

Державний університет інфраструктури та технологій
Київський інститут залізничного транспорту
Факультет «Управління залізничним транспортом»
Кафедра «Технологій транспорту та управління процесами перевезень»

ЗАТВЕРДЖУЮ:

в.о. завідувача кафедри ТТУПП,
к.т.н., доцент

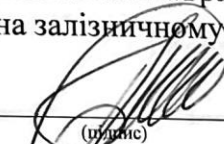

(підпис) Р.С. Щербина

«14» грудня 2020 року


Пояснювальна записка

до кваліфікаційної (магістерської) роботи
освітнього ступеня «Магістр»
на тему «Дослідження та вдосконалення організації інтермодальних перевезень в
прикладі ЦТС «Л»


Виконав: студент 2 курсу, групи ТТ
ОПІ 275.02 «Транспортні технології
(на залізничному транспорті)»


(підпис) Прудіус Д.М.

Науковий керівник


(підпис) Щербина Р.С.

Нормоконтроль


(підпис) Бердніченко Ю.А.

Рецензент

_____ (прізвище та ініціали)

Державний університет інфраструктури та технологій
 Київський інститут залізничного транспорту
 Факультет «Управління залізничним транспортом»
 Кафедра «Технологій транспорту та управління процесами перевезень»
 Освітній ступінь «Магістр»
 Галузь знань 27 «Транспорт»
 Освітньо-професійна програма «Транспортні технології (на залізничному транспорті)»

ЗАТВЕРДЖУЮ:
 в.о. завідувача кафедри ТТУПП,
 к.т.н., доцент


 Р.С. Щербина
 (підпис)
 «01» вересня 2020 року

ЗАВДАННЯ
НА КВАЛІФІКАЦІЙНУ (МАГІСТЕРСЬКУ) РОБОТУ
 студента _____ Прудюса Дениса Миколайовича
 (прізвище, ім'я, по батькові)

1. **Тема роботи** «Дослідження та вдосконалення організації інтермодальних перевезень на прикладі ЦТС «Л»
науковий керівник Щербина Р.С., кандидат технічних наук, доцент, доцент кафедри «Технологій транспорту та управління процесами перевезень»
 (ПІБ, науковий ступінь, вчене звання)

затверджені наказом Державного університету інфраструктури та технологій від «31» серпня 2020 року № 09.2-05-448/С

2. Строк подання студентом роботи «11» грудня 2020 року
3. **Вихідні дані до роботи:** - літературні джерела; - матеріал зібраний під час проходження практики.
4. **Зміст пояснювальної записки (назва розділів основного змісту роботи):**
 - 1 Загальні положення про інтермодальні перевезення
 - 2 Особливості інтермодальних перевезень на прикладі ЦТС «Ліски»
 - 3 Організація інтермодальних перевезень
 - 4 Перспективи розвитку інтермодальних перевезень
 - 5 Охорона праці
 - 6 Охорона навколишнього середовища

5. Перелік презентаційного матеріалу (з точним зазначенням обов'язкових креслень).

В електронному вигляді: 1. Характеристика інтермедіальних перевезень

2. Термік пошук акці нагає УТС „Л”

3. Схема розташування філії УТС „Л”

4. Термік наявного контейнерного парку філії УТС „Л”

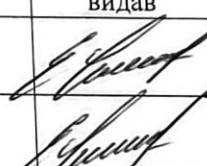
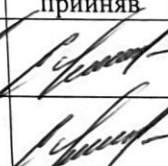
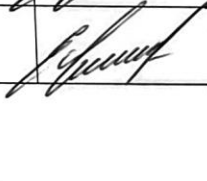

5. Динаміка зносу рухомого складу

6. План оновлення вантажних одителів

В паперовому вигляді:

німає

6. Консультанти розділів роботи.

Розділ	Прізвище, ініціали та посада консультанта	Підпис, дата	
		завдання видав	завдання прийняв
Охорона навколишнього середовища	к.і.н., доцент Сорочинська О.Л.		
Охорона праці	к.і.н., доцент Сорочинська О.Л.		

7. Дата видачі завдання: «01» вересня 2020 року.

КАЛЕНДАРНИЙ ПЛАН

№ з/п	Назва етапів кваліфікаційної (магістерської) роботи	Період виконання етапів роботи
1	Збір літератури, її опрацювання, підготовка 1 розділу	03.09.2020-17.10.2020
2	Розробка 2 розділу	17.10.2020-06.11.2020
3	Збір інформації, її аналіз, розробка 3 розділу	06.11.2020- 15.11.2020
4	Розробка 4 розділу	15.11.2020-21.11.2020
5	Підготовка розділу про охорону праці	21.11.2020-25.11.2020
9	Розробка розділу про захист навколишнього середовища	25.11.2020-27.11.2020
10	Оформлення висновку, додатків та списку використаних джерел	27.11.2020-29.11.2020
11	Підготовка презентаційного матеріалу	29.11.2020-02.12.2020
12	Подання роботи	03.12.2020

Студент


 (підпис)


 (прізвище та ініціали)

Керівник роботи


 (підпис)


 (прізвище та ініціали)

ЗМІСТ

	ВСТУП	6
1	ЗАГАЛЬНІ ПОЛОЖЕННЯ ПРО ІНТЕРМОДАЛЬНІ ПЕРЕВЕЗЕННЯ	9
1.1	Теоретичні та методологічні основи інтермодальних перевезень	9
1.2	Транспортне експедирування в транспортних системах	13
1.3	Особливості розвитку в окремих країнах	18
2	ОСОБЛИВОСТІ ІНТЕРМОДАЛЬНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ НА ПРИКЛАДІ ЦТС «ЛІСКИ»	24
2.1	Характеристика ЦТС «Ліски»	24
2.2	Вантажні одиниці	35
2.3	Засоби перевезення, перевантаження та складування ЦТС «Ліски»	41
3	ОРГАНІЗАЦІЯ ІНТЕРМОДАЛЬНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ	47
3.1	Вимоги до організації перевезень	47
3.2	Організація контрейлерних перевезень в філії ЦТС «Ліски»	52
3.3	Міжнародні перевезення вантажів	62
3.4	Правове забезпечення	66
4	ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ ІНТЕРМОДАЛЬНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ	73
4.1	Розвиток інтермодальних перевезень в філії ЦТС «Ліски»	73
4.2	Розвиток транспортної системи	79
4.3	Розрахунок ефективності доставки вантажу контейнерним поїздом «Вікінг»	81
5	ОХОРОНА ПРАЦІ	86
6	ОХОРОНА НАВКОЛИШНЬОГО СЕРЕДОВИЩА	91
	ВИСНОВКИ	98
	СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ	102

ВСТУП

Актуальність теми дослідження. В умовах сьогодення неможливо оцінити роль яку відіграє транспорт в діяльності держави в цілому її вплив на промисловий сектор, що є важливою областю функціонування держави. Успіх кожного виробництва чи підприємства, його стан, конкурентоспроможність та позиції на ринку надання послуг залежить від ефективної діяльності транспортних процесів

Якщо розглядати масштаби держави чи окремого підприємства промисловості то можна побачити, що актуальним є питання розвитку експорту та нарощування обсягів вантажообігу в рамках вже існуючих транспортних коридорів та ефективна організація перевезення вантажів в міжнародному сполученні, що надалі дасть поштовх до залучення нових інвестицій в країну та підприємства.

Тенденція останнього часу показує нам, що темпи розвитку міжнародних торгових відносин випереджає розвиток світового виробництва. Стрімкий розвиток міжнародних торгових відносин посилює конкуренцію транспортних компаній в міжнародних вантажних перевезеннях. Конкуренція серед корпорацій змушує переглядати витрати виробництва в сторону їх зменшення для того щоб власна продукція була конкурентоспроможна. Це можливо зокрема зниженням в ціні товару транспортної складової. Україна має великий економічний потенціал завдяки вигідному геополітичному та географічному становищу, розвитку економіки, членству в Світовій організації торгівлі. Але для подальшого розвитку необхідно розвивати і удосконалювати свої знання в напрямку інтермодальних перевезень для вдалого використання в ефективній організації процесів перевезень.

Процес перевезення організовується різними видами транспорту, оскільки спочатку необхідно доставити вантаж від складу відправника до морських або

річкових портів, залізничних станцій, аеропортів, а потім безпосередньо до дверей складу одержувача. Бувають випадки коли вантаж можливо доставити одержувачу і одним транспортом, але це скоріше за все виняток. Наприклад, щоб здійснити доставку вантажу до залізничних станцій, морських портів, аеропортів залучають декілька видів транспорту. Якщо в ланцюгу постачань виникає другий або навіть третій вид транспорту це скоріше за все пов'язане з розгалуженістю мереж транспорту, з тим що стає все доступніші автомобільні шляхи, залізничні та водні сполучення безпосередньо до місцезнаходження локацій вантажовідправника та вантажоодержувача. Головною цілю ланцюга постачань є найменші витрати в перевезенні з виконанням умов доставки, збереженні при цьому якісного сервісу.

Мета роботи – дослідження та організація роботи інтермодальних перевезень на прикладі одної з основних та найбільших транспортних компаній з надання послуг в перевезенні ЦТС «Ліски».

Завдання дослідження. Дивлячись на мету роботи, виділимо такі основні завдання:

- визначення сутності інтермодальних перевезень;
- аналіз ефективності інтермодальних перевезень
- визначення перспектив та напрямку розвитку інтермодальних перевезень всередині підприємства ЦТС «Ліски»

Об'єктом дослідження є інтермодальний тип перевезення вантажу, який здійснюється учасниками перевізного процесу.

Предметом дослідження є суспільні відносини, що складаються в процесі інтермодальних перевезень вантажів.

Основою для дослідження є міжнародні нормативні норми в області митного законодавства, що здійснюють регулювання інтермодальних перевезень.

Наукові праці в області перевезень, логістики, та наданні транспортних послуг, праці українських діячів даної сфери склали теоретичну основу дослідження.

Наукова новизна дослідження. Розкриття ще недостатньо досліджених питань з організації процесу інтермодальних перевезень. Представлена концептуальна вдосконалена система організації України перевезень різними видами транспорту на прикладі підприємства ЦТС «Ліски»

Структура та обсяг магістерської роботи: робота складається з вступу, п'яти розділів, списку використаних джерел. Обсяг тексту – 104 сторінок; список використаних джерел включає 20 позицій. Результати роботи випробовані у вигляді публікації статті на тему: «Новий Шовковий шлях та участь в ньому України», опублікованою в збірнику ДУІТ «Молодий науковець № 6.

1 ЗАГАЛЬНІ ПОЛОЖЕННЯ ПРО ІНТЕРМОДАЛЬНІ ПЕРЕВЕЗЕННЯ

1.1 Теоретичні та методологічні основи інтермодальних перевезень

В останні роки все частіше почало звучати поняття «інтермодальні перевезення», тобто застосування декількох видів транспорту при одному відправленні (перевезенні) за єдиними перевізним документом. Цей термін правильніше сьогодні застосовувати як відображення нового етапу взаємодії видів транспорту на принципах логістики.

Як поняття «інтермодальні» мають відношення як до транспортної інфраструктури, транспортних засобів і вантажних одиниць, так і до терміналів та управління». Інтермодальні перевезення даний час є одним пріоритетних типів перевезення для європейської транспортної політики.

Для України з її вдалим географічним розташуванням відкрита перспектива розвитку транзитного потенціалу, що дає змогу бути ключовим учасником транспортно-логістичного ланцюга між Європою та країнами

Розташування залізниць зазвичай зумовлене наявністю великих підприємств добувної і переробної промисловості та необхідністю зв'язку міст, побудованих на основних напрямках людських і транспортних потоків

Широка мережа залізниць України і країн Європи, які не мають часто прямого підходу до середніх і малих підприємств, дають поштовх на її основі будувати різні варіанти інтермодальних систем не тільки для внутрішньодержавних перевезень, але і в міжнародному сполученні.

Поява в першій половині 19 століття залізничного транспорту дозволило створити нову інтермодальну транспортну систему на основі водного і залізничного транспорту. У такій системі поєднуються більш низькі витрати на транспортування для вантажних перевезень залізничного, морського і внутрішнього водного транспорту, їх провізні спроможності, можливість

будівництва залізниць на будь-якій території або з використанням суден-поромів

У нашій країні використовують, зокрема, залізничну систему, при якій вантажі доставляють залізницею в великі портові міста такі як порт «Південий» (Одеська область), «Миколаїв», «Одеса» та «Маріуполь» (Донецької області) для подальшого експорту або транзиту перевантажують на морський транспорт після чого вантаж прямує в пункт розвантаження або подальшого перевантаження, що створює інтермодальну систему.

Поява в кінці XIX і активний розвиток на початку XX ст. автомобільного транспорту розширило можливості подальшого розвитку інтермодальних систем, в яких автомобільний транспорт був ланкою яка забезпечувала більш мобільну доставку, а вся система забезпечувала перевезення на значні відстані з меншими витратами.

Вибір інтермодальної системи транспортування повинен бути в будь-якому випадку економічно обґрунтованим розрахунком фактичних витрат не тільки самого перевезення, а й вартості та можливостей перевантажувальних робіт і пов'язаних з цим витрат часу.

Один з основних принципів логістики «точно в час», найбільш характерний для мультимодальних систем в зв'язку зі складністю їх проектування і виконання, вимагає безперервності транспортного процесу саме в частині скорочення часу доставки. Виконання цього принципу логістики призвело до необхідності створення інтермодальних технологій.

Головною особливістю логістичної інтермодальної системи полягає в єдності всіх етапів транспортно-технологічного ланцюга, що забезпечує доставку вантажу в різні точки земної кулі за єдиними перевізними документами, з використанням єдиного транспортного тарифу, під керівництвом єдиного оператора.

Підсумовуючи все вище сказане, можна виділити пункти, що характеризують інтермодальну систему транспортування:

- Перевезення декількома видами транспорту ;

- Використання транспортних одиниць які забезпечать перевезення на різних його етапах (контейнер, напівпричеп, причеп або з'ємний кузов);
- наявність договору між єдиним оператором і вантажовласником про перевезення вантажу «від дверей до дверей», у якому передбачена відповідальність за схоронність вантажу й терміни його доставки та перевезення, а також розмір тарифної плати за всі послуг, надані оператором вантажовласнику (наскрізний тариф).

Виходячи з усіх вищезазначених аспектів, можна відзначити наступні переваги мультимодальних перевезень:

1) Доставка вантажу «від дверей до дверей» (door-to-door). Такий спосіб доставки при транспортуванні вантажу на велику відстань можливе тільки при - мультимодальних та інтермодальних способах перевезення. Такі види перевезень часто виконуються на морському, залізничному або авіатранспорті, також для доставки вантажу власнику або одержувачу потрібне залучення автомобільного транспорту від аеропорту, морського порту або залізничної станції.

2) У перевезенні можуть використовуватися всі типи контейнерів в залежності від габаритів, хімічних і технічних особливостей вантажу. Контейнерні перевезення найбільш оптимальна для мультимодальних схем, в яких здійснюється велика кількість перевантажень. Контейнери можуть бути повністю укомплектовані у замовника і розпаковані кінцевим одержувачем, що забезпечує додаткову безпеку вантажу.

3) При інтермодальних перевезеннях враховується розвиненість транспортної інфраструктури кожного регіону на маршруті слідування. Це дозволяє використовувати в кожному регіоні найбільш швидкий, надійний і економічний вид транспорту, знижуючи в результаті витрати і час транспортування.

4) У разі необхідності можлива переадресація вантажу в процесі транспортування і можливе коригування маршруту в зв'язку з переадресацією. Така можливість дуже зручна при тривалих маршрутах у разі, якщо у одержувача

змінилася адреса.

5) Швидкі терміни доставки. У разі використання авіаційного транспорту термін інтермодальної доставки значно скорочується, хоча саме перевезення збільшується в ціні. Оскільки доставка вантажу при цьому способі перевезень здійснюється одним перевізником, то це допомагає уникнути різних технічних «накладок».

6) Мінімальна участь в перевезенні власника вантажу. Це участь може бути обмежена тільки оформленням документів на товар. Однак при бажанні власник вантажу може брати участь і в плануванні маршруту, і в пошуку транспорту, і в його підготовці.

7) Низька вартість перевезення. Економія фінансових коштів клієнтів сприяє той факт, що замовлення комплексу робіт в одній компанії обходиться завжди економічно вигідніше, ніж в різних. Вигідно для клієнта і дія єдності тарифів

8) Можливість перевезення на будь-які по далекі відстані і в самі важкодоступні місця.

9) Гнучкі логістичні схеми. Залежно від відстані і необхідної швидкості (терміновості) доставки вантажу, при інтермодальних перевезеннях можна виробити мінімум два варіанти логістичних схем: той варіант, коли вантаж доставляється швидко, але дорого, і той, коли довго, але дешево. При швидкому, але дорогому варіанті перевезення мова, як правило, йде про залучення до перевезень повітряних суден, при повільній, але дешевій доставці вантажів застосовується схема збірних вантажів, коли вантаж відстоюється на складах і перевозиться попутним транспортом.

10) Відповідає за все перевезення одна компанія, значить, і відповідальність за доставку вантажу всіма видами задіяного транспорту теж лежить на ній.

Недоліків у мультимодальних перевезень значно менше, ніж переваг:

1) При використанні різних видів транспорту уникнути

розвантажувально-навантажувальних робіт не можна, а це завжди несе ризик втрати і псування товару.

- 2) Зміна транспорту ускладнює контроль над товаром.
- 3) Збільшуються тимчасові терміни доставки.
- 4) Ризики, форс-мажорні обставини, особливо коли справа стосується трансконтинентальних перевезень. Вихід тут – страхування, яку намагається оформити більшість організаторів перевезень.

1.2 Транспортне експедирування в транспортних системах

Експедиція (від лат. *Expedito* - приведення в порядок і *expedire* - відправити, прискорити) - відправка і прийом вантажів; установа або відділ в установі відповідаючий за відправлення або пересилання чого-небудь.

Транспортно-експедиційне обслуговування передбачає єдину відповідальність за своєчасну доставку та збереження вантажу від відправника до одержувача з комплексом специфічних послуг, які звільняють вантажовласників від невластивих їм збутових і розподільчих функцій, пов'язаних з реалізацією продукції при використанні прогресивних логістичних технологій.

Слід зазначити, що транспортне експедирування не відноситься ні до однієї з сфер: виробництва, торгівлі і транспорту, вона функціонує як самостійна юридична особа (підприємство) і бере на себе функції, що передують транспортуванню та (або) наступні за нею.

Говорячи про перевезення, організованої за допомогою експедитора (оператора), варто згадати такі переваги:

- Клієнт взаємодіє з усіх питань (фінансових, юридичних і т.д.) тільки з експедитором (оператором), а не з усіма учасниками перевізного процесу.
- При несправностях, аваріях або втрати вантажу клієнт пред'являє позов тільки експедитору (оператору), незалежно від того, на якому етапі

транспортування стався інцидент.

- Документ, виданий експедитором (оператором), приймається банком як товарно-розпорядчий, що дозволяє клієнту отримати гроші за товар, не чекаючи його доставки до одержувача.

- Одержувач може розпоряджатися товаром в процесі доставки. Наприклад, переадресувати його.

- Експедитор здійснює постійне відстежування та контроль на всьому шляху слідування вантажу і, в разі необхідності, може надати всю необхідну інформацію про рух вантажу його власнику.

- Організовує процес перевезення, намагаючись не допустити матеріальних і часових втрат, застосовуючи сучасні технології, в тому числі логістику.

- Далі дамо визначення поняттю «експедитор».

Отже, експедитор - це оператор змішаного перевезення або договірний перевізник, який видає коносамент і приймає на себе відповідальність за виконання транспортного договору в якості перевізника.

До специфічних транспортно-експедиторських перевезень можна віднести наступні: [1]

- заключення з перевізником і його представником договору на перевезення;

- оформлення пакету документів на перевезення;

- координація перевезень різними видами транспорту і вибір більш дешевого варіанту;

- вибір оптимального маршруту слідування;

- контроль за проходженням товарного потоку;

- поліпшення показників використання транспортних засобів і контейнерного парку;

- організація супроводу вантажу;

- організація перевантажувальних робіт
- лізинг і оренда транспортних засобів і т.д.

У ряді випадку, експедитор займається оформленням товарно-транспортних документів на всіх етапах переміщення вантажу, а також митних декларацій та страхової документації.

– Якщо експедитор має можливість надавати послуги з митного оформлення, і включений до реєстру митних представників, то на нього можна покласти такі завдання:[2]

- визначення коду товару, з поданням додаткової технічної, спеціальної документації;
- попередній розрахунок суми митних платежів;
- заповнення декларації на товари
- заповнення першого і додаткового аркуша декларації митної вартості
- заповнення основного і додаткового аркуша коригування митної вартості
- складання (надання) електронної копії документів;
- надання на митний пост документів і відомостей, необхідних для проведення митного оформлення товарів, проходження етапів митного оформлення, контролю на одну товарну партію;
- організація (підготовка) проведення митного огляду, прийняття участь у проведенні митного огляду однієї партії товару;
- подання до митного органу пакету статутних, установчих, а також інших документів, необхідних для реєстрації учасника в митному органі;
- реєстрація платіжних документів в митному органі;
- інформування та консультування з митних питань;
- внесення виправлень до декларації про товари і декларацію митної вартості і т.д.

Таким чином, транспортний експедитор здійснює комплекс робіт, що

виходять за межі обов'язків перевізника, основною функцією якого є транспортування вантажу або пасажирів, і дозволяє звільнити транспортні підприємства від другорядних завдань, змушуючи їх зосередитися на ефективності і зниженні вартості перевезення.

Варто сказати, що значення транспортного експедирування помітно зросло з розвитком контейнерних перевезень. До 2000 р в світі налічувалося приблизно 20 великих експедиторських компаній з річним оборотом понад 1 млрд. дол. США. В даний час транспортний експедитор виконує 80% відправлень вантажів і понад 50% всього обсягу операторських операцій в змішаному сполученні.

