють значну увагу такі вітчизняні науковці, як А. Новікова, Т. Блудова, О. Котлубай, А. Филипенко, В. Барішнікова, С. Боняр, О. Юценко.

Виділення не вирішених раніше частин загальної проблеми. Проте теоретично-методичні питання розвитку транспортної системи України, як і будь-якої економічної системи, потребують подальших наукових розробок як щодо вдосконалення законодавчого та нормативно-правового регулювання процесів, так щодо розроблення механізмів, адаптованих до сучасних реалій державної політики та ведення бізнесу на європейському просторі.

Формулювання цілей статті (постановка завдання). Метою статті є дослідження законодавчого та нормативно-правового регулювання розвитку транспортної системи України та обґрунтування пріоритетних напрямів розвитку в контексті євроінтеграції та підвищення якості транспортної системи.

Виклад основного матеріалу дослідження. Теорія розвитку економічних систем виділяє три напрями, а саме кількісний, структурний і якісний [1]. Загалом економічний розвиток підприємства спрямований на зростання його ринкової вартості за рахунок підвищення ефективності використання ресурсного потенціалу, підвищення якості сукупного потенціалу підприємства за рахунок інноваційних підходів до його формування. Впровадження інформаційно-комунікаційних технологій націлює підприємства на розроблення нових організаційних структур, пошук механізмів, моделей і методів управління з урахуванням інноваційної спрямованості, яка забезпечує конкурентні переваги на ринку.

Мета Національної транспортної стратегії полягає у створенні концептуальних засад для реалізації державної політики, спрямованої на забезпечення сталого та ефективного функціонування транспортного сектору, передумов соціально-економічного розвитку країни, підвищення конкурентоспроможності національної економіки та добробуту громадян [2].

До основних задач, які має вирішити транспортний сектор України згідно з Національною транспортною стратегією, віднесено такі:

- забезпечення цілісності країни;
- проведення реформ сектору відповідно до європейських стандартів;
- підвищення попиту на послуги перевезень;
- необхідність скорочення викидів парникових газів;
- необхідність усунення проблем, пов'язаних із заторами, зокрема заторами на автомобільних дорогах та в повітрі;
- аспекти безпеки на транспорті з метою скорочення кількості ДТП;
- необхідність підвищення ефективності транспорту;
- просування науково-дослідної діяльності;
- завершення транс'європейської транспортної мережі; покращення інтеграції автомобільного, залізничного, авіаційного та водного

транспорту (морський та внутрішній водний транспорт) в єдиний логістичний ланцюг.

Отже, ми бачимо, що для вирішення вищезазначених задач транспортна система України потребує реформування, оновлення та модернізації.

Згідно з даними Державної служби статистики України [4] вантажообіг у січні-квітні 2018 року склав 107,16 млн. ткм, що на 3 000,5 млн. ткм менше за 2017 рік. Зниження вантажообігу транспорту спостерігаються за рахунок скорочення обігу по залізничному, водному, трубопровідному видам транспорту. Вантажообіг по автомобільному та авіаційному видам транспорту зростає у 2018 році проти першого кварталу 2017 року на 1 160,8 млн. ткм та 16,8 млн. ткм відповідно. Структура вантажообігу транспорту у першому кварталі 2018 року представлена на рис. 1. Пріоритетні позиції залишаються за залізничним транспортом, трубопровідним та автомобільним.

Найменшу питому вагу після авіаційного транспорту у транспортній системі України має водний транспорт, тому зупинимось більш детально на стані та проблемах водного транспорту.

Морський транспортний комплекс України є багатофункціональною структурою, однак сьогодні рівень їх технологічного та технічного оснащення не відповідає міжнародним вимогам. До переваг морської портової галузі України віднесено:

- високий експортний потенціал вантажів чорних металів, вугілля, залізорудного концентрату та зернових;
- наявність потужностей з обробки вантажів;
- вигідне географічне розташування морських портів для забезпечення транзитних вантажопотоків.

