

АНАЛІЗ СУЧАСНОГО СТАНУ ІННОВАЦІЙНОГО РОЗВИТКУ ПІДПРИЄМСТВ ВОДНОГО ТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ

CURRENT STATE ANALYSIS OF THE INNOVATIVE DEVELOPMENT OF UKRAINE WATER TRANSPORT

УДК 658.152

Мартинюк О.А.к.е.н., доцент кафедри менеджменту
Міжнародного гуманітарного
університету**Матвєєва С.В.**студент
Міжнародного гуманітарного
університету

У статті розглянуті питання аналітичного огляду інноваційного розвитку підприємств транспортної галузі водного транспорту України. Заслужує на увагу огляд сучасного стану та перспективі можливого розвитку портів південноукраїнського регіону.

Ключові слова: підприємства водного транспорту, інноваційна діяльність, «єдине вікно», Європейська асоціація ЕІС, організаційно-економічний механізм.

В статье рассмотрены вопросы аналитического обзора инновационного развития предприятий транспортной сферы водного транспорта Украины. Заслуживает внимания обзор современного состояния и пер-

спективы возможного развития портов южноукраинского региона.

Ключевые слова: предприятия водного транспорта, инновационная деятельность, «единое окно», Европейская ассоциация ЕИС, организационно-экономический механизм.

This article considers questions of analytical review of innovative development of Ukraine water transport enterprises. Is worth noticing the review of current state and perspectives of possible development of the South-Ukrainian region
Key words: water transport enterprises, innovative activity, "single window", European Association EIS, organizational and economic mechanism.

Постановка проблеми. Для створення налагодженого механізму функціонування транспортного комплексу національної економіки України та підвищення конкурентоспроможності вітчизняного транспорту на світових ринках перевезень необхідно розв'язання низки проблем, які стають перед транспортними підприємствами та системою транспортної інфраструктури України взагалі. Основними питаннями є: низький рівень сервісного обслуговування, невідповідність технічного та технологічного рівня вітчизняного транспорту європейським вимогам, відставання розвитку технологій транспортних послуг, незадовільний рівень безпеки перевезень, значне екологічне навантаження транспорту на навколишнє середовище тощо. Це впливає на зниження конкурентоспроможності вітчизняного транспорту на світових ринках перевезень.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Вивченню проблем теоретичних та практичних аспектів управління інноваційною сферою присвячено праці багатьох вітчизняних і зарубіжних учених економістів: В. Александрової, О. Анчишкіна, В. Геєця, А. Гальчинського, В. Іванченка, М. Кондратьєва, І. Лукінова, О. Лапко, О. Коренного, В. Карпова, Б. Малицького, В. Соловйова, В. Семиноженка, О. Фонотова, Ю. Шкворця, Р. Нельсона, тощо. В їх роботах розглянуті питання теорії управління інноваційною діяльністю та умови застосування інноваційних технологій на практиці, державне регулювання інноваційних процесів. Одним зі шляхів вирішення вищевикладених проблем є сприяння державою впровадженню інноваційної діяльності транспортними підприємствами, що позитивно вплине на прогресивний розвиток транспортної системи України. Для досягнення цієї мети органи влади та представники малого та середнього бізнесу виявляють та обговорюють існуючі

розбіжності та шляхи їх ліквідування, залучають до дії інноваційні проекти. Прикладом такої співпраці може стати дискусійна конференція «Інновації для транспорту та логістики» від 10 жовтня 2013 року, яка була організована Міністерством інфраструктури України, Українською логістичною асоціацією, компанією Logistic point, ДП «Прем'єр Експо» та призвела до впровадження системи електронного документообігу у діяльності ключових суб'єктів транспортної інфраструктури [2].

Постановка завдання. Метою дослідження є розгляд теоретичних та практичних положень розвитку інноваційних механізмів діяльності транспортних підприємств на державному та міждержавному рівні.

Виклад основного матеріалу. У сучасних умовах господарювання в Україні досить актуальним питанням залишається спосіб активізування інноваційної діяльності. Водночас значна увага акцентується на розробці та вдосконаленні нормативно-правового забезпечення інноваційної діяльності, механізмах її стимулювання, системі інституціональних перетворень, захисті інтелектуальної власності, створенні системи комплексної підтримки інноваційної діяльності, але суттєвих результатів у діяльності це не принесло.

