



## ЗМІСТ

ВСТУП.....	3
1. АНАЛІЗ ПОТОЧНОЇ СИТУАЦІЇ НА РИНКУ КОНТЕЙНЕРНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ .....	7
1.1 Аналіз робіт провідних вчених в області організації перевезеньвантажів в залізнично-водному сполученні .....	7
1.2 Огляд міжнародного ринку контейнерних перевезень .....	10
1.3 Основні фактори, що перешкоджають росту контейнерних перевезень в Україні .....	15
1.4 Прогнозування попиту на контейнерні перевезення в Україні та за кордоном .....	18
2. ДОСЛІДЖЕННЯ ІСНУЮЧОЇ ТЕХНОЛОГІЇ, НОРМАТИВНО-ПРАВОВОЇ БАЗИ, ФОРМ ПЕРЕВІЗНИХ ДОКУМЕНТІВ ТА ІНФОРМАЦІЙНИХ ТЕХНОЛОГІЙ, ЗАСТОСОВУВАНИХ ПРИ ПЕРЕВЕЗЕННЯХ ВАНТАЖІВ В КОНТЕЙНЕРАХ В ЗАЛІЗНИЧНО ВОДНОМУ ПОВІДОМЛЕННІ .....	25
2.1 Аналіз технології н нормативно-правового забезпечення перевезень вантажів в контейнерах .....	27
2.2 Дослідження міжнародного досвіду організації перевезень вантажів в прямому міжнародному залізнично-водному сполученні .....	38
2.3. Характеристика інформаційного забезпечення, що застосовується при перевезеннях вантажів на мережі російських залізниць .....	42
3. РОЗРОБКА ТЕХНОЛОГІЇ ПЕРЕВЕЗЕНЬ ЗОВНІШНЬОТОРГІВЕЛЬНИХ ВАНТАЖІВ В КОНТЕЙНЕРАХ В МІЖНАРОДНОМУ ЗАЛІЧНО-ВОДНОМУ СПОЛУЧЕННІ ПО ЄПД .	49
3.1 Розробка технологічного і нормативно-правового забезпечення перевезень вантажів за пропонованою єдиною технологією .....	49
3.2 Розробка єдиного перевізного документа .....	55
3.3 Порівняльний аналіз принципів документообігу при перевезеннях зовнішньоторговельних вантажів в контейнерах .....	59
3.4 Розробка алгоритму роботи програми і автоматичного заповнення єдиного перевізного документа .....	61
ВИСНОВКИ.....	69
СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ.....	71

## ВСТУП

На початку XX століття, вважав відомий британський вчений Х. Маккіндер (1861-1947), епоха переваги океанічного півкулі добігає кінця, а нові транспортні технології, перш за все залізні дороги, змінюють вектор геополітичних сил на користь континентального півкулі [71].

Зміни, що відбуваються в економіці країни, пов'язані з соціально-економічними реформами, інтеграція України у світову економічну систему вимагають перетворень і в діяльності залізничного транспорту України, проведення структурної реформи. На перше місце виходить завдання підвищення стійкості роботи залізничного транспорту, якості послуг, що надаються, формування єдиної ефективної транспортної системи країни, поліпшення сервісу вантажних перевезень в умовах розвитку конкуренції з боку інших видів транспорту [40].

Рішення поставленої українським президентом завдання дворазового збільшення ВВП до 2020 року неможливо без адекватного і випереджаючого розвитку залізничного транспорту та інфраструктури. Тому розвиток транспортної системи належить до пріоритетних завдань реформування української економіки.

### **Актуальність теми дослідження.**

Цільова програма «Модернізація транспортної системи України (2020-2030 роки)», метою якої є «підвищення збалансованості, ефективності та безпеки функціонування транспортної системи, що забезпечує життєво важливі національні інтереси країни», передбачає всебічний розвиток залізничного транспорту і об'єктів інфраструктури, які повинні стимулювати інтенсивний розвиток вантажних і пасажирських перевезень по мережі залізниць України (далі - УЗ). Однією з основних завдань Програма є розвиток міжнародних транспортних коридорів і залучення вантажів, в тому числі великотоннажних контейнерів, для перевезення з використанням українських транспортних комунікацій. Цільовою програмою виділені

моменти, що характеризують найбільш актуальні проблеми транспортного комплексу, що уповільнюють розвиток української економіки:

- слабо реалізуються вигоди географічного положення України і можливості її транспортних комунікацій для доставки транзитних вантажів третіх країн, в першу чергу азіатсько-європейського призначення;

- недостатній рівень взаємодії з іншими видами транспорту, і, перш за все, з морським транспортом;

- не знаходять належного розвитку мультимодальні перевезення [4].

Для вирішення вищезгаданих проблем необхідна реалізація ряду заходів, пов'язаних з вимогами цільової програми «Модернізація транспортної системи України (2020 - 2030 роки)» в області розвитку залізничного (далі - залізниці) транспорту, яка в повній мірі узгоджується з програмою структурної реформи на залізничному транспорті, яка передбачає «створення умов для розвитку взаємодії і координації в транспортному секторі при виконанні перевезень в змішаному сполученні» [8], що дозволяють створити привабливі умови для іноземних і українських вантажовідправників, які приведуть до переорієнтації вантажопотоків з трансокеанських маршрутів на українські залізниці. Ці заходи повинні забезпечувати прозорість наскрізної ставки за перевезення, зрозумілу міжнародним вантажовідправникам, а також підвищити рівень взаємодії морських і залізничних перевізників.

**Мета дослідження:** розробка технології перевезень зовнішньоторговельних вантажів в контейнерах в міжнародному залізнично-водному сполученні за єдиним перевізним документом (далі - ЄПД) з метою забезпечення підвищення конкурентоспроможності української транспортної системи в цілому і посилення позицій залізничного транспорту на українському ринку транспортних послуг.

Мета дослідження полягає у вирішенні наступних завдань:

- аналіз поточної ситуації на міжнародному і українському ринках контейнерних перевезень;



- дослідження існуючої технології, інформаційного забезпечення, нормативно-правової бази і форм перевізних документів, що застосовуються при перевезеннях вантажів в контейнерах в залізнично-водному сполученні;
- розробка технології перевезень зовнішньоторговельних вантажів в контейнерах в міжнародному залізнично-водному сполученні по ЄПД;
- розробка нормативно-правового та інформаційного забезпечення перевезень вантажів за пропонованою єдиною технології;
- визначення оптимальних витрат на впровадження запропонованої технології.

**Об'єкт дослідження** – система взаємодії залізничного і морського видів транспорту при організації перевезень зовнішньоторговельних вантажів в контейнерах в міжнародному залізнично-водному сполученні.

**Предмет дослідження** – технологія перевезень зовнішньоторговельних вантажів в контейнерах в міжнародному залізнично-водному сполученні по ЄПД.

**Методи дослідження** – аналіз та синтез, математичний, порівняльний, узагальнення, вивчення наукових, законодавчих та статистичних джерел; візуальний (графічний) метод (діаграми, схеми, таблиці тощо); термінологічний.

**Наукова новизна** полягає в розробці технології перевезень зовнішньоторговельних вантажів в контейнерах в міжнародному залізнично-водному сполученні по ЄПД, а також принципи її нормативно-правового та інформаційного забезпечення.

**Практична значимість.** Полягає в науковому обґрунтуванні нової технології перевезень зовнішньоторговельних вантажів в контейнерах в міжнародному залізнично-водному сполученні по ЄПД.

Кваліфікаційна робота магістра містить: вступ, три розділи, висновки і список використаних джерел. Загальний обсяг роботи 75 сторінок, з яких 69 основного тексту, робота містить 11 рисунків, 0 таблиць.

# 1. АНАЛІЗ ПОТОЧНОЇ СИТУАЦІЇ НА РИНКУ КОНТЕЙНЕРНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ

## 1.1 Аналіз робіт провідних вчених в області організації перевезень вантажів в залізнично-водному сполученні

Широке застосування логістичних методів і технологій змішаних перевезень в підготовці проектів розвитку транспортно-технологічних систем і подальшої їх експлуатації стає одним з найважливіших і перспективних напрямків в області організації транспортного виробництва.

Існуючий рівень ефективності, асортимент і якість транспортних послуг, що надаються користувачам в змішаному сполученні, не відповідають сучасним вимогам. Відсутні методи розробки мультимодальних проектів розвитку інфраструктури та рухомого складу, визначення необхідних інвестиційних ресурсів, гостро стоїть проблема розвитку конкурентоспроможної інфраструктури [34].

Сучасний вантажовідправник пред'являє досить жорсткі вимоги до цінової політики і транспортного обслуговування. Задовольнити ці вимоги в умовах конкуренції здатний лише той перевізник, який надає повний комплекс високоякісних послуг з транспортування вантажів за прийнятними для клієнтів цінами [44]. Раціоналізація перевізного процесу є однією з найважливіших проблем підвищення продуктивності праці і скорочення витрат при транспортуванні вантажів [20].

Не можна не погодитися з розробленими методичними положеннями і рекомендаціями, спрямованими на забезпечення прийняття найбільш ефективних стратегічних і оперативних управлінських рішень, орієнтованих на підвищення економічної стійкості функціонування і конкурентоспроможності вітчизняних транспортних організацій, зайнятих у сфері змішаних перевезень зовнішньоторговельних вантажів, а саме, управління змішаними перевезеннями, як системою, направлено на

отримання синергетичного ефекту від скоординованого функціонування різних видів транспорту і надається комплексу супутніх і забезпечують перевезення послуг в складі єдиного цілого, орієнтованого на отримання кінцевого результату, що полягає в зниженні сумарних транспортних витрат на перевезення при забезпеченні необхідної якості послуг [19].

Основні принципи взаємодії та узгодження роботи різних видів транспорту визначені основоположниками комплексної експлуатації транспорту академіком Зразковим В.Н. і членом-кореспондентом Дзвінковим В.В. Суть їх зводиться до трьох постулатів. Робота взаємодіючих видів транспорту повинна бути узгоджена:

- за кількістю вантажу (перевезеного, що зберігається, переробляється, порожнього тоннажу під вантаж і т.д.);
- за часом (подано, оброблено, надіслано, прибуло в якийсь момент);
- в просторі (тобто узгодження початку зустрічного руху навантаженого і порожнього тоннажу в залежності від відстані та середньої шляхової швидкості, підготовка пунктів перевалки і т.д.).

Підвищення уваги науки і виробництва до проблеми взаємодії різних видів транспорту обумовлено тим, що за рахунок вдосконалення технології, організації та управління перевізним процесом на взаємодіючих напрямках, можна підвищити швидкість доставки вантажів і знизити витрати по їх транспортуванні.

Взаємодія видів транспорту слід розглядати як складну багатоаспектну задачу управління, що охоплює різні області (планово-економічну, технічну, технологічну, організаційну, комерційно-правову) на різних рівнях ієрархії управління і в різних часових інтервалах.

В області технологічної взаємодії поряд з розробкою і впровадженням поєднаною технології роботи різних видів транспорту, комплексної організації потоків рухомих засобів, контейнеризацією і типізацією, єдиних технологічних процесів і т.д., велику питому вагу займають питання єдиного оперативного планування і управління, взаємного забезпечення своєчасної та

надійної інформацією [32]. Крім того, існує необхідність розробки правової бази, яка регламентує економічну відповідальність учасників перевезення [35].

Економічна ефективність змішаних перевезень визначається сукупністю всіх переваг: способу транспортування вантажів укрупненими місцями, який передбачає консолідацію вантажів і їх перевезення на основі єдиного транспортного документа. Змішані перевезення зіграють домінуючу роль в транспортуванні зовнішньоторговельних вантажів, особливо в світлі сучасних вимог скоординованого управління транспортом у взаємозв'язку зі сферами виробництва, збуту і розподілу продукції [64]. Основу економічного управління змішаними перевезень в ринкових умовах визначає чітку взаємодію і координація роботи всіх видів транспорту і суб'єктів ринку транспортних послуг з використанням комп'ютерних технологій. Вирішення цього завдання призводить до прискорення термінів доставки зовнішньоторговельних вантажів, а також до скорочення транспортних витрат при управлінні міжнародними перевезеннями [14].

На залізничному і водному транспорті через неузгодженості роботи окремих ланок транспортного комплексу, непродуктивні простой складають 50-60% робочого часу. Ситуація на транспортному виробництві змінюється швидко, а інформація про хід процесу часто запізнюється. У цих умовах особливе значення має докорінне поліпшення оперативного управління просуванням перевалочних вантажопотоків, безперервний контроль ходу перевезень в реальному масштабі часу [62].

Відсутність достовірної попередньої інформацією про підхід суден з вантажами в порти перевалки, або залізничних платформ з вантажами на припортові станції даних портів не дозволяють організувати ефективну роботу контейнерних складів [32], а також скоординований підхід судів і залізничних платформ з метою скорочення часу складування контейнерів. Різні системи стандартів призводять до зайвого збільшення кількості паперових документів, тривала процедура оформлення залізнично-водних

перевезень експортних та імпорتنих вантажів веде до зниження конкурентоспроможності залізничного транспорту [47].

Існує думка про необхідність впровадження інституту операторів перевезень в змішаному сполученні для організації та управління перевезеннями. Оператор перевезення виступає в якості єдиного організаційного та керуючого центру, що координує взаємодію всіх учасників перевізного процесу [59]. В даний час, дані функції виконують експедиторські компанії, які, найчастіше, не мають власних активів (рухомого складу, контейнерів, складів та інших засобів для фактичного виконання договору перевезення) і є посередниками між вантажовідправниками і компаніями-перевізниками. Експедиторська компанія формує і виставляє клієнтові загальну вартість транспортування вантажу, яка складається з суми залізничної тарифу, морського фрахту, вартості послуг порту, а також маржі експедитора (при перевезенні вантажів в залізнично-водному сполученні), при цьому кінцева ціна транспортування вантажу не контролюється фактичними перевізниками, що не дозволяє їм формувати єдину наскрізну ставку і пропонувати її безпосередньо клієнтам. Це знижує конкурентоспроможність перевізників на ринку транспортних послуг.

Таким чином, теоретичні та практичні дослідження вчених і фахівців в області організації перевезень вантажів в міжнародному залізнично-водному сполученні вказують на необхідність і доцільність організації таких перевезень за єдиною технологією з використанням ЄПД.

## **1.2. Огляд міжнародного ринку контейнерних перевезень**

Починаючи з 1986 року, обсяг контейнерних перевезень в світі росте на 8-10% щорічно, в 2006 році він склав 37,7 млн. Контейнерів в двадцятифутовому еквіваленті (ДФЕ). Природно, що стабільно високий зріст зобов'язаний не тільки зростанню світової економіки, але ще і поступового переведення перевезень з традиційних способів навантаження вантажів на більш

зручний і економічний - контейнерний. В даний час в світі більше 60% вантажів, придатних для цього способу транспортування, перевозяться в контейнерах [29]. Динаміка зміни контейнерних перевезень в світі в 1980 - 2006 ГТ. приведена на малюнку (далі - рис.) 1.1 [29].

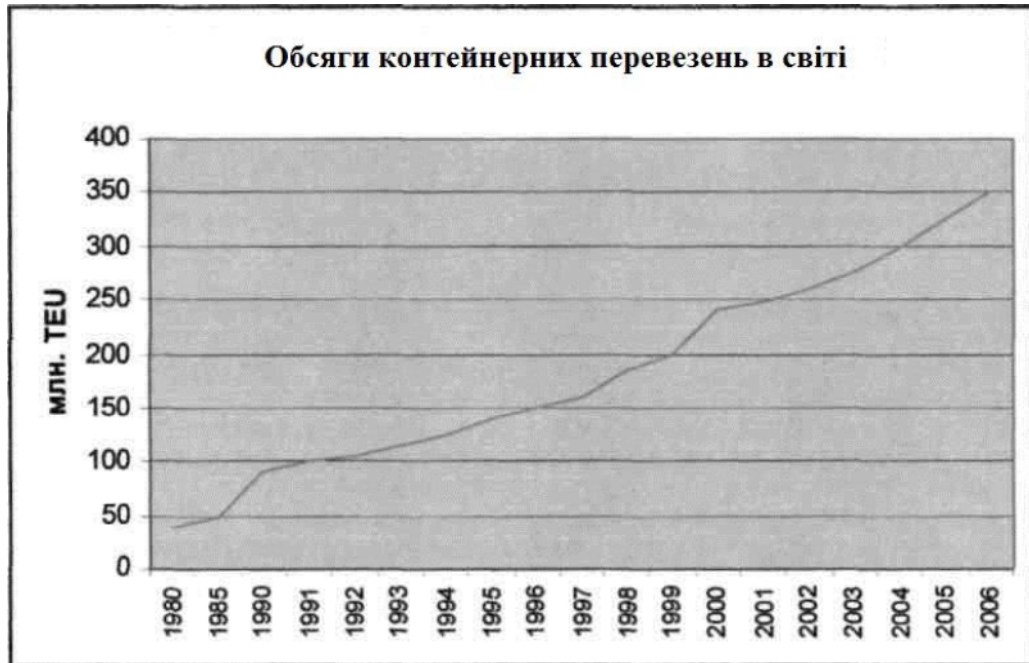


Рис. 1.1. Динаміка зміни контейнерних перевезень в світі в 1980 - 2006 рр.

