

УДК 656.13

Аль-Маайя Ахмад Халіф

## **РЕЗУЛЬТАТИ ВПРОВАДЖЕННЯ ЄВРАЗІЙСЬКОЇ АВТОТРАНСПОРТНОЇ ІНІЦІАТИВИ**

*Приведеный моніторинг маршрутів NELTI.*

*Ключові слова: міжнародні автомобільні перевезення, маршрут.*

*Представлен моніторинг маршрутов NELTI.*

*Ключевые слова: международные автомобильные перевозки, маршрут.*

*Presented by monitoring the routes of NELTI.*

*Keywords: international road transport, the route.*

**Постановка проблеми.** Сьогодні менше 1% торгівлі між Європою та Азією здійснюється суходолом територією Центральноазійських країн, які з давніх часів були центром світової торгівлі, дві третини населення планети мешкають, працюють, виробляють матеріальні цінності, здійснюють перевезення, торгують між собою на Євразійському континенті. Багато країн, через відсутність виходу до моря, обмежені у дотриманні необхідних товарів та послуг, які концентровані у декількох головних морських портах.

Результатом цього факту є недооцінювання ролі автотранспорту, як такого, що здійснює доставку «від дверей до дверей», надає високоякісні транспортні послуги та з'єднує найвіддаленні регіони світу. Тому, постає задача зміцнення дружніх зв'язків та взаємовигідної міжнародної співпраці у галузі розвитку транспорту для економічного та соціального прогресу країн Азії та Європи, забезпечення країн, що позбавлені виходу до моря, можливістю використати переваги автотранспорту для розвитку економіки, зовнішніх торгових та культурних зв'язків. На 31 Всесвітньому конгресі Міжнародного союзу автомобільного транспорту (МСАТ) прийнято Декларацію [1], в якій підкреслено необхідність більш щільної економічної та соціальної співпраці між різними регіонами світу, підтверджено, що зростання торгівлі між Європою та Азією потребує розвитку суходільного транспортного коридору та активізації спільних дій щодо координації національних та регіональних транспортних політик.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** За результатами проведеного моніторингу Науково-дослідним транспортним інститутом NEA (Нідерланди) [2], Євразійська автотранспортна ініціатива (далі - NELTI) протягом 12 місяців з моменту старту другої фази проекту охоплювала розширений географічний регіон на території 18 держав Європи та Азії. Особливістю став моніторинг перевезень вантажів територією КНР. До

другої фази залучено 24 автотранспортні компанії з 12 держав Європи та Азії. За оцінками Всесвітньої організації після спаду темпів торгівлі у 2009р. (див. таблиця 1), торгівля почала відновлюватись та за результатами півріччя 2010р. її зростання склало 25% у порівнянні з аналогічним періодом минулого року.

**Таблиця 1. - Динаміка приросту ВВП, експорту та імпорту у Євразійському регіоні у 2007-2009р.р.**

Назва регіону	ВВП			Експорт			Імпорт		
	2007	2008	2009	2007	2008	2009	2007	2008	2009
ЄС-27	2,8	0,7	-4,2	4,0	-0,1	-14,7	4,1	-0,8	-14,5
СНД	8,3	5,3	-7,1	7,5	2,2	-9,5	19,9	16,3	-20,2
КНР	13,0	9,0	8,5	19,8	8,6	-10,5	13,8	3,8	2,8
В світі	3,8	1,6	-2,3	6,4	2,1	12,2	6,1	6,1	-12,9

Економічна криза по різному відобразилась на величезній території Євразійського регіону, де обсяги торгівлі не дійшли докризового періоду, а влітку 2010р. почалось уповільнення темпів міжнародної торгівлі. Зниження обсягів торгівлі на євразійському напрямі призвело до значного спаду обсягів контейнерних перевезень, консервації частини флоту, що здійснював лінійне судноплавство між Європою та Азією, та різке зниження тарифів. По-друге, наприкінці 2009р. та першій половині 2010р. відбувалось поповнення флоту новими суднами, що були замовлені ще до початку кризи, що позначилось на збереженні низьких тарифів на морські перевезення між Європою та Азією.