За родом діяльності фірми транспортно-експедиторського обслуговування можуть бути:[3]

- посередницькими, які володіють транспортними засобами, контейнерами, перевантажувальною технікою, складами, спеціальною технікою з обробки вантажів;
- сортувальними і накопичувальними центрами і терміналами;
- цехами по випуску тари і упаковки або здійснюють повний комплекс послуг на всьому шляху слідування товару.

Сучасні експедитори, які здійснюють перевезення «від дверей до дверей» в якості логістичного оператора, залучають для своєї діяльності комерційні банки, а також можуть застрахувати свою відповідальність. Страхування відповідальності експедитора багато в чому схоже на страхування перевізника, але відмінність у тому, що воно не прив'язане до конкретного виду транспорту, а включає мульти- і інтермодальні перевезення. Вартість такого виду страхування багато в чому залежить, крім загальних причин, від частки використовуваного виду транспорту в перевезенні.

Розмір страхового внеску (платежу для конкретного об'єкта страхування, що залежить від вартості об'єкта і ступеня ризику, може бути виражений формулою:

$$Sk = Pr + Rk \quad (1.1)$$

де Sk - страхова сума об'єкта k ;

Pr - ймовірність ризику або настання страхового випадку;

Rk - непередбачені витрати і прибуток страховика.

Варто зазначити, що для визначення умов поставки і моменту переходу ризику в світовій практиці застосовуються уніфіковані правила Інкотремс, які роз'яснюють умови купівлі-продажу, права та обов'язки продавця і покупця. Вони точно фіксують перехід ризику від продавця до покупця. Як правило, при укладанні договору, сторони заздалегідь обговорюють і погоджують базис поставки, за яким буде здійснюватися дане перевезення.[4]

Базиси поставки об'єднані в чотири групи.

1) Група Е - відправлення:

– EXW (франко підприємство або з заводу), згідно з яким покупець забирає товар у місці виробництва і сам здійснює перевезення.

2) Група F - основна перевезення не оплачено:

– FCA (франко-перевізник), згідно з яким продавець доставляє вантаж і оплачує всі витрати, включаючи вивантаження, до зазначеного перевізником (експедитором) місця і часу.

– FAS (вказано порт завантаження), згідно з яким продавець доставляє вантаж в порт відвантаження і оплачує всі витрати з перевезення та вивантаження до борта судна.

– FOB (вільно на порту судна): вантаж доставляється безпосередньо до транспортного засобу, зазначеного покупцем.

3) Група С - основна перевезення оплачено:

– CFR (вартість і фрахт), згідно з яким в договорі вказує порт призначення, товар доставляється до порту (без вивантаження).

– CIF (вартість, страхування, фрахт) товар страхується й доставляється

до порту замовника (без вивантаження).

– СРТ (перевезення оплачено до ...), згідно з яким, продавець відповідає за вантаж до передачі першого з можливих перевізників і оплачує все перевезення.

– СІР (перевезення та страхування оплачені до ...), згідно з яким перевезення і страховку до місця, позначеного в контракті, оплачує продавець.

– Група D - Доставка (прибуття):

– DAP (поставка в пункті) визначає, що готовий до розвантаження товар передається покупцеві на прибулому транспортному засобі в узгодженому місці призначення.

– DAT (поставка на терміналі) має на увазі, що продавець здійснює поставку товару в узгоджений з покупцем термінал в поїменованому порту або іншому місці призначення.

– DDP (поставка зі сплатою мита): товар доставляється замовнику, очищений від мита та ризиків.

Важливо відзначити, що не всі базиси застосовні для всіх видів транспорту. У мультимодальному повідомленні використовуються базиси EXW, FCA, СРТ, СІР, DAT, DAP, DDP.

1.3 Особливості розвитку в окремих країнах

В залежності від торгових та економічних зв'язків та географічного розташування країн прийнято розділяти світову транспортно-економічну систему на регіони. На даний момент сформувалися 3 основні регіони: Північно-Американський(САР), Європейський(EP), Азіатсько-Тихоокеанський. Для кожного з цих регіонів характерні свої певні особливості.

У 1989 між США та Канадою була укладена угода між про вільну торгівлю,

а вже у 1992-му році була прийнята тристороння угода про північноамериканську зону торгівлі (САР) в якій брали участь США, Мексика та Канада. Передумовами для підписання угоди були обумовлені такими факторами;

- географічне розташування між країнами;
- тісні торгово-економічні зв'язки
- посилення позицій ЕС та Японії на світовому ринку

Транспортні мережі регіонів які входять в зону торгівлі становлять 1/3 світових транспортних мереж. На США припадає 30 % вантажопідйомності рухомих засобів та 40% потужність тягових установок всіх видів транспорту. Внутрішній наземний вантажообіг регіону на 30% складає світову транспортну систему. Співвідношення показане на рис. 1.1

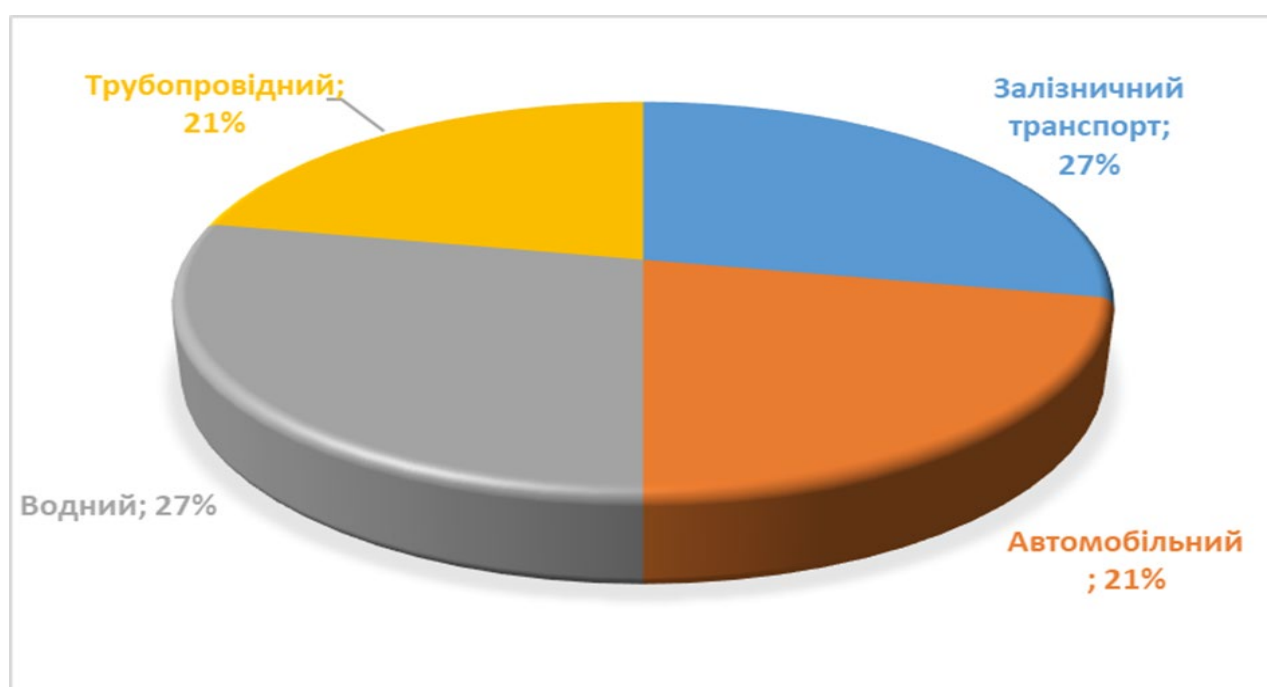


Рисунок 1.1 – Значення транспорту в обслуговуванні внутрішнього вантажообігу

З наведеної вище діаграми ми бачимо, що кожний з видів транспорту відіграє ключову роль в внутрішньому вантажообігу. Це призводить до інтенсивного розвитку інтермодальних перевезень.

Зовнішньоторговельні перевезення здійснюються в більшій мірі морським

транспорт, на нього припадає 75% перевезень.

Залізничний та авіаційний транспорт є приватним. Сполучені Штати на період кінця 20-го століття налічували 14 залізниць першого класу, 486 місцевих та 30 регіональних залізниць та велика кількість станційних та маневрових компаній. Кожна під'їзна колія мала окремий юридичний статус.

Залізничні та авіаційні компанії випереджають автомобільний транспорт в регіоні, але автомобільний транспорт конкурує на рівні з залізничним транспортом, це виходить завдяки підтримці автомобілебудівних і нафтопромислових компаній, а також дотацій від держави на федеральному та на рівні штатів. Протяжність автомобільних шляхів в США сягає 6 млн. 200 тис. км.

Внутрішній водний транспорт також приймає участь в інтермодальних перевезеннях, більша частина перевезення відбувається за допомогою барж які з'єднані в склади, вантажопідйомність яких сягає 20-ти тис. тон. Також для транспортування використовують ліхтеровози.

Провідне місце в займає авіаційний транспорт який має 7 провідних авіаційних компаній які мають великі доходи від вантажних перевезень та аеропорти Нью-Йорка, Лос- Анджеле та Менфісу які мають значний вантажообіг.

Експедиторську діяльність обмежує держава. Для експедиторської діяльності необхідно було мати відповідну ліцензію, фінансову гарантію повинен мати оператор, сума гарантії сягає 75000 доларів. Заборонене укладання угоди про розподіл наскрізних тарифів між експедитором та перевізником, тарифи підлягають реєстрації в федеральній морській комісії. Тому експедиторські фірми в Канаді та США є дочірніми підприємствами. Організація збірних вантажів до цього дозволялося лише авіакомпаніям, але все змінилося після прийняття в кінці 90-х років закону про морське судноплавство.

Причина та чинники що сприяли розвитку інтермодальних перевезень наведені в таблиці 1.1[5]

Саме в США були створені перші в світі інтермодальні компанії які надають повний комплекс операцій. Для прикладу можна виділити залізничну компанію

CSX Chessic System and Seabord System Railroads яка надалі створила автокомпанію, стала річковим перевізником, потім придбала міжнародну лінійну судноплавну компанію, на базі яких було утворено дві дочірніх компанії

Таблиця 1.1

Чинники впровадження інтермодальних перевезень

Чинники			
Висока концентрація і монополізація виробництва і реалізації товарів	Контейнеризація транспортних систем(США належать 45% світового контейнерного парку, 2,7 млн. напівпричепів, 600 тис. контейнерних шасі, 300 тис. платформ	Відмова від регулювання внутрішнього транспорту і пом'якшення державного контролю міжнародних перевезень.	Можливість майнової приналежності до однієї транспортної групи залізничної компанії (експедиторської фірми, судноплавної компанії) коштів різних галузей транспорту

Саме в США були створені перші в світі інтермодальні компанії які надають повний комплекс операцій. Для прикладу можна виділити залізничну компанію CSX Chessic System and Seabord System Railroads яка надалі створила автокомпанію, стала річковим перевізником, потім придбала міжнародну лінійну судноплавну компанію, на базі яких було утворено дві дочірніх компанії

Головною причиною переходу США на інтермодальні перевезення слугує собівартість перевезення та провадження новітніх методів і систем виробництва та передачі інформації

Східна та Західна Європа, Країни Північної Африки, Близького Сходу які пов'язані наземними шляхами з портами Середземного моря, все це можна віднести до Європейського регіону.[6]

ЄР характеризується:

- густотою більше ніж на 100 напрямків транспортних мереж залізниць

- величезної протяжністю автомобільних шляхів;
- розвиненою водною мережею(канали, річки).;
- перевезення контейнерів в один ярус.

Річкові системи Рейну, Вісли, Дунаю, Одери, Ельби дозволяють використовувати всі економічні та екологічні переваги цих природних систем, що наразі утворюють одну цілісну загальноєвропейську річкову систему. Виконується робота по реконструкції великих портів таких як Рейн, Гамбург, Бремен, Роттердам в область їх роботи з обслуговування контейнерів. Єдність річкової призвело до утворення єдиного технологічного і правового режиму «річка-море»

Транспортування контейнерів здійснюється по морю спеціальними суднами-контейнеровозами, вантажопідйомність яких вимірюється в умовних одиницях ТЕУ, найбільше з них, що судно перевозить 8000 ТЕУ.

Розвиток інтермодальних перевезень гальмується із-за декількох чинників:

- Неможливість перевезення вантажів в 2 яруси
- Швидкість курсування контейнерних поїздів
- Державна власність залізниць в більшості країн
- Невисокий рівень надання сервісу на залізничному транспорті

Більша частина автомобільних перевезень здійснюються середніми та дрібними компаніями. Головний спосіб перевезення є за допомогою контейнерів.

Європейське законодавство в протилежність американському захищає інтереси вантажовідправників. Створена Європейська національна асоціація експедиторів ФІАТА, велику роль в організації транспортного процесу мають асоціації вантажовласників і транспортників. Деякі з експедиторських фірм спеціалізуються на доставці вантажів в окремі важкодоступні райони земної кулі (в основному французькі).

В порівнянні з американським, європейське законодавство навпаки захищає вантажовідправників, для цього була створена Європейська національна асоціація експедиторів ФІАТА в якій основну роль мають асоціації

вантажовласників і представників транспортної галузі.

Азіатсько-Тихоокеанський регіон. У регіон входить 21 країна: Росія (Урал, Сибір, Далекий Схід), США, Японія, Китай, Індія, Сінгапур та інші), в цьому регіоні є динамічний розвиток та високий темп зростання, так як більшість країн мають високі темпи економічного зростання.

Більшу частину перевезень автомобільним транспортом складає Китай з його імпортом та експортом, але обмеження кількості первинних засобів ставить залізничний транспорт на домінуючі позиції. Але не можна не відмітити широко розвинену автотранспортну мережу, на прикладі пункту пропуску СУАР загальний обсяг перевезень якого становить близько 2,5 млн. тон, а автомобільним транспортом через пункт пропуску на кордоні Китаю та Казахстану складає 12 млн. тон. Основний потік транспортний потік відбувається між Китаєм і країнами Центральної Азії.

Головною особливістю є інтермодальні тарифи в яких перевезення від «дверей до дверей» відбувається за єдиною наскрізною ставкою та єдиними документами..

Перевезення морським транспортом в приморських країнах складає 70-80%. Потужний флот з достатніми перевантажувальними потужностями є головною особливістю кожної країни.

Існує і система вантажних повітряних перевезень з вантажними аеропортами в таких містах як: Гонконг, Токіо, Наріта, Сінгапур, Шанхай.

Єдина автодорожня мережа, відсутність міжнародних стандартів та єдині правила управління та інформаційного забезпечення, розрізнення в залізничному сполученні, єдині тарифні підходи для розрахунку витрат саме цього не вистачає азіатській транспортній системі.

2 ОСОБЛИВОСТІ ІНТЕРМОДАЛЬНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ НА ПРИКЛАДІ ЦТС «ЛІСКИ»

2.1 Характеристика ЦТС «Ліски»

Створення в Україні центру транспортного сервісу «Ліски» мало на меті покращення та розвиток контейнерних перевезень внутрішньому ринку так і покращення позицій нашої держави в міжнародній транспортній системі, надання послуг з експедирування, транспортування вантажів регулювання парку контейнерів їх обслуговування.

На даний момент ЦТС «Ліски» без сумніву є лідером з організації інтермодальних перевезень, експорту, імпорту та транзиту вантажів та їх доставки в будь-якому напрямку при взаємодії з декількох видів транспорту.

Центр транспортного сервісу надає послуги:[7]

- Експедирування та перевезення вантажу
- Митного оформлення
- Надання в користування контейнерів та рухомого складу
- Контрейлерних перевезень
- Перевезень вантажів від «дверей до дверей» у контейнерах у країни

Європи, Прибалтики, СНД та Азії.

- Зберігання вантажу
- Організації перевезень вантажу декількома видами транспорту

В Україні «Ліски» мають свої 5-ть представництв та філії:

1. Харків (Південна залізниця)
2. Луганськ, Донецьк(Донецька залізниця)
3. Дніпро(Придніпровська залізниця)
4. Одеса(Одеська залізниця)

З 2015-го року Луганська та Донецька філії тимчасово не функціонують у

зв'язку з військовими діями та окупацією окремих районів Луганської та Донецької області.

Для оптимізації роботи між країнами Європи на станції Чоп функціонує перевантажувальний комплекс

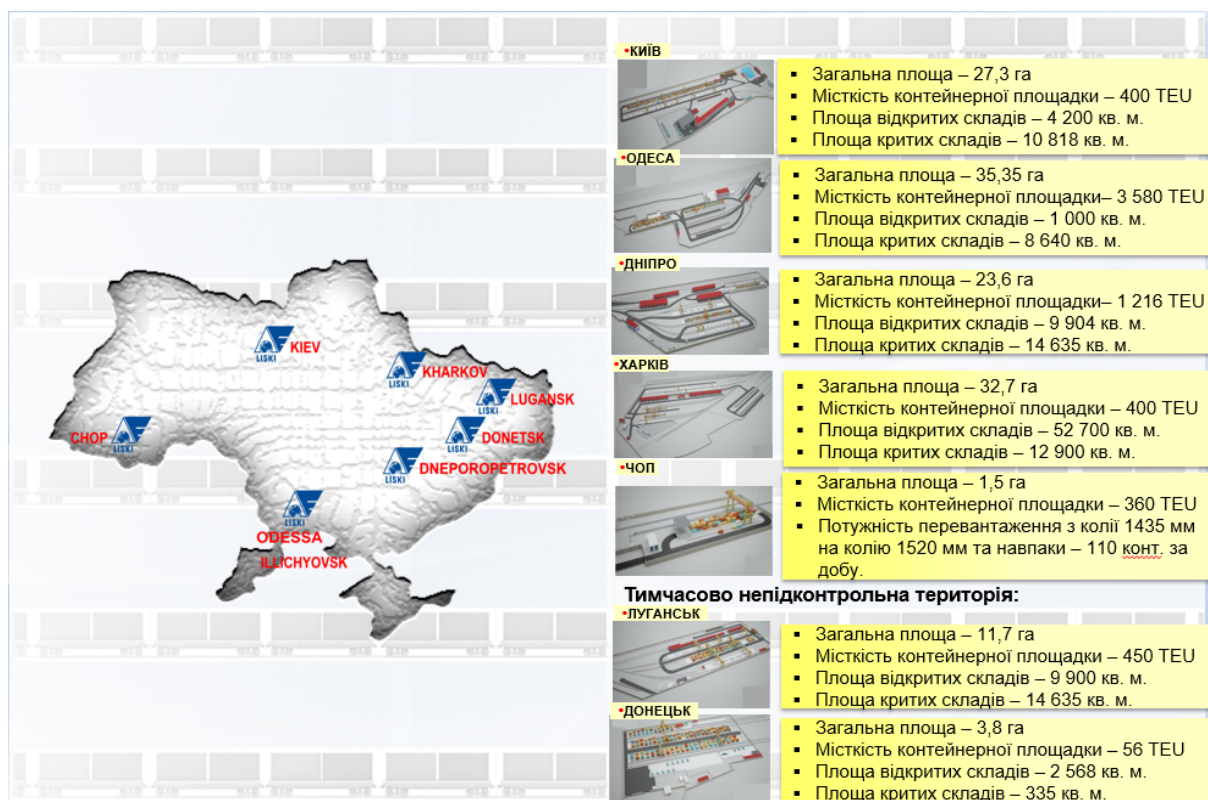


Рисунок 2.1 – Розташування відділень ЦТС «Ліски»

Станція «Київ-Ліски» займає площу 273,2 тис м², яка має комплекс з надання послуг з прийому та відправлення вантажу. Має в своєму розпорядженні 2 контейнерні майданчики які мають переробну здатність в 500 контейнерів за добу. Територія комплексу обладнана митно-лицензійним складом загальна площа якого 2000 м². Криті склади площею 6000 м² призначенні для зберігання різних типів вантажу, підхід до складів залізничного транспорту дає можливість для подальшого розвантаження та переробки вантажу та наступною його доставкою автомобільним транспортом.

Одеське відділення ЦТС «Ліски» це великий термінальний комплекс, що

являє собою спеціалізовану зону, де виконуються операції з приймання і відправлення вантажу, виконуються операції з митного, прикордонного та інших видів контролю експортних та імпорتنих вантажів, що прибувають залізницею та автомобільним транспортом з України, країн СНД, а так само з портів Одеського регіону. На території Підприємства розташована ж.д. станція Одеса-Ліски Одеської залізниці, що має в свої власності залізничні колії, локомотиви, і, автотранспортувачі, що дають змогу виконувати всі роботи з навантаження та розвантаження.

Відділення ЦТС "ЛІСКИ" зі залізничною станцією «Дніпропетровськ-Ліски» загальною площею 23,6 га має в своєму розпорядженні митний комплекс який був оснащений складами ангарного типу, майданчиком для переробки контейнерів(3, 5, 20, 40-ка тонн), склади тимчасового зберігання вантажу, митно-ліцензійний склад

Харківське відділення включає в себе залізничну станцію "Харків-Ліски", які мають в своєму розпорядженні контейнерний майданчик з можливістю одноразового використання 400 контейнерів. Термінал обладнаний електрокозловим краном який має вантажопідйомністю 30 тонн, що дає змогу обробляти 20-ти і 40-ка фунтові контейнери. Криті склади площею 12900 м² дають можливість для одночасної подачі одразу 12 вагонів всередину складів. Також на території комплексу оснащена естакадами для переробки сипучих вантажів з фронтом подання вагонів 15 і 18 одночасно.