Контейнерні перевезення - найбільш технологічний сегмент сучасної транспортної галузі, особливо чутливий до економічному середовищі. Низький рівень розвитку наукомістких виробництв обумовлює домінуючу роль експорту сировинних ресурсів, які, в більшості своїй, не потребують послуг контейнерного сервісу, і, навпаки, розвиток високотехнологічних виробництв, зростання наукомісткої продукції змінюють структуру експорту на користь тих вантажів, які і формують попит на контейнерні перевезення. Супутній цьому зростання добробуту стимулює попит на товари народного споживання, який, в свою чергу, формує попит на імпорт вантажів, що перевозяться в контейнерах. Таким чином, запорукою позитивної динаміки контейнерного обороту є економічне зростання.

Найбільшу роль в світовій торгівлі відіграють розвинені країни і країни Азіатсько-Тихоокеанського регіону (країни АТР). На торговий оборот між ними доводиться 82% світового обсягу. При цьому найбільшу динаміку зростання економіки демонструють країни АТР, найменшу - країни Євросоюзу.

На тихоокеанській і європейській ринки припадає 14 млн. ДФЕ. З цієї кількості в північних провінціях Китаю формується вантажна база вобсязі 1-1,3 млн. контейнерів на рік, в Японії і Південній Кореї - близько 3-х млн. контейнерів в ДФЕ. Щорічне збільшення обсягу товарообігу між країнами АТР та Європи становить 25-30%.

Найбільша концентрація товаропотоків спостерігається в напрямках: з країн АТР в Північну Америку:

- з країн АТР в Європу,
- з країн Європи до Північної Америки,
- з Європи в країни АТР.

При цьому основними товарами, що формують попит на контейнерні перевезення, є:

- продовольчі товари,
- товари народного споживання,
- продукція целюлозно-паперової промисловості,
- машини та устаткування,
- вантажі хімічної промисловості,
- кольорові метали.

Динаміка зміни обсягів контейнерних перевезень і ступеня контейнеризації в 2000 - 2006 рр. наведені на рис. 1.2 [30].

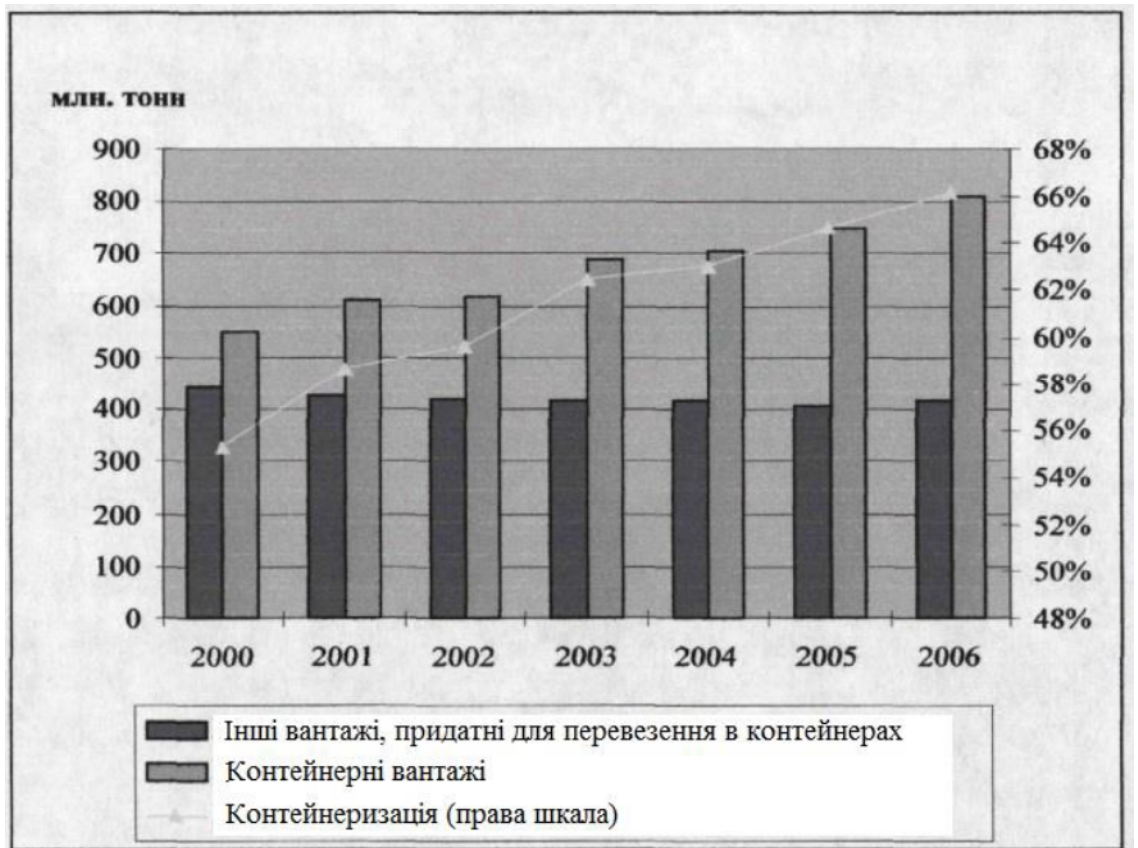


Рис. 1.2. Динаміка зміни обсягів контейнерних перевезень і ступеня контейнеризації в 2000-2006 рр.

Найбільш динамічними і ємними щодо ринкового попиту є:

- імпорт з країн АТР в Північну Америку;
- імпорт з країн Західної Європи в країни АТР і США;
- транзит з країн АТР в Європу через територію України і навпаки.

Основні міжнародні вантажопотоки зосереджені уздовж так

- званих морських транспортних коридорів, при цьому велика частина вантажопотоків з країн АТР йде морем через Суецький канал.



### **1.3 Основні фактори, що перешкоджають росту контейнерних перевезень в Україні**

Основними чинниками, що перешкоджають зростанню контейнерних перевезень в Україні, є:

про Недостатній рівень сервісу, що надається АТ «УЗ» у порівнянні з великими судноплавними компаніями, що оперують на трансокеанських лініях.

Перевезення між Європою і Азією здійснюються 137-ю судами конференціальні перевізників і 92-ма судами перевізників-аутсайдерів. Місткість даних судів коливається от 2000 до 8000 ДФЕ.

Зарубіжні судноплавні компанії високо оцінюють потенціал транзитних маршрутів через Україну. Цим пояснюється різке зростання активності на Транссибірському маршруті компаній - океанських перевізників, їх пильний інтерес до розвитку перевезень в Україні і країнах СНД в останні роки.

З одного боку, участь компаній зі світовим ім'ям в українських перевезеннях, впровадження ними новітніх технологій в існуючий транспортний процес може зіграти певну позитивну роль. З іншого боку, очевидні переваги таких компаній, які забезпечуються значним фінансовим, технологічним і логістичним потенціалом, а також податковою політикою України, неминуче приведуть до витіснення українських перевізників з ринку транзитних і зовнішньоторговельних перевезень. При цьому мова йде не тільки про морських, але і про залізничні перевізників. В цьому випадку Україна ризикує залишитися без національних перевізників.

Основною метою глобальних судноплавних і логістичних компаній є забезпечення контролю над вантажною базою незалежно від маршруту перевезення. Маючи розвинену інфраструктуру, як на океанських, так і на альтернативних залізничних напрямках, океанські перевізники зможуть управляти вантажопотоками, вибираючи при цьому маршрути, найбільш відповідають їх інтересам. Беручи до уваги те, що їх основні

капіталовкладення - це контейнерний флот, який здійснює перевезення через Суецький канал, їх вибір, заснований на необхідності максимального завантаження своїх основних засобів, буде однозначно не на користь маршруту. Україна, не маючи розвинутої системи національних перевізників, не зможе ефективно протистояти цьому процесу.

Крім того, судноплавні компанії надають фузоотправітелю безкоштовну інформацію про місцезнаходження його вантажу в будь-який момент перевезення, а також можливість оплати перевезення після прибуття вантажу в порт призначення, забезпечуючи зручність розрахунків і оптимізацію використання грошових коштів. Агент судноплавної компанії відразу після навантаження вантажу на борт судна, відправляє копію коносаменту, в якому вказані всі відомості про вантаж і вантажовідправника на митницю в порт призначення, що значно скорочує час митного оформлення вантажу.

Про відсутність єдиної технології роботи залізничних н морських перевізників і єдиного перевізного документа для перевезення зовнішньоторговельних вантажів в контейнерах по залізниці і по морю.

В ході морської перевезення вантажу вантажовідправник контролює видачу вантажу вантажоодержувачу проти оригіналу морського коносаменту. Вантажовідправник має можливість звернутися до судноплавної компанії, яка виконує перевезення його вантажу з проханням не видавати вантаж вантажоодержувачу до особливого розпорядження. Це страхує вантажовідправника від ризиків несплати коштів за вантаж вантажоодержувачем в порту призначення.

В даний час при інтермодальних перевезеннях за участю залізничного, морського перевізника та порту неможливо сформувати наскрізну ставку без участі експедитора, який об'єктивно збільшує вартість перевезення і термін доставки вантажу. Послуги експедитора можуть становити до 10% від сумарної вартості послуг перевізників (морського і залізничного) і порту. При цьому, на відміну від залізничного, морського перевізника та порту,

експедитор не несе ніякої відповідальності за збереження і виконання термінів доставки вантажу. Межі відповідальності заневиконання або неналежне виконання договору експедиції встановлені нормами Цивільного кодексу України. Експедитор несе повну майнову відповідальність відповідно до вимог України, таке загальне правило. Однак порушення умов договору експедиції нерідко залежить не від експедитора чи його клієнта, а від перевізника. За його вини можуть бути порушені терміни доставки вантажу, допущена його втрата або пошкодження, затримка видачі вантажу одержувачу після прибуття його в пункт призначення і т.д. У цих та інших можливих випадках винного поведінки перевізника, який став причиною порушення договору експедиції, межі відповідальності експедитора обмежені рамками відшкодування фактично завданих збитків або межами неустойки (штрафу), передбаченими транспортним законодавством. Таким чином, особливістю експедиційних відносин в даному випадку є певна взаємозумовленість двох транспортних договорів - експедиції та перевезення вантажу. Межі відповідальності клієнта за договором транспортної експедиції встановлені законом або угодою сторін. Відшкодування збитків за винна невиконання клієнтом своїх зобов'язань здійснюється за встановленими правилами.

Відсутня єдина технологія перевезення: в порту морська частина мультимодальної перевезення закінчується і припиняється дія морського коносаменту. Відбувається оформлення нових перевізних документів (залізничних накладної) і починається залізничне перевезення. Це вимагає від вантажовідправника додаткових витрат і часу. При цьому, втрачається контроль вантажовідправника над вантажем, так як тариф за перевезення вантажу від порту відправлення до станції призначення буде оплачений експедитором, а вантаж після прибуття на станцію призначення - виданий вантажоодержувачу без відома вантажовідправника, що є для нього не зручним, так як різко збільшує фінансові ризики, пов'язані з несплатою вантажу вантажоодержувачем.

## **1.4 Прогнозування попиту на контейнерні перевезення в Україні та за кордоном**

Розвиток національних і міжнародних торгових відносин сприяє модернізації та вдосконалення транспортної інфраструктури та галузі в цілому. Потреба клієнтів у швидкій і в той же час якісній доставці вантажів є основним рушійним імпульсом розвитку ринку контейнерних перевезень, як в Україні, так і за кордоном.

Контейнери є гнучким інструментом транспортного ринку. Вони дозволяють здійснювати перевезення по найскладнішим маршрутами з великою кількістю співвиконавців, мінімальними тимчасовими і якісними втратами. Наявність на ринку великої кількості різноманітних типів контейнерів може задовольнити потреби в перевезенні практично будь-яких видів вантажів.

Розвиток інформаційних систем і впровадження наскрізних інформаційних потоків в організацію транспортного процесу сприяло формуванню якісно нового ринку транспортних послуг. З'явилася можливість організації перевізного процесу з використанням різних видів транспорту єдиною компанією - експедитором, який організовує транспортування і несе відповідальність за своєчасну і сохранныю доставку вантажу, котирування наскрізний ставки і т.д. він повністю звільняє вантажовласника від організації транспортування, найчастіше виступаючи в якості вантажовідправника.

Безпосередні учасники ринку контейнерних перевезень представлені на рис. 1.3.

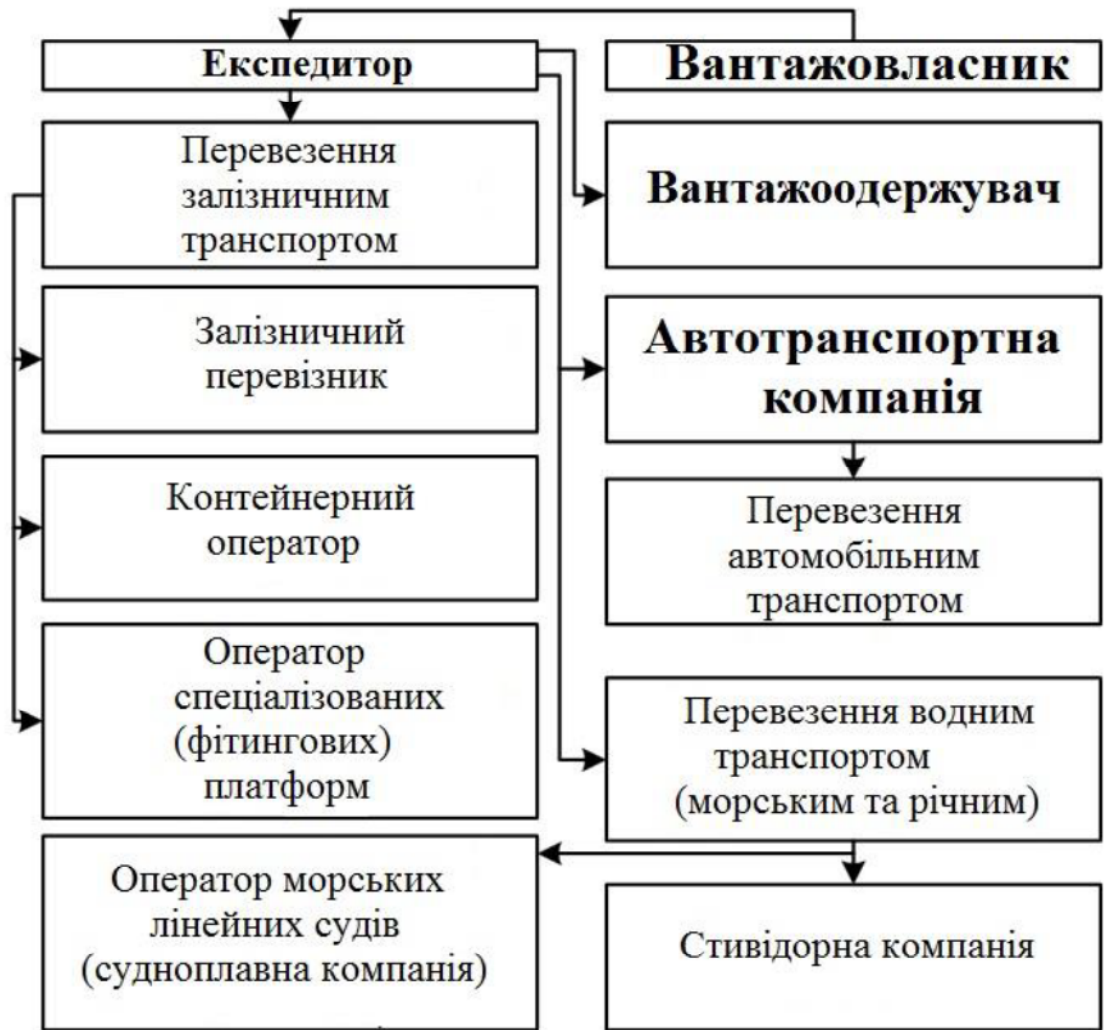


Рис. 1.3 Безпосередні учасники ринку контейнерних перевезень

При перевезенні комерційних вантажів в якості власника вантажу або вантажоодержувача може виступати як юридична особа (виробнича компанія, трейдер, інший експедитор), так і індивідуальний підприємець. Учасником ринку контейнерних перевезень також є держава в особі органів виконавчої влади: антимонопольна служба, Міністерство інфраструктури України та ін.