Глобальна економічна криза, також, позначилась на ринку автомобільних перевезень у Євразійському регіоні: знизився попит на товари, що традиційно перевозяться автодорогами, збільшився час простою парку автомобілів тощо. Обсяги автомобільних перевезень у 2009р. та першій половині 2010р. знизилися практично по всіх напрямках, крім напрямів Китай - Таджикистан, Європа – Афганістан, Центральна Азія – Афганістан. Не дивлячись на це, у першій половині 2010р. у Центральній Азії почала відновлюватись регіональна торгівля, активізація експортно-імпортних операцій та автомобільних перевезень у порівнянні з аналогічним періодом минулого року.

Враховуючи складні економічні умови та ризики, автомобільні перевезення в рамках другої фази проекту «NELTI» здійснювались успішно та будуть мати позитивний потенціал зростання у випадку, якщо до кінця 2010р. відбудеться поновлення світової економіки. За проведеним аналізом визначено, що інтенсивно перевезення здійснювались на Північному маршруті, на якому водіями заповнена більше щоденників. Загальна відстань, яку подолали перевізники, склала 978 тис. км., середня відстань за один обертовий рейс - 5 тис. км. Загальний обсяг перевезених вантажів за 12 місяців перевищив 3,92 тис. тон. Номенклатура вантажів досить широка – від продовольчих товарів (кондитерські вироби, овочі, фрукти тощо) та напівфабрикатів (вовна, пряжа,

гума, запасні частини тощо) до медикаментів, обладнання, дипломатичних та гуманітарних вантажів, побутової техніки та електроніки.

Середнє навантаження одного автомобіля відрізнялось в залежності від маршруту: 16,8 тони – на Північному; 18,1 тони – на Центральному та 25,8 тони – на Південному напрямі. Середня швидкість переміщення склала 18,4 км./год., що еквівалентно 450 км. за добу. Наслідком такої низької швидкості доставки вантажів є численні об'єктивні (заправка автомобіля, обідні перерви тощо) та необ'єктивні (простой при перетині кордонів, перевірки, оформлення документів тощо) зупинки на шляху слідування.

Розрахунки довели, що середня швидкість переміщення вантажів з врахуванням добового відпочинку водіїв (без врахування простоїв на кордонах) може зрости до 30,4 км./год., що еквівалентно 730 км. за добу. Таким чином, простой на кордонах призводять до зниження динаміки руху на 280 км. за добу. За період здійснення міжнародних автомобільних перевезень за проектом «NELTI» водії внесли до офіційних зборів понад 289, 1 тис. дол. США та неофіційні хабарі склали понад 70,6 тис. дол. США (див. таблиця 2).

**Мета статті.** Метою дослідження є аналіз факторів, що впливають на динаміку міжнародних автомобільних перевезень та визначення першочергових заходів організаційного, управлінського та регуляторного впливу за умов кризових явищ.

**Виклад основного матеріалу.** Проект «NELTI» є практичною реалізацією задач та принципів, що узгоджені на міжнародному рівні урядами країн Євразійського регіону. МСАТ сприяє розвитку автомобільного транспорту у регіоні шляхом розширення Євразійських транспортних зв'язків на протязі 10 років у безпосередньому партнерстві зі своїми національними асоціаціями, державними органами, міжнародними та регіональними організаціями.

**Таблиця 2. – Розмір офіційних та неофіційних зборів, що сплачені автоперевізниками на окремих маршрутах**

Назва маршруту	Загальна величина сплачених офіційних платежів, тис. дол. США	Загальна величина сплачених неофіційних платежів, тис. дол. США	Питома вага неофіційних платежів у загальній величині витрат перевізників (за винятком витрат на паливо та відпочинок), %
Північний	76	24,6	32,4
Центральний	15,1	1,6	10,6
Південний	94,1	32,6	34,6
Китайський	92,1	0	0
Афганський	11,8	4,6	39,0
Всього	289,1	63,4	21,9

