

УДК 656.338.12
UDC 656.338.12

КОНЦЕПТУАЛЬНІ АСПЕКТИ ФОРМУВАННЯ МУЛЬТИМОДАЛЬНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ В УМОВАХ ГЛОБАЛІЗАЦІЇ

Волинець Л.М., кандидат економічних наук, Національний транспортний університет, Київ, Україна, Volynec_3@ukr.net, orcid.org/0000-0002-5064-2349

CONCEPTUAL ASPECTS OF THE FORMATION OF MULTIMODAL TRANSPORTATION IN THE CONDITIONS OF GLOBALIZATION

Volynets L.M., Ph.D., National Transport University, Kyiv, Ukraine, Volynec_3@ukr.net, orcid.org/0000-0002-5064-2349

КОНЦЕПТУАЛЬНЫЕ АСПЕКТЫ ФОРМИРОВАНИЯ МУЛЬТИМОДАЛЬНЫХ ПЕРЕВОЗОК В УСЛОВИЯХ ГЛОБАЛИЗАЦИИ

Волынец Л.Н., кандидат экономических наук, Национальный транспортный университет, Киев, Украина, Volynec_3@ukr.net, orcid.org/0000-0002-5064-2349

Постановка проблеми. Транспортна система України має низький рівень розвитку транспортно-логістичних технологій та об'єктів мультимодальних перевезень, що знижує її конкурентоспроможність та обмежує вихід української продукції на світовий транспортний ринок. За рейтингом конкурентоспроможності Україна знаходиться на 85 місці у світі, а за індексом логістичної ефективності – на 66-му. Високі витрати на транспортування становлять близько 40% загальної вартості продукції. На жаль, жодного з українських портів немає у Топ-100 найбільших контейнерних портів світу. Мультимодальні та інтермодальні перевезення вантажів займають в Україні не більше 0,5% транспортного ринку, за цим показником Україна відстає від держав-учасниць ЄС та інших розвинених держав світу у 20–30 разів. Транспортна система України межує з Транс'європейською транспортною мережею TEN-T, але поки що не може бути повноцінно приєднана до неї через низький рівень інтероперабельності та загальне технологічне відставання [4].

Аналіз останніх досліджень та публікацій. Зарубіжний досвід підтверджує те, що у сфері транспорту одним із основних чинників підвищення рівня економічного розвитку мультимодальних перевезень та гарантування його сталості. Варто виділити також наукові праці Т. Брендса, Е. Беркума, М. Блімера, Л. Вісманса, Д. Джонсона, С. Хамаді, М. Ксоурі, Х. Ясукави, І. Чена, А. Паулрея та ін. дослідників, що підкреслюють вагомий роль та значення мультимодальних перевезень. Зміцнення позицій на вітчизняному транспортному ринку з впровадженням сучасних механізмів безпеки логістики та мультимодальних перевезень за умов формування сприятливого економічного середовища досліджено в працях вітчизняних науковців, зокрема: Л.О. Бакаєва, А.М. Брайковської, Т.А. Воркут, В.М. Гурнака, М.Ф. Дмитриченко, В.В. Ковалю, Н.М. Колеснікова, В.В. Мізюка, В.І. Пасічника, П.І. Підлісного, І.Л. Плетнікової, І.В. Савельєвої, І.П. Садловської, О.Є. Соколової, В.А. Туржанського, Д.Л. Товкуна, В.В. Чорного, В.І. Щелкунова, С.В. Ширяєвої та ін.

Метою дослідження є формування аспектів організації мультимодальних перевезень в умовах глобалізації та забезпечення його подальшого сталого розвитку.

Виклад основного матеріалу дослідження. Звертаючи увагу на економічну та політичну нестабільність в Україні а також не достатнє фінансування галузі, поза увагою залишаються економічні питання організації мультимодальних перевезень у відповідності з новітніми тенденціями реформування підприємств транспортного сектору, удосконалення тарифного регулювання, та оцінки ефективності, забезпечення подальшого сталого розвитку мультимодальних перевезень вантажів тощо.

Сучасний стан розвитку світової економіки характеризується постійним розширенням господарських зв'язків та міжнародної економічної кооперації. При цьому основна увага в політиці розвинутих країн приділяється інтеграційним процесам, що направлені на створення умов для вільного переміщення товарів, послуг, капіталів. Це обумовлює постійне зростання транснаціональних потоків та міжнародного транзиту, що для багатьох держав є важливим джерелом експорту послуг, валютних надходжень до бюджету, створення додаткових робочих місць.

Міжнародний досвід організації транспортних перевезень між країнами зводиться до створення мультимодальних транспортних систем, які дозволяють значно збільшити обсяги перевезень, сприяючи підвищенню рівня міжнародного співробітництва, розвитку мережі існуючих транспортних коридорів та інтеграції національних транспортних інфраструктур до міжнародних транспортних систем [2].

Сучасна економічна ситуація вимагає пошуку нових підходів до спрощення процедур торгівлі товарами, серед яких головне місце посідають процедури переміщення товарів між продавцем та покупцем. І в цьому сенсі саме мультимодальні перевезення вантажів є спрямованими на усунення технічних, організаційних, та інших бар'єрів під час переміщення вантажів ланками ланцюгу постачань.

Розвиток мультимодальних перевезень є перспективним напрямом розбудови транспортної системи України, оскільки дозволяє значно збільшити обсяги перевезень її територією за участю національних транспортних компаній, сприяючи підвищенню конкурентоспроможності країни на світовому ринку транспортних послуг, розвитку мережі існуючих транспортних коридорів, інтеграції транспортної інфраструктури України до світової транспортної системи [9].

Для розробки ефективних напрямів розвитку мультимодальних перевезень в Україні, важливим завданням є проведення наукового дослідження понятійного апарату мультимодального транспорту та пов'язаних з ним існуючих концептуальних положень.

Адже зацікавленість міжнародного співробітництва в врегулюванні питань, які пов'язані з міжнародною транспортною діяльністю із надання послуг змішаного (мультимодального) перевезення вантажів, визначалася ще наприкінці XIX ст., коли була підписана Бернська міжнародна конвенція про залізничні перевезення вантажів 1890р., де передбачалася спеціальна форма накладної, за якою можна було оформити змішане перевезення вантажу.

Водночас перша половина XX ст. була не досить продуктивною та вдалою для міжнародної уніфікації норм, які регулюють змішані перевезення вантажів, – адже в 1927 р. відбулася лише Стокгольмська конференція Міжнародної торгової палати, де піднімалося питання про необхідність уніфікації таких перевезень [10].

У 1969 р. на Токійській конференції Міжнародного морського комітету був розроблений проект міжнародної конвенції про змішані перевезення, або Токійські правила. Ідеї Токійських правил покладені в основу форм транспортних документів, розроблених для оформлення змішаних вантажних перевезень такими міжнародними організаціями, як ФІАТА, БІМКО.