В структуру відділень ЦТС "ЛІСКИ" на Донецькій залізниці входять залізничні станції "Луганськ-Ліски" і "Донецьк-Ліски", на території яких функціонує транспортно-митний комплекс, де розташовані криті склади ангарного типу площею 500м², майданчики для переробки вантажів з козловим краном площею 7200м², контейнерні майданчики для переробки 3-х, 5-ти, 20-ти та 40-ка футових контейнерів з площею 1300м² та митний комплекс з представниками органів державного митного контролю

Особливою уваги приділяється ділянці в м.Чоп яка має дуже вигідне

географічне розташування. Дільниця розташована на кордоні з трьома державами Словаччина, Угорщина, Румунія. Особливістю даної дільниці є те, що термінал дає можливість перевантажити контейнери з вагонів європейського типу на вагони колій країн СНД. Термінал надає послуги з оформлення експортних та транзитних митних декларацій.

У 2018 році контейнерні переміщення за участю ЦТС «Ліски» здійснювалися такими основними контейнерними маршрутними та комбінованими поїздами:

- «Хрещатик» Одеса/Чорноморськ-Порт – Київ – Одеса/Чорноморськ-Порт;
- «Вікінг» Одеса/Чорноморськ – Клайпеда – Одеса/Чорноморськ;
- «ZUBR» Одеса/Чорноморськ – Бережесьть (Україна) - Бігосово (Білорусь) – Даугавпілс (Латвія) - Таллінн/Мууга (Естонія);
- «Ніка» Чорноморськ-Порт-Нікополь
- «Румунія» Румунія (Дорнешти - Вікшани) - Україна (Вадул-Сирет - Зерново) - Росія (Суземка - Москва-Товарна-Павелецька
- «Харків» Харків-Ліски – Одеса-Порт – Харків-Ліски;
- «Дніпровець»; Одеса- Порт-Дніпро-Ліски
- «Країни ЄС- Китай»

Контейнерний поїзд "ZUBR" з'єднує українські порти Чорноморськ, Одеса та Южний з портами Рига (Латвія) та Мууга (Естонія).

Довжина маршруту від Таліна до Іллічівська - 2 162 км

Час слідування потягу - 84 години.

Способи доставки вантажу : 20-ти, 40-ка, 45-ти фунтові та стандартні або підвищенні ємності.



Рисунок 2.2 – Схема курсування контейнерного поїзду «ZUBR»[8]

«Вікінг» з'єднує між собою морські порти Чорноморськ , Одеса та Южний з портом Клайпеда(Литва). Рух поїзду здійснюється за маршрутом Драугісте - Порт - Кяна (Литва) - Гудогай - Словечно (Білорусь) - Бережесьть - Одеса/Іллічівськ - Поромна (Україна) - Варна - Софія (Болгарія) та в зворотній напрямок .

Відстань маршруту від Чорноморська до Клайпеди становить 1766 км.

Час руху поїзда - 59 годин.

Способи доставки вантажу: 20, 30, 40 і 45-ти футові універсальні контейнери та контейнери рефрижератори і контейнери-танки.

Учасниками та операторами є:

Латвія — LDZ Cargo Logistika SIA

Естонія — AS EVR Cargo

Білорусь — Республіканське транспортно-експедиційне унітарне підприємство «Белінтертранс — транспортно-логістичний центр»

Україна — ДП «Український державний центр транспортного сервісу «Ліски»»

Польща — ООО ПКП «ЛХС»

Молдова — ДП «Залізниця Молдови»



Рисунок 2.3 – Схема курсування контейнерного поїзду «Вікінг»[8]

Маршрут поїзду «Хрещатик» проходить між портом «Одеса» та станцією «Київ-Ліски» та у зворотньому напрямку

Відстань маршруту- 697 км.

Час руху поїзда - 24 год.

Способи перевезення вантажу: : 20, 30, 40 і 45-ти футові універсальні контейнери

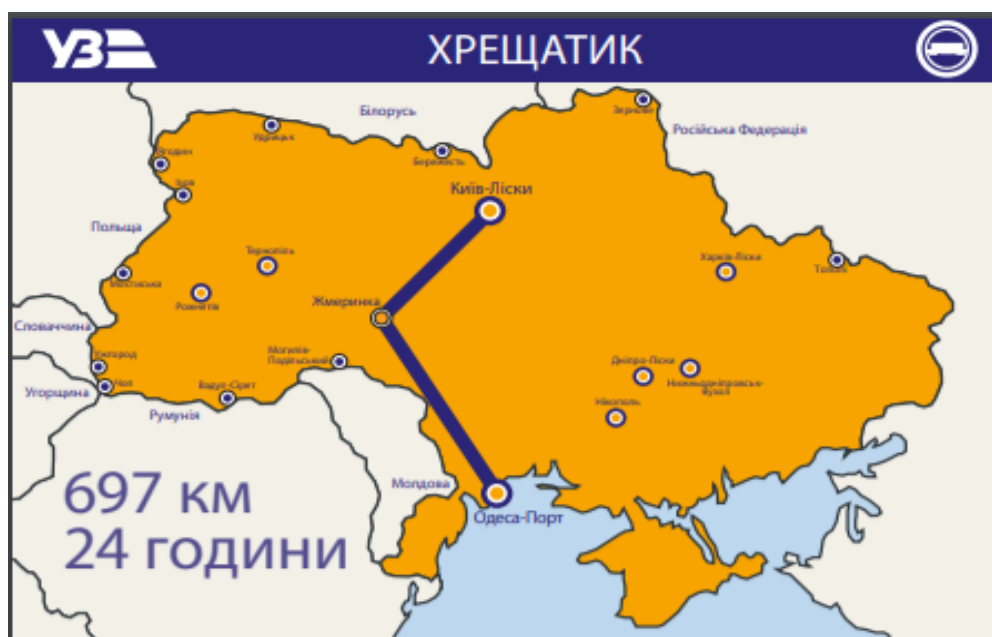


Рисунок 2.4 – Схема курсування контейнерного поїзду «Хрещатик»[8]

КВР – 275.02 – ДУІТ – КІЗТ – УЗТ – ТТУІІІ – ПЗ

Поїзд «Румунія» за маршрутом слідування проходить через 3 країни Румунія, Україна, Росія та пролягає через станцію Чумешти(Румунія)-Львів-Здолбунів- Київ-Зернове- Тольятті(Росія)

Відстань маршруту-2699 км.

Час руху поїзда-32 години

Способи перевезення вантажу: 20, 30, 40 і 45-ти футові універсальні контейнери та підвищеної місткості (high cube)



Рисунок 2.5 – Схема курсування контейнерного поїзду «Румунія»[8]

Поїзд «Ніка» приймає вантажі які надійшли з порту Одеси до Нікополя

Відстань маршруту-655 км.

Час руху поїзда-17 години

Способи перевезення вантажу: 20, 30, 40 і 45-ти футові універсальні контейнери



Рисунок 2.6 – Схема курсування контейнерного поїзду «Ніка»[8]

Контейнерний поїзд «Дніпровець» проходить за маршрутом із портів Чорноморськ та Одеса за призначенням до станції «Дніпро-Ліски»

Відстань маршруту-628 км.

Час руху поїзда-19 години

Способи перевезення вантажу: 20, 30, 40 і 45-ти футові універсальні контейнери

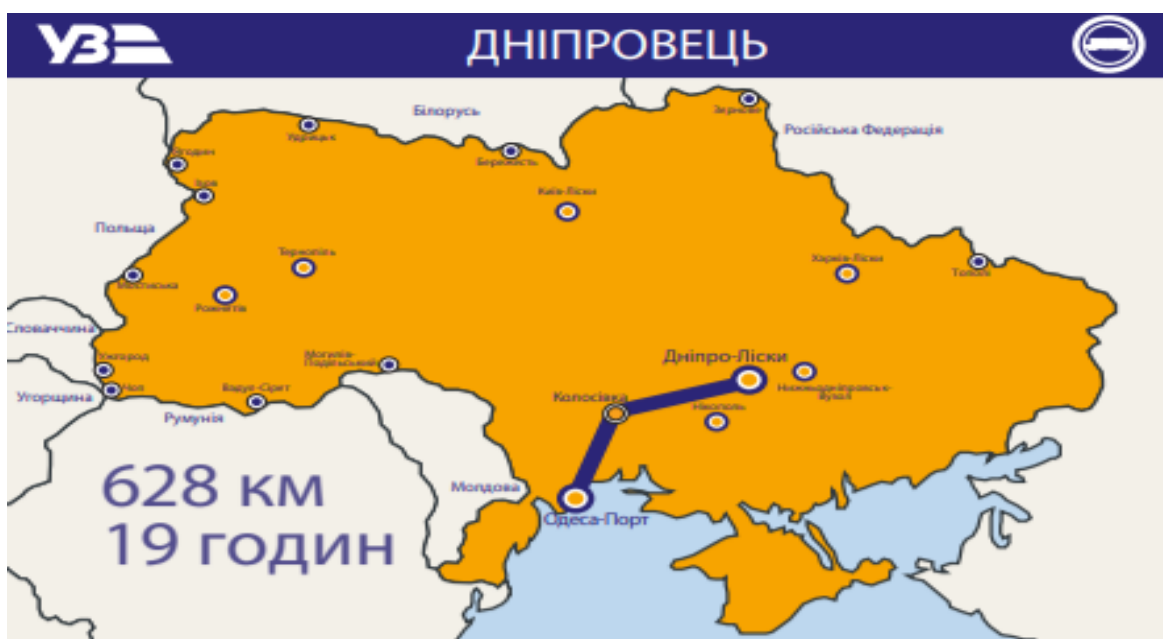


Рисунок 2.7 – Схема курсування контейнерного поїзду «Дніпровець»[8]

КВР – 275.02 – ДУІТ – КІЗТ – УЗТ – ТТУІП – ПЗ

Поїзд «Харків» проходить за маршрутом порт Чорноморськ-Знам'янка-Харків-Ліски

Відстань маршруту-748 км.

Час руху поїзда-21 години

Способи перевезення вантажу: 20, 30, 40 і 45-ти футові універсальні



Рисунок 2.8 – Схема курсування контейнерного поїзду «Харків»[8]

Особливої уваги потребує контейнерний поїзд «Країни ЄС- Китай». Запуск цього став можливим за плідною співпрацею Центру транспортної логістики «Ліски» та операторами з перевезення Казахстану, Азербайджану, Грузії. Поїзд курсує за маршрутом Країни Європи - Україна (Ізов / Ужгород / Чоп - Чорноморськ-Поромна) - Грузія (Батумі - Гардабани) - Азербайджан (Беюк-Кясик - Алят) - Казахстан (Актау - Достик) - Китай, через поромні переправи Чорноморськ - Поті / Батумі і Алят - Актау-Порт

Важливість даного поїзду для розвитку транспортної системи важко переоцінювати так як в повній мірі реалізується транзитний потенціал який є в

нашій країні та підштовхує до розвитку галузі транспорту для нарощування конкурентності з іншими країнами. В науковій статті «Новий Шовковий шлях та участь в ньому України» яка викладена в науковій збірці «Молодий науковець» розглянуті ключові проблемні питання пов'язані з роботою даного поїзду та можливості подальшого використання цього маршруту.



Рисунок 2.9 – Схема курсування контейнерного поїзду «ЕС-Китай»[8]

Головний агент MAERSK LINE по ТОВ «ТІС» разом з АТ «Укрзалізниця» задля покращення послуг з доставки вантажу в контейнерах по схемі від «дверей до дверей» організували повноскладовий контейнерний поїзд який повинен був рухатися за маршрутом ст. Чорноморська (ТІС) порт «Южний» - Київ-Ліски - ст. Чорноморська (ТІС) порт «Южний» за планом поїзд мав курсувати два рази на тиждень. 31 січня 2018 року перший рейс відправився зі станції Київ-Ліски.

Головна перевага та ефективність даного варіанту поставки вантажу полягає в:

- 1) Відсутності маневрових операцій на всьому шляху
- 2) Дотримання графіку руху

3) Безпосередня доставка вантажу безпосередньо до одержувача

Відстань яку долає поїзд складає 748 при часі слідування 19 годин, що є швидше ніж звичайна поставка яка виконується на автомобільному та залізничному транспорті.

перевезення контейнерів складається з таких етапів:

- З усього світу контейнерами MAERSK LINE здійснюється доставка вантажу в порт Южний морським транспортом (Термінал ТІС)
- комплексні операції з обробки контейнерів, данні операції здійснює ТОВ «ТІС»;
- відправлення контейнерів за маршрутом ст. Чорноморська (ТІС) порт «Южний» – ст. Київ-Ліски / ст.Харків-Ліски– ст. Чорноморська (ТІС) порт «Южний» поїздом рух якого забезпечить Філія «ЦТС «Ліски» спільно з ПАТ «Українські залізниці»;
- Виконання після прибуття термінальної обробки на станції Київ-Ліски (розвантаження з вагонів, виконання всіх вимог з митного оформлення вантажу та подальша його доставка до одержувача, дані забор'язання бере на себе Філія «ЦТС «Ліски».

Головною метою проекту є:

- дотримання графіку руху;
- Побудові на станції Київ-Ліски нового власного контейнерного ремонтного депо, що дасть змогу в подальшому здійснювати капітальний та поточний ремонт
- Розвиток власного парку автомобілів для перевезень контейнерів всіх типів
- відсутність маневрових операцій на шляху прямування;
- висока швидкість доставки завдяки організація прямого контейнерного поїзду, що покращить швидкість доставки вантажу;
- отримання повного комплексу послуг з митного оформлення переробки вантажу

- поява майданчиків зі збереження порожніх контейнерів);

1 грудня 2017-го року ЦТС «Ліски», а саме станція Київ-Ліски, була зарахована в глобальну систему з доставки вантажів як місце призначення яке надає повний комплекс послуг який потрібний для доставки вантажу від «дверей до дверей» з можливістю зберігання та отримання порожніх контейнерів для подальшого їх навантаження

Критеріями які для вибору філії як одного з постачальників послуг в глобальній мережі стали:

- наявність терміналів з переробки контейнерів які відповідають сучасним вимогам;
- Контроль державних та митних служб які присутні території терміналу Філії;
- власний автомобільний парк для перевезень всіх типів контейнерів
- Функціонування на території станції Київ-Ліски власного контейнерного депо з капітального та поточного технічного обслуговування контейнерів
- Функціонування майданчиків зі зберігання порожніх контейнерів в очікуванні навантаження

2.2 Вантажні одиниці

При Інтермодальних перевезеннях вантажу декількома видами транспорту здійснюється за допомогою транспортних одиниць таких як:

- контейнер,
- транспорт зі з'ємним кузовом
- напівпричеп
- автомобільний вантажний транспортний засіб

В філії ЦТС «Ліски» для перевезень використовується кожна з перелічених

одиниць, але найбільш частіше вантаж транспортують за допомогою контейнерів

Контейнером вважається транспортне обладнання яке забезпечує схоронність вантажу при перевезенні. Основними перевагами контейнерів можна вважати:[9]

- багаторазовість в використанні;
- можливість перевезення декількома видами транспорту;
- міцність та довготривалість терміну служби .

Контейнери класифікуються за такими ознаками:

1. За призначення:

- Універсальні(призначені в основному для тарно-штучних вантажів широкої номенклатури, укрупнених вантажних одиниць і дрібно-штучних вантажів.);
- Спеціалізовані обмеженої номенклатури вантажів або вантажів окремих видів: сипучих, рідких, швидкопсувних, небезпечних

2. За конструкцією

- Жорсткі
- М'які
- Комбіновані

3. За масою бруто:

- Великотонажні(понад 10т)
- Середньотонажні(2,5-10т)
- Малотонажні(до 2,5т)

4. За сферою використання: міжнародні, технологічні, магістральні

5. За матеріалом виготовлення: суцільнометалеві, пластмасові, комбіновані

Конструкція контейнеру має такі основні складові такі як твердий каркас, кутові стійки, нижня та верхня балки, фітингові упори які слугують як деталь для захоплення контейнера пристроями для розвантаження і завантаження та його подальшого закріплення на рухомому складі, на термінальних майданчиках або на автомобільних причепах чи морських суднах

Універсальні контейнери є найбільш поширеними та являють собою зшитий гофрований матеріал з каркасом, боковими та торцевими стінками, вбудованим

дверними блоками і запірним механізмом. Нижче на рисунку 2.2 наведено схему контейнера в розрізі.

Відносно невелика кількість нестандартних контейнерів, певним чином впливає на весь транспортний процес. Транспортні оператори (залізничні, судноплавні і термінальні компанії) зіткнулися з великими труднощами при транспортуванні і обробці цих нестандартних контейнерів.

При портових термінальних операціях, продуктивність обладнання при обробці нестандартних контейнерів різко падає через необхідність застосування захоплюючих крюків замість стандартних спредерів.

На рисунку 2.10 зображений універсальний контейнер в розрізі

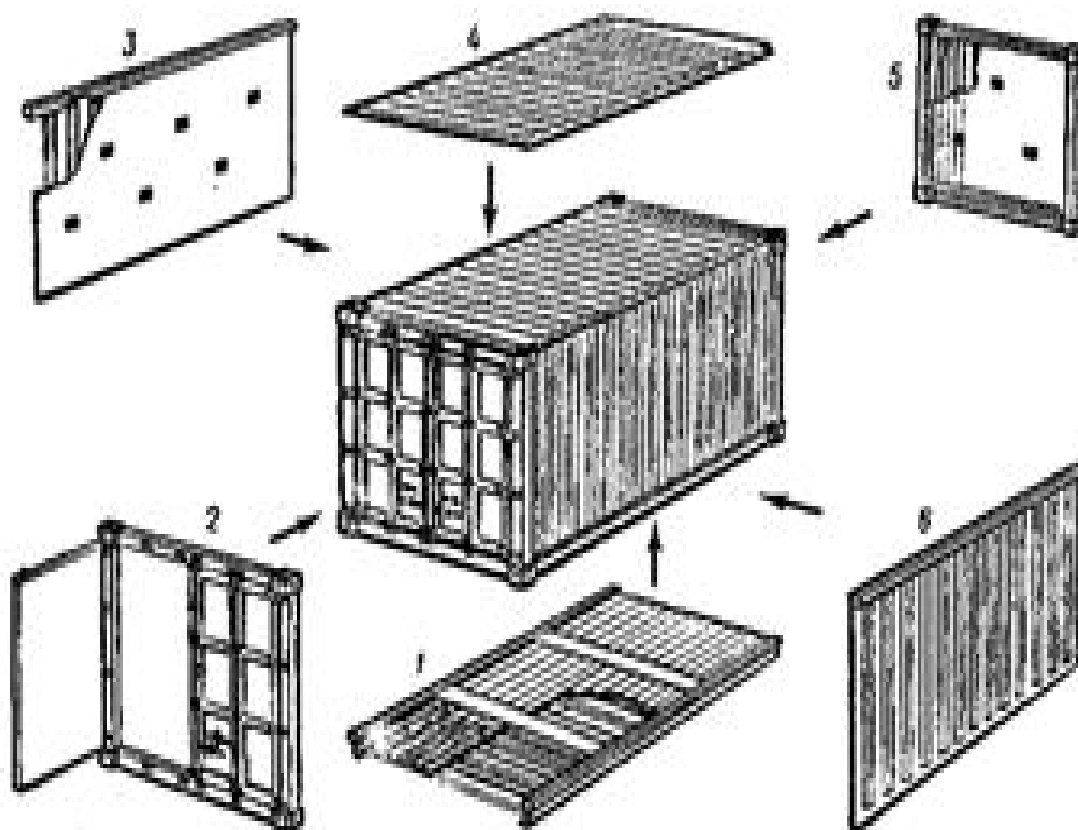


Рисунок 2.10 – Вигляд універсального в розрізі контейнера

Контейнери незалежно від їх типу мають свої стандарти за:

КВР – 275.02 – ДУІТ – КІЗТ – УЗТ – ТТУШП – ПЗ

масою бруutto;

- габаратами;
- конструкцією поєднувальних пристроїв;
- конструкцією захватних органів

Дані стандарти дозволяють виконувати перевезення різними видами транспорту, реалізуючи головний принцип «від дверей до дверей» з ефективним використанням часу.

За конструкцією спеціалізовані контейнери мають відмінності від універсальних в розміщенні всередині каркасу:[9]

- цистерни що дозволяє перевозити рідкий тип вантажу
- холодильні установки (для перевезення швидкопсувних вантажів)
- вбудовані бункери(для сипучих вантажів)
- ємності для перевезення різних типів вантажу .

Типи контейнерів які найчастіше використовують в перевезенні вантажу 1С і ІСС та ІА, ІАА. Вони мають такі експлуатаційні параметри:

- Висота(2591 мм - ІСС і ІАА, 2438 мм - 1С і ІА)
- Внутрішні розміри(ширина дверного прорізу- 2286мм, висота ІСС і ІАА-2261мм та 1С і ІА 2134 мм);

На сьогоднішній існує більше 40-ка типів контейнерів. Контейнери виготовляються, зі сталі або алюмінієвих сплавів та сталевого чи алюмінієвого каркаса, армованого склопластику та інших матеріалів.