Причиною невідповідності технічного та технологічного рівня вітчизняного транспорту сучасним вимогам є відсутність національної інноваційної системи, низькі темпи формування інноваційної інфраструктури, а також незначна питома частка бюджетних асигнувань на наукові дослідження і розробки, що згідно із законодавством мають становити не менше, ніж 1,7 % ВВП, в Україні у 2017 році вони становили 0,7% ВВП [3, с. 142].

В існуючих умовах для України стратегічним орієнтиром інноваційного розвитку є здійснення технологічного прориву і створення національ-

ної інноваційної системи, яка буде передбачати визначення пріоритетів інноваційної діяльності та формування і реалізацію інноваційних програм розвитку та стимулювання інноваційної діяльності.

Перш за все пріоритетні напрями інноваційної діяльності у транспортній системі майже не визначенні, не обґрунтовані та слабо пов'язаними між собою. Тому більш чітко визначення та обґрунтування за критеріями інноваційності пріоритетних напрямів інноваційного розвитку транспортної системи дасть можливість сформулювати дієву галузеву державну інноваційну політику для сприяння інноваційній діяльності транспортних підприємств.

Кабінет Міністрів України Постановою від 28 грудня 2016 р. № 1056 визначив пріоритетні інноваційні напрями у транспортній сфері на період 2017-2021 роки (табл. 1) [1]:

На сьогоднішній момент актуальними нововведеннями, які за очікуваннями мають підтримати ринок транспортних послуг та покращити сервіс надання транспортних послуг є наступні:

- технології «електронного фрахту» та технології «єдиного вікна» як фактор прискорення руху вантажів;
- впровадження електронного документообігу до логістичної та транспортної діяльності (наприклад, реалізація проектів електронного подання відомостей, електронного бронювання черг, електронного декларування);
- розробка та впровадження стандартів електронного документообігу;
- методи управління та контролю за витратами транспортування з метою зниження вартості доставки товарів транспортними засобами;
- застосування «хмарних технологій», мобільних пристроїв на архітектурі Intel;
- управління термінами доставки;
- створення нових ланцюгів поставок/транспортних коридорів та мультимодальних форматів тощо.

На нашу думку, основним завданням для покращення сервісу надання транспортних послуг є впровадження електронного документообігу до логістичної та транспортної діяльності.

Президент Асоціації логістики України М. Григорак вважає, що, якщо проаналізувати повний цикл доставки, то основний час займають операції підготовки вантажу до перевезення і відповідно доставки клієнту, термін перевезення продукції у більшості випадків займає менший проміжок часу.

Тому, саме на зменшення часу пов'язаного із підготовчо-завершальними операціями повинні бути спрямовані всі технології, пов'язані з розвитком інфраструктури, і технології, пов'язані з розвитком транспортних засобів, і перш за все інформаційні технології [10].

Перевагою електронного документообігу є те, що ця система дає можливість швидко і оперативно будь-яким ланкам обмінюватися між собою інформацією. Це реалізація принципу «єдиного вікна» в транспортних терміналах, де найбільш трудомісткі процеси пов'язані з обробкою документів – і по прибуттю вантажів, і по відправленню. Тому це надає можливість прискорення часу для обробки досить великого обсягу інформації, мультимодальність – можливість передавати інформацію з одного виду транспорту на інший і приймати рішення на стиках видів транспорту.

Важливим елементом електронного документообігу є програмне забезпечення, у середовищі якого відображаються функціональна складова документа, тобто для чого документ створений, і юридична – для підтвердження його автентичності.

Для життєзабезпечення електронних документів повинні бути створені системи електронного документообігу (СЕД), які б дозволяли отримувати необхідну інформацію про документи всім, кому вони призначені [11].

При розробці місцевих нормативних електронних документів повинні превалювати міжнародні вимоги через транскордонність транспорту та необхідність взаємодії перевізників із різних країн світу.

Також необхідно враховувати важливий фактор задіяння у процесі оформлення вантажів, крім відправника та одержувача, агентів (експедиторів), перевізників, служби транспортних терміналів та держоргані (митниця, фітосанітарний контроль та інші, в залежності від специфіки вантажу). Усе це відбивається у певній кількості документів – рахунку-фактурі, вантажної накладної, митної декларації, дозволі на вивезення і т.д. [9].

Використання різних платформ електронного документообігу різними суб'єктами діяльності, не дозволить транспортній системі функціонувати ефективно, тому необхідно запровадити систему «єдиного вікна» – загальну систему електронного документообігу для всіх суб'єктів транспортного ринку.

