

УДК 656.073.7

*Наталія Юрійвна Кривицька,  
к.е.н., доцент кафедри економіки ІЕМ НАУ  
Борис Гелайович Шонія*

### **ІНФОРМАЦІЙНО-МЕТОДИЧНІ ПРОБЛЕМИ ДОКУМЕНТАЛЬНОГО СУПРОВІДУ ТРАНСКОРДОННИХ ІНТЕРМОДАЛЬНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ**

*В статті розглянуті проблеми та перспективи використання інтермодальних перевезень та особливості їх митного обслуговування в сучасних умовах господарювання підприємств України.*

*Ключові слова: інтермодальні перевезення, документ, контрагент, зовнішньоекономічна діяльність, коносамент*

**Постановка проблеми** В умовах розвитку транспортного ринку і конкуренції різних видів транспорту в Україні з'являються нетрадиційні способи організації перевезень такі, наприклад, як змішані перевезення. Прагнення створити інтегровану транспортну мережу пояснює широке поширення змішаних перевезень в провідних зарубіжних країнах (Німеччина, Франція, США та ін.). За оцінками вітчизняних і зарубіжних фахівців найближчими роками прогнозується зростання інтермодальних перевезень, що обумовлено їх особливостями і перевагами. В той же час, застосування інтермодальних перевезень супроводжується проблемами технічного, економічного і інформаційно-методичного характеру. До останніх, зокрема, відносяться проблеми, з якими стикаються транспортно-експедиторські підприємства:

- відсутність інформації про ступінь надійності перевізника;*
- необхідність врахування численних особливостей умов контрактів;*
- забезпечення необхідної якості транспортного обслуговування замовників;*
- оптимальність вибору логістичних ланцюгів в процесі руху вантажу з урахуванням різних господарських інтересів учасників транспортного процесу;*
- оптимізації глобальних транснаціональних маршрутів;*
- уніфікації митних процедур при комбінації різних видів транспорту.*

Суб'єкти зовнішньоекономічної діяльності України ще не повною мірою використовують такий вид перевезень, деякі транспортні компанії беруть на себе, не рахуючи витрати, повний цикл перевезень, хоча по економічній доцільності вигідніше було б використати взаємодію різних видів транспорту.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** Проблемою використання змішаних перевезень при зовнішньоекономічній діяльності займалися наступні вчені: Гагарський Э. А., Кириченко С. А., Косогляд Р. А., Куренков П. В., Курбатова А. В., Усков Н.С., О.В. Акімов, Карпенко О.О., Галабурда В. Г. Вдосконалення організаційно-технологічного функціонування інтермодальних перевезень з метою підвищення їх економічної ефективності розглянуто в роботах: Афанас'євой А.Н., Бауерсокса Дональда Дж. та Кюсса Дейвіда Дж., Бокова В.В., Гаджинського А.М., Гордона М.П., Джонсона Д., Дибської В.В., Епифанова А.Ф., Захарова К.В., Карноухова С.Б., Королевої В.А., Курганова В.М., Лесина В.В., Миротина Л.Б., Розера С.М., Рижової Л.П., Сергеева В.І.

**Метою статті є** вивчення проблем ефективного використання інтермодальних перевезень на сучасному етапі функціонування підприємств України та визначення особливостей їх митного обслуговування.

**Викладення основного матеріалу.** Основною сучасною тенденцією світової транспортної системи є розвиток змішаних перевезень вантажів на основі логістичного підходу та електронного обміну даних для забезпечення комп'ютерної інтеграції всіх суб'єктів товаротранспортних систем.

Сфера застосування того або іншого виду транспорту визначається номенклатурою вантажів, потужністю вантажопотоків і дальністю перевезень. Міжнародна практика свідчить, що в останні роки дві третини перевезень вантажів у міжнародному сполученні здійснювалось у змішаних сполученнях саме таким чином - «від дверей до дверей». Україна має великий потенціал для розвитку торгівельно-транспортної мережі, адже вона має унікальне, вигідне транспортно-географічне положення на перехресті вантажних торгівельно-транспортних європейських та євразійських доріг.