У 1973 р. Міжнародна торгова палата розробила Міжнародні правила змішаних перевезень, які також базуються на Токійських правилах. У 1980 р. у Женеві було підписано Конвенцію ООН про міжнародні змішані перевезення - UN Convention on International Multimodal Transport of Goods [6].

Необхідно зазначити, що дотепер у науковій літературі ведеться дискусія стосовно понятійного апарату змішаних перевезень вантажів. Словосполучення "міжнародні змішані перевезення вантажів" є офіційним еквівалентом англійського словосполучення, котре входить у назву Конвенції ООН про міжнародні змішані перевезення вантажів (UN Convention on International Multimodal Transport of Goods), що розроблено під егідою ЮНКТАД і прийнята консенсусом 24 травня 1980 р. на Конференції повноправних представників ООН. Тобто ключовому визначенню "multimodal" відповідає термін "змішані".

У сучасній термінології змішаних перевезень, яка була підготовлена для роботи трьох міжурядових організацій – Європейського Союзу (ЄС), Європейської конвенції міністерств транспорту (СКМТ), та Комітету з внутрішнього транспорту Європейської економічної комісії ООН (ЄЕК ООН), вживається термін «інтермодальні перевезення».

Інтермодальні перевезення (Intermodal transport) – це послідовне переміщення вантажів двох або більше видами транспорту в одній і тій самій вантажній одиниці або в автотранспортному засобі без перевантаження вантажу при зміні виду транспорту (без навантажувально-розвантажувальних операцій).

В Термінології комбінованих перевезень відбувається систематизація перевезень і виділення мультимодальних або змішаних перевезень як узгодженого терміналу. Під інтермодальними перевезеннями мають на увазі комбіновані перевезення, а під видом комбінованих перевезень виступають автомобільно-залізничні, водно-залізничні, водно-автомобільні перевезення [8].

Водночас українськими вченими були здійснені спроби розроблення сучасної класифікації змішаних видів перевезення. Описання сутності цих та інших видів змішаних перевезень наведені (табл. 1) [10].

Таблиця 1 – Основні види змішаних перевезень та їх характеристика
Table 1 – Main types of mixed traffic and their characteristics

№	Способи транспортування	Характеристики способів транспортування
1	Унімодальні перевезення	Здійснюються одним видом транспорту одним або декількома перевізниками. Якщо в перевезенні бере участь тільки один перевізник, то він видає власний документ перевезення, наприклад, коносамент, транспортну накладну тощо.
2	Інтермодальні перевезення	Здійснюється декількома видами транспорту. При цьому один із перевізників організовує все перевезення від пункту відправлення до пункту призначення через усі проміжні пункти. Документи на перевезення видаються залежно від розподілу відповідальності за перевезення.
3	Мультимодальні перевезення	Здійснюються різними видами транспорту, які належать одній і тій самій юридичній особі, або вона ними управляє. Оператор, який організовує перевезення, бере на себе відповідальність за усе перевезення. Саме він видає документ мультимодальної поставки.
4	Сегментовані перевезення	Перевізник, який організовує перевезення, бере на себе відповідальність тільки за його частину роботи. Він може виписати документ на інтермодальне чи комбіноване перевезення.
5	Комбіновані перевезення	Здійснюються більше ніж двома видами транспорту. Реалізуються шляхом перевезення вантажу в одному й тому ж контейнері чи транспортному засобі послідовно різними видами транспорту. Використовується наскрізний документ.

Отже, виходячи з вищевказаного, мультимодальне перевезення можна трактувати як міжнародне перевезення, що виконується двома або більше видами транспорту, організовується оператором, який бере на себе відповідальність доставки вантажів «від дверей до дверей» за єдиним договором та наскрізною ставкою фрахту.

Мультимодальні перевезення є більш складними та всеохоплюючими, ніж перевезення розділені за різними видами транспорту. Водночас вони більш прості для клієнтури, тому що на відміну від ситуації, коли імпортери, експортери та вантажовласники звертаються в декілька компаній-перевізників, оформлює декілька перевізних документів, сплачує їх послуги за різними тарифними схемами, тощо, в мультимодальній системі перевезень клієнт має справу лише з компанією оператором, яка бере на себе відповідальність з якісної доставки вантажу.

Транспортний процес при мультимодальних перевезеннях складається з декількох послідовних етапів доставки та перевантаження вантажу з одного виду транспорту на інший зі включенням їх до загальної системи транспортування.

Саме тому, мультимодальні перевезення необхідно розглядати з точки зору системного підходу в якості складних систем, для яких характерно комплексний розвиток всіх видів транспорту, термінального та складського господарства, митної та фінансової інфраструктур, нормативно-правового забезпечення, технологій інформаційного та телекомунікаційного супроводу вантажопотоку. Наявність оператора мультимодального перевезення дозволяє забезпечити цілісність та єдність системи.

Спираючись на світовий досвід, можна констатувати, що мультимодальне перевезення є сучасним способом доставки вантажів в основу якого покладено логістичні принципи та концепції, що є невід'ємною умовою розвитку зовнішньоторговельних відносин сьогодення.

Мультимодальні перевезення створюють якісно нові можливості для перевізників, насамперед завдяки обходу цілого ряду обмежень, одним з яких є періодична відсутність дозволів на транзитний проїзд по території іншої країни. Створення нових мультимодальних коридорів дозволить подолати інфраструктурний дисбаланс на територіях великих інтеграційних об'єднань. Зокрема, на території Євросоюзу планується розвиток мультимодальних коридорів у напрямках Схід-Захід та Північ-Південь, а також створення чотирьох діагональних коридорів.

Особливо актуального значення мультимодальні перевезення набувають в контексті реалізації потенціалу євроінтеграції, спрощення процедур торгівлі та логістики, розвитку міжнародного партнерства. Так, при наявності негативних макроекономічних тенденцій, на сьогодні зовнішньоторговельні операції проводилися із партнерами з 220 країн світу, а найбільші обсяги експорту серед послуг приходились саме на транспортні послуги, що займали 54,8 % загального обсягу експорту [15].

Беручи до уваги європейський досвід мультимодальних перевезень, формування та розвиток даного виду перевезень в Україні є досить актуальним та потребує вирішення низки питань, пов'язаних з організацією перевезень по вже існуючим та новим маршрутам, насамперед через гармонізацію з нормами Європейського Союзу.

Через складну геополітичну ситуацію автомобільний та залізничний транспорт переорієнтував свої транспортні потоки в напрямку Заходу, а ті компанії котрі працюють в напрямку Казахстану та Киргизстану і повинні виконувати свої контрактні зобов'язання були змушені шукати альтернативні шляхи.

