

О. І. Платонов,
к. е. н., докторант Міжрегіональної академії управління персоналом

ОСОБЛИВОСТІ РОЗВИТКУ ДЕРЖАВНОГО КОНТРОЛЮ В СФЕРІ МУЛЬТИМОДАЛЬНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ

O. Platonov,
PhD of Economic Sciences, Ph.D. student of the Interregional Academy of Personnel Management

FEATURES OF DEVELOPMENT OF STATE CONTROL IN THE FIELD OF MULTIMODAL TRANSPORTATION

Досліджено розвиток та види застосування різних технологій перевезення з використанням кількох видів транспорту в світі. Визначено особливості розвитку мультимодальних перевезень в умовах швидких змін у сфері інформаційних технологій, техніки вантажопереробки і упаковки.

Констатовано, що країни прагнуть до з'єднання своїх транспортно-технологічних систем в єдину світову транспортну систему шляхом уніфікації, стандартизації взаємопов'язаних технічних, технологічних, економічних, комерційно-правових та організаційних чинників виробництва, торгівлі, транспортування товарів з досягненням максимальної ефективності руху товару за рахунок максимального зниження логістичних витрат.

Встановлено тенденції до системності, що забезпечують єдність і безперервність перевізного процесу. Доведено, що мультимодальні перевезення як нова концепція перевезення мають великі переваги як на державному рівні (для національної економіки в цілому), так і на рівні окремих компаній. До переваг на державному рівні віднесено: прискорення інтеграції національної транспортної системи в єдину транспортну систему світу; економія і раціональне використання паливно-енергетичних ресурсів; кращі умови використання транспортних засобів і національної транспортної інфраструктури, більш ефективний контроль за транспортним ланцюгом і застосування нових транспортних технологій; сприяння підвищенню конкурентоспроможності експорту, зниження ціни імпорту, а значить, розширенню зовнішньої торгівлі; полегшення митних процедур; поліпшення платіжного балансу країни, створення нових транспортних послуг, нових робочих місць; підвищення частки участі місцевих перевізників у міжнародних перевезеннях з функціями операторів або субпідрядників.

Визначено, що мультимодальні перевезення втягують в єдиний перевізний процес різні види транспорту, промислові, торговельні та експедиторські компанії. Це вимагає від держави введення нових норм взаємодії, координації та контролю, концентрації виробництва і капіталу.

The development and uses of different transportation technologies using several types of transport in the world are explored. The peculiarities of development of multimodal transportation in the conditions of rapid changes in the field of information technologies, technologies of cargo handling and packaging are determined.

It was stated that the countries seek to connect their transport and technological systems into a single world transport system by unification, standardization of interconnected technical, technological, economic, commercial and legal factors of production, trade, transportation of goods with the achievement of maximum efficiency of goods movement at the expense of the maximum reduction of logistics costs.

There are established tendencies to the system of ensuring the unity and continuity of the transportation process. It is proved that multimodal transportation, as a new concept of transportation, has great advantages both at the state level (for the national economy as a whole) and at the level of individual companies. The advantages at the state level include: accelerating the integration of the national transport system into a single transport system of the world; saving and rational use of fuel and energy resources; better conditions for the use of vehicles and national transport infrastructure, more effective control of the transport chain and the application of new transport technologies; assistance in increasing the competitiveness of exports, reducing the price of imports, and therefore, the expansion of foreign trade; simplification of customs procedures; improvement of the country's balance of payments, creation of new transport services, new jobs; increasing the share of local carriers in international traffic with the functions of operators or subcontractors.

It was determined that multimodal transport is involved in a single transport process of various types of transport, industrial, trading and forwarding companies. This requires the state to introduce new rules of interaction, coordination and control, concentration of production and capital.

Ключові слова: державний контроль, інформаційні технології, мультимодальні перевезення, системність, транспорт.

Key words: state control, information technologies, multimodal transportation, system, transport.

ПОСТАНОВКА ПРОБЛЕМИ

Наявність міжнародних операцій збільшує витрати і складність мультимодальних перевезень через посилення невизначеності і обмеження можливості контролю над їх характеристиками. Послаблення контролю відбувається в результаті залучення великої кількості посередників і високої ролі держави, позначається у встановленні складних митних процедур і зовнішньоторговельних бар'єрів.