На жаль, сьогодні є недосконалою нормативно-правова база щодо можливості залучення приватних інвестицій для розвитку портової галузі, що спричинено конфліктом на сході України та нестабільною економічною ситуацією, що стримує покращення інвестиційного клімату в країні. Також у зв'язку з міграцією робочої сили до країн ЄС суттєво погіршився кваліфікаційний склад спеціалістів портової галузі. Морська галузь складається з 38 державних підприємств; 5 000 галузевих суб'єктів господарювання; 100 000 моряків, що є громадянами України. Одне робоче місце в галузі стимулює створення 4–5 робочих місць у суміжних галузях. Також до інфраструктури галузі належать 13 континентальних морських портів; 262 млн. т пропускну здатності на рік та 25 тис. працівників.

Щодо внутрішнього водного транспорту, то до інфраструктури річкової галузі входять три судноплавні річ-

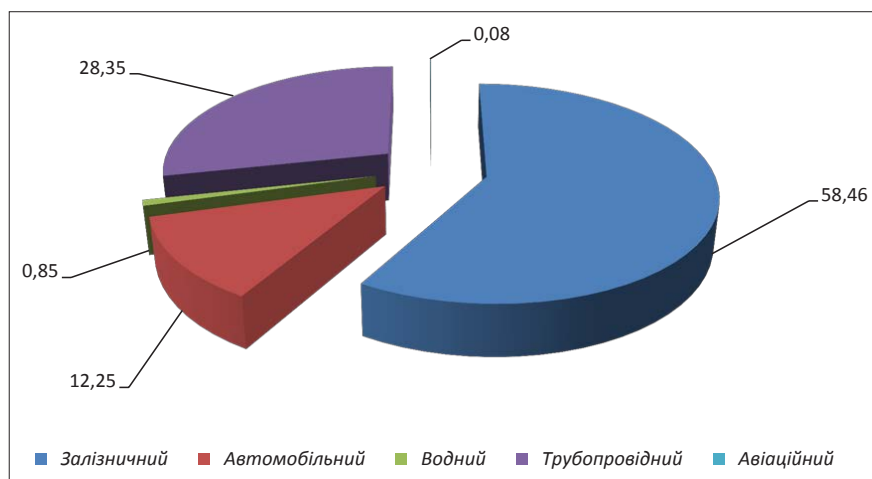


Рис. 1. Структура транспортної системи України за критерієм «вантажобіг» у першому кварталі 2018 року

ки, дві з яких віднесені до ТОП-5 найбільших річок Європи; 16 річкових портів та терміналів і 60 млн. т пропускної здатності на рік. В Україні у зв'язку зі зростанням цін на паливо, незадовільним станом автомобільного та залізничного транспорту вантажовласники, зокрема металовиробники і зернотрейдери, все більше тяжіють до перевезень внутрішнім водним транспортом, що є більш економічним за умов удосконалення логістики перевезень. Тобто структура транспортної системи України за умов позитивних змін у водному транспорті буде змінюватися в бік зростання питомої ваги перевезень водним транспортом.

До переваг розвитку річкового транспорту України та включення його в систему мультимодальних перевезень слід віднести разом з ефективністю енергетичних витрат та скорочення шкідливих викидів в атмосферу можливість транспортування товарів суднами типу «ріка – море» між великими промисловими центрами країни та чорноморськими портами без додаткового перевантаження. Щодо пропускної спроможності річкової галузі, то обсяг внутрішніх перевезень річковим транспортом України у 1990 році становив 67 млн. т на рік; у 2013 році 3 564 млн. т на рік; у 2017 році 8 085 млн. т на рік. Незважаючи на таке падіння обсягу перевезень до 2013 року, спостерігаються позитивні зрушення в бік зростання протягом останніх п'яти років. Особливістю річкового транспорту є не швидкість вантажопотоків, а їх ритмічність, тому за сучасних умов економічно обґрунтованим в Україні є вантажоперевезення зерна, піску, металу, добрива, руди тощо саме річковим транспортом до 25 млн. т на рік (навігаційний період), що у 3–4 рази більше, ніж у попередніх періодах.