Проект довів, що міжнародні автомобільні перевезення за напрямом Шовкового шляху практично здійсненні та ефективні, дозволяє підвищити інформованість політичних кіл, представників бізнесу та громадськості про наявність альтернативи морському транспорту. Це спонукає ствердити про перспективи потужного транспортного потоку з КНР, а також, з Східної та Центральної Азії до європейських країн та у зворотному напрямі. Серед подій, що вплинули на розвиток Євразійських автомобільних перевезень в рамках проекту «NELTI» або можуть вплинути в подальшому слід відмітити:

- події, що розгорнулися у квітні місяці у Республіці Киргизстан, паралізували більше місяця систему автомобільних перевезень у регіоні. Поновлення ринку перевезень відбулося влітку, але обсяги товароруку значно менше у порівнянні з аналогічним періодом минулого року;

- з введенням 01.07.10р. єдиного митного кодексу завершилось формування єдиної митної території та почався наступний етап створення Митного союзу трьох держав-членів ЄврАзЄС – Білорусь, Казахстан та Росія, що усуне до 01.07.11р. митні та інші види контролю на внутрішніх кордонах трьох країн та скоротити рівень простоїв та хабарів на цих кордонах;

- уведення з 01.01.10р. багатосторонньої дозвільної системи в рамках Організації Чорноморського економічного співробітництва (ЧЕС) дозволяє підвищити ефективність автомобільних перевезень та спрощення процедури перетину кордону. На спеціальній зустрічі 16.02.10р. у м. Стамбул, за підтримки торгово-промислової палати Туреччини, відбулось вручення першого дозволу ЧЕС транспортній компанії «Barsan» (Туреччина);

- у листопаді 2009р. досягнута домовленість про реактивацію трьохсторонньої міждержавної угоди 1998р. про здійснення автомобільних перевезень між країнами Киргизстан, Узбекистан та КНР. Запланований на протязі 2010 року уведення технічного каравану за трасою Кашгар - Ош – Андижан дозволить відпрацювати систему перевезень, що призведе до зростання навантаження східної частини Центрального маршруту;

- для активізації розробки багатосторонньої угоди про створення сприятливих умов для автомобільних перевезень у 2009р. були підготовлені концепції трьох додатків до рамкової угоди (Додаток 1 «Маршрути та пункти пропуску через державний кордон для міжнародних автомобільних перевезень», Додаток 2 «Дозвіл на здійснення міжнародних автомобільних перевезень», Додаток 3 «Коло питань спільної комісії із створення сприятливих умов для міжнародних автомобільних перевезень»). Уведення у дію угоди дозволить розвинути багатосторонні перевезення до/з Китаю. Серед важливих торгово-політичних подій, що стосуються проекту «NELTI» слід, також, нагадати про проведення міжнародного «круглого столу» з розвитку автомобільних перевезень до Афганістану, який відбувся 17-18 липня 2009р. у м. Тбілісі, Грузія, а також, першого (19-20 жовтня 2009р., м. Душанбе,

Таджикистан) та другого (18-19 березня 2010р., м. Баку, Азербайджан) засідань робочої групи по Афган-транзиту, проаналізовані основні проблеми розвитку автомобільних перевезень з Європи та Китаю до Афганістану, розроблені рекомендації з їх прискореного уведення, інтеграції Афганістану до регіональної системи автомобільних перевезень.

З моменту старту другої фази проекту «NELTI» були підписані ще п'ять меморандумів про взаємне порозуміння між урядами транзитних держав про розвиток Євразійських автомобільних перевезень. Таким чином, станом на вересень 2010р. діяли сім меморандумів про взаємне порозуміння з країнами Узбекистан, Киргизстан, Таджикистан, Азербайджан, Україна, Грузія. Проекти меморандумів ще з чотирма державами Євразійського регіону знаходяться у стадії обговорення. Важливим елементом вказаних меморандумів є сприяння у реалізації проекту «NELTI» на Євразійському континенті із розвитком автомобільних перевезень.

Враховуючі те, що за результатами виконання першої фази проекту «NELTI» став висновок про недостатньо розвинуту допоміжну автодорожню інфраструктуру Євразійського регіону, у травні 2010р., м. Ташкент (Узбекистан) на щорічному засіданні Азійського банку розвитку був представлений проект «Ініціативи модельного шосе» (МНІ) для створення на демонстраційній ділянці міжнародної автомагістралі, що проходить через кілька країн, комплексу об'єктів допоміжної інфраструктури (автозаправні станції, паркувальні комплекси, готелі, мотелі для відпочинку водіїв, сервісні центри з обслуговування та ремонту автомобілів, автомобільні пункти пропуску тощо), які дозволили створити сприятливі умови для здійснення перевезень.