На сьогоднішній день пілотний проект «Єдине вікно» застосовується у діяльності Одеським морським торговельним портом, терміналами «ТІС» на

Таблиця 1

Інноваційні технології, які вимагаються у сфері транспорту на період з 2017-2021 рр.

Агрегати і системи нового покоління для швидкісного та високошвидкісного залізничного транспорту.	Розроблення та впровадження інтелектуальних та цифрових систем до систем транспортної логістики.	Нові покоління техніки і технологій в авіа-, судно- та ракетно-космічній галузі.	Розвиток систем навігації та керування авіаційною, корабельною та ракетною технікою.
---	--	--	--

території Южного морського торговельного порту та морського торговельного порту Чорноморськ [11].

Розглянемо та проаналізуємо дані статистичної звітності роботи портів за допомогою системи «Єдине вікно» станом на квітень 2017 року (табл. 2) [11].

Аналізуючи наведені дані можна зробити висновок, що протягом періоду з моменту впровадження системи «Єдине вікно» постерігається тренд збільшення успішно зареєстрованих у системі контейнерів для здійснення їх завантаження.

З кінця 2015 року ІСПС впроваджена і використовується у всіх морських портах України. [12].

Зокрема, у всіх гаванях працює модуль оформлення приходу судна. В Одеському, Чорноморському, Южному і Білгород-Дністровському портах оформлення приходу судна відбувається виключно в електронному вигляді. У всіх інших портах – прихід судна оформляється в паралельному режимі з використанням електронної системи і паперового носія.

В Одеському, Чорноморському порту та морському порту «Южний» (на ТОВ «ТІС-Контейнер») – система ІСПС використовується для імпорту контейнерних вантажів, увезених морським видом транспорту, вивезення яких здійснюється автомобільним і залізничним видами транспорту

Крім того, в Одеському порту використовується модуль ІСПС експорту для контейнерних і генеральних вантажів, а на ТОВ «Чорноморський морський рибний порт» – запроваджено модуль експорту контейнерних вантажів [12].

Подальшим кроком розвитку застосування ІСПС стане повний перехід на електронну форму оформлення суден у всіх портах України.

Спрощення процедур торгівлі перейшло на центральне місце в Україні в контексті інтеграції в європейські і світові ринки. Україна потребує поліпшення інформаційного забезпечення міжнародної торгівлі, одним з основних елементів якої є транспортування товарів через кордони.

Створення зазначеної системи дозволить усім суб'єктам зовнішньоекономічної діяльності – учасникам транспортного процесу надавати інформацію одночасно, в одне єдине місце, у стандартній формі і одному агентству, установі, організації (незалежно від форми власності).

На сьогоднішній день ЄІС застосовується в найбільш розвинених портах, аеропортах та інших інтенсивних пунктах перетину кордонів у світі.

У Західній Європі функціонує зазначена форма «єдиного вікна» в портах Гамбургу (Німеччина), Роттердама (Нідерланди), Антверпена (Бельгія), Фелікстоу (Великобританія), Гавра, Марселя (Франція), Барселони, Більбао (Іспанія).

На базі зазначених портів заснована Європейська асоціація ЄІС – European Port Community Systems Association (EPCSA) [10; 11].

Мета Асоціації – розвиток електронної логістики у всіх європейських портах, підвищення ефективності морських перевезень, експедиторської та логістичної діяльності в Євросоюзі. Асоціація закликає всіх користувачів послугами портів активно створювати зазначені системи.

Впровадження ЄІС спочатку на локальному рівні з перспективою використання цього досвіду для створення національного «єдиного вікна» наблизить Україну до стратегії розвитку торгівлі Євросоюзу, де вже прийнята програма розвитку мережі національних механізмів «єдиного вікна», які будуть обмінюватися інформацією на підставі стандартів ООН і Всесвітньої митної організації.

Таким чином, на першому етапі проекту основним завданням є впровадження зазначених рекомендацій ООН, доручень Кабінету Міністрів України шляхом створення відповідних програмно-інформаційних комплексів, засобів комунікації між учасниками ЄІС, організаційного забезпечення взаємодії державних і недержавних підприємств і установ на шляху оптимізації транспортних процесів, зменшення загроз непередбачуваних суб'єктивних обставин, анулювання впливу людського фактора на процес переміщення товарів і транспортних засобів через кордони і, як наслідок, збільшення обсягів зовнішньої торгівлі, надходжень до Держбюджету України податків та зборів [5].