Підписання у 2014 році Угоди про асоціацію [5] між Україною та Європейським Союзом поклало на країну зобов'язання з розвитку внутрішнього водного транспорту, зокрема щодо розроблення у співробітництві з ЄС стратегії розвитку річкового транспорту на основі національної транспортної політики; включення річкового транспорту в систему мультимодальних перевезень та мережу пріоритетних транспортних маршрутів з огляду на підтримку впровадження державної політики щодо розвитку України як транзитної держави; імплементації до національного законодавства норм європейського права в галузі внутрішнього водного транспорту. Так, передбачено імплементацію таких директив ЄС [6]:

– з питань функціонування ринку перевезень (Директива Ради від 19 листопада 1996 року № 96/75/ЄС про системи фрахтування та ціноутворення на національному та міжнародному внутрішньому водному транспорті Співтовариства стосується практики надавання права на перевезення на підставі системи вільного ціноутворення та принципу вільного укладення договорів перевезення);

– з питань доступу до ринку перевезень та професії (Директива Ради від 9 листопада 1987 року № 87/540/ЄС про доступ до перевезення товарів водними шляхами для національного та іноземного транспорту і взаємне визнання дипломів, сертифікатів та інших офіційних посвідчень кваліфікаційного рівня для провадження такої діяльності; Директива Ради від 23 липня 1996 року № 96/50/ЄС про гармонізацію умов отримання національних свідоцтв капітанів для перевезення пасажирів та вантажів внутрішніми водними шляхами у межах Співтовариства);

– з питань безпеки перевезень (Директива 2006/87/ЄС від 12 грудня 2006 року (зі змінами), що встановлює технічні вимоги до суден внутрішніх водних шляхів, включаючи стандарти будівництва та обладнання; Директива Європейського Парламенту та Ради від 24 вересня 2008 року № 2008/68/ЄС про внутрішні перевезення небезпечних вантажів, яка фактично поширює три міжнародні угоди щодо перевезення небезпечних вантажів на внутрішні перевезення);

– з питань надання річкових інформаційних послуг (Директива 2005/44/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 7 вересня 2005 року про гармонізовані річкові інформаційні послуги (РІП) на внутрішніх водних шляхах Співтовариства стосується запровадження річкової інформаційної служби, яка спрямована на забезпечення інформації навігаційного та транспортного характеру для суден внутрішніх водних шляхів з метою забезпечення безпеки судноплавства).

Навіть з переліку директив зрозуміло, що, відповідно до європейської політики, розвиток водного транспорту повинен охоплювати такі сегменти: безпека судноплавства, ринок, інфраструктура, флот, робочі місця, кваліфікація працівників, інформаційна та іміджева підтримка, антикорупційна політика управління, прозорість тощо.

Додатком XVII ст. 138 Угоди про асоціацію [5] передбачено застосування принципів необмеженого доступу до міжнародних морських ринків, наближення законодавства, зокрема адміністративних, технічних та інших норм у сфері міжнародного морського транспорту, до відповідних норм, прийнятих стороною ЄС.

Можна констатувати, що до проблем морського транспорту України на шляху до Євроінтеграції належать низькі темпи оновлення флоту та інфраструктури, що призвело до старіння основних засобів; відсутність удосконалення та прискорення руху контейнерів через морські порти; низький рівень забезпечення митних постів сучасною контрольно-діагностичною апаратурою; те, що технічні характеристики портів залишилися на рівні 90-х років минулого сторіччя.

Відповідно до Транспортної стратегії України на період до 2020 року [3], що затверджена КМУ 20 жовтня 2010 року, пріоритетами роз-

витку, зокрема, морського транспорту є технічна та технологічна модернізація морського транспорту відповідно до міжнародних стандартів та вимог шляхом розроблення генерального плану розвитку морських торговельних портів; розширення мережі спеціалізованих терміналів у портах; будівництва нових і поглиблення наявних водних шляхів та акваторій морських портів для безперешкодного проходження суден великого дедвейту; завершення будівництва глибоководного суднового ходу Дунай – Чорне море. Також задля підвищення конкурентоспроможності морського транспорту необхідними є підвищення рівня безпеки судноплавства, використання нових екологічно чистих видів суднового палива.