За даними Конференції ООН з торгівлі і розвитку (UNCTAD), близько 30% всіх перевезень сухих зовнішньоторговельних вантажів здійснюється в контейнерах [30]. До сухим вантажів належать: залізна руда, вугілля, зерно, боксити, глинозем і фосфатна сировина, що перевозяться балкерний судами,

а також інші сухі вантажі, за винятком сирової нафти, продуктів нафтопереробки, природного і скрапленого газу.

Згідно з даними рис. 1.4, частка вантажів, що перевозяться в контейнерах, становить близько 70% від інших сухих вантажів. Контейнеропоток зовнішньоторговельних вантажів пережив бурхливий ріст в період з 1980 по 2005 рр. Обсяги навантаження за цей період збільшилися в 9,5 рази, а частка в перевезенні інших сухих вантажів зростає з 9,1 до 48,2%. Після спаду в 2009 р у зв'язку зі світовою кризою на 9,8% спостерігається повернення позитивної динаміки темпів приросту на 5-6% в рік.



Рис. 1.4 Динаміка обсягів навантаження зовнішньоторговельних вантажів в контейнерах

Основними світовими маршрутами вантажоперевезень є транстихоокеанський (Європа - Азія - Європа) і трансатлантичний. Сумарно на ці три напрямки припадає близько 30% світових контейнерних перевезень, тобто близько 500 млн. т вантажів.

У той час як світові контейнерні перевезення розвивалися в основному на морському транспорті, український ринок контейнерних перевезень почав розвиватися на залізничному транспорті в силу географічних особливостей України.

Актуальність і пріоритетність розвитку контейнерних перевезень в Україні знайшла своє відображення в таких документах державного значення, як державна цільова програма (ДЦП) «Розвиток транспортної системи України (2014-2024 рр.)», Транспортної стратегії України на період до 2030 р., Концепції комплексного розвитку контейнерного бізнесу в АТ «Укрзалізниця», затвердженої 6 жовтня 2016 р. Дані документи передбачають розвиток не тільки технічної бази (удосконалення термінального обладнання, збільшення пропускної здатності основних вагонних магістралей і т.п.), але і технологічну модернізацію, застосування сучасних технологій в частині організації та моніторингу контейнерних перевезень, створення конкурентоспроможних транспортних продуктів, які відповідають потребам ринку.

Обсяги українських контейнерних перевезень по залізницях представлені на рис. 1.5. Максимальний обсяг перевезень був зафіксований в 2014 р в розмірі 3,215 млн. TEU. Для порівняння, згідно з даними Організації економічного співробітництва та розвитку [9], обсяг перевезень в Індії в 2014 р склав 3,111 млн. TEU, а в Німеччині - 6, 272 млн. TEU.

Зниження обсягів перевезень в 2015 р до 2,957 млн. TEU стало наслідком скорочення обсягів промислового виробництва в Україні і низьким рівнем споживчої активності.

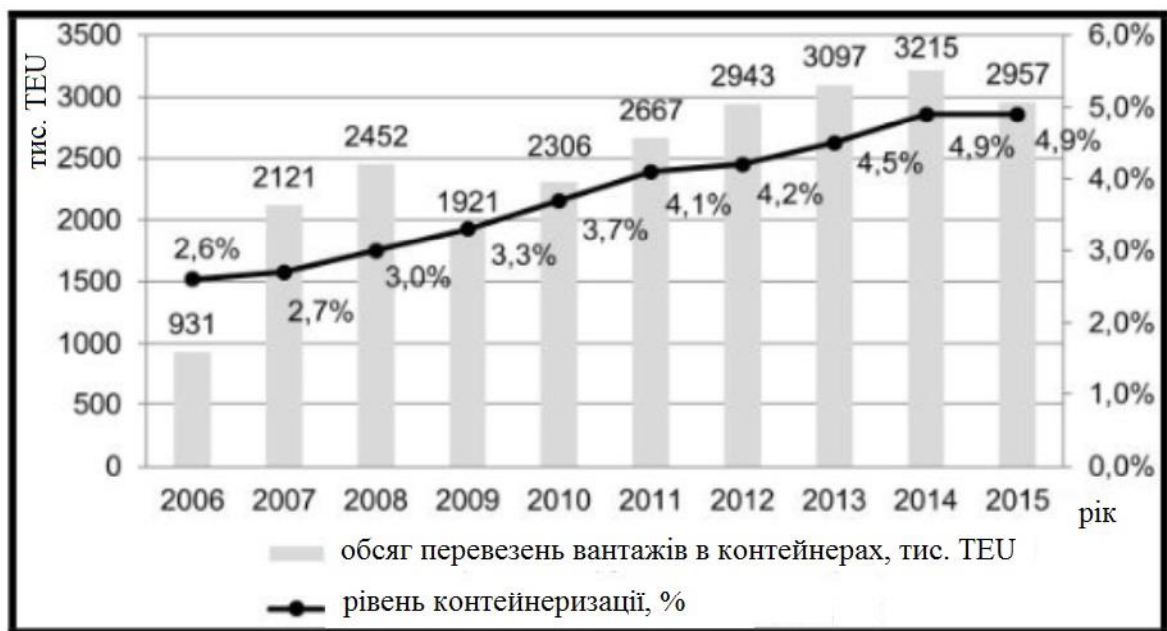


Рис. 1.5 Динаміка обсягу перевезень вантажів у контейнерах і рівня контейнеризації в Україні

За оцінками АТ «Трансконтейнер», в 2015 р частка перевезень вантажів в контейнерах від загального обсягу вантажів, потенційно придатних для перевезення в контейнерах, збереглася на рівні 2014 року і склала 4,9% в 2015 р (рис. 2.3). Позитивна динаміка даного показника свідчить про затребуваність контейнерних перевезень на транспортному ринку України, але в той же час його значення помітно нижче ніж в країнах Європи (14%), Індії (16%) і США (28%) (за даними консалтингової компанії АТ Kearney за 2008 р).

Потенційним ринком для контейнерних перевезень є обсяг перевезень вантажів автотранспортом. За даними АТ «Трансконтейнер», в 2015 р близько 90 млн. Т контейнеропригодних вантажів було перевезено автомобільним транспортом, з яких 20 млн. Т - на відстань понад 2000 км. При перевезеннях на відстань менше 2000 км залізничний транспорт програє в конкурентоспроможності автотранспорту в більшій мірі за рахунок термінів доставки вантажів, ніж чим за рахунок вартості перевезення. Особливу роль в даному випадку відіграють і давно сформовані відносини між учасниками цього ринку перевезень. Точками зростання для



контейнерного бізнесу можуть служити обсяги перевезень автомобільним транспортом на відстань понад 2000 км, де потенційний обсяг перевезень може досягнень-гять 1-1,5 млн. TEU на рік. У 2015 році частка універс-них (20- і 40-футових) контейнерів на українському ринку контейнерних перевезень склала 90%, частка спеціалізованих контейнерів - 10%.

Структура контейнерних перевезень по видах сполучення представлена на рис. 1.6. Основна частина перевезень - внутрішні, близько 25% становлять експортні перевезення, менш 20% - імпорتنі перевезення. Транзит становить 7-8% від загального обсягу перевезень. З огляду на вигідне географічне положення України в якості транзитного коридору для вантажопотоків Азія - Європа - Азія частка транзитних перевезень дуже мала.

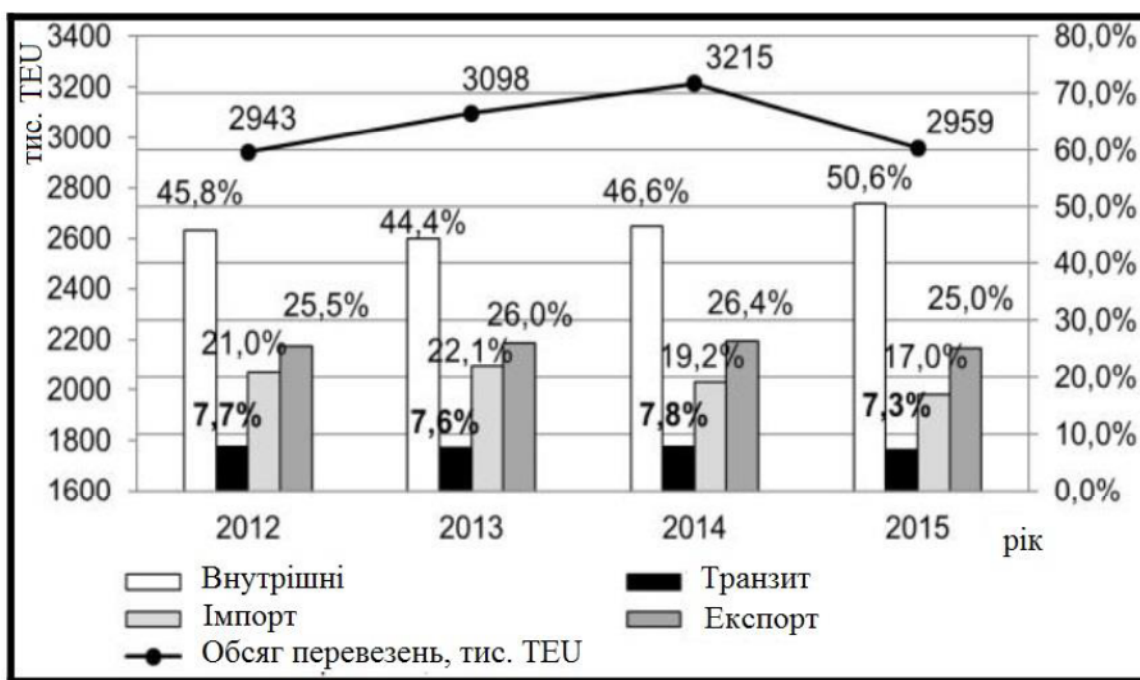


Рис. 1.6 Структура контейнерних перевезень за видами сполучення

Структура імпорتنих і експортних контейнерних перевезень є незбалансованою: експортуються в основному сировинні товари або продукти з низьким ступенем переробки (папір, целюлоза, хімікати, кольорові метали, лісові вантажі і ін.). А імпорتنий вантажопотік становлять

товари з високою доданою вартістю (автокомплектуючих, споживчі товари, машини і верстати і ін.).

### **Висновки за розділом 1**

Зростання основних показників економіки України і бурхливий розвиток країн АТР забезпечили стійку тенденцію зростання обсягів українського ринку контейнерних перевезень, прогнозований темп зростання становить до 20% щорічно аж до 2020 року. Основний потенціал збільшення обсягів перевезень вантажів в контейнерах пов'язаний із залученням на український транспортний ринок міжнародних контейнерних вантажопотоків, які в даний час йдуть в обхід України морем через Суецький канал.

Обсяг перевалки експортно-імпортних вантажів в контейнерах через українські морські порти за 2006 рік зріс в порівнянні з 2005 роком в середньому на 30% (на 497 тис. ДФЕ) і склав 2,18 млн. ДФЕ. У той же час, обсяг перевалки транзитних вантажів в контейнерах - знизився на 83% (на 85,3 тис. ДФЕ) і склав 17 тис. ДФЕ. При цьому за 2006 рік по РЗ було перевезено лише 17,5% - 353 тис. ДФЕ (19,9% експортних та 15,4% імпортних) з зовнішньоторговельними вантажами від їх загального обсягу перевезеного через найбільші порти України. Найбільш великими українськими морськими портами, з точки зору перевезених через них експортних, імпортних і транзитних вантажів в контейнерах по УЗ в 2006 році є порти: Трансінвестсервіс, Миколаївський, Одеський, Чорноморський, "Південний".

Наведений логістичний аналіз показав, що, починаючи з 2014 року, при абсолютному збільшенні обсягів перевезень зовнішньоторговельних вантажів в контейнерах по УЗ через найбільші українські морські порти, спостерігається зниження темпів їх зростання. Це вказує на доцільність вдосконалення і забезпечення клієнтоорієнтованості технології перевезень зовнішньоторговельних вантажів в контейнерах в міжнародному залізнично-

водному сполученні. Даний висновок необхідно враховувати при розрахунку прогнозних значень обсягів вищеназваних перевезень вантажів.

Вищевикладене вказує на доцільність розгляду шляхів вдосконалення існуючої технології перевезень зовнішньоторговельних вантажів в контейнерах в непрямому міжнародному залізнично-водному сполученні, з точки зору їх організації за єдиною технологією по ЄПД, так як експортно-імпортні перевезення в даному виді сполучення є найбільш простими, з точки зору їх організації, нормативно-правового забезпечення та митного оформлення і складають 97,6% від загального обсягу міжнародних перевезень вантажів в контейнерах в залізнично-водному сполученні. На основі отриманого досвіду при організації вищеназваних перевезень, представляється можливим, на наступному етапі, розглянути шляхи вдосконалення технології перевезень транзитних вантажів у контейнерах в міжнародному залізнично-водному сполученні.

Теоретичні та практичні дослідження вчених і фахівців в області організації перевезень вантажів в міжнародному залізнично-водному сполученні також вказують на необхідність і доцільність організації таких перевезень за єдиною технологією з використанням ЄПД.

## **2. ДОСЛІДЖЕННЯ ІСНУЮЧОЇ ТЕХНОЛОГІЇ, НОРМАТИВНО-ПРАВОВОЇ БАЗИ, ФОРМ ПЕРЕВІЗНИХ ДОКУМЕНТІВ ТА ІНФОРМАЦІЙНИХ ТЕХНОЛОГІЙ, ЗАСТОСОВУВАНИХ ПРИ ПЕРЕВЕЗЕННЯХ ВАНТАЖІВ В КОНТЕЙНЕРАХ В ЗАЛІЗНИЧНО ВОДНОМУ СПОЛУЧЕННІ**

В даний час, існують такі види перевезень зовнішньоторговельних вантажів в контейнерах через українські морські порти по УЗ:

- перевезення вантажів в прямому міжнародному сполученні,
- перевезення вантажів в непрямому міжнародному сполученні.

Перевезення вантажів в прямому міжнародному сполученні - перевезення в міжнародному сполученні, що здійснюються між залізничними станціями в різних державах або кількома видами транспорту в різних державах за єдиним перевізним документом, оформленим на весь маршрут прямування (стаття 2 Статуту залізничного транспорту УЗ).

Договір перевезення вантажів у прямому змішаному залізнично-водному сполученні - один із самостійних цивільно-правових транспортних договорів. Його значення і роль полягають в правовому регулюванні перевізного процесу, в якому беруть участь два або більше виду транспорту.

Порядок організації перевезень вантажів в прямому змішаному сполученні визначається укладеними відповідно до законодавства України угодами між організаціями відповідних видів транспорту, а також відповідно до положень глави законодавства України, що регулює відносини в сфері прямого змішаного сполучення, діють до вступу в силу закону «Про прямих змішаних (комбінованих) перевезеннях». Правила перевезень вантажів в прямому змішаному сполученні розробляються і затверджуються в установленому порядку органами виконавчої влади в області відповідних видів транспорту.

У частині, не передбаченій законодавством, застосовуються положення кодексів, інших законів, статутів, тарифних керівництв, правил, що регулюють перевезення вантажів транспортом відповідного виду.

Однак, на практиці, в силу того, що немає єдиної технології роботи залізничних і морських перевізників і не існує єдиного перевізного документа для перевезення зовнішньоторговельних вантажів в міжнародному залізнично-водному сполученні, оформленого на весь маршрут прямування, - перевезення зовнішньоторговельних вантажів в даному виді сполучення здійснюються за принципом перевезень вантажів в непрямому міжнародному сполученні.

**Перевезення вантажів в непрямому міжнародному сполученні** - перевезення в міжнародному сполученні, що здійснюються через розташовані в межах прикордонної території залізничні станції і порти за перевізними документами, оформленими в державах, що беруть участь в перевезеннях, а також перевезення кількома видами транспорту за окремими перевізними документами на транспорті кожного виду [3]. Єдина технологія роботи залізничних і морських перевізників і єдиний перевізний документ існують тільки для перевезення вантажів в прямому змішаному залізнично-водному сполученні.

**Перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні (ПВПЗС)** - перевезення, що здійснюються в межах території України кількома видами транспорту за єдиним перевізним документом (Транспортна накладна ПВПЗС), оформленому на весь маршрут прямування.

Далі розглянуті перевезення вантажів в непрямому міжнародному залізнично-водному сполученні і в прямому змішаному залізнично-водному сполученні.