Зрозуміло, що робота транспортного комплексу є віддзеркаленням стану економіки країни, яка зараз знаходиться не в найкращому стані [6].

Завдяки мультимодальним перевезенням у підприємств країни буде здатність розширити першочерговий ряд послуг, які вони пропонують. Використання мультимодальних перевезень для підприємств України можливо здійснити у декількох напрямках. Першим з них виступає поєднання автомобільного транспорту із залізничним.

Одним із найбільш вигідних варіантів взаємодії з залізничним транспортом є використання перетину залізничних і автошляхів у Львівській області, що дозволить використовувати Транс-Європейську транспортну мережу для здійснення перевезень з країнами Європи та СНД.

Основні шляхи сполучення та країни, в напрямку яких можна використовувати перетини автомобільних і залізничних шляхів наведені у (табл. 2) [6, 15].

Таблиця 2 – Шляхи сполучення з країнами СНД
Table 2 – Connecting with CIS countries

№	Країна	Шляхи сполучення автомобільним транспортом	Шляхи сполучення залізничним транспортом
1	Польща	Краковець, Рава-Руська, Ягодин	Ягодин, Мостиська II
2	Румунія	Д'якове, Порубне	Д'якове, ВадульСірет
3	Словаччина	Ужгород	Чоп
4	Угорщина	Тиса	Чоп/Батово

Враховуючи загальну тенденцію до зближення України із Західною Європою, в майбутньому швидке зростання товарообігу з Євросоюзом, а також набрання чинності з 01 січня 2016 року Угоди про вільну торгівлю між Україною та ЄС. З часу вступу в силу цієї угоди Європейський Союз став основним торговельним партнером для України. Збільшення попиту на пасажирські перевезення завдяки впровадженню безвізового режиму, залізничники мають подбати про тісніший транспортний зв'язок із Польщею. Тому дуже актуальним проектом є електрифікація дільниці Ковель – Володимир-Волинський – Ізов регіональної філії «Львівська залізниця» (експлуатаційна довжина – 74,7 км.). Його реалізація дасть змогу підвищити ефективність та швидкість перевезення вантажів у напрямку лінії LHS (ширококолійна вітка 1520 мм у Польщі протяжністю 400 км від кордону до Славкува) [2].

Іншим перспективним напрямком автомобільно-залізничного співробітництва в майбутньому є ініційоване Китаєм будівництво високошвидкісної залізничної магістралі з Європи до Китаю, що проходить маршрутом Лондон – Париж – Берлін – Варшава – Київ – Санкт-Петербург – Москва – Єкатеринбург – Астана – Іркутськ – Улан-Батор – Пекін. Зростання обсягів торгівлі між Україною та ЄС, а також між ЄС та Китаєм, Росією та Індією обумовило ініціативу побудови цієї магістралі, і може надати можливість транспортним підприємствам України запропонувати клієнтам вигідний спосіб комбінованого транспортування [7].

Другим напрямком використання мультимодальних перевезень виступають комбіновані автомобільно-морські перевезення. Цей напрям зосереджений на використанні можливих мультимодальних терміналів морських портів України.

На нашу думку, морські перевезення повинні стати предметом підвищеної уваги з боку влади. В південних районах нашої держави зосереджено найважливіші підприємства морської та залізничної інфраструктури, що є основою для ведення зараз зовнішньоекономічної діяльності. Тим паче що Крим тимчасово в «чужих руках», а Приазов'я фактично є зоною бойових дій. Не слід відкидати і той факт, що Керченська протока тепер фактично підпорядкована російській владі, саме через це тут необхідні значні інвестиції. Зокрема й тому, що у сфері розвитку вантажних перевезень і логістики та зростання потенціалу інтермодальних перевезень цей регіон відіграє ключову роль [1].

Доцільно відзначити перспективи взаємодії з Іллічівськом морським торговельним портом. Вигідність здійснення перевантажень саме в цьому порту обґрунтована наступними причинами:

1. У порту розташовується найсучасніший в усій країні мультимодальний термінал, який спеціалізується на обслуговуванні залізнично-паромних і авто-паромних ліній.

2. Потужності терміналу порту забезпечують функціонування Євро-Азійського транспортного коридору, що з'єднує країни Західної Європи, Україну, Грузію і країни Азії, що дозволить підприємству здійснювати співробітництво у азійському напрямку.

3. Термінал має самостійні в'їзди для автотранспорту.

4. Потужності терміналу дозволяють перевантажувати 10 тисяч великовантажних автомобілів і 250 тисяч одиниць колісної техніки на рік.

5. Близькість до основної транспортної артерії країни – автомагістралі Київ – Одеса дозволить ефективно доставляти вантажі [2, 6, 7].

У зв'язку зі світовою кризою та нестабільною політичною ситуацією в Україні, перспективи активного здійснення автомобільно-морських перевезень є не досить великими, тому що не всі Українські порти мають здатність запровадити мультимодальні термінали. Але дивлячись на ці характеристики можна сказати, що в Україні вже існує нормативна та функціональна база для покращення механізму комбінованих автомобільно-морських перевезень, що виступає одним з головних етапів вдосконалення транспортно-логістичної системи країни.

Позитивна зміна економічного та політичного становища країни надалі дасть можливість формування мультимодальних терміналів на інших морських портах, де вони ще не запроваджені, забезпечить обслуговування нових ліній транспортування, дозволить скоротити терміни поставок вантажу, а також суттєво зменшить фінансові затрати на перевезення. Так, наприклад, Одеський морський порт спільно із компанією «Євротермінал» планують спільний проект «Сухий порт», що передбачає створення єдиного мультимодального логістичного центру.

Ще одним, важливим аспектом формування розвитку міжнародних перевезень є повноцінне функціонування траси "Одеса-Рені". Саме тут нині активно зводиться поромна переправа на українсько-румунському кордоні через річку Дунай. Адже введення в дію цього поромного сполучення розширить можливість вибору маршрутів руху для українських перевізників при перевезенні товарів до Румунії та інших країн Євросоюзу. А ще забезпечить неабияку економію часу та коштів, що витрачаються при виборі інших, значно віддалених пунктів пропуску. Передусім йдеться про МАПП "Порумбе", що в Чернігівській області. Румунська сторона також з неабияким ентузіазмом поставилася до цієї ідеї і теж зводить усі необхідні об'єкти на своїй території, поблизу міста Ісакча. Відповідно до проекту технічна можливість поромної переправи дозволить за раз перевозити 40 легковиків або 8-9 вантажівок. Оформлення та безпосередня подорож через Дунай займатиме приблизно півгодини. Завдяки такому комплексу скоротиться шлях до 200 км, якщо порівнювати з тією дорогою, що йде через згаданий пункт пропуску "Порубне", що на Буковині. Що ж до Одещини, то, попри спільний кордон з Румунією, що проходить уздовж найбільшої водної артерії Європи, Україна саме на цій ділянці досі не має прямих транспортних коридорів зі своїм сусідом. Шлях пролягає через Молдову і має свої незручності, адже перевізники змушені витратити час та кошти на проходження аж чотирьох контрольованих пунктів. До того ж це ще й невмотивоване використання транзитних молдовських дозволів і додаткові фінансові витрати на українсько-молдовському та молдовсько-румунському кордонах.