Згідно Модельного закону щодо транспортної діяльності (СНД; від 31.10.2007) інтермодальні перевезення - послідовне перевезення вантажу в одній і тій же вантажній одиниці (великотоннажному контейнері, зйомному кузові, напівпричепі і тому подібне) з перевалкою його в дорозі з одного виду транспорту на інший без перевантаження самого вантажу. Під інтермодальними перевезеннями розумітимемо такі змішані (комбіновані) перевезення, які здійснюються операторами двох і більше видів транспорту із застосуванням єдиних перевізних документів на весь маршрут перевезення. Під операторами розуміються транспортні організації (підприємства) незалежно від організаційно-правової форми і форми власності - юридичні особи, що роблять за плату послуги з перевезення. Інтермодальні перевезення допомагають, відповідно до цілі та принципам, відповідати економічним інтересам клієнтів за рахунок інтеграції і оптимального використання ресурсів і активів, пропонованих кожним видом транспорту.

**Цілі інтермодальних перевезень.** Отримання синергетичного економічного ефекту від використання двох та більше видів транспорту при наявності однієї точки відповідальності

**Завдання інтермодальних перевезень.** Пошук оптимальних форм організації та співвідношення всіх видів транспорту, користування як інтегрованої системи з урахуванням всіх позитивних та негативних рис кожного з них

**Принципи інтермодальних перевезень.**

-комплексний підхід до розв'язання фінансово-економічних питань організації перевезень;

-максимальне використання телекомунікаційних мереж і систем електронного документообігу;

-єдиний організаційно-технологічний принцип управління перевезеннями й координації дій всіх логістичних посередників, що беруть участь у транспортуванні;

- кооперація логістичних посередників.

Інтермодальності властиві численні вигоди, такі як зниження витрат інфраструктури, зменшення інтенсивності автомобільних перевезень, успішніше використання існуючої провізної здатності і захист довкілля. В сучасних умовах господарювання використання інтермодальних перевезень нивелює низку ризиків, пов'язаних з транспортуванням та розмитненням вантажів при змішаних

перевезеннях. Досить часто груз долає кордон України в пункті пропуску на одному виді транспорту, а потім, вже на території країни або в самому пункті перевантажується на інший вид транспорту та митне очищення відбувається або на кордоні, або за місцем знаходження отримувача. Тому постає питання який вид перевезень, в залежності від необхідних критеріїв обрати (табл.1)

Наприклад, при перевезенні товару з Китаю або Європи використовується декілька видів транспортних засобів - автомобіль та залізниця. Таким чином, використовуються всі переваги залізничного транспорту, а саме:

- швидке проходження кордонів і спрощені митні процедури (Євросоюз-СНД за 30 хвилин);

- оптимально для важких вантажів;
- економічно вигідніше за інші види транспорту;
- захищеність вантажу;
- надійність і незалежність від погодних умов;
- немає необхідності в документах контролю доставки;
- екологічність.

Практично будь-які міжнародні перевезення є мультимодальними. Цей вид перевезень вимагає координації дій усіх учасників транспортного ланцюжка. Зручніший, швидший і більш економічний спосіб транспортування - інтермодальні перевезення, головна особливість яких - доставка вантажу різними видами транспорту, під централізованим управлінням. В цьому випадку за усі етапи доставки несе відповідальність одна транспортна компанія, яка розраховує оптимальний маршрут і укладає договори з суб-перевозчиками. Інтермодальні перевезення зручніші і вигідніші для замовника, оскільки окрім єдиної тарифної ставки оформляється один пакет документів. Важливо і те, що відповідальність за доставку несе одна компанія - що дозволяє замовникові не турбуватися про збереження вантажу і терміни транспортування. Комбінуючи різні види транспорту при інтермодальних перевезеннях, фахівці компанії-перевізника розробляють оптимальну для замовника схему доставки, яка припускає максимальну надійність послуг і мінімальні витрати на перевезення. Діючи як агент вантажовласника, компанія здійснює постійний контроль за рухом товару на будь-якій точці шляху.