## **2.1. Аналіз технології н нормативно-правового забезпечення перевезень вантажів в контейнерах в непрямому міжнародному і в прямому змішаному залізнично-водному сполученні**

Перевезення вантажів в контейнерах в непрямому міжнародному залізнично-водному сполученні спочатку вьшолняють по УЗ за перевізними документами внутрішнього залізничного сполучення, а потім, після переоформлення перевізних документів в порту перевалки - по морю, по морським перевізними документами і навпаки.

Далі розглянуті окремо перевезення вантажів в контейнерах по УЗ і по морю.

### **Перевезення вантажів в контейнерах по Україні**

У договорі перевезення вантажів беруть участь транспортна організація, яка здійснює перевезення, і вантажовідправник, який здає вантаж для перевезення і сплачує ціну провізну плату [1]. Зазвичай вантажовідправник здає вантаж транспортній організації, називаючи третього учасника транспортного процесу - вантажоодержувача, з яким він зв'язаний зобов'язанням і якому вантаж повинен бути виданий в пункті призначення.

Таким чином, договір перевезення грузз можна визначити як договір, відповідно до якого одна сторона - перевізник зобов'язується доставити ввірений їй відправником вантаж до пункту призначення і видати його правомочній на одержання вантажу особі (вантажоодержувачу), а друга сторона - відправник вантажу зобов'язується сплатити за перевезення встановлену плату. З наведеного визначення можна зробити висновок, що договір перевезення за своїм характером є оплатним і взаємним. Він є оплатним, так як за перевезення перевізник отримує винагороду, і взаємним, оскільки перевізник зобов'язаний перевезти вантаж, і має право на провізну плату, а вантажовідправник зобов'язаний внести цю провізну плату, і має право на перевезення зданого вантажу. Договір перевезення вантажів

вважається укладеним з моменту прийняття перевізником вантажу і, отже, відноситься до числа реальних договорів.

При пред'явленні вантажу для перевезення, вантажовідправник повинен представити перевізнику на кожен відправку вантажу (в даному випадку - контейнер) складену відповідно до правил перевезень вантажів залізничним транспортом транспортну залізничну накладну та інші передбачені відповідними нормативними правовими актами документи. Зазначена транспортна накладна і видана на її підставі перевізником вантажовідправнику квитанція про приймання вантажу підтверджують укладення договору перевезення вантажу.

Орган виконавчої влади в галузі залізничного транспорту - Міністерство інфраструктури затверджує єдині форми перевізних документів на перевезення вантажів. ці форми публікуються в збірнику правил перевезень залізничним транспортом.

При прийомі вантажу для перевезення перевізник зобов'язаний проставити в транспортній залізничній накладній календарний штампель. Квитанція про приймання вантажу видається вантажовідправнику під розпис у відповідній графі корінця дорожньої відомості.

### **Транспортна накладна на перевезення вантажів в контейнерах залізничним транспортом по території України**

**Перевізний документ** - транспортна залізнична накладна (Далі - накладна) складається з чотирьох аркушів:

лист 1 - оригінал накладної (видається перевізником вантажоодержувачу);

лист 2 - дорожня відомість (складається в необхідній кількості примірників, передбачених УМВС, - для перевізника і учасників перевізного процесу, в тому числі не менше двох додаткових примірників для кожної бере участь у перевезенні вантажів інфраструктури: один примірник - для

вхідних залізничі станції, що знаходиться в даній інфраструктурі, другий - для вихідний залізничі станції з інфраструктури);

лист 3 - корінець дорожньої відомості (залишається у перевізника);

лист 4 - квитанція про приймання вантажу (залишається у вантажовідправника).

Накладна складається на ім'я певного вантажоодержувача, а тому є іменним документом. Вантажовідправник представляє транспортнуж.д. накладну на кожну відправку вантажу.

Перевезення вантажів в контейнерах, які прямують через порти України в непрямому міжнародному сполученні, оформляються накладної на бланку форми ГУ-29к; листи 1-4 накладної заповнюються вантажовідправником на кожен навантажений контейнер, а так само порожній контейнер, який не належить перевізнику або орендований у нього і передаються перевізнику для подальшого оформлення [6].

### **Перевезення вантажів по морю**

На морському транспорті правове регулювання договору морського перевезення вантажів закріплено в Кодексі торгового мореплавання України (КТМ УКРАЇНИ). Багато статті КТМ УКРАЇНИ повторюють норми міжнародного законодавства.

### **Договір морського перевезення вантажів**

Відповідно до морським законодавством України існують два правових режиму:

- для морських перевезень між портами України (каботаж);
- для перевезень в міжнародному сполученні.

Договором морського перевезення вантажу присвячена Глава УШ Кодексу торгового мореплавання України 1999 року. Відповідно до статті 115 КТМ України, за договором морського перевезення вантажу перевізник зобов'язується доставити вантаж, який йому передав або передасть відправник в порт призначення і видати його правомочній на одержання



вантажу липу (одержувачу), відправник або фрахтувальник зобов'язується сплатити за перевезення вантажу встановлену плату (фрахт).

Договір морського перевезення вантажу може бути укладений:

- з умовою надання для морського перевезення вантажу всього судна, частини його або певних суднових приміщень; без такої умови.

Перевізником є особа, яка уклала договір морського перевезення вантажу з відправником або фрахтувальником або від імені якої укладено такий договір.

Наявність, зміст і письмова форма договору морського перевезення вантажу підтверджуються як самим чартером, так і коносаментом.

Наявність двох документів - чартеру і коносамента, зумовлене різними умовами, при яких чартер і коносамент складаються. Так, якщо чартер застосовується для трампового судноплавства, то коносамент - для лінійного.

Чартер констатує найменування сторін, розмір фрахту, позначення судна і вантажу, місце навантаження, а також місця призначення або направлення судна. За угодою сторін у чартері можуть бути позначені й інші умови і застереження. Чартер підписується перевізником і фрахтувальником або їх представниками.

При наявності постійних і стійких господарських зв'язків між перевізником і вантажовідправником (вантажовласником) полягає довгостроковий договір про організацію морських перевезень вантажів (стаття 118 КТМ України). Однак укладення такого договору не звільняє сторони від укладення договору перевезення конкретної партії вантажу. при можливих різночитаннях змісту в цих договорах застосовуються такі правила: умови перевезення, узгоджені в договорі про організацію перевезень, відтворюються і в договорі перевезення, якщо сторони не дійшли згоди про інше; якщо ж умови договору морського перевезення вантажу суперечать умовам довгострокового договору, застосовуються умови договору перевезення вантажу. Отже, договір перевезення як базовий

транспортний договір має пріоритет перед іншими транспортними договорами [67].

### **Транспортний документ на перевезення вантажів морським транспортом**

Транспортним документом на перевезення вантажів морським транспортом є Коносамент.

*Коносамент (bill of lading)* - документ, що видається перевізником трузоотправітелю в посвідчення прийняття вантажу до перевезення морським транспортом із зобов'язанням доставити вантаж в порт призначення і видати його законному власникові коносамента. Коносамент є одним з основних документів, що застосовуються під час митного оформлення і митного контролю товарів, що переміщуються морським транспортом. Коносаменти видаються і заповнюються англійською мовою [67].

З юридичної точки зору коносамент виконує три основні функції:

1) є офіційною квитанцією судновласника (перевізника), підтверджує, що товари, які, ймовірно, знаходяться в зазначеному вигляді, кількість та стан, відправлені в вказане місце призначення на конкретному судні або, по крайній мере, отримані під охорону судновласника для мети відправки;

2) засвідчує укладення договору морського перевезення, який фактично полягає до підписання коносамента, і повторює в деталях його зміст. Згідно КТМ України правовідносини між перевізником і одержувачем вантажу визначаються коносаментом;

3) є товаророзпорядчих документом на товари, що дозволяє покупцеві розпорядитися ними шляхом передавального напису і надання коносамента. Таким чином, будучи цінним папером, коносамент надає право власності на товари.

Відповідно до статті 142 КТМ України, коносамент повинен бути виданий на вимогу відправника. Крім того, можуть використовуватися

іншідокументів замість коносаменту, в тому числі «бортового коносаменту», в якому, на додаток до даних, які необхідні для простого коносаменту, має бути зазначено, що вантаж знаходиться на борту певного судна або суден, а також повинна бути вказана дата або дати навантаження.

Зміст коносаменту по КТМ України повністю відповідає міжнародним вимогам, що застосовуються до коносаменту. Якщо коносамент містить у собі страховий поліс, він є застрахованим коносаментом (insured bill of lading). На звороті коносаменту наводяться умови договору морського перевезення.

Оскільки коносамент є товаророзпорядчим документом і володіння їм, згідно торговому звичаєм, у багатьох відношеннях еквівалентно володіння товарами, вручення коносаменту зазвичай тягне ті ж наслідки, що і вручення самих товарів.

Як правило, виготовляється три і більше примірників коносаменту з однаковим змістом і датою: для вантажовідправника або його експедитора, для вантажоодержувача і для власника вантажу. Всі екземпляри коносаменту, складові, так званій, повний комплект - є оригіналами, і на них ставиться штамп - «Оригінал». У деяких випадках позначається порядковий номер оригіналу. Товаророзпорядчим документом є зазвичай тільки один (перший) з оригіналів коносаменту. Копії коносаменту мають штамп «Копія» або друкуються на бланках, відмінного від оригіналу кольору. Якщо по одному з примірників коносаменту товари видані, то інші - втрачають силу.

Тільки особа, що володіє коносаментом, має право претендувати на передачу йому товарів перевізником. Перевізник не нести відповідальності за неправильну доставку товарів, якщо вручить товари держателю першого оригіналу коносаменту, який йому представлений (за умови, що перевізник не обізнаний про незаконність володіння коносаментом). І навіть справжній власник не має права претендувати на товари, якщо він не може пред'явити коносамент.

Коносаменти поділяють за способом передачі права власності на товари на іменний і ордерний. Іменний коносамент (straight bill of lading) випикується на певного одержувача із зазначенням його найменування та адреси. Ордерний коносамент (to-order bill of lading) містить вказівку «за наказом відправника» або «за наказом одержувача». Він передбачає, що відправник або одержувач можуть передати свої права третій особі шляхом проставлення на коносаменті передавального напису (індосаменту) і вручення його цій особі.

Залежно від наявності застережень про наявність у перевізника претензій до кількості та якості прийнятого до перевезення вантажу або його упаковки, розрізняють коносаменти: «чисті» (clean bill of lading) і «із застереженнями» (claused).

«Чисті» коносаменти не містять додаткових застережень або позначок, прямо констатують дефектний стан товару та / або упаковки. Застереження, що не відносяться до стану товарів при вантаженні, але зачіпає їх подальшу долю і стан при розвантаженні, що не робить коносамент коносаментом із застереженнями.

Вистава «чистого» коносаменту є обов'язковою умовою багатьох угод в міжнародній торгівлі. Банк може не прийняти коносамент із застереженнями (позначками), якщо тільки в акредитиві точно не вказується, які з них допускаються.

У міжнародній практиці «чистий» коносамент часто видається перевізником вантажовідправнику в обмін на гарантійний лист 'останнього. В міжнародній практиці розрізняють також коносаменти бортові (shipped on board bill of lading) і на прийнятий для навантаження вантаж (received for shipment).

Коносаменти в залежності від особливостей перевезення підрозділяються на наступні види:

*Рейсовий (лінійний) коносамент* (Liner bill of lading) - застосовується при перевезеннях товарів на судах, що здійснюють рейси за розкладом, для

яких в порту призначення є зарезервовані причали. Це коносамент для лінійних, а не трампових перевезень, коли судно не має постійного маршруту і розкладу рейсів.

*Чартерний (фрахтовий) коносамент (Chartered bill of lading)* застосовується в трампових (нерегулярних) перевезеннях. Чартер або чартер-партія (charter, charter-party) - це договір на перевезення вантажу трамповим судном. Сторонами в чартерному договорі є фрахтувальник (вантажовідправник або його представник) і фрахтувальник (перевізник або його представник). Фрахтувальник може укласти договір на перевезення товарів з третьою особою. Коносамент, оформлений для такого перевезення, повинен містити вказівку «по чартер-партії», а договір на перевезення - посилання на контракт про наймання даного судна.

Коносаменти можуть бути прямими, наскрізними, пайовими і службовими.

*прямий коносамент* застосовується при перевезеннях вантажів від порту до порту.

*Наскрізний коносамент (through bill of lading)* виписується на порт призначення, в який дане судно не слід, передбачається перевалка вантажу в проміжному порту на інше судно. Обов'язково вказівку порту \* і перевалки, якщо можливо, то і вказівку другого судна.

*пайовий коносамент* виписується в порту призначення на частину коносаментних партій, в складі якої вантаж був занурений. сума пайових коносаментів повинна дорівнювати початкового. Комплект пайових коносаментів видається тільки в обмін на первинний.

*Службовий коносамент (MEMO)* - коносамент без оплати, за яким перевозяться вантажі, що належать самому перевізникові: постачання судів, засоби укрупнення вантажів, знайдені вантажі. Службовий коносамент потрібен тільки для митниці.

Альтернативні коносаменту документи:

*морська накладна* застосовується в тому випадку, якщо для інтересів торгівлі не потрібно оборотний документ. Морська накладна - фактично, квитанція перевізника, видана вантажовідправнику в підтвердження інструкцій останнього по виконанню договору морського перевезення, вона є доказом наявності договору морського перевезення і розпискою в прийомі вантажу до перевезення, але не є товаророзпорядчих документом.

*Комбінований коносамент ФІАТА (FIATA)* - коносаментом НЕ є, збігається тільки за назвою і має деякі спільні з коносаментом властивості. За своїм правовим положенням коносамент ФІАТА є транспортним, перевізним документом експедитора. Коносамент застосовується в тих випадках, коли експедитор виступає в якості договірної перевізника або оператора мультимодальної перевезення (оператори, що володіють власними транспортними засобами іменуються фактичними перевізниками, а оператори, які не мають власними транспортними засобами - іменуються договірними перевізниками).

### **Технологія і нормативно-правове забезпечення перевезень вантажів в прямому змішаному залізнично-водному сполученні**

Прямим змішаним сполученням є така організація перевезень вантажів, в якій беруть участь кілька видів транспорту і перевезення здійснюється за єдиним транспортним документом на всьому шляху проходження з передачею вантажу з одного виду транспорту на інший, без участі вантажовідправника і вантажоодержувача [53].

### **Договір перевезення вантажів у прямому змішаному залізнично-водному сполученні**

Перевезення вантажів в ПВПЗС регулюється правилами перевезень вантажів в ПВПЗС, транспортним законодавством (глава V УМВС), а так само угодою сторін.

Договір перевезення вантажів у ПВПЗС характеризується рядом властивих йому ознак:

- перевезення здійснюється кількома видами транспорту, але за єдиним транспортним документом - накладної, яка складається на ім'я певного вантажоодержувача, підписується вантажовідправником, супроводжує вантаж на всьому шляху проходження і на станції призначення передається вантажоодержувачу разом з вантажем;

- договір укладається одночасно й безпосередньо між вантажовідправником і перевізником, що приймає вантаж до перевезення. Цей перевізник є законним представником усіх перевізників, включених в даний вид сполучення.

### **Організація перевезень вантажів в ПВПЗС, транспортна накладна, яка використовується в даному виді перевезень**

ПВПЗС включає в себе: залізничні станції, відкриті для виконання операцій з перевезень вантажів; морські, річкові порти, автомобільні станції, спільно визначені органом виконавчої влади в галузі залізничного транспорту і органом виконавчої влади в галузі транспорту.

Порти, автомобільні станції вважаються включеними в ПВПЗС з дня надходження сполучення про це, з подальшим опублікуванням переліку таких портів, автомобільних станцій в збірниках правил перевезень і збірниках тарифів органу виконавчої влади в галузі залізничного транспорту і органу виконавчої влади в галузі транспорту.

На кожен контейнер відправник складає окрему накладну на бланку накладної ПВПЗС. Порядок надання контейнерів та умови їх використання при перевезеннях вантажів в контейнерах в ПВПЗС встановлюються угодами між організаціями транспорту відповідних видів.

*Загальний термін доставки вантажів в ПВПЗС визначається виходячи із сукупності термінів доставки їх залізничі транспортом і іншими видами транспорту, і розраховується на підставі правил обчислення строків доставки вантажів, що діють на транспорті відповідного виду.*

У разі порушення загального терміну доставки вантажів в ПВПЗС відповідальність за прострочення доставки вантажів несе перевізник

транспорту відповідного виду, що видав вантаж. Цей перевізник має право пред'явити вимогу про відшкодування збитків до організації того виду транспорту, з вини якої допущено прострочення доставки вантажу.