Мультимодальні перевезення в даний час є передовим способом транспортування, який стрімко захоплює значну частку світового транспортного ринку. Це відбувається з трьох причин: по-перше, вони є результатом застосування концепції інтеграційної логістики на транспорті; по-друге, дозволяють не тільки інтегрувати незалежні логістичні ланцюжки в одну, і таким чином, використовувати переваги різних видів транспорту і досягти зниження загальних витрат; по-третє, тільки за допомогою мультимодальних перевезень можливо в повній мірі задовольняти сучасним вимогам, що пред'являються власниками вантажу до процесу доставки вантажів. Таким чином, застосування різних технологій мультимодальних перевезень розкриває значні невикористані резерви вдосконалення систем міжнародного руху товарів.

РЕЗУЛЬТАТИ

Разом з тенденцією глобалізації та інтеграції економік окремих країн, особливої актуальності набула проблема вдосконалення логістичних систем міжнародного руху товарів. Це викликано тим, що міжнародному транспортуванню в якості основної складової частини логістичної системи міжнародного руху товарів відведена дуже важлива роль.

Міжнародний транспорт заповнює географічний розрив між країнами, щоб товари та послуги можна було переміщати від місць походження до місць користування з метою забезпечення безперервного виробництва або задоволення потреб споживачів.

Міжнародний транспорт також забезпечує економічну концепцію "масштабність економіки". Можна стверджувати, що більш велике виробництво економічніше, ніж дрібне. Це пояснюється можливістю застосувати на великих підприємствах більш продуктивне обладнання, спеціалізовані машини і інструменти. Однак це зростання масштабів виробництва, що призводить до поліпшення якості і зниження вартості, не може бути реалізоване, якщо товари не подадуть на розширений ринок. Транспортне забезпечення прискорює процес світової економічної інтеграції, з'єднує внутрішній і світовий ринок.

В умовах зовнішньоекономічної діяльності транспортний фактор як кількісно визначений елемент у вартості продукції грає важливу роль. Таким чином, від роботи транспорту залежить якість, ефективність і розвиток зовнішньоекономічних зв'язків, процесу глобалізації та інтеграції економіки. В сучасних умовах господарювання до транспортної галузі висуваються все нові і нові вимоги щодо якості та економічності систем доставки вантажів. Природно, що транспортна індустрія прагне відповідати встановленим їй новим вимогам з боку користувачів. Це виражається в розробці і практичному застосуванні концепції логістики і в розвитку прогресивних транспортно-технологічних систем і ефективного застосуванні мультимодальних перевезень в міжнародному сполученні.

У принципі, в міжнародних перевезеннях майже кожного виду вантажів бере участь не один вид транспорту. Перевезення морем, річкою, залізницею, літаком, як правило, доповнює доставка вантажу автомобілем.

Відразу після завершення будівництва перших залізниць, з середини XIX ст., у всіх країнах з'явилися транспортні агенти (пізніше вони назвали себе експедиторами), які під розписку брали багаж на дому в одному місті, доставляли його за адресою в іншому місті одержувачу з поверненням розписки і, тим самим, здійснювали перевезення в змішаних залізнично-гужових або водно-гужових повідомленнях.

У США зусилля по впровадженню мультимодальних перевезень робилися з початку 1920-х років, але їх успіху перешкоджали норми регулювання, націлені на запобігання монополізації транспорту. В цей час, залізні дороги, котрі власними річковими суднами на річці Міссісіпі і дочірніми автомобільними фірмами, здійснювали мультимодальні перевезення вантажів з видачею відправнику річкової, залізничної, автомобільної накладної на весь наскрізний маршрут перевезення. Широкий розвиток мультимодальних перевезень прийшов на 1950-ті роки, коли з'явилися контейнери. Така форма транспортування набуває все більшої популярності головним чином завдяки своїй ефективності і економічності [1].

Займаючись перевезеннями вантажів у "змішаних сполученнях", експедитори (в першу чергу), а потім і самі залізничники і моряки дійшли думки про раціональність комплектування дрібних партій вантажів в збірні: суднові, вагонні, автомобільні відправки.

В останні десятиліття у світовій практиці все ширше застосовуються різні технології перевезення з використанням кількох видів транспорту. Контрейлерні перевезення: вантажівка — залізниця. Найбільш відома і широко поширена форма мультимодальних перевезень — це трейлер або контейнер на плоскій залізничній платформі (TOFC - trailer on a flatcar або COFC — container on a flatcar). Контрейлерні перевезення вкрай спрощують кооперацію залізничного та автомобільного транспорту (зокрема, передачу вантажів), але пов'язані з низкою технічних проблем.

Наземно-водні контейнерні перевезення. Трейлер, залізничний вагон або контейнер перевантажуються на борт баржі або судна для подальшого транспортування.