Коносамент на змішані перевезення FIATA (рис.1), затверджений Міжнародною торговельною палатою, є свідченням того, що дане експедиційне агентство діє як довіритель, тобто приймає на себе відповідальність перевізника за виконання всього контракту на перевезення і за втрату чи ушкодження товару, поза залежністю від того, де це відбулося.

Коносамент на змішані перевезення FIATA, чи FIATA FBL, являє собою документ, авторські права на який належать федерації FIATA. Федерація FIATA надала асоціаціям, що є її членами (наприклад, Інституту експедиторів у Великобританії), право дозволяти компаніям, що входять до складу цих асоціацій, випускати коносаменти FIATA FBL. Компанії-члени асоціації повинні відповідати найсуворішим вимогам до їх фінансового положення, професійним якостям і навченості персоналу і надавати конкретні свідчення забезпечення належного покриття (звичайно шляхом страхування) відповідальності, що вони беруть на себе в результаті оформлення коносаменту FIATA FBL.

Коносамент на змішані перевезення має наступні особливості:

- а) експедитор бере на себе зобов'язання виконати чи організувати перевезення товарів від місця, де він бере їхній під свою відповідальність, до місця призначення;  
 б) якщо на ньому немає оцінки "не обертається", даний коносамент оформляється як документ на право власності;  
 в) експедитор передає товари в місці призначення тільки при наданні одержувачем підписаного екземпляра коносаменту;  
 г) коносамент на змішані перевезення з моменту оформлення експедитором є свідченням того, що експедитор прийняв від відправника товари під свою відповідальність.