*Плата за перевезення вантажів в ПВПЗС стягується:*

- на ж.д. станціях відправлення з вантажовідправників, виходячи з відстаней, на які здійснюються перевезення вантажів залізницею транспортом;  
в портах перевалки вантажів або в портах призначення вантажів з вантажовідправників або вантажоодержувачів, виходячи з відстаней, на які здійснюються перевезення вантажів водними шляхами;
- в портах відправлення вантажів з вантажовідправників, виходячи з відстаней, на які здійснюються перевезення вантажів водними шляхами;
- на залізничних станціях, які примикають до портів перевалки вантажів, з вантажовідправників, вантажоодержувачів виходячи з відстаней, на які здійснюються перевезення вантажів залізницею транспортом.

Подача вагонів в порти і прибирання вагонів з портів локомотивами, що не належать порту, оплачуються портом згідно з окремим договором. В цьому випадку сума, сплачена портом перевізнику, включається в перевізні документи і відшкодовується порту вантажоодержувачем.

*Відповідальність за незбереження вантажів до передачі їх з транспорту одного виду на транспорт іншого виду лежить на боці, передає вантажі, після передачі - на стороні, яка прийняла вантажі. Передача вантажів здійснюється в порядку, встановленому правилами перевезень вантажів залізничним транспортом [3].*

У разі втрати, нестачі або пошкодження (псування) вантажів при перевезеннях в ПВПЗС відповідальність перед вантажоодержувачем несе перевізник відповідного виду транспорту, який видає вантажі.



## **2.2. Дослідження міжнародного досвіду організації перевезень вантажів в прямому міжнародному залізнично-водному сполученні**

Останні зміни до Конвенції про міжнародні залізничні перевезення вантажів (КОТІФ) були внесені в протоколі від 3 червня 1999 року в Вільнюсі на п'ятій Генеральній асамблеї Міжурядової організації з міжнародних залізничних перевезень (ОТІФ). Дана міжурядова організація займається, наскільки це можливо, всіма аспектами міжнародних залізничних перевезень на рівні держав (Україна не є державою-членом КОТІФ).

Існують також Єдині правила до договору про міжнародні залізничні перевезення вантажів - ЦІМ, а також, про міжнародні перевезення пасажирів - цив (додатки до КОТІФ).

*У разі, коли міжнародне перевезення, що є предметом єдиного договору, включає додатково до залізничне перевезення з перетином кордону перевезення морським і річковим транспортом з перетином кордону, справжні Єдині правила застосовуються, якщо перевезення морським або річковим транспортом здійснюється по лініях, включеним в перелік ліній, передбачений в статті 24, параграф 1 Конвенції (розділ 1).*

Морські і внутрішні судноплавні лінії, зазначені в перших статтях Єдиних правил ЦІВ і Єдиних правил ЦІМ, за якими здійснюються перевезення, що є предметом єдиного договору перевезення на додаток до перевезення залізничі транспортом, включаються в два переліки:

- а) перелік морських і внутрішніх судноплавних ліній цив (додаток КОТІФ);
- б) перелік морських і внутрішніх судноплавних ліній ЦІМ (стаття 24).

Держави-члени КОТІФ направляють генеральному секретарю свої сполучення, що стосуються включення до переліку або виключення ліній, зазначених в параграфі 1. Морські і внутрішні судноплавні лінії, зазначені в параграфі 1 і зв'язують держави-члени, включаються до переліку тільки за

згодою зазначених держав; для виключення подібної лінії досить сполучення одного з цих держав (параграф 3).

Таким чином, Єдині правила до договору про міжнародні залізничні перевезення вантажів ЦІМ дозволяють державам-членам КОТІФ здійснювати перевезення вантажів (в тому числі і в контейнерах) в прямому міжнародному залізнично-водному сполученні по лініях, включеним в перелік ліній, передбаченому в статті 24, параграф 1 Конвенції.

### **Уніфікована накладна ЦІМ / УМВС**

Що стосується інтеграції України в міжнародну транспортну систему шляхом формування єдиного правового та інформаційного простору, для забезпечення безперешкодного транзиту вантажів при двох діючих правових системах КОТІФ і УМВС (УМВС - Угода про міжнародне залізничне вантажне сполучення, введено в дію з 01.11.1951 р, нова редакція Угоди вступила в силу 01.01.1998 р) було підписано з метою організації перевезень вантажів в прямому міжнародному залізничному сполученні міністерствами, які видають залізничними доріг ами.

Рішенням засідання Комітету Організації співробітництва залізниць (ОСЗ) від 23 травня 2006 року у Варшаві, з 01 вересня 2006 року введено в дію Програми до УМВС (Додаток 22 до УМВС до параграфу 11 статті 6 УМВС, параграфу 15 статті 7 УМВС), що регламентують перевезення вантажів з використанням уніфікованої накладної ЦІМ / УМВС (Доповнення та зміни в УМВС опубліковані в газеті «Транспорт України» №49 (441) від 4 грудня 2006 року).

Список членів ЦІТ (Міжнародний комітет по залізничному транспорту) і учасників УМВС, які застосовують Керівництво по накладній ЦІМ / УМВС і маршрути перевезень тріведени в Додатку 1.

В основі застосування уніфікованої накладної ЦІМ / УМВС лежать «Місця переотправок». «Місце перевідправки» - тяесто зміни режимуправового регулювання перевезень по ЦІМ і УМВС. Дане місце перевідправки одночасно є також:

- в сполученні ЦІМ - УМВС: місцем доставки згідно ЦІМ і станцією відправлення згідно УМВС;
- в сполученні УМВС - ЦІМ: станцією призначення згідно УМВС і місцем прийому вантажу згідно ЦІМ (параграф А стаття 2 Керівництва тю накладної ЦІМ / УМВС).

Для організації перевезень залізниця відправлення УМВС повинна провести попереднє узгодження перевезення з перевізником ЦІМ на місці перевідправки і навпаки (параграф Б стаття 14.3.1 Керівництва по накладної ЦІМ / УМВС).

У сфері ЦІМ приписи Керівництва ЦІМ / УМВС застосовуються тільки в тому випадку, якщо вони включені в діючі для клієнтів документи і договори про співпрацю між перевізниками. У сфері УМВС приписи даного Керівництва діють тільки за маршрутами, оголошеним учасниками УМВС, що застосовують цей посібник (параграф А стаття 4 Керівництва по накладної ЦІМ / УМВС).

З урахуванням положень даного Керівництва, накладна ЦІМ / УМВС в сфері дії ЦІМ застосовується як накладна ЦІМ, а в сфері дії УМВС - як накладна УМВС. Це діє так само і для тгрімененія накладної ЦІМ / УМВС в якості митного документу (параграф Б стаття 5 Керівництва але накладної ЦІМ / УМВС). Відправник в накладній є відправником договору перевезення по ЦІМ і одночасно одержувачем договору перевезення по ЦІМ і відправником договору перевезення по УМВС (параграф Б стаття 10.1 Керівництва по накладної ЦІМ / УМВС) і навпаки. Часом перевідправки вважається момент прийому вантажу п накладної ЦІМ / УМВС наступним перевізникам на місці перевідправки, що підтверджується календарним штемпелем в трафив 30 накладної ЦІМ / УМВС, з даними прийомом вантажу відправка вважається завершеною за першим договором перевезення.

Положення про відповідальність Єдиних правил ЦІМ і УМВС не змінюються в результаті застосування пакладной ЦІМ / УМВС (стаття 12 Керівництва по накладної ЦІМ / УМВС).

## **Накладна прямого міжнародного залізничного сполучення у відповідності з Міжнародним залізничним тарифом Україна, Білорусь - Німеччина**

Нормативно-правова база та накладна прямого міжнародного залізничного сполучення у відповідності з Міжнародним залізничним тарифом Україна, Білорусь - Німеччина (ГБРТ) у сполученні між залізницями Німеччини, Польщі, Білорусії, України розроблялася з 1988 року і вступила в дію з 1 вересня 1998 року, однак, при перевезеннях вантажів в даному виді сполученні так і не використовувалася. За Тарифу ГБРТ не здійснено жодної перевезення. При цьому слід враховувати, що положення Тарифу ГБРТ ґрунтуються на транспортному праві ЦІМ редакції 1980 року. Відповідно до директиви ЄС 91/440 / EWG від 29 липня 1991 року про відділенні інфраструктури від перевізника і наступними директивами ЄС з питань залізничного транспорту в 1991 році було розпочато і в 1999 році завершена переробка ЦІМ. У 2006 році вступила нова редакція ЦІМ, після чого тариф ГБРТ втратив свою актуальність. Таким чином, за час розробки і узгодження з усіма країнами-учасницями нормативно-правового забезпечення даних перевезень вантажів воно втратило легітимність і застаріло щодо правил перевезень країн-учасниць.

## **Експедиторські документи Міжнародної федерації експедиторських асоціацій ФІАТА**

Розробку та впровадження в практику стандартних експедиторських документів поклала на себе міжнародна федерація експедиторських асоціацій ФІАТА. Ця організація протягом останніх 50 років, погодивши з Міжнародною торговою палатою і Конференцією ООН з торгівлі та розвитку, впровадила в міжнародну практику ряд транспортно-експедиторських документів: складська розписка, експедиторська розписка, експедиторський сертифікат перевезення, мультимодальна транспортна накладна ФІАТА і т.д.

Документи ФІАТА містять в собі обгрунтовані і прийнятні для учасників зовнішньоекономічної діяльності умови експедирування та перевезення, що задовольняють і експортера, і імпортера; вони звільняють замовника від необхідності збору різних транспортних та інших документів, необхідних при поставці товару.

Експедиторські документи ФІАТА регулюють відносини між експедитором і вантажовласником (вантажовідправником), експедитором і вантажоодержувачем. Ріх дія не поширюється на відносини експедитора з перевізником, вантажовідправника з перевізником. Документи ФІАТА не замінюють основні перевізні документи, що використовуються при перевезеннях вантажів різними видами транспорту, вони видаються експедиторами на додаток до існуючим транспортним документам.

### **2.3. Характеристика інформаційного забезпечення, що застосовується при перевезеннях вантажів на мережі українських залізниць**

В даний час, на мережі українських залізниць, для оптимізації перевізних і пов'язаних з ним процесів, розробляються і застосовуються різні види інформаційних технологій і комп'ютерних систем.

Етра - єдина система в АТ «УЗ», що забезпечує повний електронний цикл документообігу при обслуговуванні клієнтів. Основна концепція, закладена в Етра - єдиний, наскрізний документообіг, починаючи від заявки на перевезення вантажу, закінчуючи контролем виконання прийнятого замовлення. Дані системи Етра в однаковій мірі затребувані усіма причетними до організації перевезень вантажів службами. Етра видає повну інформацію про всі прийнятих і узгоджених заявках, оформлених перевізних документах, як на прийом, так і на видачу вантажу. На основі цих даних здійснюється планування об'ємних і фінансових показників роботи АТ «УЗ», проводяться розрахунки з клієнтами, формується бухгалтерська і податкова звітність. Природно, що і раніше автоматизовані системи враховували всі

перераховані функції, але тільки завдяки ЕТРАНУ тепер вся ця інформація агрегована і взаємопов'язана один з одним. Наприклад, неможливо оформити накладну без попереднього оформлення заявки. Неможливо видати вантаж без попереднього оформлення документів на прийом вантажу до перевезення. У підсумку, крім посилення контролю і підвищення технологічної дисципліни, Етра підвищує якість планування, видає об'єктивні дані для організації експлуатаційної роботи, забезпечує точність при проведенні фінансових розрахунків з клієнтами, представляє об'єктивну аналітику при розгляді можливих претензій до якості наданих послуг. В системі Етра реалізована функція з оформлення заявок і безпосередньо перевізних документів прямо з робочих місць вантажовідправників. Значна частина роботи забезпечується електронним способом через мережу Інтернет. На сьогоднішній день до ЕТРАНУ підключені більше 200 промислових підприємств, що оформляють заявки на перевезення вантажів, не залишаючи меж свого офісу.

Підвищення привабливості залізниці перевезень безпосередньо пов'язано з наданням клієнтам високого рівня сервісу, заснованого на комп'ютерних, телекомунікаційних засобах і Інтернеті, які дозволяють забезпечити «дистанційне» оформлення заявок, отримання рахунків, інформування про місцезнаходження і стан вантажу.

В даний час, при організації перевезень вантажів, перш за все, ставиться завдання підвищення якості обслуговування, створення максимуму зручностей для клієнта. Тому, в основу організації взаємодії АТ «УЗ» з клієнтами покладено принцип «одного вікна», тобто максимальна концентрація всіх функцій, пов'язаних з обслуговуванням клієнтів:

- просування і пропозицію послуги;
- договірна робота;
- збір та узгодження заявок;
- документальне оформлення реалізації послуг;
- розрахунки за надані послуги;

- організація претензійної роботи.

Успішно реалізований на Куйбишевській залізниці експеримент по організації безпаперового документообігу із застосуванням електронно-цифрового підпису дозволив АТ «УЗ» в лютому 2005 року розпочати взаємодію з користувачами послуг залізничного транспорту з питань розгляду і узгодження заявок на перевезення вантажів відповідно до світових стандартів. В даний час вирішується завдання впровадження електронного документообігу на всій мережі УЗ.

Для виключення значних витрат часу в процесі розслідування при оформленні несохранной перевезень, розшуку вантажів, розгляду претензій на залізницях при одночасній високого рівня відповідальності за результат цієї роботи, - впроваджується єдина система актово-претензійної роботи (ЕАСАПР).

#### **Електронний майданчик транспортних послуг**

В даний час, інформаційне обслуговування клієнтів здійснюється відповідно до договорів, укладених користувачами з Центром фірмового Транспортного Обслуговування АТ «УЗ» (ЦФТО АТ «УЗ»), або з Дорожнім Центром фірмового Транспортного Обслуговування (ДЦФТО АТ «УЗ»). У 2005 році на сайті АТ «УЗ» для користувачів транспортних послуг була відкрита Електронна Торгова Майданчик Транспортних Послуг (ЕТМ ТУ), що дозволяє вантажовідправникам, вантажоодержувачам, операторам та експедиторам отримувати ідентичну інформацію про дислокацію рухомого складу з вантажами, технічний стан власних вагонів, провізного платежу, довідниках тощо з ЦФТО АТ «УЗ» або будь-якого ДЦФТО залізниць. Дана інформація є необхідною частиною процесу вантажоперевезення. Однак, клієнти ставлять завдання по розробці і реалізації нових видів інформаційних, додаткових послуг, які вони могли б отримувати через ЕТМ ТУ в найкоротші терміни. Впровадження таких послуг, як інформування про операції з вагонами на шляхах незагального користування, підходах контейнерів до станцій, особових рахунках платників, відправленні вантажів

зі станції і прибуттю на станції і т.д. - дозволить підвищити доходи від даного виду діяльності і задовольнити попит користувачів послуг в інформуванні про перевезеннях по інфраструктурі АТ «УЗ».

АТ «УЗ» продовжує роботу по налагодженню взаємодії з великими вантажовідправниками в режимі АСУ-АСУ. В даний час ряд найбільших підприємств вже працюють в зазначеному режимі.

Черговим кроком у розвитку взаємодії між АТ «УЗ» і клієнтами є організація роботи по впровадженню юридично значимого електронного цифрового підпису. У АТ «УЗ» спільно з ЗАТ «Транстелеком» розгорнута робота по створенню нормативної бази і відповідному доопрацюванні програмного забезпечення системи Етра.

У ЦФТО АТ «УЗ» спільно з ВНІАС йде активна робота по розробці:

- автоматизованої системи управління якістю послуг в області вантажних перевезень (АС КК), яка дозволить здійснювати автоматизований аналіз якості виконання робіт і послуг, які виконуються в рамках договору перевезення;

- технології прийому і розгляду звернень клієнтів до АТ «УЗ» з питань якості виконання робіт і надання послуг;

- методика оцінки виконання комплексних транспортних послуг.



## Висновки за розділом 2

У вищенаведеної чолі проаналізована існуюча технологія, нормативно-правова база, форми перевізних документів і інформаційні технології, що застосовуються при перевезеннях вантажів в контейнерах в ПВПЗС, міжнародне залізничне, а також залізнично-водному сполученнях. Встановлено, що в даний час немає єдиної технології, достатньої нормативно-правової бази та інформаційного забезпечення для організації перевезень внепшторгових вантажів в міжнародному залізнично-водному сполученні по ЄПД (в тому числі, під час перевезення вантажів у контейнерах).

Для здійснення перевезень вантажів в прямому міжнародному залізнично-водному сполученні урядам країн-учасниць даних перевезень, або Міністерству інфраструктури України за дорученням уряду спільно з міністерствами транспорту країн-учасниць даних перевезень необхідно розробити нормативно-правову базу (правила перевезень вантажів, правила експлуатації контейнерів, форму договору між залізничними і морськими перевізниками і ін.). Однак, як показує практика, розроблена залізницями Німеччини, Польщі, Білорусії, України нормативно-правова база і накладна прямого міжнародного залізничного сполучення у відповідності з Міжнародним залізничним тарифом Україна, Білорусь - Німеччина і вступила в дію з 1 вересня 1998 року, при перевезеннях в даному виді сполученні так і не використовувалася. За час розробки і узгодження з усіма країнами-учасницями нормативно-правового забезпечення даних перевезень вантажів воно втратило легітимність і застаріло щодо правил перевезень країн-учасниць.