Всі типи контейнерів мають свої певні характеристики які наведені в таблиці 2.1

Таблиця 2.1

Характеристика основних типів контейнерів

Тип контейнера	Характеристика
Covered (dry) container	критий (сухий) контейнер. Найбільш популярний тип контейнера, як правило, з торцевими дверима,

Продовження таблиці 2.1

Open top container	контейнери з відкритим верхом для навантаження різних вантажів, наприклад важкого устаткування
Open side container	контейнер з відкритою стінкою, пристосований для навантаження довгих лісоматеріалів, фанери, металів і обладнання.
Tank container for bulk liquid	танк-контейнер для перевезення рідин наливом. Підготовку до наливу, налив і злив проводиться з дотриманням відповідних вимог, рідина не повинна вільно переміщатися. Час наливу і зливу входить в загальний термін обороту контейнера.
Tank-container for compressed gases	танк-контейнер для перевезення рідкого або стисненого газу.
Skeleton type container	контейнер з посиленою нижньою платформою, призначений для перевезення бочок, катанки, кабелю.
Flat rack container	контейнер-платформа з торцевими стінками, призначений для перевезення важких довгих предметів, частин машин, обладнання, автобусів, траків, авіамоторів і інших важких вантажів
Half-height container	полуконтейнер із зафіксованими бічними стінками, проте кінцеві стінки можуть відкриватися для перевезення таких вантажів, як сталь, труби та інші.
Collapsible container	розбірний, складаний контейнер. Після вивантаження, він може бути повернений в складеному стані і не займає багато місця.
Demountable container	знімний контейнер, має 4 гідравлічні підйомники на кожному розі для підняття і установки контейнера з однієї позиції в іншу
Bulk powder container	контейнер для перевезення сипучих, порошкових вантажів, таких як добриво, цемент та інші, повинен бути пристосований для зручного очищення

Вся необхідна інформація про параметри контейнера нанесена на його бічні стінки, двері і дах у вигляді маркувального коду, у тому числі максимальна маса

брутто (MGW) і власна маса (TARE) в кілограмах і фунтах. На бічних стінках контейнера вказується термін (місяць і рік) чергового капітального ремонту

Філія ЦТС «Ліски» має в своєму розпорядженні 4429 великотоннажних контейнерів з них:

- 20 футових - 1900
- Спеціалізованих- 95
- 40-ка футових -2434

20 " standart Dry Cube



40" Dry Freight



Рисунок 2.11 – Порівняння габаритів 20-ти та 40-ка футового контейнера

За кількістю контейнерів які є в розпорядженні філії 20-ти футових найбільша кількість. Це зумовлене тим що даний тип контейнерів має певні переваги над іншими типами, це можливість відвантаження вантажу малими партіями та відносно мала різниця в вантажопід'ємності між 40-ка футовими контейнерами, та різниця в ціні за одиницю контейнера, що в подальшому впливає на вартість перевезення.

На мою думку ці фактори роблять даний тип контейнерів є найбільш масовим в використанні

2.3 Засоби перевезення, перевантаження та складування ЦТС «Ліски»

Наразі на балансі ЦТС «Ліски»:

- 3735 фітінгових платформ;
- 80 спеціалізованих платформ для контрейлерних перевезень;
- 50 сідельних тягачів;
- 86 причепів;
- 83 електрокозлових кранів, у тому числі мають:
- 92 вантажно-розвантажувальних механізмів;
- 13 складських приміщень загальною площею 52510 кв.м.

Від правильної роботи, справності, та належної кількості даних засобів залежить ефективність роботи кожної філії, та якість надання послуг які пропонує центр транспортного сервісу.

Організація та технологія вантажно-розвантажувальних робіт правильне компонування контейнерного майданчика і його технічне оснащення впливає на швидкість обробки контейнера

Основним засобам для обробки контейнерів на станціях є козловий кран, вилочні, електронавантажувачі, мостові та портові крани.

Також для підприємств які здійснюють обробки контейнерів різних типів є спеціалізовані засоби які налаштовані під певні види послуг які надає кожна компанія окремо.

На більшості станціях філії використовують крани козлового типу. На рисунку 2.4 зображений приклад козлового крану



Рисунок 2.12 – Козловий кран на станції «Київ- Ліски»

Переваги козлового крана:[9]

- Відносно невисока ціна обладнання (дозволяє використовувати майже будь-якої будівельної фірмі, незалежно від її бюджету та видів будівель)
- Велика площа роботи козлового крана
- Кабіна монтується в будь-розташування крана
- Також можлива установка пересувний кабіни
- Можливість застосування додаткових приладів
- Розташування пристрою на рівні землі
- Хороша захист системи
- Неможливість того, що вантаж впаде

Як можна помітити, деякі з переваг можна зустріти в іншій вантажопідійомної техніки. Але як будь-яке інше обладнання кран має також і деякі недоліки при роботі. Все ж переваг у даного продукту набагато більше, але і недоліки теж потрібно враховувати при роботі.

Недоліки козлового крана:

- Присутність мертвих зон
- Обмежений рівень можливості підняття на висоту
- Чи не стійкість до різних погодних умов
- Важка система використання
- Довгий і трудомісткий процес монтажу
- Дорога транспортування козлового крана.

Для ефективності вантажно розвантажувальних робіт філія ЦТС «Ліски» використовує річтакер «KALMAR»

Річстакери (reach stacker) - спеціалізовані навантажувачі, пристосовані тільки для операцій з контейнерами. Річтакер відрізняються маневреністю, швидкістю обробки контейнерів, є багато різних типів таких навантажувачів відрізняються між собою вантажопідйомністю і розміром колісної бази.[10]



Рисунок 2.13 – Річстакер

Але кожна матеріально технічна база яку має кожне підприємство має свій строк експлуатації.

За допомогою діаграм проведемо порівняльну характеристику зносу парку контейнерів та парку рухомого складу в 2015 та 2020 роках

На рисунку 2.5 відображена динаміка зносу парку рухомого складу за нормативним терміном експлуатації в порівнянні 2015-2020 рр.

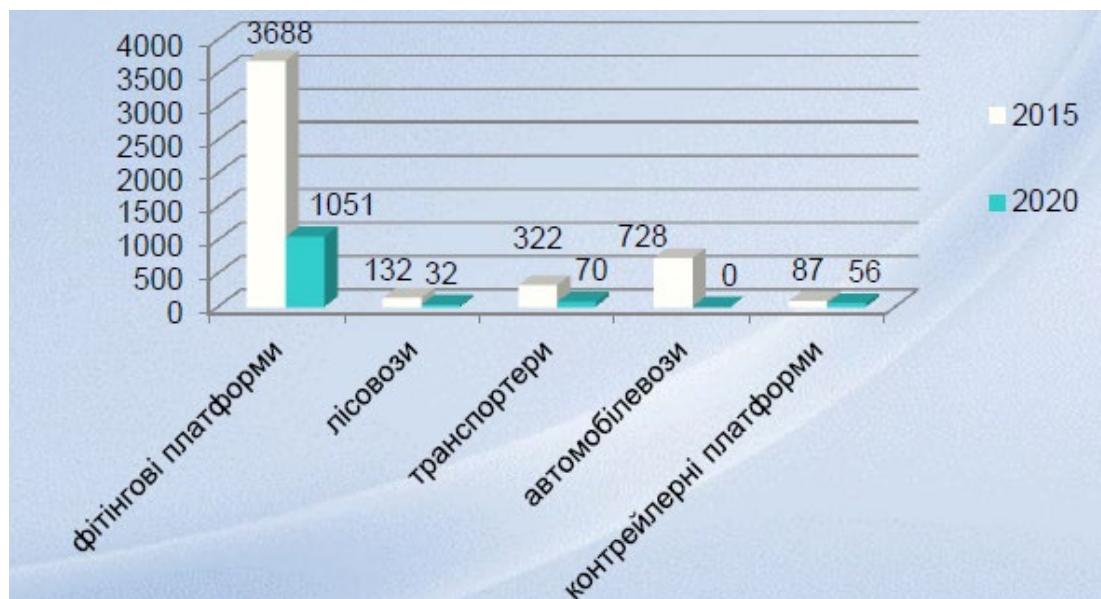


Рисунок 2.14 – Динаміка зносу парку рухомого складу

Аналогічно рис 2.6 вказано динаміку зносу парку контейнерів за такий же порівняльний період

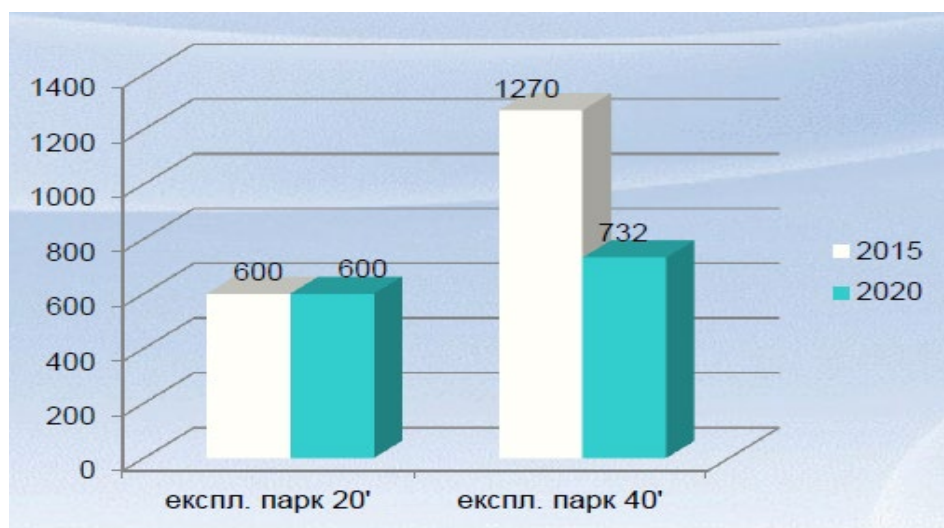


Рисунок 2.15 – Динаміка зносу парку контейнерів

В таблиці 2.1 вказаний план оновлення вантажних одиниць в період з 2015-

2020 рр.

Таблиця 2.2

План оновлення вантажних одиниць в період з 2015-2020 рр.

Вид рухомого складу	Одиниць і виміру	Разом	Період, рік				
			2016	2017	2018	2019	2020
Придбання 40-футових фітінгових платформ (700 од.)	од.	700	100	200	150	150	100
	млн. грн	529	76	151	113	113	76
Придбання 60-футових фітінгових платформ (700 од.)	од.	700	100	200	150	100	150
	млн. грн	563	80	161	121	80	121
Придбання лісовозів	од.	500	200	100	100	50	50
	млн. грн	402	160,8	80,4	80,4	40,2	40,2
Придбання рухомого складу для контрейлерних перевезень (400 од.)	од.	400	100	100	100	50	50
	млн. грн	480	120	120	120	60	60
Придбання рухомого складу для перевезення легковагових вантажів	од.	300	50	100	50	50	50
	млн. грн	216	36	72	36	36	36
Придбання вагонів	од.	2600	550	700	550	400	400
	млн. грн	2334	496,8	632,4	494,4	353,2	357,2
Придбання рефрижераторних контейнерів (30од.)	од.	30	10	10	10	-	-
	млн. грн	15,9	5,3	5,3	5,3	-	-
Придбання 20-ти футових контейнерів (1500 од.)	од.	1500	300	300	300	300	300
	млн. грн.	205	41	41	41	41	41
Придбання 40-ти футових контейнерів (1000 од.)	од.	1000	200	200	200	200	200
	млн. грн	200	40	40	40	40	40
Придбання контейнерів	од.	2530	510	510	510	500	500
	млн. грн	420,9	86,3	86,3	86,3	81	81
Всього	од.	5130	1060	1210	1060	900	900
	млн. грн	2754,9	583,1	718,7	580,7	434,2	438,2

З даних таблиці можна зробити висновок, що найбільші витрати на

КвР – 275.02 – ДУІТ – КІЗТ – УЗТ – ТТУПП – ПЗ

оновлення парку контейнерів були зроблені в 2017 році, було придбано 700 одиниць на суму 632,4 млн.грн

Найбільші витрати на оновлення контейнерів були досягнуті в 2016-2018 роках, було придбано 510 одиниць на суму 863 млн.грн

Розглянувши наведені вище данні можна зробити висновок, що витрати які були зроблені для оновлення парку рухомого складу та парку контейнеру значно знизили негативну динаміку яка відслідковувалась в 2015-му році. Тобто заходи з покращення які були проведені були ефективними і дали можливість не тільки утримати дані показники на рівні який був.

– Перспектива розвитку та технічної переоснастки терміналів Філії “ЦТС “Ліски”

- переоснащення терміналів;
- побудова зернових терміналів на базі станцій Одеса-Ліски, Харків-Ліски, Дніпропетровськ-Ліски;
- розвиток мережі складського господарства;
- оновлення кранового господарства;
- створення технічної бази для контрейлерних перевезень;
- придбання навантажувальної техніки;
- оновлення рухомого складу та контейнерів;
- розбудова та модернізація інфраструктури
- відкриття оборотних депо

3 ОРГАНІЗАЦІЯ ІНТЕРМОДАЛЬНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ

3.1 Вимоги до організації перевезень

Система інтермодальних перевезень в сучасних соціально - економічних умовах передбачає чіткі засади співробітництва різних складових організації, в структурі правового керування та планування технологіями і управління перевезеннями.

Значний вплив покладається на технологічну та організаційну складову регулювання, яка створена з умов планової системи організації, яка не дивлячись на ринкову економіку не втратила свого змісту.

Складові інтермодальних перевезень мають включати основні складові та вимоги. До прикладу матеріальний потік має відповідати єдиній номенклатурі та кількісними показниками вантажів.

Разом з технічною складовою, важливість організації складає договір щодо мультимодального перевезення.

Договір мультимодального перевезення, як вид цивільного договору, використовується українською правовою системою, і тому здається, що для нього необхідно встановити не тільки систему законодавчого регулювання, а й послідовний доктринальний підхід. Однак дослідження показало, що інститут мультимодальних транспортних відносин як і раніше викликає суперечки.

Місце угоди при інтермодальних перевезеннях в системі транспортних угод далеко не ясні. Автор В. В. Витрянский виділяє договори, що регулюють перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні, в тому числі в цю категорію договір прямого змішаного сполучення, договір між транспортними організаціями і ключові угоди [11].

Автор пояснює, що договір на прямі змішані перевезення здійснюється відповідно до одного і того ж транспортного документу різних транспортних організацій. Порядок організації перевезення вантажів прямим змішаним

транспортном визначається угодою, укладеною між відповідними транспортними організаціями.

Отже, варто зазначити, що на думку автора, договір перевезення у прямому змішаному сполученні кваліфікується як фактичний договір з певною специфікою, укладений в особливих умовах договору про термін доставки вантажів, який збільшується з часом, необхідним для перевантаження товарів з одного транспорту на інший; забезпеченості цілісності вантажу з огляду на те, що ця відповідальність розподіляється між усіма транспортними організаціями, залученими в процес перевезення; про оплату транспортного збору та усіх відповідних платежів.

Винятково відбувається регулювання щодо відповідальності організацій, що причетні до участі при транспортуванні вантажу. «Відносини, пов'язані з перевезенням вантажів в прямому змішаному транспортуванні, регулюються двома типами договорів: угода на перевезення вантажів в прямому змішаному транспортуванні (традиційний реальний контракт на перевезення певних товарів з певними характеристиками його змісту) і угодами, що укладаються між транспортними організаціями різних видів транспорту, щодо таких перевезень вантажів».

До прикладу С. Ю. Морозов пропонує іншу характеристику. Він залишає договір перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні в групі транспортних договорів, визначає його як справжній договір і зазвичай ігнорує його в контексті своєї роботи, пов'язаної з організаційними транспортними договорами. Проте в рамках організаційних заходів виділяється окрема група - організаційні угоди між транспортними організаціями. У цю групу входять договори між транспортними організаціями про порядок організації перевезення вантажів, а в групу договорів між транспортними організаціями про порядок організації перевезення вантажів входить договір про організацію прямих мультимодальних перевезень [12].

Проаналізувавши згадані концепції, ми дійшли висновку, що ні та ні інша

концепція цілісно не показує процеси, що відбуваються між різними сторонами. На наш погляд, жодна з вищеназваних концепцій не буде цілком і повністю відображати відносини, що складаються між сторонами змішаних відносин, відповідно до угоди перевезення. Саме тому, виникає пропозиція ввести двоступеневу систему взаємозв'язків про перевезення, між сторонами.

Перший етап взаємин – між транспортним оператором та замовником чи відправником, адже саме оператор зобов'язується доставити або забезпечити доставку вантажу в пункт призначення відповідно до контракту на інтермодальні перевезення.

Другий етап взаємин перевізника і фактичних перевізників створюється залученими перевізником на підставі цивільно-правового договору з метою забезпечення перевезення ввіреного йому вантажу на певній ділянці маршруту.

Оператор мультимодальних перевезень зобов'язаний організувати доставку вантажу від місця відправлення до місця прийому з використанням як власних транспортних засобів (при їх наявності), так і ділових контактів. Оператор по доставці вантажу може брати участь в якості перевізника, але для клієнта він виступає не як окремий перевізник, а як оператор, який організовує транспортування вантажу і несе відповідальність за вантаж на всьому шляху проходження. Тут виникає проблема відповідальності оператора.

Отже, якщо з'ясується, що вантаж пошкоджений або загублений в дорозі, відповідальність на операторі не як окремого перевізника, відповідно до транспортного статуту або кодексом, в залежності від типу транспорту, задіяного у перевезенні, а як оператор, який організовує транспортування за угодою і громадського права, так як спеціальний закон про комбінованих перевезеннях ще не прийнятий. Однак варто зазначити, що перевізник несе відповідальність перед оператором за втрату або пошкодження вантажу відповідно до застосованих транспортними статутами та кодексами.

Більше детально опишемо вектор дій перевізника та оператора. Відповідно до умов договору інтермодальних перевезень, на роботу оператора

покладається організація перевезення наданого вантажу, за допомогою більш ніж двома транспортними видами, від точки видачі до пункту отримання вантажу.

Навіщо організовувати транспорт замість самого транспортування? Все дуже просто, оскільки дві або більше транспортних компаній задіяні в мультимодальних перевезеннях, це, як правило, означає, що задіяні дві або більше транспортних компаній, тому оператор, навіть якщо він здійснює перевезення на окремій ділянці дороги своїми силами, надалі зобов'язаний організувати перевезення, тобто укласти договір з додатковим перевізником, цим самим, відносини з організації перевезень стають домінуючими і ставлять транспортні відносини на другий план.

Окрема частина перевезення виступає частиною інтермодального ланцюга, яка буде здійснюватися за проектом підпорядкування окремих перевізників оператору перевезень, і оператор, у свою чергу, несе відповідальність перед власником вантажу за безперебійне функціонування транспортного інтермодального ланцюгу протягом усього проходження вантажу.

Довгострокова угода про перевезення має бути оформлена за єдиним транспортним документом, наприклад, мультидисциплінарною накладною. Проте на практиці існує серйозна проблема з транспортуванням по документу. Зазвичай, в порядку перевезення місцеві перевізники надають свої товаросупровідні документи на кожен окрему ділянку дороги, підписуючи квитанцію отримання / доставки від особи, що перевозить його.

Крім того, в умовах інтермодальних перевезень одиниця вантажу багаторазово перевантажується, що оформляється вузловими угодами з портами і залізничними станціями. Враховуючи той факт, що оператор фактично не бере участі в реалізації мультимодальних перевезень або бере участь тільки в частках, важливе значення має організаційна участь в реалізації інтермодальних перевезень.

Таким чином, не представляється можливим окреслити контракт інтермодального перевезення, як справжній контракт тому, що головним

завданням оператора вважається організація перевезення, вистежування багажу, а ніяк не практичне володіння їм, ніби потрібно для системи контракту перевезення по основам дійсності. Контракт інтермодального перевезення з'їдає в собі кілька видів перевезення, які вважаються справжніми домовленостями в межах інтермодальних організаційних взаємин.

Укладаючи договір, оператор інтермодальних перевезень, заздалегідь, перед початком перевезення, узгоджує з вантажовідправником умови перевезення, маршрут, види використовуваного транспорту, що важливо, оскільки це впливає на загальну вартість перевезення, тому договір буде укладено, коли оператор досягне домовленості про умови перевезення з вантажовідправником, а не під час прийняття товару оператором до здійснення перевезення.

Оператор може бути як самостійним перевізником, так і перевізником на окремому відрізку, чи на повному маршруті, при цьому самостійно бути стороною перевезення. У цьому випадку вантаж буде переданий першому призначеному перевізнику, і це буде момент виконання договору перевезення, укладеного між ним та оператором на перевезення вантажів на певному етапі, але для оператора цей момент не можна вважати початком інтермодального контракту, оскільки його умови та деталі були досягнуті набагато раніше. Тому ми вважаємо, що уявлення про реальність договору про змішані перевезення є помилковим, оскільки відбувається певна підміна функцій оператора та перевізника під час дії договору. Таким чином, навіть якщо оператор виступатиме першим перевізником, він прийме вантаж від вантажовідправника як оператор, і як перевізник діятиме в мультимодальних відносинах.

Підсумовуючи все вище згадане, згідно з зі структурою змішаного договору перевезення, варто сказати, що договір такого перевезення виступає консенсуальним, адже першочерговим організаційним договором, а отже і завданням оператора є організація перевезення, а не саме перевезення. До організації відноситься вибір транспортних засобів, визначення маршруту, завантаження, вивантаження та ряд інших робіт. Перевезення є частиною того

спектра послуг, який пропонується в рамках мультимодального перевезення.

З цього можна зробити висновок, ніби бракує значення відокремлювати 2 види контракту: контракт прямого перемішаного (інтермодального) перевезення і контракт про організацію прямого перемішаного (інтермодального) перевезення, так як, згідно суті обидві угоди, мають стабілізуючий діяльність в змішаних перевезеннях. Тому, виконати інтермодальні перевезення значить здійснити його, застосовуючи бізнес взаємозв'язку, активи і організаційні функції оператора.

Система, за якою на виконання договору перевезення міститься договір між автотранспортними організаціями, виглядає безпідставною. До цього часу ніяк не дана конкретизація текстури і змісту такої угоди, не ясно, які обіцянки з нього виливаються.

Таким чином, описуючи контракт змішаного перевезення як консенсусний, вважаємо, ніби його слід віднести до сфери послуг і в ряд автотранспортних організаційних домовленостей, не забуваючи про цільовий напрямок контракту – перевезення багажу.

3.2 Організація контрейлерних перевезень в філії ЦТС «Ліски»

Контрейлерний тип перевезень передбачає перевезення товарів, завантажених в автомобіль, який стоїть на спеціальній залізничній платформі. Особливістю даного перевезення можна назвати те, що водій автотранспортного засобу їде на поїзді разом з автомобілем, але в окремому, спеціально обладнаному вагоні.

Слід зазначити, що перелік вантажів, які допускаються або не допускаються до перевезення, залишається таким же, як і при стандартній доставці залізничним транспортом.