На рівні вдосконалення державного управління система управління морським транспортом потребує реформування щодо розроблення галузевої програми розвитку морських портів, реорганізації державних підприємств (морських торговельних портів), створення державних та морських адміністрацій портів з чітким визначенням правових та організаційних засад діяльності, що забезпечують безпеку судноплавства відповідно до міжнародних вимог. Не менш важливим є підвищення екологічної безпеки, а саме приведення берегових систем у відповідність до міжнародних вимог; створення єдиної системи моніторингу надводної обстановки у Чорному та Азовському морях; удосконалення навігаційно-гідрографічного та гідрометеорологічного забезпечення судноплавства згідно з міжнародними вимогами. Враховуючи стан основних засобів галузі, до питань державного регулювання відносимо створення механізму оподаткування судноплавної діяльності, вжиття комплексу заходів сприяння національному судноплавству, введення митних преференцій для судноплавних компаній, суднобудівних і судноремонтних підприємств, українських моряків. Все це разом є передумовами ефективної реалізації транспортної стратегії України.

Узагальнюючи проблеми та шляхи їх вирішення відносно водного транспорту України, зазначимо, що інші сектори галузі транспортної системи України також потребують розвитку та системного підходу до управління якістю. Загалом системний підхід до управління якістю передбачає формування цільової підсистеми управління підприємством [7, с. 71] та використання принципів:

- цілеспрямованості, що дає змогу встановити межі управління та адресність управлінських рішень; цей принцип є актуальним для транспортної галузі у зв'язку з необхідністю вибору пріоритетних дій для кожної галузі транспортної системи України окремо;

- комплексності, що охоплює всі стадії життєвого циклу підприємств галузі транспорту;

- безперервності, що забезпечує процес управління, орієнтований на постійне покращення системи; саме безперервність процесів

є запорукою впровадження положень транспортної стратегії України на період до 2020 року;

- об'єктивності, що орієнтує на використання адекватних методів управління, вибір показників, що відображають дійсний стан управління якістю, вибір управлінського персоналу, що відповідає кваліфікації; врахування цього принципу є передумовою покращення інвестиційного клімату та прискорення активізації процесів інвестування коштів в об'єкти транспортної системи;

- оптимальності, що передбачає необхідність забезпечення результативності та ефективності процесів управління якістю системи загалом.

Стратегічне управління якістю транспортної системи України передбачає формування та реалізацію стратегії якості, тобто створення сукупності правил та прийомів досягнення цілей у сфері якості. До головних цілей, на наш погляд, слід віднести забезпечення стабільного та ефективного функціонування транспортної системи; забезпечення якості транспортних послуг в умовах соціально-економічного розвитку кожної галузі транспорту.

Висновки. Таким чином, транспортна система України потребує подальшого державного регулювання, спрямованого на розвиток законодавчого та нормативно-правового регулювання в напрямі організаційної та фінансової державної підтримки вітчизняної транспортної системи; підтримку впровадження транспортної стратегії України з боку країн ЄС згідно з Угодою про асоціацію; завантаження потужностей національної транспортної системи з метою збільшення вантажообігу та більш повного використання переваг галузей транспорту. Управління якістю транспортних послуг має ґрунтуватись на системному підході та визначених принципах.

БІБЛІОГРАФІЧНИЙ СПИСОК:

1. Афанасьев Н., Рогожин В., Рудыка В. Управление развитием предприятия: моногр. Харьков: издат. дом «ИНЖЭК», 2003. 184 с.
2. Оновлена транспортна стратегія України. Напрями політики. URL: https://mtu.gov.ua/files/strategy_ukr.pdf.
3. Про схвалення транспортної стратегії України на період до 2020 року: Розпорядження КМУ від 20 жовтня 2010 року № 2174-р. URL: <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/2174-2010-p>.
4. Економічна статистика / Економічна діяльність / Транспорт. URL: http://ukrstat.org/uk/operativ/menu/menu_u/tr.htm.
5. Про ратифікацію Угоди про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони: Закон України від 16 вересня 2014 року № 1678-VII. Відомості Верховної Ради. 2014. № 40. Ст. 2021. URL: <http://www.amc.gov.ua/amku/doccatalog/document?id=120936&schema=main>.
6. Стратегія. Основні напрями розвитку та реформ. URL: <https://mtu.gov.ua/content/strategiya-2015.html>.