Крім того, за експертними оцінками, розробка нової нормативно-правової бази та її узгодження з країнами-учасницями для здійснення перевезень вантажів в прямому міжнародному залізнично-водному сполученні, виходячи з досвіду, займе приблизно 6-8 років. У разі зміни кон'юнктури перевезень і необхідність включення в список країн-

учасниць даних правил перевезень нових держав, знадобиться додатковий час.

Перевезення зовнішньоторговельних вантажів в контейнерах у прямому міжнародному залізнично-водному сполученні можуть здійснюватися за коштами «Місцеї переотправок» (на базі досвіду нормативно-правового забезпечення застосування уніфікованої накладної ЦІМ / УМВС), а також договору між залізничним і морським перевізниками. «Місцем перевідправки» передбачається місце зміни режиму правового регулювання перевезень по УМВС, в разі залізничного перевезення по території України, і по КТМ України, в разі морської перевезення. Для цього необхідно:

- розробити технологію перевезень зовнішньоторговельних вантажів в контейнерах в міжнародному залізнично-водному сполученні по ЄПД;
- внести зміни і доповнення в існуючу нормативно-правову базу в частині організації перевезень вантажів в прямому міжнародному залізнично-водному сполученні;
- розробити на базі транспортних накладних УМВС, ЦІМ / УМВС, ПВПЗС і морського коносаменту єдиний перевізний документ для перевезення зовнішньоторговельних вантажів в контейнерах у прямому міжнародному залізнично-водному сполученні і легітимізувати його в Міністерстві інфраструктури України, попередньо узгодивши з Міжнародною торговою палатою, ЮНКТАД / МТП, з митною службою України, агентством залізничного транспорту України і іншими причетними органами виконавчої влади;
- сформулювати принципи формування наскрізної тарифної ставки, що забезпечує покриття витрат морського і залізничного перевізників на перевезення зовнішньоторговельних вантажів в контейнерах по всьому маршруту слідування, з урахуванням забезпечення підвищення рівня рентабельності перевезення, при одночасному зниженні сумарного рівня транспортних витрат вантажовідправника;

- розробити проект угоди між залізничним перевізником і судноплавною компанією про організацію перевезень зовнішньоторговельних вантажів в контейнерах у прямому міжнародному залізнично-водному сполученні, експлуатації великотоннажних контейнерів, відповідальності і взаємні розрахунки;

- розробити інформаційне забезпечення даних перевезень вантажів;

- доопрацювати існуючі системи, ЕЦП і ЕТМ ТУ стосовно для міжнародних перевезень вантажів, в тому числі для перевезень зовнішньоторговельних вантажів в контейнерах у прямому міжнародному залізничному сполученні (дані системи в даний час використовуються тільки при перевезеннях вантажів у внутрішньому залізничному сполученні).

### **3. РОЗРОБКА ТЕХНОЛОГІЇ ПЕРЕВЕЗЕНЬ ЗОВНІШНЬОТОРГОВЕЛЬНИХ ВАНТАЖІВ В КОНТЕЙНЕРАХ В МІЖНАРОДНОМУ ЗАЛІЗНИЧНО-ВОДНОМУ СПОЛУЧЕННІ ПО ЄДИНИМ ПЕРЕВІЗНИМ ДОКУМЕНТОМ**

#### **3.1. Розробка технологічного і нормативно-правового забезпечення перевезень вантажів за пропонованою єдиною технологією**

Перевезення вантажів в контейнерах у прямому міжнародному залізнично-водному сполученні буде здійснюватися по УЗ через українські морські порти безпосередньо силами залізничного перевізника та судноплавної компанії, або їх агентами, за їх дорученням, на основі принципів оптимальності вибору маршруту слідування даних вантажів в контейнерах. Як параметри оптимізації виступають час проходження вантажів по залізниці і по морю, а також вартість перевезення, при цьому, бази даних і нормативно-довідкові джерела (далі - НДД) інформаційного забезпечення таких перевезень необхідно сформувати з урахуванням маршрутів і розкладів проходження суден судноплавної компанії і прискорених контейнерних поїздів залізниці перевізника (УКП).

Перевезення здійснюватиметься через порти, залізничні станції, включені в пряме міжнародне залізнично-водне сполучення, з подальшим опублікуванням переліку таких портів, залізничних станцій в збірнику правил перевезень по ЄПД, виданим вантажовідправнику в порту відправлення (представником судноплавної компанії, або її агентом), або на залізничній станції відправлення (представником залізниці перевізника, або його агентом) на весь шлях прямування.

Для скорочення часу митного оформлення вантажів в порту перевалки, копія ЄПС буде відправлятися в митний орган уже після навантаження контейнера з вантажем на залізничну платформу на станції відправлення або на судно в іноземному порту відправлення (також, як, в даний час, в разі морської перевезення по коносаменту).

Для здійснення контрольованої передачі контейнерів з одного виду транспорту на інший, безпосереднього позиціонування залізниці перевізника в порту перевалки, а також, з метою координації залізничного і морського перевізників - в портах перевалки контейнерів повинні створюватися загальні агенти, що складаються з представників залізниці перевізника та судноплавної компанії. Таким чином, при прийомі вантажу до перевезення в порту перевалки, приймаюча сторона покладає на себе відповідальність за сохранныю перевезення даного вантажу і виконання термінів доставки, в свою чергу, здає сторона звільняється від відповідальності за вантаж. Агент приймаючої сторони повинен переконатися в цілісності пломб на контейнері, справного стану самого контейнера, відповідності номерів на контейнері і в перевізному документі. При порушенні вищезазначених вимог, приймаюча сторона становить комерційний акт і погоджує свої подальші дії з перевезення, або зупинці даного контейнера зі здає стороною.

Перед вантажовідправником відповідальність буде нести сторона, яка прийняла вантаж до перевезення, вона ж для нього є перевізником. Всі питання, пов'язані з перевезенням вантажів, залізничний та морський перевізники вирішують згідно угоди між залізничним перевізником і судноплавною компанією про організацію перевезень зовнішньоторговельних вантажів в контейнерах у прямому міжнародному залізнично-водному сполученні, експлуатації великотоннажних контейнерів, відповідальності і взаємні розрахунки, або в судовому порядку.

Між перевізниками межі відповідальності закінчуються в порту перевалки, шляхом передачі відповідальності разом з вантажем приймаючої сторони.

**Договір перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні** - самостійне цивільно-правової транспортний договір. Його значення і роль полягають в правовому регулюванні перевізного процесу, в якому беруть участь два або більше виду транспорту.

Взаємини транспортних організацій при перевезенні вантажів, пасажирів і багажу різними видами транспорту за єдиним транспортним документом (пряме змішане сполучення), а також порядок організації цих перевезень визначаються угодами між організаціями відповідних видів транспорту, що укладаються відповідно до закону про прямих змішаних (комбінованих) перевезеннях».

Поки немає закону про прямих змішаних (комбінованих) перевезеннях вантажів, договори про прямому змішаному сполученні повинні полягати організаціями різних видів транспорту відповідно до правил про укладення договорів, встановленими глава 28 ЗУ (коментар до статті 788 Цивільного кодексу).

**Договір перевезення вантажів у прямому міжнародному залізнично-водному сполученні буде характеризуватися низкою ознак:**

перевезення вантажів повинна здійснюється кількома видами транспорту, але за єдиним перевізним документом за правилами перевезень відповідного виду транспорту. ЕГГД складається на ім'я вантажоодержувача, підписується вантажовідправником, супроводжує вантаж на всьому шляху проходження і на станції призначення передається вантажоодержувачу проти оригіналу ЄПД;

договір повинен укладатися одноразово і безпосередньо між вантажовідправником і транспортним підприємством, що приймають вантаж до перевезення. Це транспортне підприємство є законним представником усіх транспортних організацій, включених в даний вид сполучення.

Терміни доставки вантажів в прямому міжнародному залізнично-водному сполученні повинні визначатися за сукупністю строків, встановлених для всіх що беруть участь у перевезенні видів транспорту, і обчислюватися відповідно до правил, що діють на відповідних видах транспорту.

**Плата за перевезення вантажів у прямому міжнародному залізнично-водному сполученні повинна стягується з вантажовідправників**

на станціях / в портах відправлення вантажу, виходячи з відстаней, на які здійснюється перевезення вантажів на відповідному виді транспорту у вигляді наскрізної ставки - загальної ставки за перевезення вантажу.

**Відповідальність за договором перевезення в прямому міжнародному залізнично-водному сполученні** повинна визначатися транспортними статутами та кодексами відповідних видів транспорту, яка повинна бути прописана на зворотному боці ЄПС, за яким буде здійснюватися дана перевезення. При встановленні винності залізниць, пароплавств в втраті, нестачі, пошкодженні або псуванні вантажу відповідальність несуть відповідно залізниці і пароплавства. Відповідальність за збереження вантажу до моменту його передачі в пунктах перевалки лежить на здає стороні, після передачі - на стороні, яка прийняла вантажі (факт прийняття / передачі вантажу буде засвідчуватися шляхом проставлення штемпелів на лицьовій стороні ЄПС). А перед вантажовідправником відповідальність буде нести сторона, яка прийняла вантаж до перевезення, що видала йому ЄПС і прийняла у нього плату за перевезення.

**Угода між залізничним і морським перевізниками має передбачати:**

- єдину технологію роботи залізничного і морського перевізників, об'єднану єдиним перевізним документом на перевезення зовнішньоторговельних вантажів в контейнерах у прямому міжнародному залізнично-водному сполученні;

- забезпечення можливості оплати послуг учасників договору (зал. перевізника і судноплавної компанії) за принципом «одного вікна», тобто іноземний власник вантажу отримає можливість, перебуваючи в морському порту, не тільки оплатити ставку від іноземного порту навантаження до українського порту призначення, але й залізничні тарифи від української припортової залізничної станції відправлення до української залізничної станції призначення;

- відповідальність кожного перевізника за безпечну, сохрannу, якісне перевезення і своєчасну доставку вантажів;
- формування єдиної наскрізної ставки, як суми ставок перевізників з урахуванням вартості перевалки вантажу в порту;
- створення єдиної інформаційної бази залізничного перевізника, морського перевізника та України, яка дозволить скоординувати підхід судів і вагонів з контейнерами в українські морські порти і забезпечити прискорене митне оформлення за рахунок завчасного інформування митних органів про підхід вантажу в пункт митного пропуску.

Від імені та за дорученням кожного з перевізників повинні вибиратися і призначатися агенти, які будуть взаємодіяти з клієнтами та здійснювати перевезення зовнішньоторговельних вантажів в контейнерах по ЕГЩ. Порядок взаємодії перевізника та його агентів повинен бути встановлений в Агентському угоді. Прикладом такої угоди для залізниці перевізника та його агентів може служити Агентська угода судноплавної компанії і її агента, стосовно залізничних перевезень.

Проект Угоди між залізничним перевізником і судноплавною компанією «про організацію перевезень зовнішньоторговельних вантажів в контейнерах у прямому міжнародному залізнично-водному сполученні через порти, експлуатації великотоннажних контейнерів, відповідальності і взаємні розрахунки », - розроблені на базі раніше діючого договору №10-44 між Міністерством інфраструктури України і ВАТ Далекосхідне морське пароплаводство (ДВМП) «про спільне використання та експлуатації великотоннажних контейнерів».

Термін «Наскрізна ставка» включає в себе вартість перевезення від пункту відправлення (залізничні станція / морський порт) до пункту призначення (зал. станція / морський порт), зазначених у ЄПД і пов'язані з даною перевезенням витрати.

Наскрізна ставка вважається належною по прийому вантажів перевізником і оплачується до початку перевезення. Наскрізна ставка,



перерахована в ЄПС, повинна бути, по вибору перевізника, оплачена або у валюті, зазначеній в ЄПС, або в будь-який інший прийнятною для перевізника валюті. Всі пов'язані з вантажем збори, податки, мита або інші витрати відносяться на рахунок вантажовласників, в тому числі: зберігання в портах (навантаження і вивантаження) і портові збори, зберігання на станції відправлення / призначення, зборів за користування вагонами і контейнерами на станціях відправлення / призначення. Увага вантажовласників звертається на що містяться в умовах застосовуваного тарифу застереження щодо валюти, в якій повинна бути оплачена наскрізна ставка, курсу іноземної валюти, девальвації або ревальвації і інших непередбачених обставин, що відносяться до провізної плати та витрат. При відсутності або незастосування такого застереження і оголошенні девальвації або ревальвації застосовується така умова:

При девальвації або ревальвації, в якій обумовлена оплата наскрізний ставки, між датою угоди про перевезення і датою оплати провізної плати та витрат, вся сума провізної плати та витрат повинна бути автоматично і негайно змінена пропорційно рівню девальвації зазначеної валюти. Остаточний розмір ставки буде узгоджуватися АТ «УЗ» і судноплавною компанією (учасниками договору).

Наскрізна ставка на перевезення контейнера в міжнародному залізнично-водному сполученні в загальному вигляді розраховується за формулою:

$$T_{скв} = (TЗ + T_{пер} + T_{вод} + T_{доп}) \times (1 - C), \quad (3.1)$$

де  $T_{скв}$  – наскрізна ставка;

$TЗ$  – тариф на перевезення, яке виконується залізничним транспортом, що включає залізничний тариф, вартість користування платформою, а також контейнерні витрати по УЗ;

$T_{пер}$  – тариф на виконання операцій в порту перевалки контейнера з залізничного на водний транспорт;

$T_{вод}$  – фрахт за морське перевезення;

$T_{дон}$  – плата за виконання додаткових операцій (розраховується в залежності від умов перевезення);

$C$  – коефіцієнт, що враховує знижку, надану перевізником.

$$T_{пер} = T_{бер} + T_{суд} + T_{ар}, \quad (3.2)$$

де  $T_{бер}$  – збір за вьшолнение берегових вантажних операцій;

$T_{суд}$  – збір за виконання судових вантажних операцій;

$T_{ар}$  – винагороду агента (загальний агент залізничного і морського перевізника) в порту перевалки.

### **3.2. Розробка єдиного перевізного документа, як інструменту забезпечення перевезень зовнішньоторговельних вантажів в контейнерах у прямому міжнародному залізнично-водному сполученні**

В основі застосування ЄПД лежатимуть «Місця переотправок». «Місце перевідправки» - місце зміни режиму правового регулювання перевезень по УМВС по КТМ України. Дане місце перевідправки одночасно буде також:

в сполученні українська залізничі станція відправлення - іноземний порт призначення: місцем доставки, згідно з пропонованими змінами в УМВС (припортова станція) і місцем відправлення, згідно з пропонованими змінами в КТМ України (український порт відправлення);

в сполученні іноземний порт відправлення - українська станція призначення: місцем призначення, згідно з пропонованими змінами в КТМ України (український порт призначення) і місцем прийому вантажу, згідно з пропонованими змінами в УМВС.

Для перевезення вантажів у контейнерах по ЄПД, залізничний та морський перевізники повинні провести попереднє узгодження місць переотправок.

При цьому, ЄПД, в сфері дії УМВС, буде застосовується як залізничі накладна внутрішнього сполучення, а в сфері дії КТМ України - як коносамент. Це буде діяти також і для застосування ЄПД в якості митного

документу. Відправник в ЄПС буде відправником договору перевезення по КТМ України і одночасно одержувачем договору перевезення по КТМ України і відправником договору перевезення по УМВС і навпаки. Часом перевідправки буде вважатися момент прийому вантажу і ЄПС наступним перевізникам на місці перевідправки, що буде підтверджуватися календарним штемпелем в графі ЄПС, з даними прийомом вантажу відправка буде вважатися завершеною за першим договором перевезення і розпочатою за другим договором перевезення.

Положення про відповідальність, передбачені УМВС і КТМ України не будуть змінюватися в результаті застосування ЄПД.

Порти і залізничні станції будуть вважатися включеними в пряме міжнародне залізнично-водне сполучення з дня надходження сполучення про це, з подальшим опублікуванням переліку таких портів і залізничних станцій в збірниках правил перевезень вантажів відповідних видів транспорту.

Єдиний перевізний документ буде поєднувати в собі морський коносамент і залізничну перевозочну накладну і виконувати дві основні функції:

- служити розпискою перевізника про приймання вантажу до перевезення; бути доказом наявності і носієм змісту договору перевезення вантажу.