Перевагами контрейлерних перевезень є:

- швидкість та гарантія доставки

- збереження автомобільного покриття
- збереження паливно-мастильних матеріалів які витрачаються на обслуговування автомобілів\
- зменшення витрат на оформлення документів на перевезення
- позитивний вплив на екологію

Але є й певні недоліки та особливості. Для розвантаження таких поїздів потрібен комплекс технічних засобів, які на жаль існують не на всіх станціях та неефективне використання вантажопідйомності засобів доставки вантажу. На рис 3.1 зображено приклад завантаження автомобіля на платформу



Рисунок 3.1 – Вантажний автомобіль на залізничній платформі

Прикладами поїзду комбінованого складу є «Вікінг». Самим ефективним способом транспортування контейнерів і контрейлерів відбувається за допомогою поїздів комбінованих перевезень «Вікінг» (Одеса / Іллічівськ - Мінськ - Клайпеда), введених в роботу з лютого 2003 року, а також «Ярослав» (Київ -

Славкув / Польща), які запрацювали з квітня 2003 року.

Вікінг» - поїзд комбінованих перевезень, який створений українсько-литовсько-білоруською сторонами різних складових логістичної системи. Цей поїзд має можливість перевозити різні види контейнерів 20-40 футів, автомобілі, рефрижератори, причепи та ряд інших товарів.

Операторами поїзда «Вікінг» є: з Литовської Республіки – акціонерне товариство «Литовські залізниці», з боку України – філія ЦТС «Ліски», акціонерне товариство «PLASKE» та експедирування вантажів компанія «Трансконтейнер Україна», від Республіки Білорусь – Білоруське транспортно-експедиційне республіканське унітарне підприємство «Белінтертранс».

Поїзд «Вікінг» має відповідний номер (№ 1161/1162), персональний маршрут та графік руху включаючи такі сполучення: Іллічівськ - Одеса - Котовськ - Жмеринка - Козятин - Бердичів - Коростень - Бережесть / Словечне - Калинковичі - Жлобин - Осиповичі - Колядичі - Молодечно - Гудогай / Кена - Вайдотай - Радвилишкіс - Клайпеда - Драугісте.

Навантаження та розвантаження під час перевезення проводиться на таких проміжних станціях як: Паняряй (Вільнюс, Литва), Колядичі (Мінськ, Білорусь), Київ-Ліски (Київ, Україна).

Вантажі в контейнерах і контрейлерах можна спрямовувати як в порти Клайпеди (Литва), Одеси та Іллічівська (Україна), так і на залізничні станції по маршруту поїзда «Вікінг» в Литві і Україні.

Вантажі в контейнерах можуть перевозитися в усі залізничні станції Білорусі, які мають відповідне обладнання по обробці контейнерного вантажу.

Президент України Л. Д. Кучма у 2002 році, підписав Закон України № 3022-Ш «Про Комплексну програму становлення України транзитною державою на 2002-2010 роки». Комплексною програмою та планом заходів щодо реалізації цієї програми передбачалася розробка та прийняття проекту Закону України «Про змішані (комбіновані) перевезення», а також запуск експериментальних залізничних рейсів на комбінованих перевезеннях.

Одразу був такий графік руху поїзда: відправлення по п'ятницях зі станції Поромна в Іллічівську (Одеський та Іллічівський порти) і щовівторка зі станції Драугісте (морський порт Клайпеди).

Але у зв'язку з високим попитом на дані перевезення, було можливі три додаткові перевезення, туди і назад, в основному в залежності від сезонності. Тривалість перевезення поїздом від початку до кінця маршруту становить в межах 53-59 годин часу.

Пункт пропуску через митний кордон України є досить довготривалим, митні процедури на поїзді «Вікінг» займають від двох до чотирьох годин; в порівнянні в Литві, при прибутті поїзда на кінцеву станцію призначення, митні процедури займають близько 30 хвилин. Поїзд «Вікінг» має спальні вагони, вагоном і вагон-ресторан для водіїв. Витрати на таку послугу як перевезення водія в купейному вагоні включені у вартість перевезення вантажних автомобілів.

З ряду плюсів транспортування поїздом «Вікінг», якщо порівнювати з автомобільним перевезенням по такому ж самому маршруті варто виділити наступне: привабливий тариф, швидка доставка вантажів зі станції відправлення до станції призначення, безпеку, спрощений порядок перетину кордонів і оформлення митних процедур, екологічно чисте перевезення. Тарифи на контейнерні та залізнично-автомобільні перевезення з Чорного моря до Балтійського моря поїздом «Вікінг» є відчутно нижчі тарифів на автомобільне перевезення такого ж самого маршруту.

Але не дивлячись на ряд переваг перед автомобільними перевезеннями, поїзд комбінованого транспорту «Вікінг» з початку запуску в 2003 році все ніяк не запрацює на повну потужність. Досить часто відбувається припинення роботи, або звітування роботи показує незначні успіхи. Час від часу постає ряд причин, що впливають на нестабільність функціонування: проблеми, які «ще потрібно усунути», криза, халатність робітників, з вини яких фури при розвантаженні потрапляють в аварію, і багато інших перешкод. До прикладу задля позитивного рапорту на платформи поїзда в тому числі відбувалось заганяння порожніх

трейлерів, а ще примушували до перевезень проблематичні автофірми. Проект не закритий лише тому, адже має політичну підтримку, як «справжній» приклад трансморських перевезень балто-чорноморського коридору. І в даному питанні «Вікінг» ніяк не самотній, адже його план-близнюк «Ярослав» повторює його долю, то починаючи

Ряд фахівців зазначають, що продовження маршруту «Вікінга» по коридору TRASECA буде гарним прикладом зв'язку поміж мережею морських контейнерних ліній Балтійського регіону з аналогічною системою Середземного, Чорного і Каспійського морів, це можливість дозволить збільшити співпрацю залізниць, використовуючи можливості залізнично-поромного сполучення, забезпечуючи міст між портами Іллічівськ (Україна) - Варна (Болгарія), Іллічівськ (Україна) - Поті / Батумі (Грузія), в перспективі Іллічівськ (Україна) - Самсун (Туреччина).

АТ «Литовські залізниці» продовжує пошук потенційних клієнтів і партнерів в регіоні Балтійського моря (Скандинавія, Німеччина та ін.). Вже зараз підписано низку угод з компаніями AB DFDS SEAWAYS, Baltic Port Rail Mukran GmbH і DB Schenker Rail Deutschland AG про співробітництво в сфері перевезення вагонів поромної переправою за маршрутом Клайпеда - Засниц (Мукран), укладено угоду про співпрацю з одним зі світових лідерів з виробництва добрив - компанією Suomi Yara (Фінляндія), також досягнуто домовленостей про перевезення поїздом «Вікінг» продукції компаній Volvo і Tetra Pak. На сьогоднішній день підписано Меморандуми про співпрацю між портами Клайпеда і Поті / Батумі (Грузія) і ведеться активна презентація проекту транспортним і логістичним компаніям Туреччини.

За відомостями заступника начальника Головного комерційного управління «Укрзалізниці» Андрія Мирошнікова, автомобілісти готові забезпечити обсяги вантажоперевезень, але просять в два рази знизити ставки. Однак для «Укрзалізниці» це вже означає діяльність нижче собівартості. Так що розвиток контрейлерних перевезень в Україні впирається насамперед у їх економічну

нерентабельність. На сьогодні вартість послуг залізниці набагато вище, ніж у автоперевізників. Навіть новий збірник тарифів, який передбачає серйозні знижки, не зможе активізувати попит на контрейлерні перевезення.

Раніше чітко конкретної періодичності функціонування поїзда «Вікінг» не було, і напевно це дозволяло виконувати перевезення вантажів цим поїздом по графіку, цим самим уповільнювало його проходження по українській території.

У свій перший регулярний рейс 2012 року, а саме 19 січня «Вікінг» вирушив у повному складі, що включає - 54 контейнера і 37 платформ. Від початку формування поїзда відбувалось на станціях Чорноморського регіону, з відти до Іллічівського порту, потім до станції Козятин, далі шлях до станції на території Білорусі.

Наразі контейнерні та поїзди комбінованого транспорту складаються до 57 умовних вагонів з контейнерами, чи автопоїздами та контейнерами. Можливе здійснювати доповнення до повного складу іншими вагонами у попутному напрямку, за умови слідування відповідно до графіка руху поїзда.

Пропуск поїздів «Вікінг» або «ZUBR» відбувається за встановленим відповідно для них графіком. Проміжок курсування поїздів встановлюється з розгляду розпорядження Укрзалізниці. Варто зазначити, що наразі відправлення поїзду відбувається при наповненості в 20 вагонів в накопиченні на станції Козятин, однак на початку року поїзд їхав з періодичністю 3 рази на тиждень, не залежно від кількості вагонів. Комплекс цих змін сприяє пришвидшенню часу доставки.

Процедура оформлення перевізних документів СМГС на контейнерні та контрейлерні відправки, відповідні документи для проходження прикордонного, митного, карантинного, санітарного, ветеринарного та всіх видів контролю забезпечується експедиторами чи вантажовідправниками.

Для вірного нарахування провізної плати та обліку ввозимих контейнерів і автопоїздів, зобов'язані при способі до транспортування забезпечити вписування в правому верхньому куті перевізних документів СМГС відповідних штампелів:

- при перевезенні на станції залізниць Литви та Білорусі - «Поезд комбинированного транспорта «Викинг»;
- при перевезенні на станції залізниць Естонії та Латвії - «Контейнерный поезд «ZUBR».

Формування контейнерних поїздів відбувається на станціях Іллічівськ-Поромна, Одеса-Порт, Одеса-Ліски. Щодо поїздів комбінованого транспорту, то вони формуються станціями Іллічівськ-Поромна та Одеса-Ліски. На станціях Одеса-Застава відбувається об'єднання груп вагонів, перевезення яких здійснюється з перелічених станцій.

На станції Козятин відбувається об'єднання основного складу поїзда, що був сформований з груп вагонів одеського напрямку і інших груп вагонів.

Формування поїздів станцій Одеса-Застава та Козятин відбувається так:

- «Вікінг» із двох груп вагонів. Вагони які призначенням для станції Білорусі необхідно включати у хвіст поїзда, щоб з легкістю здійснити відчеплення;
- Об'єднаний склад поїздів «Вікінг» та «ZUBR» також із 2 груп вагонів: перша (в голові поїзда) призначенням на стації Литви, друга на станції Білорусі, Латвії та Естонії.

Перевезення вагонів, що мають включати в склад поїздів «Вікінг» та «ZUBR», відбувається згідно з плану формування поїздів. Однак, Донецька та Придніпровська залізниця групи вагонів включають в поїзди призначенням на станцію Нижньодніпровськ-Вузол, яка, в свою чергу, включає їх в поїзди призначенням на станцію Козятин. Південна та Придніпровська залізниці групи вагонів включають в поїзда призначенням Знам'янка. Станція Знам'янка включає такі вагони в прямий поїзд призначення Козятин.

На станції Козятин при надходженні поїздів і обробці перевізних документів, відбувається відчеплення вагонів, згідно з наявності в перевізних документах СМГС відповідних штемпелів та накопичує їх для формування групи

вагонів та подальшої прицепки до основного «ядра» поїзду, що прямує визначеним графіком з Одеси-Застави на станцію Коростень.

Щоб вчасно сформувати групи вагонів і додати їх до складу поїздів, «Вікінг» і «ЗУБР» забезпечать попередню завантаження рухомого складу операторами цих поїздів за запитом експедиторів або вантажовласників.

Для правильного проїзду по території України вони будуть формуватися і відправлятися під оперативним контролем головного транспортного управління Укрзалізниці.

Також, працівники станцій відправлення надають інформацію філії ЦТС Ліски інформацію щодо наявності контейнерів задля подальшого включення їх у склад поїздів «Вікінг» та «ZUBR», до оперативного відділу до відправлення на визначену дату зі станцій Одеса-Застава і Козятин і інформують про вантаж в митні органи на станції Коростень.

Робочі філії ЦТС Ліски повідомляють ЦМ, ЦД, служби перевезень та служби комерційної роботи і маркетингу відповідних залізниць про здійснення відправлення контейнерного поїзду чи поїзду комбінованого транспорту.

Оперативний відділ філії ЦТС Ліски забезпечує передачу на станцію Коростень інформації про відправлення поїзду, не менше, чим за 5 годин до його прибуття.

При наявності контейнерів в кількості, достатній для формування контейнерного поїзда із вказаних станцій, пропуск його здійснюється за окремим розпорядженням Укрзалізниці безпосередньо до станції Коростень для подальшої передачі на Білоруську залізницю.

Станція Коростень при прийомі від Білоруської залізниці поїздів «Вікінг» та «ZUBR» або об'єднаного їх склад виконує відправку відповідно до розкладу формування поїздів. Відчеплення категорії вагонів призначенням на зазначені станції робиться на станції Козятин.

Поїзд комбінованого транспорту «Ярослав»

«Ярослав» - це другий в Україні поїзд комбінованого типу, який почав

здійснювати перевезення з 5 квітня 2003 року між Україною і Польщею. Маршрут якого розпочинається з Києва до Славкова, включає щотижневу доставку контейнерів та автопоїздів.

У той час за міністра транспорту Г. Кирпи, виступаючи на урочистому мітингу з нагоди відправки першого рейсу «Ярослав», зазначив важливість заходу. Саме завдяки поїзду «Ярослав» транспортні автомобілі убезпечують втрачання часу на вимушену стоянку, оскільки в ЄС рух великовантажних транспортів у вихідні дні заборонено, а відповідно до графіку руху поїзда «Ярослав» включає перевезення вантажних автомобілів залізницею в центр Польщі на проміжку в 450 км від українсько-польського кордону у вихідні дні. Прибуття поїзда «Ярослав» за графіком було передбачено щопонеділка о 6 годині.

Польська сторона в свою чергу зменшила тарифну ставку за перевезення вантажів значно, і відмінила збір що дорівнює 200 доларів США, за транзит.

Щодо характеристик поїзда то в його складі є купе і буфет для водіїв. Час поїзда в дорозі становить 38 годин 41 хвилину і на протязі цього часу проїжджає 1028 кілометрів. Спочатку було прийнято, що поїзд буде курсувати одну поїздку в тиждень, однак в подальшому, є перспектива щодо частішого проходження.

Зокрема на станції Скнилів (Львівська область), і на станції Ковель (Волинська область) відбувається завантаження автомобілів на відповідні платформи.

Завдяки домовленостям з Республікою Польща, відбувається безперешкодний проїзд по території її держави, зокрема, що важливо без додаткових фінансових стягнень. Автопоїзд починає рух по суботах, а в понеділок вранці може курсувати своїм ходом в Польщу, Чехію, Німеччину або Португалію, цим самим забезпечуючи собі виграш в дві доби. Варто зазначити основні плюси використання двох видів транспорту, зокрема це оперативність та продуктивність, маневреність та здійснення курсу при будь якій погоді. Слід також віднести сервісний набір від «Укрзалізниці»: відсутність простою для автопоїздів в черзі на прикордонних переходах; значна економія пального; зменшена амортизація транспортного засобу; гарантії безпеки

доставки вантажу; комфорт для водіїв, забезпечення умов для їх відпочинку та харчування. За оцінками самих машиністів, які змінили кабіни тягачів на вагони поїзда є значно кращим. «За вікном негода, на дорогах ожеледь, затори. А ми в теплі, спокої і повній безпеці». Однак базовими є економічні переваги такого сполучення для всіх сторін. Мова не тільки про пряму різницю у витратах, однак вона також є однією з основних. Пошкодження на дорогах – є явищем поширеним, і безпека вантажів постійний головний біль. Проте тепер вже і контейнер, і тягач захищені. Збереження забезпечується.

Новий поїзд вміщає всі успіхи в галузі транспортування. На платформі стоять нерухомі автопоїзда, але ви не бачите ні тросів, ні ланцюгів, тим більше канатів. Їх просто не існує. «Грузовики» кріпляться до коліс - в зручних глибоких амортизаторах, а кузов автомобіля гасить вібрації. Такий поїзд є важливим внеском у вирішення екологічних проблем. Адже великий автомобільний причіп – джерело підвищеного забруднення навколишнього середовища. Як вже зазначалось, європейські країни взагалі не дозволяють транзит великовантажних автомобілів по своїй території у вихідні та святкові дні. Цим самим існую зручна перевага в суботній виїзд «Ярослава» до європейського сполучення. І побічний ефект досить серйозний: скорочення кількості високопродуктивних автопоїздів на дорогах країни призведе до підвищення безпеки дорожнього руху.

Таким чином, розвиток комбінованих перевезень та залучення транзитних вантажопотоків за рахунок запуску Ярославського комбінованого транспортного поїзда, з можливістю 3-го міжнародного транспортного коридору (Німеччина - Польща - Україна). Однак в умовах посилення екологічних вимог в Європі, поряд з усіма позитивними моментами організації Ярославського експериментального поїзда, виникли ряд проблемних моментів, які ускладнювали і гальмували подальший розвиток цього проекту. Одна з головних проблем - митниця. Прикордонні формальності і вимагання вже викликали суперечки навколо ще одного єдиного поїзда – «Вікінг». Україна серйозно хворіє митною бюрократією. Прикладом цього є перевірка поїзда на кордоні ЄС займає всього 30 хвилин, а

оформлення вантажу на кордоні з Україною може зайняти до пари годин. На думку операторів ринку, цей фактор став перешкодою для автомобілів в переговорах з Україною. І ця проблема виникла не тільки в українських органах, а й у Польщі.

Як зазначив один з операторів ринку, останнім часом польські митники посилили правила перетину кордону, через що при проходженні формальностей час зріс на декількох годин, в цьому питанні «Ярослав» ніяк не став винятком. Під час головного рейсу поляки проводили перевірку всіх паперів дуже ретельно.

Варто віднести до ряду проблем стан шляху в особливості Польщі. Лінію в Славкув з широкою колією 1520 мм зводили ще в радянські часи і докладно ніяк не чинили, тому швидкість переміщення по польській частці смуги (450 км), падає по 30-40 км / ч. Залізничники напевно роблять навмисне, щоб максимально знизити можливість катастроф. Проте це позначається на часі і терміні доставки вантажів.

Однак виключно основна проблема - в простому падінні фрахтового ринку. Майже всі перевізники поскаржилися, ніби в взаємозв'язку з падінням попиту по 30% автомобільного парку встало. У такій ситуації зниження тарифу по 3 грн / км особливо не створює кращої економіки транспортування, так як до даної ставки ще потрібно додати получку автовласникам, які супроводжують авто, страховки і інші витрати.

Сполучення Київ - Славкув виступає частиною Євразійського інтернаціонального машинного коридору, досконало звичайно було б від Гамбурга і до Шанхая. Тому постає питання розробки а головне реалізації такого проекту, впливаючи мінімальними наслідками на екології, та її стан.

3.2 Міжнародні перевезення вантажів

У практиці зовнішньої торгівлі інтермодальні перевезення називають перевезення з використанням декількох видів транспорту, які виконуються під

відповідальність одного перевізника по одному транспортному документу і з єдиною швидкістю руху. Такий вид доставки покриває більш 1/3 вантажоперевезень у зовнішній торгівлі. На сьогоднішньому ринку перевезень оператор мультимодальних перевезень діє за контрактом в якості перевізника, має справу з реальними перевізниками і платить їм за виконану роботу, а також несе відповідальність перед клієнтом за збереження вантажів за маршрутом - на відміну від традиційного експедитора, який несе відповідальність за пошкодження або втрату вантажу тільки з його вини. Оператор інтермодальних перевезень може забрати товар у відправника на його складі на контейнерному терміналі в морському річковому або сухому порту або біля причалу порту навантаження. У свою чергу вантаж може бути переданий одержувачу на його складі в контейнерному терміналі біля причалу в порту призначення.

Тільки деякі компанії виконують інтермодальні перевезення самостійно, через свої дочірні фірми і відділення, частіше всього вони працюють на основі договору з іншими спеціальними компаніями: автотранспортними підприємствами, компаніями - власниками або наймачами портових і залізничних терміналів, портовими і складськими фірмами, які гарантують митне очищення, збереження багажу і його підшліфовка (лагодження та підміну тари, маркування, упаковки, підбирання відправок).

Значною позитивною стороною експедиторських компаній при організації інтермодальних перевезень вважається те, що вони працюють на великій кількості напрямків, в їх просторішому комплекті логістичних операцій, вони мають широку мережу агентів на автотранспортних вузлах. Подача вантажів по одному автотранспортному акту творить розряд переваг для вантажовідправника, так як він володіє зв'язком лише з оператором змішаних перевезень. Додаткові гідності для співучасників перевезень - покупця і ОМП - творять так звані термінальні системи інтермодальних перевезень, що враховують доставку вантажів з пунктів відправки в пункт призначення рисами з впровадженням опорних терміналів в ареалах відправки і призначення. Маленькі партії багажу конкретно зі складу

доставляються на основний термінал фідерними автотранспортними засобами (автомобільним транспортом, маленькими річковими суднами).

В базових терміналах відбувається створення партій вантажу. Завдяки магістральному сполученню відбувається доставка багажу між базовими терміналами. На такому терміналі призначення вантажів є упорядкованим і відправляється на склад одержувача лінії транспортними засобами. Магістрально-фідерні перевезення з великою якістю та спроможністю функціонують в країнах Західної Європи та Сполучених Штатах Америки. До прикладу у США наявно більше 40 транспортних коридорів з основних економічних центрів країни до відповідних морських і річкових портів. На шляху цих коридорів також курсують контейнерні двоповерхові поїзди, які забезпечують перевезення до 500 контейнерів до 20 т. Що стосується ситуації в Західній Європі то там діє біля 30 таких залізничних коридорів. Вони поєднують і формують транспортні вузли, відповідно і до наявності морських портів [8].

У якості операторів виступають провідні компанії, такими є компанія «American President Lines» чи «Sea Land» в США, «Maersk» - Данія, які змогли відобразити багатогалузеві транспортні мережі.