ЄІС, яка на сьогоднішній день створюється в Одеському морському торговому порту, використовує існуючий досвід і передову практику європейських портів.

Створення ЄІС на базі портів Одеського регіону має бути максимально вигідним як для бізнес спільноти, так і для контролюючих органів. Воно позитивно вплине на розвиток Одеси, як основного вузла європейської логістичного ланцюга між Півднем і Північчю Європи, між Європою і Азією [7].

Для розвитку зазначених структурних перетворень, ми пропонуємо впровадження організаційно-економічного механізму регулювання інноваційної діяльності. Загальна структура організаційно-економічного механізму інноваційної діяльності на транспортному підприємстві (рис. 1) може бути представлена, як комплексна система функціональних зв'язків між об'єктами, суб'єктами, засобами, методами та іншими складовими інноваційної діяльності. Така система може використовуватися для досягнення широкого спектра стратегічних цілей підприємства.

Для визначення умов віднесення проектів та інших техніко-технологічних удосконалень до інноваційно-інвестиційних, і враховуючи, що інноваційна діяльність у галузі транспорту спрямована на створення високотехнологічної продукції найвищих стандартів, які відповідають міжнародним нормам, щоб забезпечити впровадження ресурсо- та енергозберігаючої, екологічної і безпечної техніки і

Таблиця 2

Статистичні дані роботи морських торговельних портів України із системою електронного документообороту «Єдине вікно» у квітні 2017 року

Показники	Одеський МТП			Южний МТП			Чорноморський МТП			
	Наряди	Контей- нери	Контей- нери	Наряди	Контей- нери	Контей- нери	Наряди	Контей- нери	Контей- нери	
Порти	2014 р.	2017 р.	2014 р.	2017 р.	2015 р.	2017 р.	2014 р.	2017 р.	2014 р.	2017 р.
Всього:	5028	6139	9974	13913	83	167	447	652	1232	1561
з них в офісах	4933	6093	9756	13826	83	167	447	652	1232	1561
з них в ДП «АМПУ»	95	46	218	87	0	0	0	0	0	0
з них на автомобільному транспорті	4681	5772	7774	11654	83	138	431	468	1200	894
з них на залізничному транспорті	347	338	2200	2218	0	17	16	172	32	664
Всього видано дозволів митницею на завантаження на транспортні засоби:	5050	5333	9961	9945	84	201	440	845	1164	1270
з них видано дозволів митницею на завантаження на автомобільному транспорті	4713	5045	7833	8570	84	169	425	597	1133	888
з них видано дозволів митницею на завантаження на залізничному транспорті	337	260	2128	1339	0	20	15	236	31	379
Всього видано дозволів митницею на виїзд за межі пункту пропуску та порту:	-	-	10344	9956	0	-	-	0	1	1110
з них видано дозволів митницею на виїзд за межі пункту пропуску та порту на автомобільному транспорті	-	-	8008	8799	0	-	-	0	0	819
з них видано дозволів митницею на виїзд за межі пункту пропуску та порту на залізничному транспорті	-	-	2336	1157	0	-	-	0	1	291