#### **Висновки і напрями подальших досліджень.**

1. Дослідженні пріоритетні напрями проекту розвитку Центрально-євразійського регіонально-економічного співробітництва та встановлено динаміку приросту ВВП, експорту, імпорту у Євразійському регіоні та зниження попиту на товари, що традиційно перевозяться автодорогами, збільшення простою парку автотранспортних засобів тощо.

2. Проведений аналіз показав, що відродження Шовкового шляху для здійснення торгівлі автомобільним транспортом є життєздатною та рентабельною альтернативою все більш навантаженим традиційним торговим шляхам, а існуючі бар'єри, що перешкоджають збільшенню торгових потоків, у більшості випадків мають процедурний ніж інфраструктурний характер.

3. Загальна відстань складала 1560 тис. км., середня відстань обортового рейсу - 10740 км., загальний обсяг перевезень перевищив 4200 тон (середня величина вантажів 28,8 тон на один маршрут за обортовий рейс). 40% часу на виконання перевезення витрачається на кордонах через виконання митних процедур, що не відповідають сучасним вимогам. 30% транспортних витрат обумовлені справлянням мита та зборів (офіційних та неофіційних),.

5. Значного скорочення часу перевезень та їх вартості можна досягти через оптимальну організацію процедур перетину кордонів шляхом ратифікації та суворого дотримання багатосторонніх договорів щодо спрощення торгівлі та перевезень, що дозволить підвищити конкурентоздатність автомобільного транспорту без додаткових витрат на створення додаткової інфраструктури.

#### ЛІТЕРАТУРА

1. 31 світовий конгрес Міжнародного союзу автомобільного транспорту, Стамбул, 15-16 травня, 2008, - 64 с.
2. Щорічний звіт Міжнародного союзу автомобільного транспорту, 2010. – 76с.

УДК 336:352.075.1

О.А. Михальченко

### **ЕКОНОМІКО-МАТЕМАТИЧНА МОДЕЛЬ ФУНКЦІОНУВАННЯ КОМПЛЕКСУ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ РОЗВИТКУ КВАЛІФІКАЦІЇ ПЕРСОНАЛУ АВІАТРАНСПОРТНИХ ПІДПРИЄМСТВ**

*У статті розглянуто складові процеси забезпечення розвитку кваліфікації персоналу авіатранспортних підприємств. Виявлено основні бізнес-процеси та бізнес-процеси забезпечення функціонування комплексу та запропоновано економіко-математичну модель функціонування комплексу забезпечення розвитку кваліфікації персоналу (КЗРКП) авіатранспортних підприємств.*

*Ключові слова: точка безбитковості, витрати, критерій, економіко-математична, модель.*

*В статье рассмотрены составные части процесса обеспечения развития кваліфікації персонала авіатранспортных предприятий. Выявлены основные бизнес-процессы и обеспечивающие бизнес-процессы функционирования комплекса и предложена экономико-математическая модель функционирования комплекса обеспечения развития персонала (КОРКП) авіатранспортных предприятий. Ключевые слова: точка безубыточности, затраты, критерий, экономико-математическая модель.*

*The article considers personnel qualification development process key elements. The main and support business-processes qualification development Economic-mathematical model of personnel qualification development provisioning complex performance is proposed, which gives an opportunity to calculate optimal number and structure of contingent receiving qualification development services.*

*Key words: brake-even point, costs, criteria, economic-mathematical model.*

**Постановка проблеми.** Процес забезпечення розвитку кваліфікації персоналу авіатранспортних підприємств потребує від організацій, що його забезпечують комплексних підходів до управління функціонуванням та забезпечення фінансової стійкості.

**Аналіз останніх досліджень та публікацій.** Дослідженнями процесів забезпечення розвитку персоналу займалися такі вчені як Грішнова О.А.,