З приводу умов перевезення і умови відповідальності тієї чи іншої сторони регламентується договором змішаного перевезення. Прикладом зразка цієї угоди послуговує коносамент, що розроблений ще в 1970 р. Міжнародною Федерацією експедиторських асоціацій (ФІАТА).

Величезний сенс з приводу становлення інтермодальних перевезень володіє Митна конвенція про міжнародне транспортування вантажів з використанням особливої книжки TIR CARNET. До Митної конвенції було залучено біля 50 держав учасниць, в їх числі і Україна. Конвенція поширюється на усі змішані перевезення при участі автомобільного транспорту. Відповідно до Конвенції перевезення вантажів повинно здійснюватися в відповідних контейнерах транспортних засобів, які дійні відповідно до вимог, які були прийняті державами учасницями, що зазначені книжками TIR CORNET, які видаються в державі

органи. Заходи митного контролю, що були прийняті в державі відправлення, зізнаються необхідними в державах транзиту і країнами призначення. Організація інтермодального перевезення зовнішньоторговельних вантажів настає з отримання платного приписи вантажовідправника із зазначенням розмірів і термінів відправок, середнього обсягу партій, чисельності відправлень на місяць, пунктів функція і призначення, і має в собі наступні рубежі:

1) Формування варіантів доставки вантажу. Варіанти доставки можуть різнитися відповідно до маршруту, видів здійснення перевезення, та технології самого перевезення. З кожним видом змішаного перевезення аналізуються варіанти транспортування, організація і фінансові умови, щодо доставки.

2) Вибір перевізників на магістральних і фідерних лініях інтермодальної доставки. Характеризується особливістю вибору, завдяки інформаційної забезпеченості дрібніших лінійних компаній, спеціалізованій видавничий інформації, звіту. З огляду на кожну фірму виділяються порти перевалки, та ряд інших параметрів, зокрема час, основні витрати і т.д.

3) Калькуляція наскрізної ставки тарифу. Відповідно до кожної схеми формується сума витрат по магістральних і фідерних лініях змішаного перевезення з на основі встановлених тарифів.

Тариф на зберігання, вантажно-розвантажувальні роботи, в межах морських портів, затверджено міністерством інфраструктури, тарифна ставка вказана в доларах США. З приводу ставки за експедиторське обслуговування визначається відповідно до наказу начальника порту. Слід зазначити, що є роботи і послуг, які не включено в тариф і в разі потреби їх отримання оплачується окремо. До таких робіт відноситься: зважування, огляд, кріплення, сортування, зачистка і миття вантажів, перевезення вантажів з однієї частини в іншу частину порту. Під час перевезення залізничним транспортом використовується міжнародний або внутрішній тариф. Під час перевезення зовнішньоторговельних вантажах може використовуватись міжнародний транспортний тариф, згідно якого діють фрахтові агенти. Внутрішній тариф формується згідно міністерства

інфраструктури.

З приводу автомобільного транспорту то в продовж останніх років, тариф встановлюється кожним підприємством окремо. Згідно того ж принципу оплачуються послуги переправлення водним транспортом, згідно фрахтових договірних ставок.

1) Обґрунтування рекомендацій клієнту щодо вибору оптимального варіанта доставки вантажу. З кожного представленого змішаного прикладу перевезення ОМП надає клієнту розрахунок ставки, і відповідну оцінку якості транспортних послуг згідно до кожного типу доставки. Завдяки цілісному аналізу оператора, створюється заключення про найоптимальніший варіант перевезення.

2) Організація і контроль мультимодальних перевезення. Відповідно до умов договору ОМП приймає: замовлення; прийом вантажу; навантаження і номенклатурне оформлення; митне оформлення; страхування; та надання інформації клієнту щодо руху перевезення..

Результативність роботи експедиторів інтермодальних перевезень зокрема в Україні має залежність від того, наскільки крок за кроком вони будуть слідувати провідним логістичним принципам і напрямкам діяльності щодо розширення кількості послуг, впровадження своєї виробничої бази доставки вантажів. Від використання системи just-in-time, гарантії цільності вантажів, надання значної ролі тарифів з перевезення, аналіз комплексу ринку товарів і послуг.

Експедиторська діяльність відіграє значну роль у забезпеченні будь-якої внутрішньої економічної економіки, а також у зовнішньоекономічній діяльності (ЗЕД) суб'єктів господарювання. Міжнародна експедиція вантажів відповідає за організацію та супровід руху матеріальних потоків по всьому світу. Транспортно-експедиторський бізнес пов'язує зовнішню торгівлю товарами та міжнародні перевезення, доводячи обом сторонам необхідність їх участі.

Понад 90% обсягу міжнародної торгівлі проходить через руки експедиторів та подібних за назвою, але рівнозначних за функціями підприємств. І в кожній такій процедурі міжнародної доставки кожної партії вантажу беруть участь не

менше трьох професійних організаторів доставки, транспортних посередників. Однак в Україні міжнародна транспортна експедиція охоплює дещо менший обсяг зовнішньоторговельних потоків, проте кількість посередників у ланцюгах поставок набагато більше трьох, що є однією з особливостей української специфіки міжнародної експедирування вантажів.

3.4 Правове забезпечення

Сам по собі договір на перевезення вантажу завжди залежав від особливостей правових режимів відповідних видів транспорту. Якщо раніше клієнт укладав договір перевезення на певному виді транспорту - автомобільному, залізничному, повітряному або морському, то тепер, завдяки розвитку міжнародного змішаного перевезення вантажів, договір частіше укладається на умовах застосування декількох транспортних режимів для доставки вантажів з пункту відправлення до кінцевого пункту призначення .

Таким чином, клієнт може укласти договір перевезення без зазначення конкретного виду транспорту, на якому буде здійснюватися перевезення. В такому випадку слід визначити, чи будуть до такого договору перевезення застосовуватися міжнародні унімодалльні транспортні конвенції, що стосуються різних режимів транспорту. Крім проблем, які виникають у зв'язку з тим, що сторони на момент укладення договору не знають, яке право буде застосовуватися для регулювання такого перевезення, оскільки в договорі не визначений вид використовуваного транспорту, значні проблеми виникають через різні види відповідальності, застосовані у рамках різних міжнародних транспортних конвенцій. Це одна з основних проблем, що виникають при перевезеннях різними видами транспорту за одним договором.

Правова основа міжнародних перевезення розвивається в рамках свободи

договору і міжнародної уніфікації, яка традиційно досягалася шляхом застосування більш-менш загальних правил і стандартів. Це особливо очевидно у відношенні міжнародного морського перевезення. Морське право з'явилося раніше інших напрямків транспортного права, тому це регулює перевезення іншими видами транспорту, а принцип свободи договору морського перевезення переважав ще до появи Конвенції про уніфікацію деяких правил про коносамент 1924 роки (Гаазькі правила).

Традиційно правове регулювання на різних видах транспорту є вкрай заплутаним і неузгодженим. На жаль, зусилля законодавців забезпечити дієвість системи відповідальності при здійсненні інтермодальних перевезень залишилися безуспішними. Конвенція 1980 р. не вступила в силу і, ймовірно, не вступить. Особливі правила про мультимодальні перевезення в рамках КОТИФ / ЦІМ і КДПВ є заплутаними і вкрай складними в застосуванні.

На підставі викладеного вважаємо, що можливість застосування міжнародних конвенцій, які стосуються різних режимів транспорту, повинна бути або обмежена їх застосовність до виключно унімодального договору, або розширена з тим, щоб універсально застосовуватися до договорів мультимодального перевезення. Ризику конфліктів, пов'язаний із застосуванням декількох обов'язкових транспортних режимів в залежності від використовуваних в перевезенні видів транспорту, можна було б уникнути також з прийняттям нової конвенції, яка регулює інтермодальні перевезення. Тому дана конвенція, яка, можливо, буде розроблятися і обговорюватися, вимагає свіжого підходу для того, щоб бути корисною в сучасній транспортній галузі.

В даний час в області змішаних і комбінованих перевезень діють наступні конвенції та угоди.

Основним міжнародним договором в області правового регулювання міжнародних комбінованих перевезень виступає Женевська конвенція. Її норми носять імперативний характер і застосовуються до всіх договорів змішаного перевезення з одного місця в інше, які розташовані в двох державах, якщо:

вказане в договорі змішаного перевезення місце, де вантаж приймається оператором змішаного перевезення у своє ведення, знаходиться в одній з держав-учасників.

Згідно з пунктом 1 ст. 1 Женевської конвенції "міжнародне змішане перевезення" означає перевезення вантажів щонайменше двома різними видами транспорту на підставі договору змішаного перевезення з місця в одній країні, де вантажі надходять у відання оператора змішаного перевезення, до обумовленого місця доставки в іншій країні.

Згідно з положеннями Женевської конвенції, якщо вантаж доставляється різними видами транспорту за окремими контрактами без оформлення договору змішаного перевезення, таке перевезення не буде вважатися інтермодальним.

Женевська конвенція не впливає на права кожної держави регулювати і контролювати на національному рівні операції зі змішаних перевезень і операторів змішаного перевезення, в тому числі права вживати заходів, що стосуються проведення консультацій, особливо перед впровадженням нових видів технології і послуг між операторами змішаного перевезення, відправниками вантажу, організаціями вантажовідправників і відповідними національними органами про умови обслуговування, видачі операторам змішаних перевезень ліцензій на участь в перевезеннях, а також вживати всіх інших заходів в національних економічних і комерційних інтересах. Коли вантажі приймаються оператором змішаного перевезення у своє ведення, він повинен видати документ змішаного перевезення, який за вибором відправника вантажу може бути в зворотній або необоротній формі.

Противники мережевої відповідальності звертають увагу на те, що при мережевій системі виникає більше проблем, ніж вирішується, а інтермодальне перевезення в цілому набуває сегментований характер. Збереження мережевої відповідальності дозволяє оператору скористатися умовами, визначеними обмеженням відповідальності, що передбачають істотно нижчі межі відповідальності, ніж межа відповідальності оператора, передбачена Женевською

конвенцією.

Іншим міжнародним договором, який регулює міжнародні інтермодальні перевезення, є Роттердамські правила, покликані встановити новий режим відповідальності перевізника шляхом модифікації системи мережевої відповідальності. Таким чином, Роттердамські правила являють собою певну альтернативну можливість для учасників інтермодального перевезення отримувати і використовувати передбачувану систему відповідальності. Укладачі Правил вдалися до нової і оригінальної конструкції визначення сфери їх застосування. Перш за все, в декількох положеннях зафіксовано, що вони розраховані на перевезення вантажу "від дверей до дверей", це робить неминучим висновок про їх інтермодальний характер. Так, в статті 5 зазначено, що застосовується, якщо вантаж прийнято або доставлено в місцях прийняття або здачі вантажу, що знаходяться в різних державах. Згідно з визначенням договору, він "передбачає перевезення морем і може передбачати перевезення іншими видами транспорту на додаток до морського етапу". Подібна концепція, при якій море стає обов'язковим, але перевезення не обмежується тільки морем, отримала найменування "море плюс". Звідси і нетрадиційна назва цієї угоди - "Конвенція ООН про договори повністю або частково морського міжнародного перевезення вантажів". Основне правило про відповідальність за вантаж за договором поширюється на весь період перевезення, при цьому неважливо, чи здійснюється перевезення по морю, суші, повітря. Але, прийнявши обмежену мережеву систему відповідальності, Роттердамські правила вказали (ст. 26): при встановленні, що місце настання втрати або збитку вантажу не належить до морських етапів перевезення, певні обов'язкові положення не інтермодальних конвенцій застосовуються, якщо це передбачено угодою сторін. Положення даних конвенцій превалюють над положеннями Роттердамських правил. І навпаки: якщо місце настання незбереження або затримки здачі вантажу встановити не представляється можливим, застосовуються Роттердамські правила.

Питання про співвідношення Роттердамського права до інших документів,

чий норми поширюються на відносини з діяльності інших видів транспорту, має й інший бік - співвідношення меж відповідальності перевізника, встановленого в Роттердамських правилах і інших не належать до морських конвенцій. У Роттердамському праві збережений традиційний для конвенцій спосіб розрахунку межі відповідальності за місце чи іншу одиницю відвантаження [13].

Незважаючи на те, що Роттердамські правила торкаються питання регулювання мультимодальних перевезень, вони не вирішують головну проблему - ідентифікації відповідальності перевізника на всій протяжності шляху в мультимодальних перевезеннях. Аналогічної думки дотримується професор В. Тетлі в статті, присвяченій аналізу Роттердамських правил. Він вважає, що ці правила слід доопрацювати з точки зору адаптації до положень Женевської конвенції.

Таким чином, одна з головних перешкод на шляху формування єдиного мультимодального транспортного ланцюжка - це протиріччя і витрати, пов'язані з невизначеністю правової позиції мультимодального оператора, особливо в зв'язку з питанням про визначення відповідальності оператора. Дане питання вже обговорювалося на міжнародному рівні протягом багатьох десятиліть. Не секрет, що основна проблема полягала в наступному: самі учасники перевізного процесу та вся транспортна галузь повинні відреагувати на пропоновані нові правові документи. Необхідність суворої уніфікації системи відповідальності вже назріла. Якщо Роттердамські правила вступлять в силу в глобальному масштабі, це буде сильний аргумент для модифікації інтермодальної мережевої системи.

Правила ЮНКТАД визначають договір інтермодального перевезення, як договір на перевезення вантажів по крайній мірі двома різними видами транспорту, а особа, що уклала такий договір і прийняла на себе відповідальність за його здійснення в якості перевізника, називається оператором змішаного перевезення. До поняття "вантаж" Правила ЮНКТАД відносять будь-яку власність вантажовідправника, включаючи його контейнери, піддони або подібні до них пристрої для транспортування або об'єднання малих партій вантажів в

уніфіковану відправку. Відповідальність оператора за вантаж охоплює період з моменту прийняття ним вантажу у своє відання до моменту видачі вантажу одержувачу. Відповідальність оператора за втрату і пошкодження вантажу, а також затримку його доставки аналогічна відповідальності перевізника. Задовольнивши претензію або позов клієнта щодо збитків, оператор має "право регресу до будь-якої особи, що завдала шкоди", тобто до фактичного перевізника або власника перевалочного терміналу.

ФІАТА. На підставі публікації Правил ЮНКТАД, ФІАТА розробила Стандартні умови, що застосовуються при видачі мультимодального транспортного коносаменту (МТК) та опосередковують укладення договору змішаного перевезення вантажу. Видаючи коносамент, оператор зобов'язується здійснити або забезпечити виконання наскрізного перевезення від місця, де вантаж був прийнятий до перевезення, до місця його видачі, позначеного в коносаменті. Оператор приймає на себе відповідальність за доставку вантажу в належному вигляді і стані (п. 2.1). Коносамент видається в зворотному, тобто ордерній формі і є товаророзпорядчих документом, якщо в ньому немає позначки "іменний" (який не підлягає передачі). Він повинен визначати право власності на вантаж, а його власник має право отримати або передати вантаж шляхом внесення передавального напису (п. 3.1).

Якщо вантаж не був доставлений протягом 90 днів від дати прийняття вантажу до перевезення, позивач за відсутності доказів протилежного може вважати вантаж втраченим. Якщо оператор встановить, що втрата або збиток можуть бути віднесені на рахунок однієї або більше причин чи подій, перерахованих нижче, слід вважати, що втрата або збиток викликані саме цими причинами:[14]

- дія або недбалість клієнта чи будь-якої іншої особи, що діє від імені клієнта, від якого оператор прийняв вантаж на свою відповідальність;
- недостатній або поганий стан упаковки чи маркування та нумерації;
- обробка, навантаження, укладання або вивантаження вантажу

клієнтом;

- особливими властивостями вантажу;
- страйк, локаут, зупинка або брак робочої сили (п. П. 6.4 і 6.5).

Вантаж вважається доставленим, коли він переданий або наданий в розпорядження одержувача чи його агента відповідно до коносаменту в місці здачі, де оператор має право вимагати від клієнта прийняти доставлений йому вантаж (п. 12.1).

Стандартні умови в порівнянні з Женевською конвенцією встановлюють:

- більш низька межа відповідальності оператора за втрату або пошкодження вантажу;
- коротший термін позовної давності за договором змішаного перевезення
- вказівка на застосовне право (закон країни місця знаходження основного комерційного підприємства оператора) і країну місця знаходження оператора, як територію судового чи арбітражного розгляду.

4 ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ ІНТЕРМОДАЛЬНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ

4.1 Розвиток інтермодальних перевезень в філії ЦТС «Ліски»

Філія «ЦТС «Ліски» на період 2016-2020 роки визначила наступні стратегічні напрями, цілі та завдання після розширення підприємства, шляхом створення представництв у країнах зародження вантажопотоків:

- оновлення бази технічного забезпечення та засобів змішаних перевезень.
- розвиток термінальних комплексів філії «ЦТС «Ліски»;
- продовження роботи щодо забезпечення повноцінного функціонування міжнародного пункту контролю через державний кордон України для перевезення вантажів на території контейнерного терміналу залізничної станції «Одеса-Ліски», пунктів пропуску Одеський морський комерційний порт (ОМТП), Іллічівськ Морський комерційний порт «Південний»;
- будівництво та введення в експлуатацію на кінцевих комплексах філій центру зернових терміналів;
- поступове оновлення та збільшення парку 20-футових контейнерів;
- проведення почергового оновлення та збільшення парку вагонів для перевезення великотоннажних контейнерів;
- оновлення автотранспорту із застосуванням нового типу причепів та напівпричепів для перевезення 20-ти та 40-ка футових контейнерів;
- удосконалення інформаційного забезпечення філії ЦТС «Ліски»;
- визначення основних напрямків та необхідності удосконалення законодавства з метою інтеграції у законодавство ЄС та для забезпечення якості та повноти надаваних послуг.
- створення електронної системи складування та розміщення контейнерів на терміналах;
- створення оборотних депо для контейнерів морських ліній на базі

терміналів філії ЦТС “Ліски”;

- реконструкція та капітальний ремонт існуючої інфраструктури: контейнерні майданчики, склади, дороги, підкранові та залізничні колій, інженерні мережі та інші будівлі, споруди на території терміналів ст. Київ-Ліски, Одеса-Ліски, Дніпро-Ліски, Харків-Ліски;

- осучаснення та капітальний ремонт наявних контейнерних електрокозлових кранів з подовженням їх терміну експлуатації на 8-10 років на терміналах ст. Київ-Ліски, Одеса-Ліски, Дніпро-Ліски, Харків-Ліски;

- придбання та встановлення електронних кранів для переробки великотоннажних контейнерів на терміналах ст. Київ-Ліски, Дніпро-Ліски, Одеса-Ліски, Харків-Ліски.

- закупка малогабаритних, фронтальних та контейнерних навантажувачів.

Замість концепції єдиної транспортної системи в ринкових умовах ідея створення змішаних коридорів та регіональних транспортно-логістичних систем на основі важливих вантажних маршрутів, існуючої регіональної транспортної інфраструктури: доріг, транспортних компаній, оптових торгових точок, складів та товарних бірж, видається більш актуальною.

Згідно з дослідженнями британського інституту «Rendel» щодо ставки транзиту, Україна посідає перше місце в Європі, проте ступінь використання транспортної інфраструктури в Україні все ще досить низький. Створення транспортних коридорів та їх входження до міжнародної транспортної системи визнано пріоритетним національним напрямком розвитку транспортно-дорожнього комплексу України.[15]

У травні 1993 р. у Брюсселі під час міжнародної конференції за участю лідерів 8 країн (Азербайджан, Киргизстан, Вірменія, Таджикистан, Грузія, Туркменістан, Казахстан, Узбекистан) з метою реалізації програми ЄС з розвитку транспортного коридору із Західної Європи до Чорного моря, Кавказу та Каспійського моря і до Центральної Азії, була проголошена ідея створення

інтермодальних зав'язків TRACECA (Transport Corridor Europe Caucasus Asia) - транспортного коридору Європа - Кавказ - Азія), що є складовою міждержавної програми Tacis.

Згідно з результатами досліджень англійського інституту «Рендел» з приводу коефіцієнта транзитності Україна займає перше місце в Європі, однак ступінь використання наявної транспортної інфраструктури України є значно низьким. Пріоритетним з боку держави є розвиток транспортних коридорів та входження їх до міжнародної транспортної системи, тим самим залучаючи та отримуючи ряд значних фінансових потоків.

Під час конференції в Афінах, яка проходила у жовтні 1996 року, тоді відбулось включення України і Монголії до програми TRACECA. З забезпеченням фінансування TRACECA стоїть група з 16 країн, а також ЕБРР і МБРР. TRACECA називають іноді «Великим Шовковим шляхом XXI сторіччя», адже його помисел визначений для перевезення нафти і бавовнику. За відповідними розрахунками, TRACECA має забезпечити потік більше 100 тисяч контейнерів впродовж року.[16]

Наведемо транспортні шляхи, які Україна пропонує включити до мережі МТК, міжнародних транспортних коридорів:

- Гданськ-Одеса (Балтійське море - Чорне море, Польща, Україна);
- «Євроазіатський» - Чорноморськ (Одеса) - Поті (Батумі) - Тбілісі - Баку (Україна, Грузія, Азербайджан);
- «Європа - Азія» - Німеччина, Італія, Австрія, Чехія, Словаччина, Угорщина, Польща, Україна, Росія, Казахстан, країни Середньої Азії та Китай;

Міжнародна конференція транспортників, що відбулася в Києві в травні 1997 року, надала наукову і практичну підтримку розвитку МТК, що проходять через територію України, в зв'язку з транспортною програмою, запропонованою ЄС. У конференції взяли участь міністри транспорту з 23 країн. Ретельно розглядається розвиток автомобільних, повітряних і водних транспортних мереж через Україну в контексті європейської економічної і політичної інтеграції.