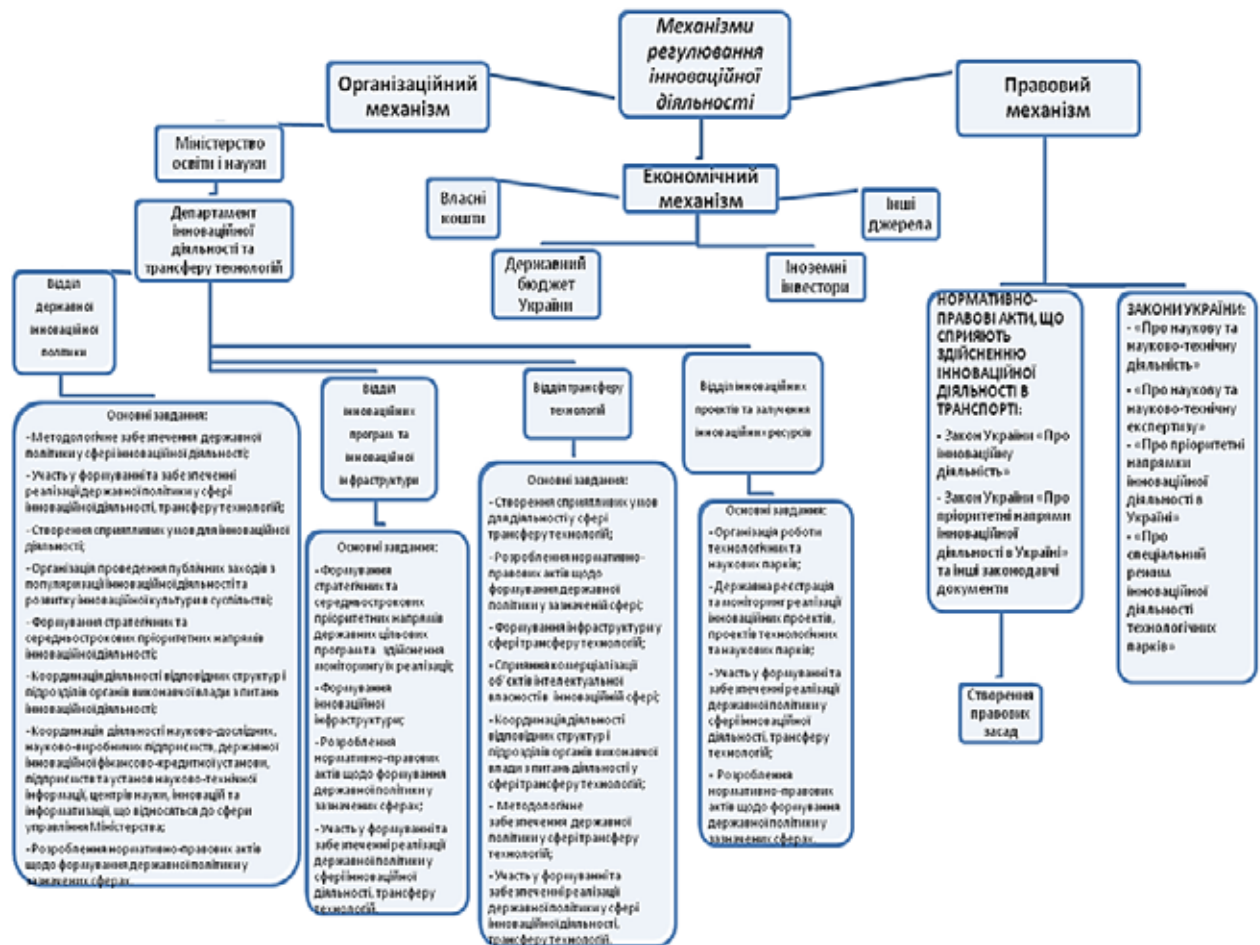


Рис. 1. Складові організаційно-економічного механізму регулювання інноваційної діяльності транспортних підприємств України

Джерело: розроблено авторами на основі [4; 5; 6]

технології та підвищити рівень якості транспортних послуг, необхідно дотримуватися критеріїв екологічності, безпечності, якості за умовою поліпшення цих параметрів не менш, ніж на 5% [8]. Застосування таких критеріїв також забезпечить уникнення зловживань з боку суб'єктів інноваційної діяльності за можливості отримання державної фінансової підтримки та інших економічних стимулювань.

На державному рівні України, створення такої системи дасть реальний поштовх розвитку сприятливого економіко-правового простору, гармонізації обміну даними між різними учасниками транспортних бізнес-процесів і державними контролюючими органами, за вимогами світових стандартів. На наш погляд, це стане першим кроком до створення національного формату «єдиного вікна» та пов'язаними з цим позитивними зрушеннями, спрямованими на європейську інтеграцію, формування міжнародних ланцюгів поставок товарів та трансфертів, обмеження бюрократичних процедур і боротьби з корупцією.

Висновки з проведеного дослідження. В умовах ринкової трансформації економіки Укра-

їни стрижнем науково-технічного прогресу стає інноваційна складова у діяльності, спрямована на активізацію механізмів створення нової конкурентоспроможної продукції та послуг, введення нового формату бізнес-спілкування та формування нових умов бізнес-середовища. Для забезпечення розвитку інноваційного потенціалу транспортних підприємств пропонуємо наступні загальні пропозиції:

- створити дієвий інноваційний механізм у країні завдяки постійній державній підтримці вітчизняних виробників, залучити додаткові фінансові ресурси та постійний фінансовий контроль незалежних експертів;
- сформуванню постійне підвищення інноваційного потенціалу, заснованого на впровадженні нових виробничих технологій, науково-технічних розробок, які здатні у короткостроковій перспективі забезпечувати українським підприємцям конкурентні переваги як на внутрішньому, так і на зовнішньому ринках;
- забезпечити надання транспортних послуг та трансфертів належної якості, які відповідають європейським і міжнародним стандартам.