- ЄПД дозволить вантажовідправнику безпосередньо скористатися послугами залізничних перевізників і судноплавних компаній при організації перевезень зовнішньоторговельних вантажів в контейнерах у прямому міжнародному залізнично-водному сполученні.

Лицьова сторона ЄПД містить всі необхідні відомості, графи і реквізити для здійснення залізничної та морської частини перевезення зовнішньоторговельних вантажів в контейнерах у прямому міжнародному залізнично-водному сполученні, такі як:

1. «Номер ЄПС» (вказуються скорочені назви перевізників, які здійснюють дане перевезення і порядковий номер ЄПС);

2. «Вантажовідправник» (вказується точне і повне найменування вантажовідправника, адресу та інші реквізити, що визначають відправника товарів);
3. «Вантажоодержувач» (вказується точне і повне найменування вантажоодержувача, адреса та інші реквізити, що визначають одержувача товарів);
4. «Назва судна»;
5. "Номер рейсу";
6. «Порт навантаження»;
7. «Порт вивантаження»;
8. «Порт перевалки» (вказується порт, в якому будуть перевантажуватися контейнери з ж.д. транспорту на морський і навпаки);
9. «Вид відправки» (вказується контейнерна відправка);
10. "Номер вагону";
11. «Дорога і станція відправлення»;
12. «Дорога і станція призначення»;
13. «Марка, відбиток пломби, № контейнера»;
14. "Кількість місць";
15. «Вид упаковки і опис вантажу»;
16. "Вага брутто";
17. «Розміри» (вказується обсяг вантажу);
18. «Загальна кількість контейнерів або місць (прописом)»;
19. «Задекларована вартість товару»;
20. «Наскрізна ставка»;
21. «Місце оплати наскрізний ставки»;
22. «Завантажено на борт» (вказується число і дата навантаження вантажу в контейнері на борт судна, підписується капітаном судна);
23. «Вивантажено з борта» (вказується число і дата вивантаження вантажу в контейнері з борта судна, підписується капітаном судна);
24. «Календарний штамп станції відправлення»;

25. «Календарний штампель станції призначення»;
26. «Відмітки залізничного перевізника»;
27. «Відмітки митниці»;
28. «Кількість оригіналів ЄПС»;
29. «Місце видання ЄПС»;
30. «Дата випуску ЄПС»;
31. «Вантажний агент» (вказується вантажний агент від імені та за дорученням перевізника).

Шляхом проставлення календарних штампелів в порту / на станції відправлення, в порту перевалки (про прийом / передачу вантажу з одного виду транспорту на інший), а також в порту / на станції призначення у відповідних графах лицьового боку ЄПС - стане можливим визначення фактичних термінів доставки вантажу кожним видом транспорту.

На зворотному боці ЄПС наводяться умови договору перевезення між вантажовідправником і перевізником.

Для зручності роботи з ЄПД, даний документ заповнюється на англійській і українській мовах.

### 3.3. Порівняльний аналіз принципів документообігу при перевезеннях зовнішньоторговельних вантажів в контейнерах по існуючій і за пропонованою технологією за єдиним перевізним документом

У вигляді схем розглянуто документообіг при перевезеннях вантажів в контейнерах в непряму міжнародному залізнично-водному сполученні і за пропонованою єдиною технологією по ЄПД.

Документообіг при перевезеннях зовнішньоторговельних вантажів в контейнерах в непряму міжнародному залізнично-водному сполученні за маршрутом: українська залізнична станція відправлення - український порт перевалки - іноземні порт призначення представлений на рис. 3.1.



Рис. 3.1 Документообіг при перевезеннях зовнішньоторговельних вантажів в контейнерах в непряму міжнародному залізнично-водному сполученні

Документообіг при перевезеннях зовнішньоторговельних вантажів в контейнерах в міжнародному залізнично-водному сполученні по ЄПД по

маршруту: українська залізнична станція відправлення - український порт перевалки - іноземний порт призначення представлений на рис. 3.2.

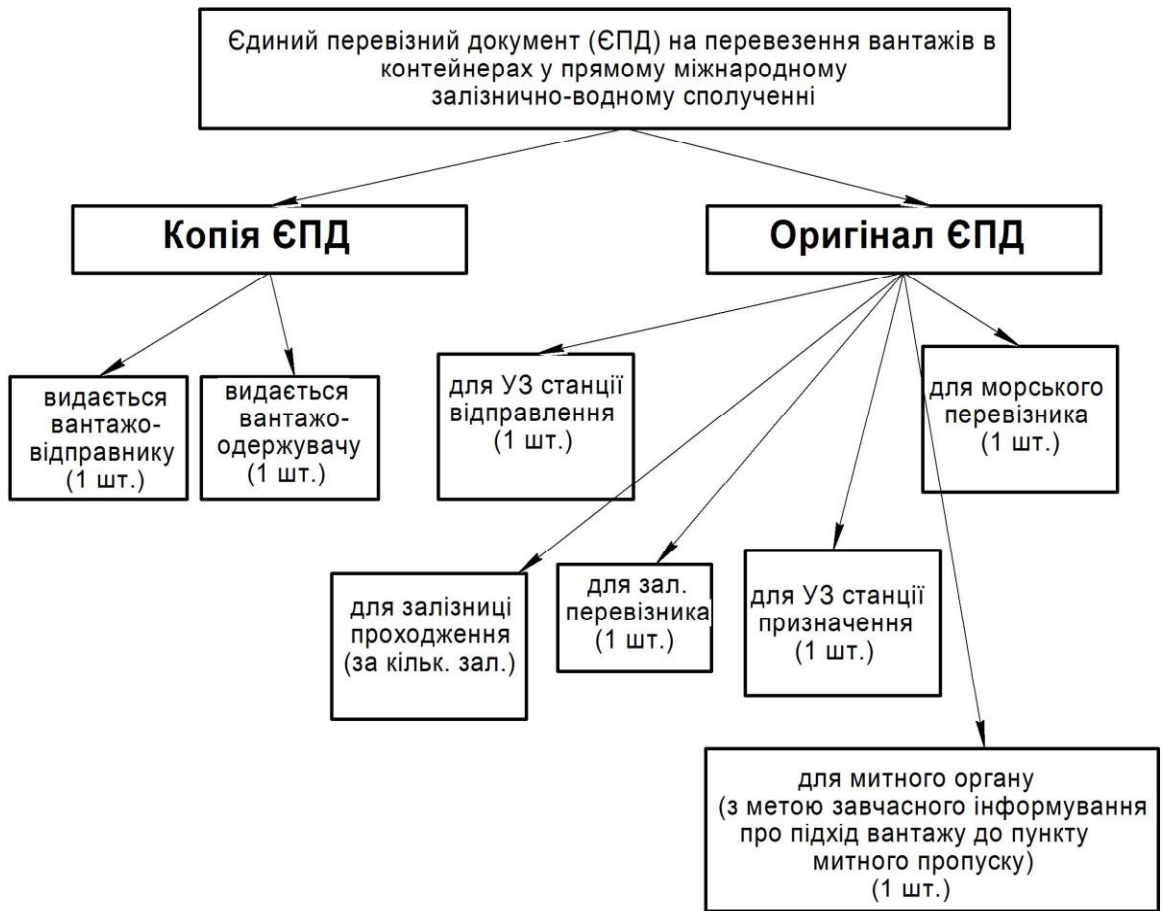


Рис. 3.2 Документообіг при перевезеннях зовнішньоторговельних вантажів в контейнерах в міжнародному залізнично-водному сполученні по ЄПД

### **3.4 Розробка алгоритму роботи програми і автоматичного заповнення єдиного перевізного документа**

Алгоритм роботи програми і автоматичного заповнення ЄПД включає наступну послідовність дій:

1. Визначення значень параметрів, що встановлюються по замовчуванням:

в графі: «Booking No. - Номер заявки» буде проставлятися автоматично номер один по одному, в графі: «Kind of dispatch - Вид відправки» автоматично прописуватися «Container - Контейнерний» (дана технологія перевезення призначена для перевезення контейнерів), в графі: «Currency - Валюта» автоматично прописується «USD - дол. США» з можливістю коригування.

2. Заповнення вантажовідправником граф ЄПД здійснюється шляхом введення наступних параметрів:

«Shipper (name, address) - Вантажовідправник: (найменування, адреса)», «City of dispatch of the load - Місто відправлення вантажу», «Phone No. - Телефон », « e-mail- ел. пошта », « Consignee (name, address) - Вантажоодержувач: (найменування, адреса) », « City of destination of the load - Місто призначення вантажу », « Phone No. - Телефон », « e-mail - ел. пошта », « Date of impart of the load - Дата пред'явлено. вантажу до перевезення », « Marks, seal No, container No. - Марки, № пломби, № конт. », « Num. of pieces - Кількість місць », « Kind of packages and description of goods - Вид упаковки і опис вантажу », « Gross weight - Вага бруто », « Measurement - Розміри », « Total number of containers or packages (in words) - Загальна кількість контейнерів або упаковок (словами) », « Owner of container - Належність контейнера ».

3. Визначення маршруту слідування:

3.1. На підставі заповнених граф: «City of dispatch the load - Місто відправлення вантажу» і «City of destination the load - Місто призначення



вантажу» -Автоматично, за допомогою класифікатора міст, буде визначатися приналежність міста відправлення / призначення до українського, або до 102 іноземному місту, причому, якщо місто відправлення / призначення - український, буде визначатися станція і дорога відправлення / призначення УЗ; якщо місто відправлення / призначення - іноземний, буде визначатися іноземний порт відправлення / призначення, і заповнюватися відповідні графи ЄПД. Перелік іноземних міст формується виходячи з іноземних міст, найближчих до морських портів, в яких працює дана судноплавна компанія; перелік українських міст формується виходячи з дислокації контейнерних терміналів, що знаходяться в українських містах, в яких працює залізничі перевізник (програма буде оперувати НДІ і базами даних залізничі перевізника і судноплавної компанії на основі договору через інтернет-шлюзи).

Визначення залізничі станції відправлення, дороги відправлення / порту відправлення, найближчої до даного місту відправлення, і заповнення відповідної графи ЄПД.

Визначення залізничі станції призначення, дороги призначення / порту призначення, найближчої до даного місту призначення, і заповнення відповідної графи ЄПД.

Визначення порту перевалки / навантаження, вивантаження виходячи з вишеопределенной станції, залізничі відправлення / призначення, порту відправлення / призначення та заповнення відповідних граф ЄПС.

Визначення дати відправлення (з прив'язкою до дати пред'явлення вантажів до перевезення), дати прибуття контейнерного поїзда / судна і часу проходження вантажів по залізничі / по морю, виходячи з розкладу контейнерних поїздів / судів-контейнеровозів, враховуючи загальну кількість контейнерів, що пред'являються відправником до перевезення, а також наявність вільних місць в складі УКП / на судні.

Визначення дати інформування митного органу та часу перебування вантажу на митниці, виходячи з часу проходження вантажу по залізниці / морю, дати пред'явлення вантажу до перевезення.

Визначення дати відправлення УКП / судна, виходячи з дати відправлення УКП / судна, часу проходження вантажу по залізниці / морю, часу знаходження вантажу на митниці, часу на ПРР в порту перевалки.

Визначення номера УКП / номера рейсу судна, враховуючи загальну кількість контейнерів, що пред'являються відправником до перевезення, а так само наявність вільних місць в складі УКП / на судні, назва судна і заповнення відповідних граф ЄПС.

Після визначення оптимального маршруту слідування, програма в автоматичному режимі розрахує наскрізну ставку за дану мультимодальне перевезення вантажів.

#### 4. Розрахунок наскрізної ставки:

Визначення відповідного для даного перевезення 20-ти і 40-ка футового контейнера морського фрахту, згідно з раніше визначеного порту навантаження, вивантаження, назвою судна, і номером рейсу, а також приналежності контейнера.

Визначення вартості вантажно-розвантажувальних операцій (ВРО) 20-ти і 40-ка футового контейнера в даному порту перевалки згідно з раніше визначеного порту перевалки;

Визначення відповідного для даного перевезення 20-ти і 40-ка футового контейнера залізничного тарифу згідно з раніше певної залізничної станції відправлення, залізничної станції призначення, категорії відправлення (УКП / одиночна платформа).

Визначення розміру додаткових зборів шляхом підсумовування вартостей зберігання та митного оформлення вантажів.

Підсумовування вартості морського фрахту, залізничного тарифу, ПРР в порту і додаткових зборів за дане перевезення вантажу в 20-ти і 40-ка футовому контейнері і ушюженіє на кількість контейнерів, зазначених

вантажовідправником в графі: «Кількість контейнерів», після чого буде проводитися заповнення відповідної графі ЄПД: «Total freight -Сквозная ставка».

Після розрахунку наскрізної ставки, програма в автоматичному режимі розрахує загальний час даного перевезення. Розрахунок загального часу перевезення.

Розрахунок загального часу перевезення буде здійснюватися шляхом підсумовування часу проходження вантажу по морю, часу проходження вантажу по залізниці в складі УКП / часу проходження вантажу на платформі, часу на ПРР в порту і часу знаходження вантажу на митниці.

Після визначення вищезазначених параметрів - заповнений ЄПС буде виводитися на екран.

Алгоритм роботи програми, у вигляді укрупненої блок-схеми, представлений на рис. 3.4.



Рис. 3.4 Алгоритм роботи програми у вигляді укрупненої блок-схеми

## **Основні напрямку розвитку пропонованого інформаційного забезпечення.**

Під час подальшого розширення географії перевезень вантажів за пропонованою технологією, передбачається збільшення обсягів даних в вищеназваних НДІ і базах даних внаслідок збільшення кількості контейнерних терміналів і морських портів, в яких працює залізниця перевізник і судноплавні компанія / компанії.

Також передбачається включення в дану програму підпрограми по оптимизованному вибору залізничних контейнерних терміналів, найближчих до даного українському місту відправлення / призначення, а також найбільш дешевих, з урахуванням зростаючого масиву даних контейнерних терміналів; а так же підпрограми по оптимизованному вибору морських портів, найближчих до даного іноземного місту відправлення / призначення з урахуванням зростаючого масиву даних портів.

При включенні в дану технологію автомобільного виду транспорту, з метою розширення спектру логістичних послуг і підвищення якості сервісу, передбачається ув'язка даної програми з базами даних автомобільного перевізника для організації перевезень за участю трьох видів транспорту (залізничного, морського і автомобільного).

Пропоновані перспективи використання сучасних інформаційних систем по використанню транзитного потенціалу залізниці представлені на рис. 3.5.

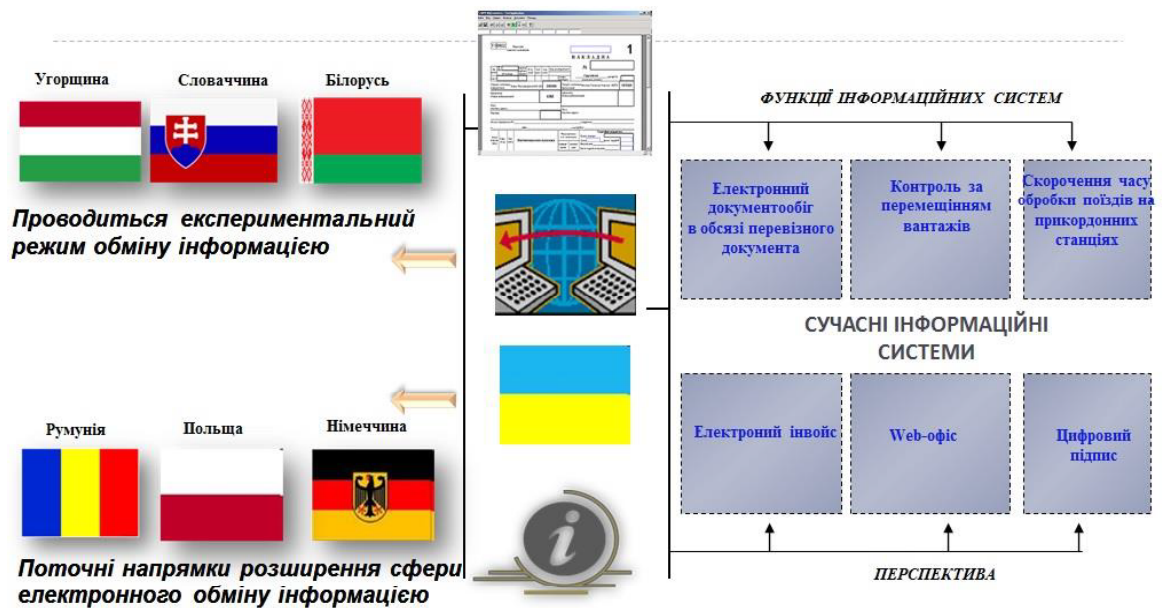


Рис. 3.5 Інформаційне забезпечення перевізного процесу на міжнародному рівні

### Висновки за розділом 3

З метою організації перевезень зовнішньоторговельних вантажів в контейнерах в міжнародному залізнично-водному сполученні по ЄПД розроблена технологія таких перевезень в рамках вирішення наступних завдань:

- розроблена технологія перевезень зовнішньоторговельних вантажів в контейнерах в міжнародному залізнично-водному сполученні по ЄПД, а також принципи її нормативно-правового та інформаційного забезпечення. Вкачестве інструменту забезпечення перевезень вантажів по пропонованій технології розроблений проект ЄПД;

- запропонований проект Угоди між залізницею перевізником і Судноплавної компанією «про організацію перевезень зовнішньоторговельних вантажів в контейнерах у прямому міжнародному залізнично-водному сполученні через порти Трансінвестсервіс, Миколаївський, Одеський, Чорноморський, «Південний», експлуатації великотоннажних контейнерів, відповідальності і взаємні розрахунки»;

- сформульовані основні принципи формування наскрізної тарифної ставки;

- розроблений проект ЄПС, як інструменту забезпечення даних перевезень вантажів;

- запропонована схема документообігу при перевезеннях зовнішньоторговельних вантажів в контейнерах за пропонованою технологією.