7. Горбашко Е. Управление качеством. Санкт-Петербург: Питер, 2008. 384 с.

REFERENCES:

1. Afanas'ev N., Rogozhin V., Rudyka V. (2003). Upravlenie razvitiem predpriyatija: monografija [Management of enterprise development: monograph], izdatel'skij dom "INZhJeK", Kharkiv, Ukraine.
2. The official site of Ministry of Infrastructure of Ukraine, "Updated transport strategy of Ukraine. Policy directions", available at https://mtu.gov.ua/files/strategy_ukr.pdf (Accessed 20 June 2018).
3. The Verkhovna Rada of Ukraine (2010). The CMU order "On approving the transport strategy of Ukraine for the period up to 2020", available at <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/2174-2010-p> (Accessed 20 June 2018).
4. The official site of State Statistics Service of Ukraine, "Economic statistics / Economic activity / Transport", available at: http://ukrstat.org/uk/operativ/menu/menu_u/tr.htm (Accessed 20 June 2018).
5. The Verkhovna Rada of Ukraine (2014). The Law of Ukraine "On Ratification of the Association Agreement between Ukraine, on the one hand, and the European Union, the European Atomic Energy Community and their Member States, on the other hand", available at: <http://www.amc.gov.ua/amku/doccatalog/document?id=120936&schema=maim> (Accessed 20 June 2018).
6. The official site of Ministry of Infrastructure of Ukraine, "Strategy. Main directions of development and reforms", available at <https://mtu.gov.ua/content/strategiya-2015.html> (Accessed 20 June 2018).
7. Gorbashko E. (2008). Upravlenie kachestvom [Quality control], Piter, SpB, Russian Federation.

Metelenko N.H.

*Doctor of Economic Sciences, Professor,
Head of Department of Finance, Banking and Insurance,
Zaporizhzhia State Engineering Academy*

Shmyhol N.M.

*Doctor of Economic Sciences, Professor,
Head of Department of Accounting and Taxation,
Zaporizhzhia National University*

LEGISLATIVE REGULATION AND MANAGEMENT OF QUALITY OF THE TRANSPORT SYSTEM OF UKRAINE

The issue of the development of the transport system of Ukraine in the context of its transformation in the direction of realization of the requirements of the Association Agreement between Ukraine and the European Union, the European Atomic Energy Community and their member states is investigated. The development of the transport complex of Ukraine should be aimed at the high-quality satisfaction of needs of the population and social production in transportation, it is necessary to create equal conditions for the development of the economic activity of transport enterprises in order to ensure entry of the transport complex of Ukraine into the European and world transport system.

The main tasks to be solved for the transport sector of Ukraine on the way to its reform, updating and modernization are identified. Problems and advantages of the transport system of Ukraine, in particular, water transport, are systematized. The country's commitment to development of inland water transport is allocated, in particular, the development, in cooperation with the EU, of strategy of river transport development on the basis of national transport policy; the inclusion of river transport in the system of multimodal transport and a network of priority transport routes in view of support for the implementation of the state policy on the development of Ukraine as a transit state; the implementation of European law in the area of inland water transport in national legislation.

There are formulated the priorities of development of maritime transport according to the National Transport Strategy for the Period till 2020; the directions of improvement of the state management of the transport system. The proposed state regulation includes the creation of a mechanism for taxation of shipping activities, the introduction of a set of measures to promote national navigation, the introduction of customs preferences for shipping companies, shipbuilding and ship repair enterprises, for Ukrainian seamen.

Summarizing the problems and ways of their solution to the water transport of Ukraine, it is noted that other sectors of the transport system of Ukraine also need development and a systematic approach to quality management. Strategic management of the quality of the transport system of Ukraine involves the formation and implementation of a quality strategy, that is, the creation of a set of rules and methods for achieving goals in the field of quality. The main objectives should include: ensuring a stable and efficient operation of the transport system; ensuring the quality of transport services in the conditions of the socio-economic development of each transport sector.