Джерелом реального економічного зростання може стати тільки інноваційна діяльність, як великих підприємств базових галузей, так й інших сфер економіки в середньому і малому бізнесі, особливо це стосується транспортних підприємств та надання транспортних послуг. Для впровадження інновацій у транспортну та логістичну діяльність необхідно враховувати досвід країн світу, які активно застосовують технології та розробити єдині стандарти для їх ефективного, узгодженого використання.

БІБЛІОГРАФІЧНИЙ СПИСОК:

1. Постанова Кабінету Міністрів України «Деякі питання визначення середньострокових пріоритетних напрямів інноваційної діяльності загальнодержавного рівня на 2017-2021 роки» 2016 р. – № 1056. – [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/1056-2016-%D0%BF>
2. Внедрение технологий электронной обработки грузов по технологии IATA e-freight в Украине: проблемы и перспективы. – 02.04.2014/ – Вып. 66, № 13. – 804 с.
3. Войченко Т. Напрями інноваційної діяльності у воднотранспортній галузі. – Вип. 31. – 2015. – 148 с. – С. 142.
4. Краснокутська Н. В. Інноваційний менеджмент: навч. посібник / Краснокутська Н. В. – К. : КНЕУ, 2003. – 504 с.
5. Мартынюк Е.А. Проблемы формирования инновационной стратегии устойчивого развития региона. / Е.А. Мартынюк // Economics and management: Challenges and Perspectives: Collection of scientific articles. – “East West” Association For Advanced Studies and Higher Education GmdH, Vienna, Austria, 2015. – 260 p. Pp 115-118.
6. Покропивний С. Ф. Інноваційний менеджмент у ринковій системі господарювання / Покропивний С. Ф. // Економіка України. – 1995. – №2. – С. 24.
7. Прокопенко Н.С., Виллюк М. І Регулювання інноваційної діяльності підприємств транспортного машинобудування : монографія / Н. С. Прокопенко , М. І. Виллюк – Львів : «Ліга-прес». – 2012. – 218.
8. Середя А. Р. Оцінка рівня впливу регулювання на ефективність інноваційної діяльності підприємств транспортного машинобудування / А. Р. Середя // Проектування, виробництво та експлуатація автотранспортних засобів і поїздів : щорічний науково-виробничий журнал. – Л. Вип. 20. – 2012. – 303 с. – С. 247-253.
9. Турпак Т.Г. Інновації як фактор ефективної діяльності портового господарства річкового транспорту України // Проблеми науки: міжгалузевий науково – технічний журнал. – 2007. – №8. – С. 33-38.
10. Матеріали дискусійної конференції «Інновації для транспорту і логістики». – [Електронний ресурс] – Режим доступу: http://transukraine.com.ua/conference_page_id=125
11. Пілотний проект «Єдине вікно – локальне рішення» // Статистика. – [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://www.singlewindow.org/publications/17?lang=ukr>
12. Сайт ДП «Адміністрація морських портів України» // Інформаційну систему портового співтовариства впроваджено в усіх морських портах України. – [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://www.uspa.gov.ua/pres-tsentri/novini/novini-ampu/11677-informatsionnaya-sistema-portovogo-soobshchestva-vnedrena-vo-vsekh-morskikh-portakh-ukrainy>

REFERENCES:

1. Postanova Kabinetu Ministriv Ukrainy «Deiaki pytannia vyznachennia serednostrokovykh priorytetnykh napriamiv innovatsiinoi diialnosti zahalnodержavnogo rivnia na 2017-2021 roky» 2016 r. – # 1056. – [Elektronnyi resurs]. – Rezhym dostupu: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/1056-2016-%D0%BF>
2. Vnedrenie tekhnologiy elektronnoy obrabotki gruzov po tekhnologii IATA e-freight v Ukraine: problemy i perspektivy. – 02.04.2014 / – Vyp. 66, № 13. – 804 s.
3. Voichenko T. Napriamy innovatsiinoi diialnosti u vodnotransportnii haluzi. – Vyp. 31. – 2015. – 148 s. – S. 142.
4. Krasnokutska N. V. Innovatsiinyi menedzhment: navch. posibnyk / Krasnokutska N. V. – K. : KNEU, 2003. – 504 s.
5. Martynyuk E.A. Problemy formirovaniya innovatsionnoy strategii ustoychivogo razvitiya regiona. / E.A. Martynyuk // Economics and management: Challenges and Perspectives: Collection of scientific articles. – “East West” Association For Advanced Studies and Higher Education GmdH, Vienna, Austria, 2015. – 260 p. – Pp. 115-118.
6. Pokropyvnyi S. F. Innovatsiinyi menedzhment u rynkovii systemi hospodariuvannia / Pokropyvnyi S. F. // Ekonomika Ukrainy. – 1995. – #2. – С. 24.
7. Prokopenko N.S., Vykliuk M. I Rehuliuvania innovatsiinoi diialnosti pidpriemstv transportnoho mashynobuduvannia : monohrafiia / N. S. Prokopenko, M. I. Vykliuk – Lviv : «Liha-pres». – 2012. – 218.
8. Sereda A. R. Otsinka rivnia vplyvu rehuliuvania na efektyvnist innovatsiinoi diialnosti pidpriemstv transportnoho mashynobuduvannia / A. R. Sereda // Proektuvannia, vyrobnytstvo ta ekspluatatsiia avtotransportnykh zasobiv i poizdiv : shchorichnyi naukovovyrobnychy zhurnal. – L. Vyp. 20. – 2012. – 303 s. – S. 247-253.
9. Turpak T.H. Innovatsii yak faktor efektyvnoi diialnosti portovoho hospodarstva richkovoho transportu Ukrainy // Problemy nauky: mizhhaluzevyi naukovotekhnichnyi zhurnal. – 2007. – #8. – S. 33-38.
10. Materialy dyskusiinoi konferentsii «Innovatsii dlia transportu i lohistyky». – [Elektronnyi resurs] – Rezhym dostupu: http://transukraine.com.ua/conference_page_id=125
11. Pilotnyi proekt «Yedine vikno – lokalne rishennia» // Statystyka. – [Elektronnyi resurs] – Rezhym dostupu: <http://www.singlewindow.org/publications/17?lang=ukr>
12. Sait DP «Administratsiia morskikh portiv Ukrainy» // Informatsiinu systemu portovoho spivtovarystva vprovadzhenno v usikh morskikh portakh Ukrainy. – [Elektronnyi resurs] – Rezhym dostupu: <http://www.uspa.gov.ua/pres-tsentri/novini/novini-ampu/11677-informatsionnaya-sistema-portovogo-soobshchestva-vnedrena-vo-vsekh-morskikh-portakh-ukrainy>

Martyniuk O.A.Candidate of Economic Sciences,
Senior Lecturer at Department of Management,
International Humanitarian University**Matvieieva S.V.**Student,
International Humanitarian University**CURRENT STATE ANALYSIS OF THE INNOVATIVE DEVELOPMENT
OF UKRAINE WATER TRANSPORT**

The foundation of well-functioning transport mechanism for Ukraine national economy and its competitiveness improving on the world market of transportations requires the solving of questions transport enterprises and the whole Ukraine transport infrastructure meet with.

Main problems are: low service level, discrepancy of technical and technological level of national transport to European requirements, backlog of transport services technologies, unsatisfactory level of traffic security, significant pressure on ecology, etc.

Actual innovations that are expected to support and improve market of transport services are the next:

- technologies of “e-freight” and “single window” as the factor of cargo movement acceleration;
- introduction of e-documentation to logistics and transportation activity;
- elaboration and initiation of standards for e-documentation;
- methods of management and control over shipping costs in order to cut the cost;
- usage of “cloud technologies”, mobile devices and Intel architecture;
- control over terms of delivery;
- creating of new supply chains/transport corridors and multimode formats, etc.

The advantage of e-documentation is that this system enables quick and operative information exchange between members. This is the result of “single window” principle in transport terminals, where the process of document processing is most labour-intensive, regarding both cargo arrival and shipment. For this reason, e-documentation gives the opportunities to speed up the time for processing of great information amount and multimodality – the ability to transfer information from one type of transport to another and take decisions on the junctions of different transport types.

Nowadays EIS is used by the most developed ports, airports and other intensive border crossing points of the world. The attempts were made for EIS usage in Odessa, Chornomorsk, Yuzhny and Belgorod Dnestrovsky ports.