Тому, першочерговим завданням постає питання пошуку альтернативних варіантів подорожей для вітчизняних міжнародних авто перевізників. Зрештою, вже не перший рік дефіцит деяких видів дозволів неабияк гальмує розвиток перевезень до цілої низки європейських країн. Тому пошук альтернативних видів доставки вантажів не втрачає своєї актуальності.

Гостро постає питання, які саме маршрути нині є найвигіднішими і як у подальшому домогтися ще активнішого розвитку контейнерних перевезень до держав Євросоюзу.

А ще – ця тема набирає актуальності через постійне бажання європейських чиновників захистити власне докільця, що трансформується в наполегливі рекомендації автомобілістам якомога більше залучати до процесу перевезень залізничні потужності.

Останнім часом, українські перевізники активно використовують такі види перевезень з Австрії та Словенії на територію Італії, свідченням цього є використання спеціальних інтермодальних дозволів, які запровадила Італія для українських авто перевізників. У 2017 році, коли вітчизняним перевізникам було оформлено універсальні дозволи для автомобільних перевезень, українським перевізникам саме дозволи для комбінованих перевезень у кількості 1000 штук дало можливість виконати свої зобов'язання перед італійськими партнерами, а використали їх за чотири місяці (з липня по жовтень).

На превеликий жаль, вітчизняні перевізники досі не мають належного рухомого складу для здійснення інтермодальних перевезень територією більшості європейських країн. Йдеться про так звану вузькоколійку – ширина шляхів якої 1435 мм. Існуюча на території України залізнична інфраструктура вимагає суттєвої модернізації, що, безумовно потягне за собою значні капіталовкладення, яких, нині дуже важко домогтися.

Доцільно відзначити, що у світі Україна посідає 4 місце (після США, Росії, Канади) за показником експлуатаційної довжини залізничних колій загального користування. Залізнична мережа України в Європі є однією з найпотужніших, ще в 1990-х вона за вантажонапруженістю займала перше місце. Україна володіє також розвинутою інфраструктурою залізничного та водного транспорту. Через Україну проходять Міжнародні транспортні коридори, зокрема: пан'європейські транспортні коридори № 3, 5, 7, 9, коридори Організації співробітництва залізниць № 3, 4, 5, 7, 8, 10 та транспортний коридор Європа-Кавказ-Азія (ТРАСЕКА), який забезпечує сполучення Західної Європи через Чорне море, Кавказ і Каспійське море із Центральною Азією [3].

Для максимального використання транспортного потенціалу України, зокрема й як транзитної держави, необхідно створити клієнторієнтовану систему транспортного обслуговування та вжити заходів щодо забезпечення ефективної організації роботи транспортно-дорожнього комплексу країни і отримати синергетичний ефект від ефективного поєднання потенціалу та можливостей усіх видів транспорту на основі партнерсько-конкурентних засад під час здійснення перевезень.

Для формування аспектів розвитку мультимодальних перевезень в Україні необхідно активізувати роботу у двох напрямках: нормотворча діяльність та розбудова необхідної інфраструктури України.

Створити правове підґрунтя для розвитку змішаних перевезень за рахунок прийняття Закону України «Про комбіновані перевезення», у якому будуть регулюватися питання про відповідальності сторін при наданні послуг у сфері транспортування; будуть оговорені компенсації на відшкодування зіпсованого вантажу та рухомого складу; внесені відомості про взаєморозрахунки, оформлення потрібних для транспортування документів, митних вимог, прав та обов'язків операторів мультимодальних перевезень тощо. Трохи краще справи з міжнародною співпрацею в частині комбінованих, мультимодальних перевезень. З деякими країнами укладено відповідні Угоди, котрі регулюють двосторонні перевезення декількома видами транспорту. На сьогодні це такі країни як: Австрія, Туреччина, Словаччина, Угорщина. На сьогодні в переговорному процесі Україна знаходиться з Румунією, Болгарією, Литвою, Італією. Багато країн бачать майбутнє саме за мультимодальними, а особливо контейнерними перевезеннями. Для Австрії вкрай важливо та гостро стоїть питання екології, тому транспортно-політичні принципи країни полягають в мінімізації транзиту автомобільним транспортом, заборона в'їзду в деякі регіони автомобільних транспортних засобів низької екологічної категорії, тому в такому вони пропонують використання залізничних платформ RO-LA для здійснення перевезень.

Організовані комплекси завантаження та розвантаження транспортних засобів. Україні потрібно активізувати роботу в даному напрямку, адже інфраструктура не зовсім готова до мультимодальних перевезень.

Основними причинами, що стримують розвиток мультимодальних перевезень в Україні, є:

- 1) недосконалість нормативно-правового врегулювання питань мультимодальних перевезень;
- 2) низький рівень надання транспортних послуг;
- 3) відсутність системного підходу до розвитку всіх видів транспорту;
- 4) недостатній рівень конкуренції на ринку надання транспортних послуг;
- 5) неефективне впровадження систем управління якістю та моніторингу їх дотримання;
- 6) високий рівень зношеності основних засобів;
- 7) недостатня кількість рухомого складу;
- 8) втрата традиційних транзитних вантажопотоків;
- 9) відсутність комплексного підходу до розвитку мультимодальних перевезень, низький рівень контейнеризації;
- 10) недостатній рівень впровадження інтегрованих інформаційних систем для пасажирів та вантажовласників;
- 11) недостатній рівень координації та планування видів транспорту, відсутність розвинутої мережі транспортно-логістичних центрів, а також інституту мультимодальних операторів;
- 12) низький рівень впровадження сучасних технологій та реалізації інноваційної політики в галузі транспорту;
- 13) низький рівень впровадження енергозберігаючих технологій;
- 14) тенденція до зниження ефективності використання пропускної спроможності залізничної інфраструктури;
- 15) відсутність ефективної системи габаритно-вагового контролю та належного рівня відповідальності за порушення вимог щодо габаритно-вагового контролю;
- 16) недостатній рівень та невідповідність глибин в окремих морських портах та на окремих ділянках внутрішніх водних шляхів паспортичним характеристикам;
- 17) низька економічна привабливість використання судновласниками українського прапора;
- 18) неоптимальна структура парку автобусів та вантажних автомобілів;
- 19) недостовірна статистика автомобільних перевезень;

20) диспропорція між рівнями розвитку потужностей портів по переробці вантажів та залізничної інфраструктури;

21) високі ризики мультимодальних операторів при організації таких перевезень на значні відстані за участю двох і більше видів транспорту тощо.