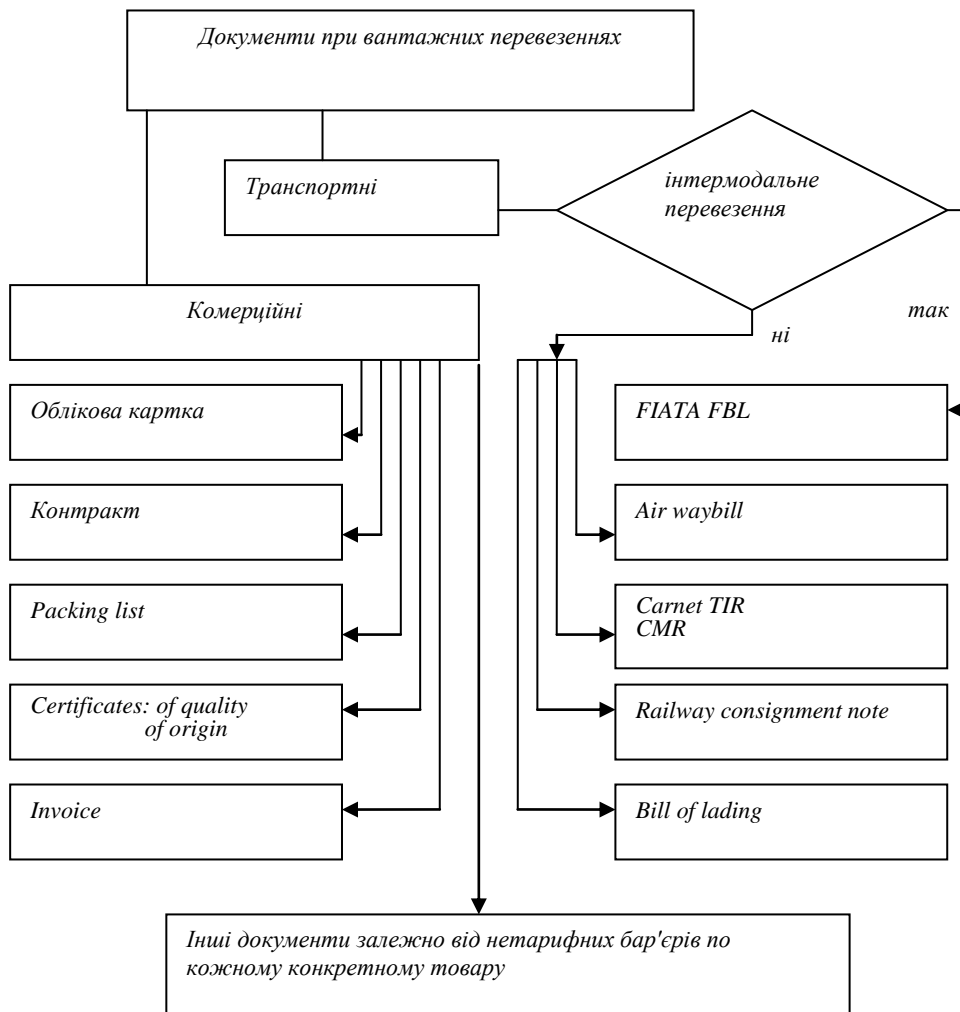


Рис. 1. Документи, що використовуються при перевезеннях та для митного оформлення вантажів

Таблиця 1

**Відмінність різних видів перевезень за основними ознаками**

<i>Ознаки</i>	<i>Унімодальні</i>	<i>Інтермодальні</i>	<i>Мультимодальні</i>
<i>Завантаження /розвантаження</i>	<i>Завантаження в місці відправлення, розвантаження по прибутті</i>	<i>Дозволяє використовувати переваги різних видів транспорту, одночасно застосовуючи одну й ту саму вантажну одиницю (контейнер/причіп).</i>	<i>Якщо не використовуються контейнери, то існує перевантаження з одного виду транспорту на інший</i>
<i>Кількість видів транспорту</i>	<i>Один</i>	<i>Послідовно два та більше</i>	<i>Послідовно два та більше</i>
<i>Ризики з перевезення вантажу</i>	<i>В залежності від умов контракту (продавець або покупець)</i>	<i>Бере на себе компанія -перевізник</i>	<i>В залежності від умов контракту (продавець або покупець)</i>
<i>Кількість транспортних документів</i>	<i>Один</i>	<i>Коносамент на змішані перевезення FIATA FBL</i>	<i>Два та більше</i>
<i>Витрати часу на перевезення</i>	<i>В залежності від обраного виду транспорту</i>	<i>Оптимізація часу та вартості доставки в залежності від використання транспортних засобів та маршруту,</i>	<i>Витрати часу в зв'язку з розвантаженням та на стиковку відправлень</i>
<i>Можливість пошкодження вантажу</i>	<i>В залежності від обраного виду транспорту</i>	<i>Низький ризик пошкодження товару при обробці вихідної одиниці контейнера</i>	<i>Великий ризик пошкодження вантажу та інколи неможливість виявлення етапу перевезення, на якому відбулися втрати</i>
<i>Розміри вантажу</i>	<i>Розміри вантажів та комплектність поставок залежать від можливостей перевізника та транспорту</i>	<i>Можливість транспортування великогабаритних вантажів одночасно</i>	<i>Розміри вантажів та комплектність поставок залежать від можливостей кожного перевізника та кожного виду транспорту</i>
<i>Митне оформлення</i>	<i>В залежності від умов контракту (продавець або покупець)</i>	<i>Транспортна компанія або за контрактом</i>	<i>В залежності від умов контракту (продавець або покупець)</i>

За останні роки українські інтермодальні перевезення характеризуються незначним зростанням обсягів доставки та зазнали позитивних змін, які призвели до підвищення як кількісних показників, так і показників якості транспортних послуг. У вартісному виразі контейнеризований експорт з України у 2013 р. склав 2 461,4 млн дол. США і по відношенню до відповідного показника 2010 р. (1 833,7 млн дол) зріс на 25,6 %. Збільшення рівня контейнеризації експорту пов'язане з зростанням кількості рейсів залізнично-поромних та автомобільно-поромних сполучень, а також із зростанням традиційних контейнерних перевезень морським та автомобільним транспортом.