Організація перевезень зовнішньоторговельних вантажів в контейнерах в міжнародному залізнично-водному сполученні по ЄПД дозволить вантажовідправнику безпосередньо скористатися послугами залізничного та морського перевізників при організації вищеназваних перевезень вантажів; оплатити дане перевезення вантажів за принципом «одного вікна»; значно спростити порядок оформлення перевізних документів вантажовідправником і скоротити їх кількість; виключити переоформлення перевізних документів в

порту переважні (ж.д. накладну на морський коносамент і навпаки); скоротити час митного оформлення вантажів за рахунок завчасного інформування митних органів, шляхом надсилання копії ЄПД вже після навантаження контейнера з вантажем на залізничні платформи на станції відправлення або на судно в іноземному порту відправлення

В частині інформаційного забезпечення перевезень зовнішньоторговельних вантажів в контейнерах за пропонованою єдиною технологією, розроблений алгоритм роботи програми з визначення оптимального маршруту перевезення, автоматичного розрахунку наскрізної ставки, загального часу перевезення, а також заповнення ЄЦД. Розглянуто приклади роботи програми при імпортованні вантажів за маршрутом: місто Пусан (Республіка Корея) – місто Москва, а також при експортованні вантажів за маршрутом: місто Москва - місто Пусан (Республіка Корея).

Інформаційне забезпечення перевезень зовнішньоторговельних вантажів в контейнерах в міжнародному залізнично-водному сполученні по ЄПД дозволить забезпечити доступність даного мультимодального транспортного продукту для клієнтів (вантажовідправників) і забезпечити рівень сервісу можна порівняти з сервісом, наданим в даний час провідними іноземними контейнерними перевізниками. За допомогою даної програми, вантажовідправник зможе безпосередньо (без участі посередників) взаємодіяти з залізничними та морськими перевізниками для організації даних перевезень вантажів, розуміти відповідальність сторін при організації даних перевезень, а також, вже після заповнення основних граф ЄПС, наочно бачити маршрут перевезення, суму наскрізної ставки і загальний час перевезення.

Дане інформаційне забезпечення дозволить значно поліпшити взаємодію залізничного та морського перевізників, оптимізувати їх перевізні технології, забезпечити ритмічний і скоординований підхід судів в порти перевалки, а так само контейнерних поїздів і платформ на припортові станції.

## ВИСНОВКИ

В ході магістерського дослідження поставлена і вирішена завдання має важливе науково-організаційне та практичне значення по розробці технології перевезень зовнішньоторговельних вантажів в контейнерах в міжнародному залізнично-водному сполученні по ЄПД і ефективного залучення інвестицій для її здійснення. Основні результати виконаної магістерської роботи полягають в наступному:

На основі порівняльно-аналітичного, логічного і логістичного аналізів виконано дослідження поточної ситуації на українському ринку контейнерних перевезень. Встановлено, що за 2016 рік по УЗ було перевезено лише 17,5% – 353 тис. ДФЕ з зовнішньоторгівельними вантажами від їх загального обсягу перевезеного через найбільші порти України. Логістичний аналіз показав, що, починаючи з 2014 року, при абсолютному зростанні обсягів перевезень зовнішньоторговельних вантажів в контейнерах по УЗ через найбільші українські морські порти, спостерігається зниження темпів їх зростання. Дані висновки вказали на необхідність вдосконалення технології перевезень зовнішньоторговельних вантажів в контейнерах в міжнародному залізнично-водному сполученні.

В результаті аналізу існуючої технології, нормативно-правового забезпечення, форм перевізних документів і інформаційних технологій, застосовуваних при перевезеннях вантажів в контейнерах в залізнично-водному сполученні - встановлено, що в даний час немає єдиної технології, достатньої нормативно-правової бази та інформаційного забезпечення для організації перевезень вантажів в контейнерах в міжнародному залізнично-водному сполученні по ЄПД.

Розроблено технологію перевезень зовнішньоторговельних вантажів в контейнерах в міжнародному залізнично-водному сполученні по ЄПД, а також принципи її нормативно-правового та інформаційного забезпечення. В як інструмент забезпечення перевезень вантажів за пропонованою технологією розроблений проект ЄПС.



Запропоновано алгоритм роботи програмного забезпечення для визначення оптимального маршруту перевезення, автоматичного розрахунку наскрізної ставки, загального часу перевезення, а також заповнення електронної версії ЄПД.

Організація перевезень зовнішньоторговельних вантажів в контейнерах в міжнародному залізнично-водному сполученні по ЄПД за запропонованою технології дозволить:

- поліпшити систему взаємодії залізничного і морського видів транспорту і оптимізувати їх перевізні технології;

- значно спростити порядок оформлення перевізних документів, виключивши їх переоформлення в порту перевалки, а також скоротити їх кількість;

- скоротити терміни доставки вантажів за рахунок попереднього планування перевезення залізничним і морським перевізниками, а також завчасного інформування митних органів, шляхом надсилання копії ЄПД вже після навантаження контейнера з вантажем на залізничну платформу на станції відправлення або на судно в іноземному порту відправлення;

- збільшити частку залізничних перевізників в перевезенні вантажів в контейнерах через українські морські порти і підвищити за рахунок цього доходи, отримані від оплати залізничного тарифу при перевезеннях вантажів по УЗ;

- залучити додаткові обсяги перевезень українськими залізничними перевізниками, судноплавними компаніями та морськими портами.

## СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Пирожков С. Украине пора бы воспользоваться своим коэффициентом транзитности // Зеркало недели. – 1998. – № 9. – С.9.
2. Бакаев А.А., Пирожков С.И., Ревенко В.С., Бакаев Л.А., Кутах Ю.А. Международные транспортные коридоры Украины: сети и моделирование – К., КУЭТТ.– 2003.- т.1. - 518с.
3. Про затвердження Концепції створення та функціонування національної мережі міжнародних транспортних коридорів в Україні: Постанова Кабінету Міністрів України від 3 серпня 1997 р. № 821 // [www.rada.kiev.ua](http://www.rada.kiev.ua)
4. Програма створення та функціонування національної мережі міжнародних транспортних коридорів в Україні: Постанова Кабінету Міністрів України від 20 березня 1998 р. № 346 // Урядовий кур'єр. – 1998. – 9 квіт.
5. Про Комплексну програму утвердження України як транзитної держави у 2002 – 2010 роках: Закон України від 7 лютого 2002 р. № 3022-III // Офіційний вісник України. – 2002. – № 10. – Ст. 442.
6. Транзитный потенциал как фактор стимулирования экономического развития и нового геополитического позиционирования России // [www.mintrans.ru](http://www.mintrans.ru).
7. Україна: поступ у ХХІ сторіччя. Стратегія економічної та соціальної політики на 2000 – 2004 роки: Послання Президента України до Верховної Ради України. 2000 рік // Голос України. – 2000. – 2 лют.
8. Проблемы развития транспорта СССР. Комплексная эксплуатация / Под ред. Ушакова С.С., Кравченко В.С. – М.: Транспорт, 1983. – 222 с.
9. Экономические проблемы развития транспорта / Под ред. А.А.Митаишвили. – М.: Транспорт, 1982. – 231 с.
10. Кулаев Ю.Ф. Повышение эффективности работы транспорта Украины. – К.: Наукова думка, 1970. – 234 с.

11. Проблемы прогнозирования и оптимизации работы транспорта / Под ред. Л.В.Канторовича, В.Н.Лившица. – М.: Изд-во “Наука”, 1982. – 327 с.
12. Аксенов И.Я. Единая транспортная система. – М.: Транспорт, 1980.– 213 с.
13. Шафиркин Б.И. Единая транспортная сеть и взаимодействие различных видов транспорта. – М.: Высшая школа, 1983. – 238 с
14. Резер С.М. Комплексное управление перевозочным процессом в транспортных узлах. – М.: Транспорт, 1982. – 159 с.
15. Персианов В.А., Скалов К.Ю., Усков Н.С. Моделирование транспортных систем. – М.: Транспорт, 1972. – 208 с.
16. Лившиц В.Н. Системный анализ экономических процессов на транспорте. – М.: Транспорт, 1986. – 240 с.
17. Молярчук В.С. Основные методические положения прогнозирования технического прогресса на транспорте // Тр. ИКТП. – 1972. – Вып.32. – С. 6-32.
18. Скалов К.Ю. Методические основы планирования и прогнозирования развития транспортных узлов // Тр. ИКТП. – 1974. – Вып.44. – С. 5-16.
19. Ганкин М.Х., Фомин В.М., Саболин В.А. Методические вопросы перспективного планирования грузовых и пассажирских перевозок и пути его дальнейшего совершенствования // Тр. ИКТП. – 1979. – Вып.75. – С.22-46.
20. Гольц Г.А., Гершановская И.О. К вопросу о совершенствовании методов оценки общей протяженности дорожной сети в районах СССР // Тр. ИКТП. – 1972. – Вып.31. – С. 130-146.
21. Дерибас А.Т., Трихунков М.Ф. Экономическая эффективность контейнерных перевозок. – М.: Транспорт, 1974. – 64 с.
22. Теоретические основы контейнерной транспортной системы СССР / Под ред. С.С.Ушакова, М.Д.Ситника. – М.: Транспорт, 1975. – 239 с.

23. Контейнеризация и пакетирование на автомобильном транспорте / И.И.Батищев, А.И.Прудниченко, Ю.К.Жуковский. – М.: Транспорт, 1978. – 133 с.
24. Громов И.И., Персианов В.А. Управление на транспорте. – М., 1990. – 336 с.
25. Резер С.М. Управление транспортом за рубежом – М., Наука. – 1994. – 315 с.
26. Бедняк М.Н., Боровская Л.П. Управление НТП на автотранспорте. – К.: Техника. – 200 с.
27. Сыч Е.И. Организация управления научно-техническим развитием транспортно-производственных систем / Автореферат. Дис. ... докт. экон. наук –Донецк. – 1989. – 31 с.
28. Бакаев А.А. Экономико-математические модели планирования и проектирования транспортных систем. – К.: Наукова думка., 1973. – 254 с
29. Бакаев А.А., Костина И.И., Яровищина А.В. Имитационные модели в экономике. – К.: Наукова думка. – 1978. – 302 с.
30. Юн Г.Н. Экономико–математическое моделирование авиационных работ и перевозок . – К.: НАУ – 1992.
31. Леонтьев Р.Г. Прогнозирование авиапотоков и оптимизация управления воздушной транспортной системой. – М.: Наукова думка. – 1984. – 184 с.
32. Мова В.В. Организационно-экономические методы формирования механизма принятия решений на авиапредприятиях. – К., 1994.
33. Елагин В.Т. Хозрасчетные отношения в эксплуатационной деятельности ГА. – М.: Транспорт, 1993. – 306 с.
34. Яценко Л.А. Теоретические основы и методы технико-экономических изысканий по развитию воздушных перевозок и повышение их эффективности / Автореф. дис. ... д.э.н. – М., МИИЖТ. – 1992. – 31 с.

35. Щелкунов В.И. Теоретические основы и методы управления производственным потенциалом предприятий.–Дис... докт. экон. наук. –К., 1999.– 376с.
36. Коба В.Г., Макаров Е.В., Диброва Г.С. Эффективность использования основных фондов гражданской авиации – М., Транспорт. – 1984. –182 с.
37. Васильев А.П., Сиденко В.М. Эксплуатация автомобильных дорог и организация дорожного движения – М., Транспорт – 1990. – 304 с.
38. Экономика железнодорожного транспорта/Под ред. И.В.Белова, М.Ф.Трихункова – М., Транспорт. – 1984. – 518 с.
39. Золотарев В.И., Примаков Н.Т., Чекаловец В.И.. Экономика морского транспорта. – М.: Транспорт, 1986. – 240 с.
40. Бланк Ш.П., Митаишвили А.А., Легостаев В.А. Экономика внутреннего водного транспорта: Учебник для вузов водн. трансп. – 2-е изд., перераб. и доп. – М.: Транспорт, 1983. – 463 с.
41. Экономика гражданской авиации/ Под ред.А.В.Мирошникова – М., Транспорт .– 1975. – 304 с.
42. Деркач А.Європейський вибір України// Зеркало недели. – 2002. – №16. – С.4.
43. Цветов Ю.М., Един А.О., Макаренко М.В., Соколов Л.Н. Основы организации транспортного обеспечения внешнеэкономических связей Украины // Под ред. Цветова Ю.М. – К., ОАО “ИКТП – Центр”. – 2000. – 581 с.
44. Пащенко Ю.Є. Розвиток та розміщення транспортно-дорожнього комплексу України – К.: Наук. світ, 2003.– 467 с.
45. Щелкунов В.И., Мамаев А.Н. Проблемы функционирования международных транспортных коридоров в Украине // Стратегія економічного розвитку України – Наук. зб. /гол. ред. О.П.Степанов – К.: КНЕУ – 2002. – вип.1(8) – 542 с.

46. Костюченко Л.М., Танцюра Е.В., Зайончиик Л.Г. Логистика – технология транспортного процесса – К.,Кий. – 2000 – 354 с.
47. Заенчик Л.Г. Проблемы повышения эффективности экспортного потенциала услуг автотранспорта в условиях формирования рыночных отношений. – Дис.... докт. экон. наук. – К., 1996. – 327 с.
48. Кулаев Ю.Ф., Загорулько В.М. Состояние и перспективы развития экспортного потенциала авиационного транспорта // Труды ИКТП – Центр. – К., 1996. – Вып. 2. – С. 101 – 115.
49. Кутах Ю. Транзитні зв'язки України і міжнародні транспортні коридори //Економіст. – 2002. – №1. – С.50– 57.
50. Емельянова Е.Ю. Логистизация процесса погранично–таможенного контроля транзитных грузов //Труды ИКТП – центр. –К., 2001. – №9–10. – С.139–145.
51. Федан Р. Стратегічні фактори активізації транскордонного співробітництва регіонів Польщі та України – Автореферат дис... докт. экон. наук – Львів – 2003. – 38с.
52. Мікула Н. Про основні проблеми та заходи щодо активізації розбудови міжнародних транспортних коридорів в Україні– Економіст – 2002. – №5. – с.69–72
53. Димарчук С.М. Організація управління розвитком транспортно–логістичних систем в контексті європейської інтеграції – Автореферат дис... канд. экон. наук –Рівне. – 2003. – 20 с.
54. Котлубай М. І. , Парубец Е.Н. Финансовый механизм транспортного комплекса Украины // Труды ИКТП–центр – 2001 – вып. 9–10. – с.43–52.
55. Чекаловец В. Нужно менять акценты – Порты Украины – 2001 – №1– С. 78–79.
56. Воробьев Ю., Морозова И. Транспортные логистические системы. Перспективы формирования в южном регионе Украины // Судоходство – 2000. –№10-. – с.8

57. Кочнев Ф.П., Акулиничев В.М., Макарович А.М. Организация движения на железнодорожном транспорте – М., Транспорт. - 1979 – 568 с.

58. Ирхин А.П., Суворов В.С., Щепетов В.К. Управление флотом и портами. – М., Транспорт. – 1986. – 392 с.

59. Визначити основні види експорту транспортних послуг, зробити їх класифікацію/ГР №0298U002100; Зробити аналіз ефективності транспортних послуг в Україні та інших країнах світу/ГР№0298U002101 // Керівник Ю.Є.Пашенко. Відп. вик. А.М. Давиденко: Звіт про НДР / Рада по вивченню продуктивних сил України НАН України. – К., 1998. – 34 с.