Доцільно відзначити, що Україна все-таки бере участь у формуванні та розвитку мультимодальних перевезень у сполученні Європа – Азія/Схід – Європа. 01 червня 2017 року в м. Одеса, в рамках XVI Міжнародного тижня з торгівлі та транспорту, учасники Круглого столу «Розвиток мультимодальних перевезень у сполученні Європа – Азія/Схід – Європа» обговорили основні питання з удосконалення процесу організації мультимодальних перевезень у сполученні між країнами регіонів Балтійського, Чорного та Каспійського морів, а також враховуючи, що ефективна організація міжнародних перевезень між Європою та Азією є однією із основ стабільного розвитку світових торговельно-економічних зв'язків, беручи до уваги вплив ринкових механізмів та нових моделей партнерства на диверсифікацію маршрутів при виконанні перевезень товарів між країнами Європи та Азії, підкреслюючи, що найбільш перспективним є розвиток мереж мультимодальних перевезень та необхідність формування єдиних транспортно-логістичних систем дійшли до висновку, що євразійські транспортні зв'язки повинні розвиватися з урахуванням наступних аспектів:

1. Повністю інтегрований транспорт – це стратегічне бачення майбутнього світового транспортного комплексу.

2. Використання технології мультимодальних перевезень між країнами регіонів Балтійського, Чорного та Каспійського морів дозволить збудувати найбільш просту та оптимальну логістику.

3. Розробка та втілення інноваційних рішень на транспорті що сприятимуть удосконаленню системи управління транспортними потоками.

Доцільно виділити відповідні аспекти формування та розвитку мультимодальних перевезень між країнами регіонів Балтійського, Чорного та Каспійського морів:

– проведення аналізу діючої нормативно-правової бази, що стосується виконання перевезень між країнами регіонів Балтійського, Чорного та Каспійського морів, та, в разі необхідності, підготовка пропозицій щодо внесення відповідних змін до діючих документів;

– удосконалення умов проходження контрольних процедур та стягнення платежів при переміщенні товарів через державні кордони країн - учасниць перевезень, враховуючи проведення роботи з уніфікації євразійського та європейського права при виконанні залізничних перевезень, використання уніфікованої залізничної накладної ЦИМ/СМГС, використання залізничної накладної на морських ділянках транспортування, дотримання в портах критеріїв визначених конвенцією FAL;

– розвитку транспортної інфраструктури та залучення фінансової допомоги на розбудову та удосконалення роботи транспортно-дорожнього комплексу та пунктів пропуску через державний кордон країн – учасниць перевезень;

– формування надійно функціонуючої системи мультимодальних перевезень між країнами регіонів Балтійського, Чорного та Каспійського морів задля забезпечення задоволення попиту на транспортування товарів, мінімізації фінансових та часових затрат перевізного процесу, зокрема формування пропозицій щодо розвитку основних транспортних магістралей на підставі аналізу стану та перспектив розвитку торговельно-економічних відносин між країнами регіонів Балтійського, Чорного та Каспійського морів з урахуванням перспектив контейнеризації вантажних перевезень;

– на підставі аналізу транспортної інфраструктури країн регіонів Балтійського, Чорного та Каспійського морів (завантаженість та пропускна спроможність) підготовка пропозицій щодо її модернізації, розбудови, залучення фінансування на удосконалення роботи;

– проведення аналізу діючих міжрегіональних транспортних проектів з організації вантажних перевезень між країнами регіонів Балтійського, Чорного та Каспійського морів з метою підготовки пропозицій щодо можливого поєднання технологій існуючих транспортних проектів;

– створення єдиного інформаційного порталу для отримання інформації щодо вартості, термінів та цінової політики при виконанні мультимодальних/комбінованих перевезень між країнами регіонів Балтійського, Чорного та Каспійського морів;

– вжиття заходів щодо формування конкурентної тарифної політики при перевезенні між країнами регіонів Балтійського, Чорного та Каспійського морів:

а) на рівні залізничних адміністрацій – ставки на транзитні та експортно/імпорتنі перевезення залізницями;

б) на рівні морських та річкових перевізників – формування конкурентної тарифної політики при перевезеннях поромами, суднами типу RO-RO та RO-LA;

в) на рівні портів – зниження портових зборів та інших витрат в портах;

– формування комплексного підходу до розбудови мережі логістичних центрів творення транспортно-логістичних кластерів (сукупність компаній, що надають повний діапазон логістичних послуг: вантажопереробка, складські послуги, митне оформлення, супровід, тощо).

– планування логістики, консультативне обслуговування процесів управління рухом потоку вантажів та менеджмент ланцюга постачання (будівництво складських приміщень та ефективна організація логістики при виконанні мультимодальних перевезень);

- втілення новітніх інноваційних технологій при організації перевізного процесу, зокрема
- використання електронного декларування товарів;

– організація роботи цифрових транспортних коридорів, електронний супровід будь-якого ланцюга доставки вантажів (введення технології електронного документообігу, що буде заснована на підставі аналізу бази даних щодо вантажопотоків та основних маршруті їх транспортування, контроль доставки в реальному режимі (комп'ютеризована система доставки вантажів), тощо.

– вжиття заходів щодо організації проведення спільного контролю на державних кордонах за принципом «одна зупинка», «одне вікно»;

– удосконалення професійної підготовки фахівців, зокрема за напрямками мультимодальний транспорт та логістика

Отже, розвиток мультимодальних перевезень визначається існуючим попитом на даний вид послуг, обсягами замовлень, асортиментом вантажів, умовами постачання, вимогами споживача, а також маршрутами доставки. Слід зауважити, що на сучасному етапі в Україні, такий спосіб організації доставки вантажів знаходиться на початковій стадії і активний його розвиток гальмується з-за наявності певних проблем, усунення яких передбачає запровадження відповідних заходів. Основні проблеми та відповідні заходи щодо їх усунення наведені в табл. 3.