Під час інтермодальних перевезень компанія-виконавець бере на себе усі турботи про товар - організація повністю відповідає за змішану доставку, зберігання вантажу, його вантаження і розвантаження, а також розмитнення. Основний елемент інтермодальних перевезень – безперервний контроль за переміщенням вантажу по маршруту та точне дотримання строків поставки. Крім того, контейнерні перевезення має перевагу в відсутності необхідності перевантаження самого вантажу, тому товар зберігає свої споживчі властивості в повному ступеню. Також оператор змішаного перевезення може надати замовникові нижчий тариф, оскільки є оптовим покупцем тарифів і фрахтов у перевізників, які працюють на окремих ділянках маршруту.

Будь-яка держава зацікавлена в розвитку інтермодальних перевезень і підтримує їх виходячи з таких міркувань:

1. оператори змішаних перевезень сприяють розвитку експорту транспортних послуг, збільшуючи прибуткову частину національного бюджету;

2. змішані перевезення дозволяють розвивати транспортну систему країни, включаючи підприємства транспортної інфраструктури (морські і річкові порти, аеропорти, термінали і ін.);

3. діяльність національних операторів захищає національні транспортні ринки від проникнення на них іноземних транспортних компаній.

Таким чином, перевага інтермодальних перевезень полягає в найбільш ефективному поєднанні декількох видів транспорту, оптимізації термінів постачання, зниженні витрат на зберігання вантажу, контролі рівня транспортних витрат та досягненні основної цілі – економічного ефекту від використання двох та більше видів транспорту.

#### СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Сханова С.Э., Попова О.В., Горев А.Э. Транспортно-экспедиционное обслуживание. Учебное пособие. Москва: Academia, 2005.

2. Карпенко О.О. Логістика в системі змішаних перевезень // Проблеми підвищення ефективності інфраструктури: Зб. наук. праць. – Вип. 13.–К.: НАУ, 2007.– С. 65–72.

3. Собкевич О., Ємельянова О. "Щодо шляхів розвитку мультимодальних (комбінованих) перевезень в Україні". Аналітична записка <http://www.niss.gov.ua/articles/599/>

4. Дрозд Е.Интермодальные перевозки: мировой опыт журнал "Гражданская авиация" N 6 – 2006. – с. 33 -37.

5. Гаджинский А.М. Современный склад. Организация, технологии, управление и логистика: учебно-практическое пособие. –М.: ТК Велби, Изд-во Проспект, 2001. –176 с. ISBN 5-482-00330-2.

6. Постанова КМУ № 320-2009-п від 02.04.2009 Про затвердження Порядку переміщення товарів у пунктах пропуску через державний кордон, що розташовані на території морських портів України, під час контейнерних перевезень у прямому змішаному сполученні

7. Зимовец А.В. Международные транспортные операции Конспект лекций. Таганрог: Издательство ТИУиЭ, 2008.

8. Троицкая Н.А. Единая транспортная система: учеб. для сред. проф. образования. – М.: Изд. центр «Академия», 2003. – 240 с.

**Кривицкая Н.Ю., Шония Б.Г.**  
**ИНФОРМАЦИОННО-МЕТОДИЧЕСКИЕ ПРОБЛЕМЫ**  
**ДОКУМЕНТАЛЬНОГО СОПРОВОЖДЕНИЯ ТРАНСГРАНИЧНЫХ**  
**ИНТЕРМОДАЛЬНЫХ ПЕРЕВОЗОК**

*В статье рассмотрены проблемы и перспективы использования интермодальных перевозок и особенности их таможенного обслуживания в современных условиях хозяйствования.*

*Ключевые слова: интермодальные перевозки, документ, контрагент, внешнеэкономическая деятельность, коносамент*

**Kryvytska N.U., Shonia B.G.**  
**INFORMATION AND METHODOLOGICAL PROBLEMS OF**  
**DOCUMENTARY SUPPORT OF CROSS-BORDER INTERMODAL**  
**TRANSPORTATION**

*The article deals with the problems and prospects of intermodal transport and peculiarities of custom service in the contemporary economy enterprises of Ukraine*

*Keywords: intermodal transportation's, documents, contractor, foreign economic activity, the bill of lading*

*e-mail автора статті: [kolok@i.ua](mailto:kolok@i.ua)*