Згідно Концепції становлення транспортно-дорожнього ансамблю (комплексу, ТДК) України на середньостроковий період та до 2020 року передбачено активізацію процесів інтеграції ТДК України в європейську і великі автотранспортні системи. Але автотранспортна система України ніяк не в повній змозі готова до забезпеченню перевезень в потрібних розмірах. Внаслідок недостатнього становлення нормативно-законний бази і невисокого інвестиційного потенціалу ТДК збільшується зношення технічних засобів, погіршується їх конструкція, ніяк не гарантовано відповідна збереження переміщення, зростає несприятливий вплив діловитості автотранспорту на природу. В умовах твердої конкурентної боротьби напевно призводить до витіснення українських перевізників з міжнародних ринків транспортних послуг, знижує якість обслуговування власних компаній і народонаселення.[17]

З метою розширення транзитного потенціалу та розвитку альтернативного транспортного коридору Європа - Грузія - Азербайджан - Казахстан - Китай, філія ЦТС «Ліски» бере активну участь в організації перевезення вантажів у складі контейнерного поїзда «Новий шовковий шлях» , Рис. 4.1. Укладено прямі угоди з операторами поїздів, які є учасниками проекту (KTZ Express, Karvan Logistics). В даний час узгоджуються контракти, які ПАТ «Укрзалізниця» укладе з транспортними операторами в Західній Європі (PREMAKO, євротермінал Славков). З Rail Cargo Hungaria було узгоджено меморандум про співпрацю та розвиток змішаних перевезень.



Рисунок 4.1 – Транспортний коридор Європа - Грузія - Азербайджан - Китай

З метою забезпечення транспортування, з дотриманням технологічних особливостей зазначеного маршруту необхідним рухомим складом, філія ініціювала передачу існуючого приватного парку монтажних платформ Відділення ЦТС «Ліски» в інвентар Укрзалізниці. Спільними зусиллями працівників філії та відділу комерційних робіт технологія руху поїздів була підготовлена та направлена на затвердження учасникам проекту.

Також варто зазначити, що Філія ЦТС «Ліски» бере активну участь у спілкуванні з компаніями-перевізниками країн-учасниць проекту, зокрема з приводу визначення конкурентоспроможних тарифних умов та ставок на цілісному маршруті перевезення. Філія ЦТС «Ліски» зверталась на адресу АТ «КТЗ Експрес», що є оператором поїзда по території Республіки Казахстан, з варіантом передачі в оперування рухомого складу та контейнерів, з метою зменшення витрат на порожні пробіги.

В сучасних умовах праці, завдання філії спрямовані на створення та забезпечення перевезень по території КНР. В планах представницьке відрядження в КНД для укладення прямих договорів з перевізниками та операторами, а саме з CHINA RAILWAY INTERNATIONAL MULTIMODAL TRANSPORT CO LTD та Neptun Logistcs Co Ltd. Також планується робоча поїздка філії не тільки до Китаю а також ще до Казахстану.

Безперервно робота філії ведеться в напрямку залучення вантажовласників і їх участі в проекті. Залучаючи різні канали розповсюдження інформації від телефонних перемовин до партнерських зустрічей.

Однак в даний час існує велика кількість невирішених питань, відсутність відповідей та не вирішення яких не дозволяє повною мірою проводити маркетингову роботу. Відсутність встановлених конкурентних тарифних умов для перевезення вантажів у універсальних та спеціалізованих контейнерах на 20 і 40 футів на власних та інвентарних майданчиках, відсутність ставок для повернення порожніх контейнерів та порожніх монтажних майданчиків при транзиті та, що найголовніше, при розвитку експорту-імпорту.

Також слід зазначити, що кожна група товарів має певну специфіку і вимагає окремої логістичної обробки за типом та характеристиками рухомого складу, терміналів, складування. Відповідно до сучасних тенденцій транспортним компаніям та експедиторським компаніям все більше потрібно поглиблювати свою спеціалізацію.

Наприклад, більшість зернових та злакових продуктів в Україні транспортуються залізничним транспортом. Парк зернових вагонів, що є у ПАТ «Укрзалізниця», досить застарілий, вже в 2016-2017 роках його дефіцит становив 15%. Оскільки виробництво зерна в Україні з кожним роком зростає, постійний інтерес споживачів до перевезення зернових вантажів у контейнерах не тільки в напрямку портів Чорного моря, а й з північних регіонів нашої країни до портів Балтійського моря (Рига, Клайпеда).[18]

В сучасних умовах філія «ЦТС «Ліски» може забезпечити перевезення зернових більше ніж 300 одиницями контейнерів (20-ти фут.) та необхідною кількістю фітінгових платформ. Протягом 2017 році філією «ЦТС «Ліски» закуплено 90 одиниць контейнерів для зернових. Зараз вони задіяні до перевезень у повній мірі, і в планах компанії, придбання ще більше 100 спеціалізованих контейнерів. Контейнерів для перевезення сипучих вантажів, адже це дасть змогу мінімізувати проблеми завантаження і вивантаження зерна з контейнерів в портах чи господарствах. Саме контейнеризація зернових має позитивну затребуваність і тенденцію до зростання.

Іншою однією тенденцією має стати розширення асортименту транспортно-експедиційних послуг, прагнення обслуговувати клієнтів на рівні світових стандартів, впровадження сучасних транспортних та інформаційних технологій.

Для цього потрібна модернізація вантажних і складських робіт, створення виробничої бази для доставки товарів безпосередньо від виробника до споживача, потрібна організаційна реструктуризація транспортних компаній на основі логістичних концепцій та принципів.

З впровадженням в Україні принципів мультимодальних перевезень може

бути створена нова транспортна альтернатива, орієнтована на краще функціонування транспортної системи в цілому, враховуючи, що розвиток інтермодальних перевезень в Україні може бути успішним лише за певних початкових умов, наприклад, якщо він об'єднує достатній вантаж або достатньо великі відстані.

Інтермодальні транспортні перевезення, засновані на залізничному або морському транспорті, може бути більш ефективною альтернативою транспорту, в порівняно з окремо виділеним автотранспортом, залізничним або морським транспортом.[19]

У різних видах перевезень вантажовідправники стикаються з різним співвідношенням ціни та якості. Якщо ціна перевезення не включає всі існуючі витрати, то вибір виду транспорту (або послідовності видів транспорту) буде оптимальним лише на даний момент, а не відображенням реальних економічних принципів.

Таким чином, відправною точкою для розвитку інтермодального, змішаного транспортного перевезення в Україні є зменшення конкуренції між різними видами транспорту, що передбачає приватизацію транспортного ринку, створення рівних конкурентних умов та зменшення впливу транспортних монополій.

4.2 Розвиток транспортної системи

Контейнерні перевезення є перспективним напрямом розвитку, у зв'язку з тим, що велика кількість доріг мають значне незадовільне становище, та дороговартість автомобільних перевезень значно прослідковується, ціна в 3 рази вище, у порівнянні з залізницею.

Залізничний транспорт є частиною ланцюжка поставок, яка сприяє міжнародній торгівлі та економічному зростанню держави. Прикордонний пункт Чоп який розташований на кордоні з Угорщиною має широкий спектр надання

митних послуг та вже має перевантажувальну площадку яка входить в структуру власності філії ЦТС «Ліски», але даних потужностей станції Чоп не вистачає для швидкої обробки вантажу Тому було б доцільно створити інтермодальний термінал, який буде відповідати потребам мультимодальних перевезень як в самому регіоні, так і в Україні в цілому.

Варто зазначити, що посеред найближчих перспективних планів покращення мережі мультимодальних терміналів ПАТ «Укрзалізниця» опрацьовується технічна можливість розробки сучасного інтермодального вантажно-митного комплексу на кордоні України з країнами Європи на перетині вузької і широкої колії на основі баз потужностей станції Мостиська-2.



Рисунок 4.4 – Інтермодальний комплекс на станції Мостиська-2

Завдяки створенню інтермодального (змішаного) комплексу на станції Мостиська-2, відбудеться забезпечення проведення операцій з перевантаження з вагонів чи на вагони, колії 1435 мм в/з вагони колії 1520 мм, місце зберігання і накопичення вантажів для сформування контейнерних поїздів змішаного

КвР – 275.02 – ДУІТ – КІЗТ – УЗТ – ТТУПП – ПЗ

транспорту в напрямках України та в напрямках країн СНД та Азії, перевезення до країни Європи і в зворотному напрямку від країн Європи - Україна - країни СНД - Азія.

- Створення такого повноцінного інтермодального комплексу дасть змогу відкрити такі переваги як
- зосередження у єдиного оператора цілісного комплексу послуг для забезпечення змішаних перевезень;
- ефективне оперування контейнеропотоками, у тому числі у складі контейнерних поїздів;
- можливість дистанційного звернення клієнта незалежно від місця розташування до будь-якого з відділень філії;
- організація дислокацій необхідної кількості фітінгових платформ під завантаження в місцях зародження контейнеропотоків;
- повний комплекс послуг по доставці вантажів за схемою «від дверей до дверей»;

Філія «ЦТС «Ліски» ПАТ «Укрзалізниця» слідує нога в ногу відповідно до ринку, впроваджує нові схеми функціонування багатьох проектів та перелік послуг, які надаються підприємством, розвиває та оновлює мережу термінальних комплексів, здійснює ряд заходів щодо збереження та оновлення сучасного парку вагонів та контейнерів, розвиває та має в наявності стабільні договірні стосунки з транспортними та експедиторськими компаніями як на внутрішньому так і на міжнародному ринках.

4.3 Розрахунок ефективності доставки вантажу контейнерним поїздом «Вікінг»

Вибір інтермодальних перевезень обумовлюється їх економічністю,

виграшем в часі та специфікою транспортної інфраструктури кожної країни. У цьому виді перевезень, завдяки використанню переваг кожного виду транспорту, розробляється оптимальний маршрут доставки з урахуванням специфіки перевезених вантажів. Інтермодальні перевезення використовуються для скорочення витрат на транспортування, часу доставки або коли немає іншого способу доставити вантаж.

На структуру витрат перевезення впливає багато факторів, таких, як відстань перевезення, тип рухомого складу, кількості вантажу, зовнішні умови та інші. В структурі собівартості виділяють постійні та змінні, загальні та часткові, фактичні, нормативні та планові, пропорційні та фіксовані витрати. Витрати також повинні включати ТО та ремонт рухомого складу, амортизацію основних фондів, враховувати динамічну ціну на паливно-мастильні матеріали, податки, тощо.

Для прикладу розглянемо тарифні ставки контейнерного поїзду Вікінг

Таблиця 4.1

Тарифна ставка контейнерного поїзду «Вікінг»

Маршрут	Завантажений	Порожній	Завантажений	Порожній	Завантажений	Порожній
	20'	20'	40'	40'	45'	45'
Одеса/Чорноморськ-к-Бережесть	315	230	470	305	545	350
Одеса/Чорноморськ-к-Колядичі	570	355	790	460	920	530
Колядич-Одеса/Чорноморськ-	550	355	775	460	905	530
Одеса/Чорноморськ-к-Гудогай	485	300	750	425	875	500

Вартість перевезення вантажів в складі контейнерних поїздів розраховується за формулою 4.1.[20]

$$T = T_1 * t_{\text{дост}} + T_2 + T_3 + T_4 + T_5 + T_6 * K_{\text{НР}} + T_7 + T_8 + T_9 + T_{10}, \quad (4.1)$$

де T_1 – вартість користування контейнером за добу, грн.;

$t_{\text{дост}}$ – термін доставки, діб;

T_2 – тариф з ПДВ, грн.;

T_3 – компенсація порожнього пробігу, грн.;

T_4 – вартість послуг транспортно-експедиторського обслуговування, грн.;

T_5 – вартість послуг охорони, грн.;

T_6 – вартість вантажних робіт, грн.;

$K_{\text{НР}}$ – кількість вантажних операцій;

T_7 – вартість повідомлення про прибуття, грн.;

T_8 – надання території під вантажні роботи, грн.;

T_9 – надання копій документів, грн.;

T_{10} – термінальна обробка по прибуттю.

Відтак, ставка на перевезення одиночного навантаженого 20-ти футового контейнера за маршрутом Одеса-Порт – Драугісте (1776 км, 59 годин в дорозі) складає 610 доларів за одиницю контейнера., для 40-ка футового контейнера – 965 доларів

Окрім універсальних контейнерів, можливе також перевезення ізотермічних та танк-контейнерів, а також небезпечних вантажів. Додаткові збори пов'язані з митним оформлення на терміналі Київ-Ліски оплачуються вантажоодержувачем. Всі розрахунки вартості перевезення нараховуються

Ставка може включати цілий комплекс супутніх послуг – оформлення документів, охорону, виконання розвантажувальних робіт, експедиторські послуги,

надання території під вантажні операції та термінальна обробка, а також доставку «від дверей - до дверей» з використанням автотранспорту. Додатково можлива організація митних формальностей безпосередньо на терміналі.

Для порівняння, перевезення навантаженого контейнера (20-ти чи 40-ка футового) з використанням лише автомобільного транспорту буде коштувати в два рази більше, а відсутність оператора інтермодального перевезення та єдиних тарифів значно знизить якість послуг що надаються, проте, забезпечить швидку доставку.

Вище сказане дозволяє зробити висновок, що використання інтермодальних технологій перевезення, у порівнянні з перевезенням лише одним видом транспорту, є більш ефективним та зручним для вантажовідправників, особливо за умов не термінових, масових та регулярних відправок.

5 ОХОРОНА ПРАЦІ

У будь-якій діяльності людини, особливо у виробничій, не виключається ймовірність настання негативної події: травми, захворювання, інвалідності, смерті, шкоди здоров'ю. Підприємства та організації несуть великі фінансові витрати і моральні втрати при виникненні професійних захворювань, а також у випадках виробничого травматизму працівників. Це змушує постійно повертатися до вивчення суті негативних факторів і їх джерел, до проблем впливу виробничого середовища на життя і здоров'я людини.

Виробнича безпека як життєва позиція працівників залізничного транспорту забезпечується необхідними знаннями про які загрожують людині на транспорті небезпеки і шкідливих факторах, дотриманням певних правил взаємодії людини з технікою і з виробничим середовищем. Кожному фахівцю, у сфері його посадових обов'язків, слід вміти ідентифікувати небезпеки, для чого необхідно знати їх суть і можливі джерела виникнення.

У структурних підрозділах залізниць безпеку і комфортність виробничого середовища забезпечуються комплексом правових документів (за видами діяльності), що носять обов'язковий характер, економічних, організаційних, технічних і санітарно-гігієнічних заходів.

Слід розуміти, що абсолютно безпечних виробництв не існує, і лише дотримання всіх правил техніки безпеки значно знижує можливість настання негативних наслідків.

З усього розмаїття причин нещасних випадків, що відбуваються на залізничному транспорті, можна виділити три основні групи: організаційні, технічні, санітарно-технічні. До організаційних причин належать недоліки в навчанні працюючих безпечним методам праці і в інструктажі, порушення режиму праці та відпочинку; залучення до роботи осіб не за фахом; відсутність попереджувальних написів, нагляду за виконанням робіт, засобів індивідуального захисту. Технічні

причини включають: конструктивні недоліки устаткування, інструменту, пристосувань, транспортних і енергетичних систем, недосконалість засобів індивідуального захисту. До санітарно-технічних причин відносяться несприятливі метеорологічні умови, нераціональне освітлення робочих місць, скрутність виробничих приміщень, шум на робочих місцях, рівень якого перевищує допустимі норми, забрудненість і загазованість повітряного середовища, шкідливі випромінювання, вібрація.

Залізничний транспорт як середовище, в якому формуються фактори підвищеної небезпеки і шкідливості, створює для працівників на їх робочих місцях комплекси негативних впливів, визначаючи їх поєднане вплив на людину. Перш за все, це відноситься до робочих місць працівників колійних машинних станцій (ПМС). Вони являють собою значну професійну групу працівників залізничного транспорту, здоров'я яких залежить від цілого комплексу виробничих факторів. Високі рівні шуму (113 ... 116 дБА). Рівні вібрації на більшості машин з ремонту колії так само значно перевищують нормовані величини. На машинах вібраційно-пресового принципу дії вертикальні коливання на підлозі і сидіннях перевищують допустимі рівні майже в шість разів.

На машиністів чинять негативний вплив теплові та електромагнітні випромінювання, акустичні та вібраційні коливання. У сучасних двигунах внутрішнього згорання тільки 50% енергії, що виділяється при згорянні палива, переходить в корисну механічну енергію, решта - в основному в теплову, створюючи несприятливі мікрокліматичні умови на робочому місці.

Об'єкти залізничного транспорту споживають велику кількість кислот, лугів та інших хімікатів, які відпрацювавши, можуть потрапити в стоки, а потім, після недостатнього очищення, - в скиди, далі в річку, звідки повертаються в виробничу і побутову середу. Такими забруднюючими об'єктами є промивально-пропарювальні пункти обробки вагонів, шпалопросочувальні заводи, локомотивні і вагонні депо. Забруднення водних об'єктів негативно позначається на здоров'я населення залізничних селищ, прилеглих до зазначених об'єктів.

Забруднення робочих зон відбувається розпорозуються сипучими вантажами. При навантаженні і вивантаженні вони потрапляють в організм працівників, які здійснюють вантажні операції, при транспортуванні - в організм колійних робітників, завдаючи таким чином шкоди здоров'ю

Причинами відбулися випадків послужило порушення інструкцій з охорони праці та вимог техніки безпеки. Зокрема:

- незабезпечення безпечного проходу персоналу до місця проведення робіт, відсутність контролю з боку посадових осіб за організацією безпечних умов праці та попередженням виробничої ситуації, яка створює загрозу життю і здоров'ю працівників в місці проведення робіт;

- порушення потерпілим посадової інструкції, особиста необережність;
- виконання певних видів робіт, не маючи на те дозволу;
- порушення працівниками типових інструкцій;
- травмування внаслідок протиправних дій інших осіб;
- невикористання засобів індивідуального захисту, недооцінка ступеня ризику.
- Розподіл кількості потерпілих у випадках виробничого травматизму за 2016-2019 роки за основними причинами вказані в таблиці 5.1

Таблиця 5.1

Кількість потерпілих у випадках виробничого травматизму

№ п/п	Види травм	2016	2017	2018	2019	2016-2019	% від загального числа
1.	Невиконання інструкцій з охорони праці	4	0	2	1	7	31,8
2.	Травмування внаслідок протиправних дій сторонніх осіб	0	2	1	1	4	18,2
3.	Особиста необережність	1	1	0	3	5	22,7
4.	Травмування внаслідок технологічного процесу	2	2	0	0	4	18,2
5.	Всього:	7	7	3	5	22	100,0

З таблиці бачимо, що однією з основних причин випадків виробничого травматизму є невиконання потерпілими інструкцій з охорони праці та особиста необережність.

Однак не слід забувати і про те, що недотримання посадових інструкцій і невиконання вимог охорони праці працівниками залізничного транспорту веде так само до невиконання нещасних випадків.

На підставі аналізу виробничого травматизму та виявлених причин нещасних випадків розробляються заходи щодо попередження травматизму на виробництві (технічні, організаційні, санітарно-гігієнічні, правові та економічні). Ці заходи здійснюються як в період проектування, так і в період будівництва та експлуатації об'єктів залізничного транспорту.

Санітарно-гігієнічні заходи передбачають розробку:

- нормативів на оптимальні та допустимі параметри середовища в робочому приміщенні;
- заходів, що забезпечують нормалізацію параметрів виробничого середовища;
- критеріїв для оцінки умов праці за показниками шкідливості та небезпечності факторів виробничого середовища, важкості та напруженості трудового процесу;
- методів обов'язкового контролю за станом виробничого середовища;
- профілактичних заходів медичного характеру.

До організаційних заходів належать: вибір раціональних режимів роботи обладнання; обмеження місця і часу перебування персоналу в зоні шкідливого впливу обладнання, регламентація режимів роботи і відпочинку.

До правових заходів належать: система правових норм і нормативів, що встановлюють стандарти безпечних і здорових умов праці на державній основі (закони, постанови, розпорядження, стандарти ДСТУ), правила, інструкції,

санітарно-епідеміологічні та санітарні норми і правила, а також проведення інструктажів з техніки безпеки, контроль виконання посадових інструкцій, розпоряджень, атестація робочих місць, застосування різного роду покарань за невиконання правил техніки безпеки.

6 ОХОРОНА НАВКОЛИШНЬОГО СЕРЕДОВИЩА

Залізничний транспорт займає провідне місце як забруднювач навколишнього середовища електромагнітним випромінюванням (ЕМВ). Електромагнітні поля (ЕМП) виникають в присутності електричного струму електрифікованих ліній залізниць.

Електромагнітне поле визначається як електростатичними взаємодіями, що виникають між зарядженими частинками, так і магнітної складової ЕМП. Обидві складові ЕМП (електростатична і магнітна) розрізняються і за ступенем біологічної активності і по стійкості в зовнішньому середовищі: електричні поля майже повністю блокуються природними перешкодами (особливостями рельєфу місцевості, деревами, будівлями), в той час як магнітні поля здатні проникати через них. Стосовно людини електричні поля затримуються поверхневими тканинами, однак при рівні ЕМВ в $100 \text{ мВт / с} \cdot \text{м}$ і вище виявлено негативний вплив на здоров'я персоналу залізниці Ішемічна хвороба серця у машиністів електролокомотивів реєструється, починаючи з 20 - 29 років, і зустрічається в 2 рази частіше, ніж у машиністів приміських електропоїздів Обстеження населення одного з районів м Новосибірська виявило більш високе поширення гіпертонічної хвороби серед населення, яке постійно проживає в будинках, розташованих на відстані менше 100 м від ліній електропередач

Будь-який вид транспорту є джерелом небажаних звуків, що створюють акустичний дискомфорт. На рівень шуму найбільшими перепонами вплив роблять наступні фактори: інтенсивність, швидкість і склад транспортного потоку, тип двигуна, тип і якість дорожнього покриття, а також планувальні рішення, що включають наявність зелених насаджень і огорожі. Вплив шуму на живі організми відрізняється ступенем його сприйняття.

Найбільш небезпечним і дискомфортним впливів транспорту на людину прийнято вважати забруднення вуглеводнями. Незважаючи на розвиток техніки і

технологій, відмінною рисою сучасної цивілізації залишається використання вуглеводневого палива як енергоносія.