Таблиця 3 – Основні напрямки розвитку мультимодальних перевезень в Україні
Table 3 – Main directions of multimodal transport development in Ukraine

Проблема	Необхідні заходи
Недосконалість нормативно-правової бази змішаних перевезень, зокрема мультимодальних перевезень, невизначеність стратегічних напрямів їх розвитку	Розробити та запровадити сумісну з міжнародною нормативнозаконодавчу базу для легітимізації мультимодального транспорту, де буде визначено різні види транспорту, відповідальність сторін, функції мультимодальних транспортних операторів та вимоги до документації [4]
Диспропорції між рівнями розвитку об'єктів інфраструктури різних видів транспорту, що гальмує розвиток контейнерних та контрейлерних перевезень	Формування ефективної транспортної політики держави (регіону) спрямовану на рівномірний розвиток різних видів транспорту, оптимального розподілу вантажопотоків між ними, забезпечення їх організаційно-технологічної взаємодії та системного функціонування
Високі ризики операторів мультимодальних перевезень при організації доставки вантажів «від дверей до дверей»	Розробка та реалізація ефективної системи управління ризиками, запровадження механізмів комплексного управління ризиками, що виникають під час організації, а також виконання мультимодальних перевезень
Відсутність розвинутої мережі об'єктів транспортно-логістичної інфраструктури	Формування оптимальної транспортно-логістичної інфраструктури як на регіональному, так й на державному рівнях; формування ефективної системи управління транспортнологістичної системи
Відсутність представницької мережі національних операторів транспортно-логістичних послуг за кордоном, яка б забезпечувала високий ступень узгодженості дій всіх учасників перевізного процесу та захисту інтересів держави за кордоном	Стимулювання та підтримка національних операторів транспортно-логістичних послуг, укладання багатосторонніх угод та розвитку партнерських відносин між Україною та іноземними державами, а також формування спільної політики в галузі транспорту та торгівлі; закріплення конкурентоспроможних позицій національних операторів транспортно-логістичних послуг на міжнародному просторі
Відсутність конкурентоспроможної цінової політики в області змішаних та мультимодальних перевезень	Розробка конкурентоспроможної цінової політики в галузі транспорту; мінімізація та ліквідація всіх несанкціонованих зборів з транзитних вантажів; розробка методу та механізмів оптимального розподілу наскрізного фрахту між усіма ланками ланцюга доставки вантажу
Недостатність професійних кадрів та фахівців в області мультимодальних перевезень	Формування ефективної системи підготовки та перепідготовки фахівців в галузі транспорту; організація співпраці з міжнародними транспортними організаціями з метою отримання професійного досвіду

Вирішення проблем щодо розвитку мультимодальних перевезень в Україні на основі реалізації вищенаведених заходів, дозволить створити міцний та конкурентоспроможний транспортно-логістичний сектор країни, забезпечить його привабливість не лише на внутрішньому, але й на міжнародних рівнях, а також сприятиме збільшенню обсягів транзитних вантажів, формуванню стійких партнерських відносин в сфері транспортно-логістичного бізнесу, та надасть можливість відкрити додаткові джерела доходів як для транспортної галузі, так й для державного бюджету в цілому.

Висновки і пропозиції. В результаті проведених досліджень встановлено, що великою проблемою, а також головним завданням для нашої країни виступає формування окремих підприємств з різними видами транспортних послуг у єдиний механізм мультимодальних перевезень у відповідності з новітніми тенденціями розвитку економічної та транспортної систем. Адже, останнім часом механізм організації мультимодальних перевезень та його удосконалення виступає однією з важливих підсистем транспортної галузі, що сприяє стабільному розвитку економіки.

Обґрунтовано, що розвиток мультимодальних перевезень в Україні є перспективним напрямом формування ефективної транспортно-логістичної системи країни, а мультимодальні перевезення є сучасною концепцією транспортування вантажів за логістичним принципом «від дверей до дверей».

Доведено, що на сьогодні є необхідним впровадження нових принципів формування та координації державної політики в галузі транспорту, створення умов забезпечення контролю за якістю виконання функцій відповідних органів виконавчої влади. Організація мультимодальних перевезень, яка здійснюватиметься одним оператором за єдиним транспортним документом та наскрізною ставкою фрахту сприятиме підвищенню якості транспортно-логістичного обслуговування, забезпечить високий рівень надійності та безпеки міжнародних ланцюгів доставки вантажів.

ПЕРЕЛІК ПОСИЛАНЬ

1. Волинець Л.М. Впровадження Хартії якості, як інструмента підвищення ефективності логістичних послуг на ринку міжнародних перевезень / Л.М. Волинець // *Управління проектами, системний аналіз і логістика*. Ч.2: Серія «Економічні науки». - 2016. – № 18. – С. 5–11.
2. Волинець Л.М. Удосконалення взаємодії різних видів транспорту в сучасних умовах / Л.М. Волинець, В.М. Гурнак // *Економіка та управління на транспорті*. – 2018. – № 6. – С. 100–106.
3. Гурнак В.М. Обґрунтування необхідності зміни пріоритетів інвестування розвитку інфраструктури різних видів транспорту в сучасних умовах/ В.М. Гурнак, Л.М. Волинець, М.В. Гурнак // *Управління проектами, системний аналіз та логістика*. Серія «Економічні науки». – 2017. – № 9. – С. 33–39.
4. Журнал «Економіка та держава» [Електронний ресурс]. – Режим доступу: www.economy.in.ua.
5. Конвенція Організації Об'єднаних Націй о міжнародних смешаних перевозках грузов, Женева, 24 мая 1980 г. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://ci.uz.gov.ua/org/un/conv80comb.html>.
6. Конвенція про міжнародні мультимодальні перевезення вантажів [Електронний ресурс]. – Режим доступу: https://treaties.un.org/doc/Treaties/1980/05/19800524%2006-13%20PM/Ch_XI_E_1.pdf.
7. Міжнародні перевезення: навч. посіб. / М.Ф. Дмитриченко, І.А. Вікович, І.Л. Самсін, Р.В. Зінько. – Л.: Львів. політехніка, 2012. – 308 с.
8. Мультимодальні перевезення: сучасні технології. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.expresstrans.net/gruzak.html>.
9. Никифоров В.С. Мультимодальные перевозки и транспортная логистика. Учебное пособие./ В.С.Никифоров. – Новосибирск: НГАВТ, 1999. – 103 с.
10. Соколова О.Є. Теоретичні основи організації та розвитку мультимодальних перевезень в Україні / О.Є. Соколова // *Економічний простір*. – 2014. – № 83. – С. 91–103.
11. Підтримка інтеграції України до Транс-Європейської транспортної мережі ТЕМ-Т. РК7. Міжгалузеві питання. Мультимодальний транспорт. Заключний звіт 7.1. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.expresstrans.net/gruzak.html>.
12. Хоменко І.О. Вплив розвитку транспортної інфраструктури на економічне зростання/ І.О. Хоменко, Л.М. Волинець // *Тези доповідей Міжнародної науково-практичної конференції студентів, аспірантів і молодих вчених «Юність науки – 2018: соціально-економічні та гуманітарні аспекти розвитку суспільства» (11–12 квітня 2018 року)*. – Чернігів: Черніг. нац. технол. ун-т, 2018. – С. 32–33.
13. Шкарлет С.М. Імплементация европейских стандартов как основа механизма удосконалення державного регулювання у транспортній галузі / С.М. Шкарлет, І.О. Хоменко, Л.М. Волинець //

Управління проектами, системний аналіз і логістика. Ч.2: Серія «Економічні науки» – К.: НТУ, 2018. – Вип. 20.