Повітряно-наземні перевезення

Наземне транспортування є необхідною частиною будь-яких авіаперевезень, оскільки вантаж потрібно доставити в аеропорт і вивезти звідти. Інша причина, щоб розглядати значну частину перевезень повітряним транспортом як мультимодальні, є необхідність заощадити перевізні витрати. Частина шляху вантаж проходить з високою швидкістю, яку забезпечує повітряний транспорт, а інша частина шляху здійснюється за значно нижчими тарифами на наземні перевезення. Мультимодальні авіаційно-морські перевезення склалися в 60—70-і рр. Прикладами таких транспортних схем є перевезення побутової електротехніки, офісної техніки, запчастин та ін. за напрямком: Японія — Ванкувер (море); Ванкувер — Монреаль (залізниця); Монреаль — аеропорти Європи (повітряний транспорт). При повітряно-наземних перевезеннях використовують стандартні контейнери і спеціальні контейнери для авіаперевезення.

Для мультимодальних перевезень важливі зміни в сфері інформаційних технологій, техніки вантажопереробки і упаковок. Типова міжнародна торгова угода залучає до участі приблизно 25 незалежних сторін (імпортер, експортер, банки, страховики, мультимодальні оператори тощо) і обіг майже 40 оригінальних документів і 360 копій. Поява комп'ютерів, супутникового зв'язку, скануючих пристроїв, штрих-кодів і спільних баз даних дозволяє отримувати додатковий економічний ефект від скорочення кількості розрахункових операцій, обмеження реєстру договорів, прискорення банківських процедур. З поширенням роботів, засобів відеоконтролю, механізованих складів і підйомно-транспортного устаткування з комп'ютерним управлінням стався технічний переворот у процесах вантажопереробки. Серед новинок у пакувальних технологіях відзначимо міцніші пакувальні матеріали, компактне завантаження зворотних контейнерів, піддони вдосконаленої конструкції і безліч технологій маркування і автоматичного розпізнавання вантажів. Технологічні новинки дозволяють скоротити загальний термін доставки вантажу, зменшити термінальні витрати і, в першу чергу, за рахунок або виключення взагалі або доведення до мінімуму складування вантажів на терміналах, суміщення процесу зберігання з перевезенням вантажу.

Нині на міжнародному транспортному ринку все більшого розвитку отримують мультимодальні перевезення вантажів з метою забезпечення доставки за схемою "від дверей до дверей". Можна констатувати, що країни прагнуть до з'єднання своїх транспортно-технологічних систем в єдину світову транспортну систему шляхом уніфікації, стандартизації взаємопов'язаних технічних, технологічних, економічних, комерційно-правових та організаційних чинників виробництва, торгівлі, транспортування товарів з досягненням максимальної ефективності руху товару за рахунок максимального зниження логістичних витрат.

Термін "мультимодальні перевезення" походить від англійського слова "multimodal transport", що означає "мультимодальні перевезення", "змішані перевезення",

"інтермодальні перевезення", "комбіновані перевезення".

За Конвенцією ООН "Про міжнародні мультимодальні перевезення вантажів" 1980 р. під мультимодальними перевезеннями розуміються перевезення, які мають такі чотири відмітних ознаки:

- участь у перевезеннях двох або більше видів транспорту, чия робота координується і контролюється оператором мультимодального перевезення;

- наявність договору, що укладається між оператором і вантажовласником, про перевезення вантажів з обумовленого місця відправки до місця призначення, оформленого документом мультимодального перевезення, наступним разом з вантажем протягом усього процесу його доставки;

- виступ оператора в якості юридичної особи, яка несе відповідальність за весь процес руху вантажу;

- котирування оператором наскрізної тарифної ставки.

У рамках статті досліджуються міжнародні мультимодальні перевезення, що визначаються Конвенцією ООН про міжнародні мультимодальні перевезення вантажів 1980 р. [2].

У сучасних умовах оператор мультимодального перевезення змушений самостійно займатися відбором необхідних засобів транспорту, що належать різним власникам, а також визначенням ефективних форм і комерційних умов їх залучення. Також оператор мультимодального перевезення повинен організовувати раціональну взаємодію залучених засобів транспорту (вибір маршрутів, розробка узгоджених графіків руху тощо), визначати необхідний порядок і якісні характеристики технологічних процесів.