З моменту зародження залізниць основним видом палива було вугілля. При його згорянні в навколишнє середовище викидалося велику кількість забруднюючих речовин, в тому числі вугільна зола, яка містить велику кількість важкі металів і вуглеводні. Скласти точне уявлення про склад і кількість забруднювачів складно. Це пов'язано з великою різноманітністю родовищ викопного палива.

В результаті науково-технічної революції відбулися істотні зміни в технічному оснащенні залізниці. Зміни торкнулися, головним чином, рухомого і тягового складу, що відбилося на якісні та кількісні характеристики викидів забруднюючих речовин.

Виробнича діяльність залізничного транспорту впливає на навколишнє середовище всіх кліматичних зон нашої країни. Але в порівнянні з автомобільним транспортом несприятливий вплив на середовище проживання істотно менше. В першу чергу це пов'язано з тим, що залізниці - найбільш економічний вид транспорту по витраті енергії на одиницю роботи.

Основним джерелом забруднення атмосфери є відпрацьовані гази дизелів тепловозів. У них міститься окис вуглецю, окис і двоокис азоту, різні вуглеводні, сірчистий ангідрид, сажа. Високий вміст шкідливих домішок у відпрацьованих газах дизелів при роботі в режимі холостого ходу обумовлено не тільки поганим змішуванням палива з повітрям, але і згоряння палива при більш низьких температурах.

Режим роботи маневрових тепловозів менш стабільний, ніж поїзних, тому і виділення токсичних речовин у них в кілька разів більше. Рівень забруднення повітряного середовища станцій і прилеглих до них зон відпрацьованими газами маневрових тепловозів залежить від числа одночасно зайнятих локомотивів. При цьому найбільш значно виділення оксидів азоту і сірчистого ангідриду.

Щорічно з пасажирських вагонів на кожен кілометр шляху виливається до 200 м³ стічних вод, що містять патогенні мікроорганізми, і викидається до 12 тонн сухого сміття. Це призводить до забруднення залізничного полотна і навколишнього середовища. Крім того, очищення шляхів від сміття пов'язана зі значними матеріальними витратами. Вирішити проблему можна використанням в пасажирських вагонах акумулюючих ємностей для зборів стоків і сміття або установкою в них спеціальних очисних споруд.

При митті рухомого залізничного складу в ґрунт і водойми переходять разом зі стічними водами синтетичні поверхнево-активні речовини, нафтопродукти, феноли, шестивалентний хром, кислоти, луги, органічні та неорганічні зважені речовини. Вміст нафтопродуктів в стічних водах при митті локомотивів, фенолів при митті цистерн з-під нафти перевищують гранично допустимі концентрації. Багаторазово перевищуються ГДК шестивалентного хрому при заміні охолоджуючої рідини дизелів локомотивів. Набагато сильніше стічних вод забруднюється ґрунт на території та поблизу пунктів, де проводиться обмивання і промивка рухомого складу.

Перехід залізничного транспорту з парової тяги на електричну і тепловозну, якими в даний час виконується практично вся поїзна робота, сприяв поліпшенню екологічної обстановки: було виключено вплив вугільного пилу і шкідливих викидів паровозів в атмосферу.

Подальша електрифікація залізниць, тобто заміна тепловозів електровозами, дозволяє виключити забруднення повітря відпрацьованими газами дизельних двигунів.

Основний шлях зниження викидів токсичних речовин тепловозами полягає в зменшенні їх утворення в циліндрах двигунів. Також важливе значення має знешкодження відпрацьованих газів. Принцип дії одного з очисних пристроїв заснований на рециркуляції, газів застосовується для зменшення концентрації оксидів азоту, уловлювання яких представляє відомі труднощі. Рециркуляція полягає в тому, що частина відпрацьованих газів з випускного патрубка

перепускається у всмоктувальну систему дизеля. Внаслідок цього відбувається присадка до засмоктує свіже повітря значної кількості відпрацьованих газів з меншим вмістом кисню, в результаті чого погіршуються умови протікання реакції між киснем і азотом повітря. При цьому викид окислів азоту знижується до 55%, однак, відбувається деяке збільшення продуктів неповного згоряння палива (окису вуглецю).

Негативний вплив залізничного транспорту на природне середовище в даний час залишається досить високим в результаті викиду шкідливих речовин як від рухомого складу, так і від численних виробничих і підсобних підприємств, які обслуговують перевізний процес.

При цьому відбувається забруднення атмосферного повітря, води і ґрунту. За експертною оцінкою на залізничному транспорті щорічно утворюється 3-5 млн.т твердих побутових і виробничих відходів. Так, котельні залізничних підприємств завдають шкоди навколишньому середовищу при спалюванні різних видів палива. На шпалопросочувальних заводах забруднення атмосферного повітря відбувається при охолодженні шпал після просочення їх антисептиком. У локомотивних і вагонних депо, на рейкозварювальних підприємствах в повітряне середовище викидаються пил, газоподібні речовини при ливарних процесах, спалюванні газу або мазуту в печах пескосушільних камер, зварювальних роботах, промиванні рухомого складу, пари розчинників, аерозоль лугів і фарб при нанесенні лакофарбових покриттів.

Виробничі стічні води локомотивних і вагонних депо утворюються в процесі зовнішньої обмивки рухомого складу, при обмивання вузлів і деталей перед ремонтом, в гальванічних цехах або дільницях, при промиванні і заправці акумуляторів, регенерації фільтрів, під час продування і промивання парових котлів, миття оглядових канав і пранні спецодягу. Стічні води пунктів обмивки пасажирських вагонів і електросекцій містять зважені речовини і нафтопродукти, бактеріальні забруднення, змиті з подвагонних вузлів, кислоти, луги, поверхнево-активні речовини. Ці стоки забруднені важкими мінеральними домішками,

містять розчинені солі, нафтопродукти з ходових частин, органічні сполуки. На шпалопросочувальних заводах при відстоюванні обводненого антисептика в сховищах, просочення вологої деревини в воду потрапляють масла, феноли, жирні кислоти та інші сполуки, що входять до складу просочувальних олій, і що містяться в оброблюваній деревині органічні речовини. Після промивання вагонів на дезінфекційно-промивних станціях стічні води цих підприємств містять бактеріальні забруднення, речовини, що застосовуються при дезінфекції вагонів (хлорне вапно, каустична сода і ін.). Переважним забрудненням стоків щебених заводів є мінеральні завислі речовини, в незначних кількостях можуть бути присутніми нафтопродукти. Стоки рейкозварювальних поїздів містять в основному нафтопродукти і зважені речовини. При використанні мийних машин стоки можуть забруднюватися лугами і поверхнево-активними речовинами. Стічні води пасажирських станцій в основному являють собою господарсько-побутові стоки, забруднені мінеральними і органічними домішками, включаючи жири і миючі засоби. На залізничному транспорті функціонує велика кількість допоміжних підприємств - ремонтні майстерні, автобази, пральні, склади палива і ін. Крім нафтопродуктів і зважених речовин, стічні води цих підрозділів можуть забруднюватися розчинами солей, поверхнево-активними речовинами, лугами та ін.

Забезпечити рівновагу в природі можна за допомогою правових, соціально-економічних, організаційних, технічних, санітарно-гігієнічних, біологічних та інших методів.

Правові методи регламентують норми і порядок природокористування виходячи з умови збереження відносної рівноваги в навколишньому середовищі.

Соціальні методи засновані на відповідальності всіх верств суспільства за стан охорони навколишнього середовища.

Економічні методи передбачають певні види витрат на збереження рівноваги навколишнього середовища, раціональну плату за ресурси, відшкодування шкоди.

Організаційні методи засновані на науковій організації природокористування та виконанні адміністративних і охорони права заходів щодо запобігання шкідливого впливу на навколишнє середовище.

Технічні методи засновані на створенні нових технологій і виробничого обладнання, що зменшують шкідливий вплив на природне середовище, впровадження ефективних засобів очищення викидів в атмосферу і скидів у водойми.

Санітарно-гігієнічні методи передбачають обов'язковий контроль за станом навколишнього середовища з метою своєчасного вжиття заходів щодо запобігання шкідливого впливу забруднень на людей і природу.

Усі структурні підрозділи залізниць як первинні природокористувачі та платники податку та оперативно підпорядковані ПАТ «Українські залізниці» ремонтні заводи забезпечують екологічну безпеку шляхом дотримання нормативів екологічної безпеки та використання природних ресурсів в межах лімітів та дозволів, які видаються спеціально уповноваженими органами виконавчої влади з питань охорони навколишнього середовища та екологічної безпеки за місцем розташування підприємств. З метою виховання молоді, якій не байдужий екологічний стан довкілля, усіма залізницями України щорічно проводиться підготовка та підвищення кваліфікації фахівців в галузі охорони навколишнього середовища.

Слід відзначити, що фінансування програм, спрямованих на збереження навколишнього природного середовища, здійснюється за рахунок власних коштів залізниць та капіталовкладень.

Забезпечити рівновагу в природі можна за допомогою правових, соціально-економічних, організаційних, технічних, санітарно-гігієнічних, біологічних та інших методів.

Правові методи регламентують норми і порядок природокористування виходячи з умови збереження відносної рівноваги в навколишньому середовищі.

Соціальні методи засновані на відповідальності всіх верств суспільства за

стан охорони навколишнього середовища.

Економічні методи передбачають певні види витрат на збереження рівноваги навколишнього середовища, раціональну плату за ресурси, відшкодування шкоди.

Організаційні методи засновані на науковій організації природокористування та виконанні адміністративних і охорони права заходів щодо запобігання шкідливого впливу на навколишнє середовище.

Технічні методи засновані на створенні нових технологій і виробничого обладнання, що зменшують шкідливий вплив на природне середовище, впровадження ефективних засобів очищення викидів в атмосферу і скидів у водойми.

Санітарно-гігієнічні методи передбачають обов'язковий контроль за станом навколишнього середовища з метою своєчасного вжиття заходів щодо запобігання шкідливого впливу забруднень на людей і природу.

ВИСНОВКИ

Проведене дослідження дозволяє зробити наступні висновки.

Інтермодальне перевезення - послідовне перевезення вантажу декількома видами транспорту в одній і тій же вантажній одиниці або транспортному засобі без перевантаження самого вмісту вантажної одиниці (вантажу), під відповідальністю одного оператора.

У порівнянні з іншими розглянутими поняттями, інтермодальне перевезення має ряд особливостей, а цей термін є кращим для застосування на міжнародному та національному рівнях з наступних причин: "комбінована перевезення" не відображає його суті, оскільки оперує в основному поняттям "вантаж"; "Змішане перевезення" робить акцент на транспорт та кількість його використовуваних видів, не дозволяючи встановити, що розуміється під "змішаністю"; термін "інтермодальне перевезення" є великим, що відображає більшою мірою явище суспільного життя, які не здатні визначити розглянуту перевезення як явище правове; поняття "інтермодальне перевезення" успішно застосовується за кордоном і представляється універсальним, будучи зручним для цілей перекладу. Відмінною особливістю інтермодальне перевезення є наявність оператора - відповідального за перевезення особи, що характеризує перевізний процес з позицій його організаційно-правової, а не технологічної сторони. Останнє є найбільш прийнятним для застосування в області права і розгляду перевезення - технологічного процесу в іншій площині - з позиції юридичного регулювання певної групи суспільних відносин.

Інтермодальні перевезення мають ряд безсумнівних переваг:

1. Можливість доставки «від дверей до дверей». Найчастіше така доставка при експортно-імпортової транспортуванні вантажів на великі відстані можлива тільки при використанні інтермодальних перевезень. Це пов'язано з тим, що такі перевезення часто виконуються морським, залізничним або авіатранспортом, при цьому для доставки вантажу безпосередньо одержувачеві необхідно

використовувати автотранспорт від аеропорту, морського порту або залізничної станції.

2. У перевезенні можуть використовуватися всі типи контейнерів в залежності від габаритів, хімічних і технічних особливостей вантажу. Контейнерні перевезення найбільш оптимальна для інтермодальних схем, в яких здійснюється велика кількість перевантажень. Контейнери можуть бути повністю укомплектовані у замовника і розпаковані кінцевим одержувачем, що забезпечує додаткову безпеку вантажу.

3. При інтермодальні перевезення враховується розвиненість транспортної інфраструктури кожного регіону на маршруті слідування. Це дозволяє використовувати в кожному регіоні найбільш швидкий, надійний і економічний вид транспорту, знижуючи в результаті витрати і час транспортування.

4. У разі необхідності можлива переадресація вантажу в процесі транспортування і можливе коригування маршруту в зв'язку з переадресацією.

5. Швидкі терміни доставки. У разі використання авіаційного транспорту термін доставки значно скорочується, хоча саме перевезення збільшується в ціні. Оскільки доставка вантажу при цьому способі перевезень здійснюється одним перевізником, то це дозволяє уникнути різних технічних «накладок».

6. Мінімальна участь в інтермодальному перевезенні власника вантажу. Така участь може бути обмежена тільки оформленням документів на товар. Однак при бажанні власник вантажу може брати участь і в плануванні маршруту, і в пошуку транспорту, і в його підготовці.

7. Низька вартість перевезення. Економії фінансових коштів клієнтів сприяє факт, що замовлення комплексу робіт в одній компанії обходиться завжди економічно вигідніше, ніж в різних. Вигідною для клієнта є також єдність тарифів інтермодальних перевезень.

8. Можливість перевезення на будь-які відстані та важкодоступні місця.

9. Гнучкі логістичні схеми. Залежно від відстані і необхідної швидкості (терміновості) доставки вантажу, при інтермодальних перевезеннях можна виробити

мінімум два варіанти логістичних схем: коли вантаж доставляється швидко, але дорого, та коли довго, але дешево. При швидкому, але дорогому перевезення мова, як правило, йде про залучення до перевезень повітряних суден, при повільному, але дешевому перевезенні застосовується схема збірних вантажів, коли вантаж відстоюється на складах і перевозиться попутним транспортом.

10. Відповідає за все перевезення одна компанія, відповідно, відповідальність за доставку вантажу всіма видами задіяного транспорту теж лежить на ній. Недоліків у інтермодальних перевезень значно менше, ніж переваг:

Дослідження можливостей розвитку інтермодального транспорту в Україні показує, що потенціал тут дуже великий. Проте в даний час вони практично не використовується. Правильний підхід уряду, а також керівництва залізниць, автотранспортних підприємств і посередників необхідний, щоб перетворити цей величезний потенціал в економічно ефективно і конкурентоспроможне транспортне обслуговування, яке відповідало б потребам ринку. З введенням інтермодального транспорту в Україні може бути створена нова транспортна альтернатива, зорієнтована на краще напрямок функціонування транспортної системи в цілому, враховуючи, що розвиток інтермодального транспорту в Україні може бути успішним лише за певних вихідних умовах, наприклад, якщо він консолідує достатній обсяг вантажу, що відправляється на досить великі відстані.

Інтермодальні перевезення на базі залізничного або морського транспорту можуть стати більш ефективною альтернативою перевезення в порівнянні з тільки автомобільної, залізничної чи морським перевезенням.

Для розвитку інтермодального транспорту потрібне дотримання деяких умов:

1. Повинні бути утворені транспортні компанії, що об'єднують різних акціонерів (в їх числі залізниці, експерти, автоперевізники, оператори інтермодальних перевезень, судноплавні компанії) та будуть грати роль лідерів галузі і здійснювати загальний контроль над експлуатаційними та комерційними аспектами.

2. Необхідно розбудовувати транспортні шляхи, елементи інфраструктури,

створювати нові інтермодальні термінали та розвивати існуючі, це дозволить в повній мірі інтегрувати транспортну систему України до міжнародної.

З огляду на роль залізничного транспорту на українському транспортному ринку, повне відділення інфраструктури від експлуатації з вільним доступом до залізничної мережі не рекомендується. Однак повинен бути забезпечений вільний доступ до інтермодальних перевезень та свобода заснування компаній.

3. Термінали і операції на терміналі не повинні залежати від власника інфраструктури. В ідеалі термінали повинні експлуатуватися незалежними операторами, відкритий доступ до терміналів повинен бути гарантований для всіх користувачів.

4. Ідеальною для інтермодального транспорту є концепція надання послуг за розкладом, це потребує розвитку інформаційно-технічної бази для взаємодії учасників перевізного процесу.

Список використаних джерел

1. Ткаченко І. О. Інноваційні технології транспортно-експедиторської діяльності: конспект лекцій для студентів денної та заочної форм навчання спеціальності 275 – Транспортні технології . Харків. нац. ун-т міськ. госп-ва ім. О. М. Бекетова. – Харків : ХНУМГ ім. О. М. Бекетова, 2019. 69 с.
2. Правила транспортно-експедиційної діяльності від 8 вересня 2006 року.
3. Закон України «Про транспортно-експедиторську діяльність» (Відомості Верховної Ради України (ВВР), 2004, № 52, ст.562
4. Гриньов А. А., Евреєнова Н. Ю. Мультиmodalьні перевезення: конспект лекцій. Москва . МИИТ, 2013. 175 с.
5. Голубчик, А. М. Транспортно-експедиторського бізнесу: створення, становлення, управління. Москва: ТрансЛіт. 2011. 317 с.
6. Григор'єв М. Н. Логістика: підручник для магістрів А. П. Долгов, С. А. Уваров. - 3-е вид. Москва : Юрайт, 2011. 834 с.
7. Технічно- розпорядчий акт ЦТС «Ліски»
8. Офіційний сайт ПАТ «УЗ»
9. Дегтяренко В. М. та ін. Організація перевезень вантажів. - Москва: Пріор, 2012. 448с.
10. Дибська В. В. Логістика складування: Підручник.Москва : ИНФРА-М, 2011. 559 с.
11. Егорша С. М. Тенденція розвитку логістичних центрів [Текст]: Логістичні центри в транспортному комплексі. *Логістика і управління ланцюгами поставок*. 2011. № 6 (47). С.22-23.
12. Єдина транспортна система: Підручник для вузів Під ред. В.Г. Галабурди. Москва : Транспорт, 2009 .303 с.
13. Єремєєва, Л. Е. Транспортна логістика [Текст]: навч. посібник для

студентів. Сиктивкар: СЛІ, 2013.

14. Єремєєва, Л. Е. Інтермодальні та мультимодальні перевезення [Електронний ресурс]: навчальний посібник Л. Е. Єремєєва; Сикт.лісови.ін-т.-Електрон.дан.- Сиктивкар: СЛІ, 2014. 144 с.

15. Іванов, С. Є. Транспортна інфраструктура: навч.посібник С.Є. Іванов, Д. С. Панфілов.- СПб : Вид-во НМ-СУ «Гірський», 2012.

16. Левіков Г. М. Логістика, транспорт і експедиція. Москва .: Росконсульт, Радіо, 2013. 224 с.

17. Кардашин Л. І. Основи технології руху товару і організації торгівлі: навч. посібник для вузів .Москва .: ЮНИТИ-ДАНА, 2013. 133 с.

18. Коган Л. А. Контейнерна транспортна система. Москва .: Транспорт, 2010. - 254с.

19. Костоглодов Д. Д., Харисова Л. М. Розподільна логістика. Москва : Експертне бюро, 2012. 127 с.

20. Маргунова В. І Логістика: навчальний посібник для студентів за економічними спеціальностями Мінськ: Вишэйшая школа, 2011. 507 с.

21. Закон України «Про транспорт»

22. Закон України «Про залізничний транспорт»

23. План імплементації Директиви Ради 92.106.ЄЕС про встановлення правил для окремих типів комбінованого транспорту.

24. Собкевич О.А. Щодо шляхів розвитку мультимодальних (комбінованих) перевезень в Україні. Інститут стратегічних досліджень. 2011. 6 с.

25. Офіційний сайт Державної Служби Статистики України

26. Астапов М. А. Розвиток транспортної галузі Україні: Розвиток логіст і чеський інфраструктури Україні [Текст] Логістика і управління ланцюгами поставок. - 2011. 03 (44). С.7.

27. Бочкарьов Андрій Планування та моделювання ланцюга поставок. - Москва .: Альфа-Пресс, 2013. 192 с.

28. Воїнів Н. М. Вступ України до СОТ: Майбутнє транспортно-

- логістичного ринку: Аналіз ринку [Текст] воїнів Н. Логістика-2013. №5. С.22-24.
29. Волгін В. В. Логістика зберігання товарів. – Москва .: ІТК "Дашков і К", 2008. 368 с.
 30. Гаджинский А. М. Основи логістики. Москва : Маркетинг, 2013. 456 с.
 31. Голубчик, А. М. Транспортно-експедиторського бізнесу: створення, становлення, управління / А. М. Голубчик. - Москва: ТрансЛіт, 2011. 317 с.
 32. Савін В. І. Перевезення вантажів автомобільним транспортом. Посібник - М .: Наука, 2012. 544 с.,
 33. Столяр Е.В. Система управління транспортуванням: Управління транспортуванням в ланцюгах поставок [Текст] Логістика і управління ланцюгами поставок-2012. - 01 (48) С.66.
 34. Технологія перевезень вантажів в умовах ринкової економіки: Зб. тр. / Під ред. В .А. Шарова. - М .: Транспорт. - 2013. - 111 с.
 35. Транспортна логістика. Навчальний посібник під редакцією Міртіно Л.Б.,М .: Брандес, 2012. - 512 с.
 36. Петрухін В. П., Інноваційні інтермодальні і мультимодальні рішення проблем зернової логістики в Україні : Залізничне постачання, 2018
 37. Конвенція про договір міжнародного перевезення вантажів автомобільним транспортом (КДПВ), 19 травня 1956 г . Женева.
 38. Митна конвенція про міжнародне перевезення вантажів із застосуванням книжки МДП (Конвенція МДП 1975 г).
 39. Декларація I Міжнародної євразійської Конференцією по транспорту (м Санкт-Петербург, травень 1998 г .). Москва Мінтранс України. 1998 г .
 40. Конституція України