14. Щодо шляхів розвитку мультимодальних (комбінованих) перевезень в Україні. Аналітична записка. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.niss.gov.ua/articles/599/>.

15. Явцева О.В., Мазло Т.В. Вдосконалення механізму транспортно-логістичного обслуговування міжнародних вантажних перевезень. [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://dspace.uabs.edu.ua/jspui/handle/123456789/8753>.

REFERENCES

1. Volynets L.M. (2016). Vprovadzhennia Khartii yakosti, yak instrumenta pidvyshchennia efektyvnosti lohistrychnykh posluh na rynku mizhnarodnykh perevezen [The implementation of Quality Charter as a tool to increase the efficiency of logistics services in the international transport market] Upravlinnia proektamy, systemnyi analiz i lohistyka. Ch.2: Serii «Ekonomichni nauky» – Project management, systems analysis and logistics. Part 2: Series «Economics», 18, P. 5–11 [in Ukrainian].

2. Gurnak V.M. & Volynets L.M. (2018). Udoskonalennia vzaïemodii riznykh vydiv transportu v suchasnykh umovakh [Improvement of the interaction of different types of transport in modern conditions] Ekonomika ta upravlinnia na transporti. Economics and management on transport, 6, [in Ukrainian].

3. Gurnak V.M. & Volynets L.M. & Gurnak M.V. (2017). Obhruntuvannia neobkhdnosti zminy pryorytetiv investuvannia rozvytku infrastruktury riznykh vydiv transportu v suchasnykh umovakh [Justifying the need to change priorities of investing in the development of infrastructure of different types of transport in modern conditions] Upravlinnia proektamy, systemnyi analiz i lohistyka. Ch.2: Serii «Ekonomichni nauky» – Project management, systems analysis and logistics. Part 2: Series «Economics», 9, P. 33–39 [in Ukrainian].

4. Zhurnal “Ekonomika ta derzhava” [Economics and State Magazine]. Retrieved from: www.economy.in.ua [in Ukrainian].

5. Konventsiia Organizatsii Obedinennykh Natsii o mezhdunarodnykh smeshannykh perevozkakh gruzov, Zheneva, 24 maya 1980 g. [United Nations Convention on International Multimodal Transport of Goods, Geneva, 24 May 1980] (n.d.) ci.uz.gov.ua. Retrieved from <http://ci.uz.gov.ua/org/un/conv80comb.html>.

6. Konventsiia pro mizhnarodni multymodalni perevezennia vantazhiv [Convention on International Multimodal Freight Transport]. (n.d.) treaties.un.org. Retrieved from https://treaties.un.org/doc/Treaties/1980/05/19800524%2006-13%20PM/Ch_XI_E_1.pdf [in Ukrainian].

7. Dmytrychenko M.F. & Vikovykh I.A. & Samsin I.L. & Zinko R.V. (2012). Mizhnarodni perevezennia [International transportation] Lviv: Lviv Polytechnic National University [in Ukrainian].

8. Multymodalni perevezennia: suchasni tekhnolohii [Multimodal transportation: drying of technologia] Retrieved from <http://www.expresstrans.net/gruzak.html>.

9. Nikiforov V.S. (1999). Multymodalnye perevozki i transportnaya logistika [Multimodal transport and transport logistics]. Novosibirsk: Siberian State University of Water Transport.

10. Sokolova O.E. (2014). Teoretychni osnovy orhanizatsii ta rozvytku multymodalnykh perevezen v Ukraini [Theoretical basis of organization and development of multimodal transportation in Ukraine]. Ekonomichniy prostir – Economic space, 83, 91-103 [in Ukrainian].

11. Pidtrymka intehratsii Ukrainy do Trans-Yevropeiskoi transportnoi merezhi TIEМ-T. RK7. Mizhhaluzevi pytannia. Multymodalnyi transport. Zakliuchnyi zvit 7.1 [Support for Ukraine's integration into the Trans-European Transport Network TEN-T. RC7 Intersectoral issues. Multimodal transport. Final Report 7.1] Retrieved from <http://www.expresstrans.net/gruzak.html>.

12. Khomenko I.O. & Volynets L.M. Vplyv rozvytku transportnoi infrastruktury na ekonomichne zrostannia [The Influence of Transport Infrastructure Development on Economic Growth] Proceedings from YS-2018: SEHASD-18: Mizhnarodna naukovo-praktychna konferentsiia studentiv, aspirantiv i molodykh vchenykh «Iunist nauky – 2018: sotsialno-ekonomichni ta humanitarni aspekty rozvytku suspilstva» – International scientific and practical conference of students, postgraduates and young scientists "Youth of science – 2018: socio-economic and humanitarian aspects of society development" (pp. 32–33). Chernigov: CNUT [in Ukrainian].

13. Shkarlet S.M. & Khomenko I.O. & Volynets L.M. (2018). Implementatsiia yevropeiskykh standartiv yak osnova mekhanizmu udoskonalennia derzhavnoho rehuliuвання u transportnii haluzi [Implementation of European standards as the basis of the mechanism for improving state regulation in the transport sector]. Upravlinnia proektamy, systemnyi analiz i lohistyka. Ch.2: Serii «Ekonomichni nauky» – Project management, systems analysis and logistics. Part 2: Series «Economics», 20

14. Shchodo shliakhiv rozvytku multymodalnykh (kombinovanykh) perevezen v Ukraini. Analitichna zapyska [Concerning the ways of development of multimodal (combined) transportations in Ukraine. Analytical note] (n.d.) [niss.gov.ua](http://www.niss.gov.ua/articles/599/). Retrieved from <http://www.niss.gov.ua/articles/599/> [in Ukrainian].

15. Yavtseva O.V. & Mazolo T.V. Vdoskonalennia mekhanizmu transportno-lohistychnoho obsluhovuvannia mizhnarodnykh vantazhnykh perevezhen [Improvement of the mechanism of transport-logistic service of international cargo transportation] (n.d.) dspace.uabs.edu.ua. Retrieved from <http://dspace.uabs.edu.ua/jspui/handle/123456789/8753> [in Ukrainian].

РЕФЕРАТ

Волинець Л.М. Концептуальні аспекти формування мультимодальних перевезень в умовах глобалізації / Л.М. Волинець // Економіка та управління на транспорті. – К.: НТУ, 2018. – Вип. 7.

В статті розглянуто основні теоретичні та практичні аспекти формування мультимодальних перевезень. Проведено обґрунтування заходів, щодо можливого розвитку мультимодальних перевезень та покращення транспортної галузі в Україні. Запропоновано методичні положення розвитку мультимодальних перевезень в Україні.

Об'єкт дослідження – процес міжнародних перевезень вантажу.