Мультимодальні перевезення неможливі без уніфікації та укрупнення вантажних місць. У результаті цього з'явилися контейнери, контрейлери, піддони, намітилася тенденція до створення транспортно-технологічних систем мультимодальних перевезень вантажів, головним чином в контейнерах [3]. Тенденція до системності проявляється в наступних елементах, що забезпечують єдність і безперервність перевізного процесу:

- комплексний розвиток матеріально-технічної бази різних видів транспорту (рухомого складу, вантажно-розвантажувального обладнання, контейнерного і трейлерного парків, інших засобів укрупнення вантажних місць), забезпечення рівномірності пропускної здатності різних видів транспорту і терміналів;

- узгодження параметрів рухомого складу за габаритами, вантажопідйомністю та місткістю;

- забезпечення можливості перевалки вантажів на різних видах транспорту в одній і тій же тарі та упаковці;

- застосування типових вантажно-розвантажувальних засобів;

- ритмічна, узгоджена і прискорена подача рухомого складу до пунктів перевезення контейнерів між видами транспорту;

- управління рухом контейнерів за допомогою організації системи стеження;

- однаковий комерційно-правовий режим за напрямками мультимодальних перевезень — єдині правила перевезень, уніфікація вантажних документів і полег-

шення митних процедур; видача коносаментів на мультимодальне перевезення;

- прийняття Конвенції ООН про міжнародні мультимодальні перевезення вантажів;

- встановлення уніфікованих тарифних правил перевезення контейнерів в міжнародних мультимодальних перевезеннях.

Мультимодальні перевезення, як нова концепція перевезення, мають великі переваги як на державному рівні (для національної економіки в цілому) так і на рівні окремих компаній.

До переваг на державному рівні належать:

- прискорення інтеграції національної транспортної системи в єдину транспортну систему світу. Транспортній системі країн — учасників процесу мультимодальних перевезень необхідно забезпечувати узгодження параметрів матеріально-технічних баз, інфраструктури, уніфікацію комерційно-правових режимів тощо. Отже, транспортна система країн — учасників стає невід'ємною частиною єдиної транспортної системи світу;

- економія і раціональне використання паливно-енергетичних ресурсів. Енергетична криза змушує уряди багатьох країн вивчати шляхи зниження споживання палива, особливо в галузі транспорту. Оскільки основні залізничні системи перебувають у державній власності, державні органи можуть безпосередньо впливати на їх використання при організації мультимодальних перевезень, як альтернативи іншим. При цьому враховується, що залізничний транспорт має високу пропускну здатність при відносно меншому питомому споживанні палива в порівнянні, наприклад з автомобільним транспортом;

- кращі умови використання транспортних засобів і національної транспортної інфраструктури, більш ефективний контроль за транспортним ланцюгом і застосування нових транспортних технологій. Створення транспортно-логістичних центрів як стикових проміжних пунктів перевалки вантажів концентрує головні вантажопотоки, великих перевізників, операторів з широким асортиментом послуг. Тут прискорюються транспортні та пов'язані операції, підвищується ефективність експлуатації транспортної інфраструктури та транспортних засобів;

- сприяння підвищенню конкурентоспроможності експорту, зниження ціни імпорту, а значить, розширенню зовнішньої торгівлі. Транспортна складова в ціні товарів, що перевозяться мультимодальними способом знижується за рахунок зменшення витрат зі складування, навантаження, розвантаження і поєднання переваг видів транспорту;

- полегшення митних процедур;

- поліпшення платіжного балансу країни, створення нових транспортних послуг, нових робочих місць;

- підвищення частки участі місцевих перевізників у міжнародних перевезеннях з функціями операторів або субпідрядників.

На рівні окремих комерційних компаній до переваг мультимодальних перевезень можна віднести:

- підвищення швидкості і скорочення термінів доставки вантажів, зменшення вартості вантажної маси;

- скорочення витрат перевезення та перевалки вантажів;

— можливість спостереження за місцезнаходженням вантажу під час перевезення;

— концепція мультимодальних перевезень стимулює розробку відповідних документів і наскрізних тарифних ставок, а також розробку уніфікованої відповідальності перевізника та уніфікованих кодексів на міжнародному рівні, таких як уніфікована специфікація контейнерів для сприяння їх повсюдного застосування, уніфікованих проформ документів. А це, в свою чергу, спрощує документообіг і обсяг роботи по його підготовці, дає переваги при фінансуванні і страхуванні експортних поставок. Доречно сказати, що прогрес у цій галузі веде до взаєморозуміння і довіри, як між компаніями, так і країнами;

— мінімальні складські запаси і потреби в складській площі, створення сприятливих умов для планування обсягу складських запасів, а це значить, підтримка в сфері обігу капіталу, який в іншому випадку був би вилучений на більш тривалі терміни;

— спрощення розрахунків транспортних витрат і поліпшення контролю над ними з боку відправників / одержувачів, впровадження сучасної обчислювальної техніки;

— зниження витрат на тару і упаковку, а також витрат у процесі перевезення, перевантаження і зберігання вантажів, поліпшення збереження вантажів. Вантажі, що перевозяться в мультимодальному сполученні, зазвичай доставляються в кращому стані, ніж при звичайному перевезенні, завдяки широкому застосуванню контейнерів;

— підвищення надійності транспортних процесів за рахунок застосування сучасних технологій при транспортуванні, навантаженні, розвантаженні, складуванні.