Мета дослідження – с формування аспектів організації мультимодальних перевезень в умовах глобалізації та забезпечення його подальшого сталого розвитку.

Методи дослідження – методи економічного, системного та порівняльного аналізу.

На основі проведеного аналізу, було доведено, що розвиток мультимодальних перевезень в Україні є перспективним напрямом формування ефективної транспортно-логістичної системи країни, а мультимодальні перевезення є сучасною концепцією транспортування вантажів за логістичним принципом «від дверей до дверей». Доведено, що на сьогодні є необхідним впровадження нових принципів формування та координації державної політики в галузі транспорту, створення умов забезпечення контролю за якістю виконання функцій відповідних органів виконавчої влади.

Прогнозні припущення щодо розвитку об'єкта дослідження – запропоновано методичні положення розвитку мультимодальних перевезень в Україні. Формування оптимальних аспектів доставки вантажів на умовах взаємодії різних видів транспорту дозволить суттєво скоротити час та фінансові витрати на міжнародні перевезення вантажів, а також сприятиме підвищенню економічного рівня розвитку країни.

КЛЮЧОВІ СЛОВА: МУЛЬТИМОДАЛЬНІ ПЕРЕВЕЗЕННЯ, ТРАНСПОРТНА ІНФРАСТРУКТУРА, ВЗАЄМОДІЯ ВИДІВ ТРАНСПОРТУ, РОЗВИТОК, МІЖНАРОДНІ ВАНТАЖНІ ПЕРЕВЕЗЕННЯ.

ABSTRACT

Volynets L.M. Conceptual aspects of the formation of multimodal transportation in the conditions of globalization. Economics and management on transport. Kyiv. National Transport University. 2018. Vol. 7.

The article deals with the main theoretical and practical aspects of the formation of multimodal transport. The substantiation of measures concerning possible development of multimodal transportations and improvement of the transport industry in Ukraine has been carried out. The methodical provisions of multimodal transport development in Ukraine are offered.

Object of research – process of international cargo transportation.

The purpose of the research is to form the aspects of organizing multimodal transport in the conditions of globalization and ensure its further sustainable development.

Methods of research – methods of economic, system and comparative analysis.

Based on the analysis, it was proved that the development of multimodal transportation in Ukraine is a promising direction for the formation of an efficient transport and logistics system of the country, and multimodal transportation is a modern concept of cargo transportation according to the logistic principle "from door to door". It is proved that today it is necessary to introduce new principles of formation and coordination of state policy in the field of transport, creation of conditions for ensuring control over the quality of performance of the functions of the relevant executive authorities.

Foreseeable assumptions about the development of the research object – the methodological provisions of multimodal transport development in Ukraine are proposed. Formation of optimal aspects of cargo delivery on the conditions of interaction of different types of transport will significantly reduce time and financial costs for international transportation of goods, and will contribute to improving the economic level of development of the country.

KEYWORDS: MULTIMODAL TRANSPORTATION, TRANSPORT INFRASTRUCTURE, INTERACTION OF TRANSPORTATION, DEVELOPMENT, INTERNATIONAL CARGO TRANSPORTATION.

РЕФЕРАТ

Волынец Л.Н. Концептуальные аспекты формирования мультимодальных перевозок в условиях глобализации / Л.Н. Волынец // Экономика и управление на транспорте. – К.: НТУ, 2018. – Вып. 7.

В статье рассмотрены основные теоретические и практические аспекты формирования мультимодальных перевозок. Проведено обоснование мероприятий возможного развития мультимодальных перевозок и улучшения транспортной отрасли в Украине. Предложены методические положения развития мультимодальных перевозок в Украине.

Объект исследования – процесс международных перевозок груза.

Цель исследования – является формирование аспектов организации мультимодальных перевозок в условиях глобализации и обеспечения его дальнейшего устойчивого развития.

Методы исследования – методы экономического, системного и сравнительного анализа.

На основе проведенного анализа было доказано, что развитие мультимодальных перевозок в Украине является перспективным направлением формирования эффективной транспортно-логистической системы страны, а мультимодальные перевозки являются современной концепцией транспортировки грузов по логистическим принципу «от двери до двери». Доказано, что сегодня необходимо внедрение новых принципов формирования и координации государственной политики в области транспорта, создание условий для обеспечения контроля за качеством выполнения функций соответствующих органов исполнительной власти.

Прогнозные предположения по развитию объекта исследования – предложены методические положения развития мультимодальных перевозок в Украине. Формирование оптимальных аспектов доставки грузов на условиях взаимодействия различных видов транспорта позволит существенно сократить время и финансовые затраты на международные перевозки грузов, а также будет способствовать повышению экономического уровня развития страны.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА: МУЛЬТИМОДАЛЬНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ, ТРАНСПОРТНАЯ ИНФРАСТРУКТУРА, ВЗАИМОДЕЙСТВИЕ ВИДОВ ТРАНСПОРТА, РАЗВИТИЕ, МЕЖДУНАРОДНЫЕ ГРУЗОВЫЕ ПЕРЕВОЗКИ.

АВТОРИ:

Волинець Людмила Миколаївна, кандидат економічних наук, доцент, Національний транспортний університет, доцент кафедри транспортного права та логістики, e-mail: Volynec_3@ukr.net, Україна, 01010, м. Київ, вул. М. Омеляновича-Павленка, 1, orcid.org/0000-0002-5064-2349.

AUTHOR:

Volynets Liudmyla M., Ph.D., associate professor, National Transport University, associate professor, department of Transport Law and Logistic, e-mail: Volynec_3@ukr.net, Ukraine, 01010, Kyiv, M. Omelianovycha-Pavlenka str., 1, orcid.org/0000-0002-5064-2349.

АВТОРЫ:

Волынец Людмила Николаевна, кандидат экономических наук, доцент, Национальный транспортный университет, доцент кафедры транспортного права и логистики, e-mail: Volynec_3@ukr.net, Украина, 01010, г. Киев, ул. М. Омеляновича-Павленка, 1, orcid.org/0000-0002-5064-2349.

РЕЦЕНЗЕНТИ:

Базиліук А.В., доктор економічних наук, професор, Національний транспортний університет, завідувач кафедри фінансів, обліку і аудиту, Київ, Україна.

Яновська В.П., доктор економічних наук, доцент, Державний університет інфраструктури та технологій, завідувач кафедри економіки, маркетингу та бізнес-адміністрування, Київ, Україна.

REVIEWER:

Bazyliuk A.V., Ph.D., Economics (Dr.), professor, National Transport University, head, department of Finance, Accounting and Audit, Kyiv, Ukraine.

Yanovska V.P., Ph.D., Economics (Dr.), associate professor, State University of Infrastructure and Technologies, head, Department of Economics, Marketing and Business Administration, Kyiv, Ukraine.