Мультимодальні перевезення задовольняють сучасні потреби імпортерів і експортерів, вимоги розвитку зовнішньоторговельних зв'язків країн. У свою чергу, мультимодальні перевезення активно впливають на характер зовнішньої торгівлі країн, включно з вибором базисних умов поставки товару, визначення контрактної ціни, зміст договорів купівлі-продажу тощо. Нині, крім традиційних умов поставок, и створилися нові, такі як DAF, DDU, DDP тощо. Організація мультимодальних перевезень вантажів на більш якісному рівні дає можливість учасникам зовнішньоекономічної діяльності істотно підвищити ціну експортного товару або ж знизити витрати на купівлю товарів за кордоном.

Хоча міжнародні мультимодальні перевезення мають багато переваг, але існують певні складнощі в їх організації. Це пояснюється наступним:

— у процесі міжнародних мультимодальних перевезень бере участь багато суб'єктів: вантажовідправник, вантажоодержувач, оператор, перевізники, митні служби, страхові компанії, банки, державні органи (керуючі зовнішньою торгівлею і транспортом), термінали, лізингові компанії тощо. Кожна операція є строго індивідуальною за технологією виконання для конкретного товару, виду транспорту, географії перевезення;

— міжнародні перевезення вантажів регулюються як міжнародними законодавствами, так і національними, регіональними, місцевими нормами. Тому з'являється велика кількість правових документів і зазвичай виникають суперечності між ними;

— ринок мультимодальних перевезень широкий, але на ньому домінують великі компанії. Завдяки концентрації вантажопотоків великі оператори можуть використовувати сучасні транспортні технології, прогресивну керуючу систему, скорочувати транспортні витрати. Місце для дрібних компаній залишається тільки в забезпеченні супутніх операцій (складські, перевантажувальні, лізингові, постачальницькі та ін.);

— у процесі переміщення вантажів виникає колосальний інформаційний потік, який потрібно обробляти вчасно. Це інформація про тарифи різних видів транспорту, витрати по супровідним операціями, інформація про розклад руху транспорту і вантажів, інформація про документацію, інформація про місце знаходження вантажів, претензій у зв'язку з втратою, пошкодження вантажів тощо;

— нині вимоги користувачів мультимодальних транспортних послуг стають все більш і більш суворими. Транспортні послуги є не просто переміщенням вантажів з пункту відправлення до пункту призначення, а логістичним комплексом послуг з високою якістю.

ВИСНОВКИ

Таким чином, завдяки своїм перевагам мультимодальні перевезення в даний час набули великого поширення і є вираженням науково-технічного процесу на транспорті і подальшим напрямком розвитку глобальної транспортної системи.

Розвиток ринкових відносин призвів до деструктуризації транспортного ринку, яка призвела до зростання числа дрібних транспортних підприємств, за своїми потужностями і обслуговуючою номенклатурою вантажів нездатних виконувати значні обсяги перевезень.

Мультимодальні перевезення втягують в єдиний перевізний процес різні види транспорту, промислові, торговельні та експедиторські компанії. Це вимагає від держави введення нових норм взаємодії, координації та контролю, концентрації виробництва і капіталу.

Література:

1. International union of combined road — rail transport companies. Report 2005, — IURR, Brussels. — 2006. — 16 p.
2. United Nations Convention on International Multimodal Transport of goods. — Geneva, 24.05.1980. — 25 p. — Режим доступу: <http://www.admiraltylawguide.com/conven/multimodal1980.html>
3. Зубок М.І. Інформаційна безпека в підприємницькій діяльності / М.І. Зубок. — К.: ГНОЗІС, 2015 — 216 с.

References:

1. International union of combined road — rail transport companies (2005). Report, IURR, Brussels.
2. United Nations Convention on International Multimodal Transport of goods (1980), Geneva, 24.05.1980, available at: <http://www.admiraltylawguide.com/conven/multimodal1980.html> (Accessed 30 July 2018).
3. Zubok, M.I. (2015), *Informatsijna bezpeka v pidpriemnyts'kij diial'nosti* [Information security in entrepreneurial activity], HNOZIS, Kyiv, Ukraine.
Стаття надійшла до редакції 12.09.2018 р.