

**Ілона Олексіївна ПІЮРЕНКО**

доктор економічних наук, доцент кафедри управління виробництвом та інноваційною діяльністю підприємств Миколаївського національного аграрного університету

**Олексій Миколайович ГАРКУША**

доктор економічних наук, професор,  
професор кафедри економіки та інформаційних технологій,  
Миколаївський міжрегіональний інститут розвитку людини ВНЗ  
«Відкритий міжнародний університет розвитку людини «Україна»

**Олексій Геннадійович КУХАРЧИК**

здобувач Міжнародного університету бізнесу і права (м. Херсон)

**СУЧАСНІ АСПЕКТИ ФОРМУВАННЯ СИСТЕМИ МУЛЬТИМОДАЛЬНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ НА РЕГІОНАЛЬНОМУ РІВНІ**

Піюренко, І. О. Сучасні аспекти формування системи мультимодальних перевезень на регіональному рівні [Текст] / Ілона Олексіївна Піюренко, Олексій Миколайович Гаркуша, Олексій Геннадійович Кухарчик // Український журнал прикладної економіки. – 2018. – Том 3. – № 4. – С. 131–144.– ISSN 2415-8453.

**Анотація**

**Вступ.** В умовах сучасної глобалізованої економіки, визначальним проявом якої є посилення міжнародних економічних зв'язків, транспортні послуги є пріоритетною складовою національного продукту України, а концепція інтегрованої логістики набула першочергового значення. Активізація функціонування транспортної системи України сприятливо впливає на стан показників зовнішньоекономічної діяльності. Рушійними факторами посилення ступеня глобалізації у сфері транспортних послуг є підвищення рівня товарообміну між країнами, перспективи розвитку світових ринків, міжнародна конкуренція, експансія технологій, розвиток транспортно-логістичної інфраструктури. До завдань розвитку мультимодальних перевезень необхідно віднести: створення цифрової економіки; спрощення процедур торгівлі; створення електронної версії документу, опираючись на формуляр – зразок ООН для зовнішньоторгівельних документів у межах митного «єдиного вікна».

**Метою** статті є дослідження сучасних аспектів формування й розвитку системи мультимодальних перевезень на регіональному рівні.

**Результати.** Здійснення транспортного процесу неможливо без належного берегового обслуговування як вантажовласників, так і судовласників цілою низкою посередницьких операцій. За родом своєї діяльності посередництво на морському транспорті в експлуатаційно-комерційному аспекті виявляється головним чином у таких сферах, як: фрахтування тоннажу, суднове агентування, транспортно-експедиторське обслуговування й ін. Тенденція концентрації і централізації капіталу в судноплавстві приводить до того, що фірми-посередники в багатьох випадках не мають чіткої вузької спеціалізації.

Європейський досвід функціонування транспортної системи показує, що визначальним напрямом мінімізації витрат й об'єднання учасників процесу доставки вантажів є організація транспортних мультимодальних перевезень.

**Висновки.** Згідно з діалектичним підходом, мультимодальне перевезення визначається як міжнародне перевезення, яке виконується двома або більше видами транспорту, організовується оператором, який бере на себе відповідальність доставки вантажів

---

*«від дверей до дверей» за єдиним договором і наскрізною ставкою фрахту. Важливо підкреслити, що саме наявність оператора мультимодального перевезення, який несе відповідальність за вантаж і можливі ризики, пов'язані з доставкою на усьому шляху пересування незалежно від кількості видів транспорту, що приймають участь у процесі доставки при оформленні єдиного транспортного документу, є головною відмінною рисою від усіх інших споріднених концепцій транспортування.*

*Розвиток мультимодальних перевезень є перспективним напрямом розбудови транспортної системи Причорноморського регіону, оскільки дозволяє значно збільшити обсяги перевезень його територією за участю транспортних компаній, сприяючи підвищенню конкурентоспроможності регіону на національному та світовому ринку транспортних послуг, розвитку мережі існуючих транспортних коридорів, інтеграції транспортної інфраструктури України до світової транспортної системи.*

**Ключові слова:** транспортні перевезення, портова діяльність, кластер, інтермодальні перевезення, мультимодальні перевезення, логістика, вантажоодержувач.

**Iona PIURENKO**

Doctor of Economics, Associate Professor, Department of Production Management and Innovative Activity of Enterprises, Mykolaiv National Agrarian University

**Oleksiy GARKUSHA**

Doctor of Economics, professor, Associate Professor, Department of Production Management and Innovative Activity of Enterprises, Mykolaiv National Agrarian University

**Oleksiy KUKHARCHIK**

Applicant of the International University of Business and Law (Kherson)

## **MODERN ASPECTS OF THE FORMATION OF A MULTIMODAL TRANSPORT SYSTEM AT A REGIONAL LEVEL**

### **Abstract**

**Introduction.** *In a modern globalized economy, the decisive manifestation of which is the strengthening of international economic ties, transport services are a priority component of Ukraine's national product, and the concept of integrated logistics has become paramount. The activation of the functioning of the transport system of Ukraine has a beneficial effect on the state of foreign economic activity indicators. The drivers of strengthening the degree of globalization in the field of transport services are increasing the level of trade between countries, the prospects of world markets, international competition, technology expansion, the development of transport and logistics infrastructure. The tasks of multimodal transportation development include creation of a digital economy; simplification of trade procedures; creating an electronic version of the document, based on the form – a UN form for foreign trade documents within the customs «single window».*

**The purpose** of the article is to study the modern aspects of the formation and development of multimodal transport system at the regional level.

**Results.** *Implementation of the transport process is impossible without proper coastal servicing of both cargo owners and shipowners through a number of intermediary operations. By its nature, intermediation in maritime transport in the operational and commercial aspect is mainly in such areas as: tonnage chartering, ship agency, freight forwarding services, etc. The trend of concentration and centralization of capital in shipping leads to the fact that intermediary firms in many cases do not have a clear narrow specialization.*

*The European experience of the operation of the transport system shows that the organization of transport multimodal transportations is the determining direction of minimization of costs and association of participants in the process of cargoes delivery.*

---

**Conclusions.** *According to the dialectical approach, multimodal transportation is defined as an international transportation carried out by two or more modes of transport, organized by an operator, which assumes the responsibility of delivering door-to-door cargo under a single contract and through the freight rate. It is important to emphasize that it is precisely the presence of a multimodal transport operator that is responsible for the load and the possible risks associated with the delivery throughout the journey, regardless of the number of transport modes involved in the delivery process when issuing a single transport document, is the main distinguishing feature from all other related transport concepts. The development of multimodal transportation is a promising direction of building up the transport system of the Black Sea region, as it allows to significantly increase the volume of transport by its territory with the participation of transport companies, contributing to increasing the region's competitiveness on the national and world transport services market, developing the network of existing transport corridors, integrating Ukraine's transport infrastructure with the world transport system systems.*

**Keywords:** *transportation, port activity, cluster, intermodal transportation, multimodal transportations, logistics, consignee.*

**JEL classification: L 99; R 41**

---

### **Вступ**

Транспортна система України є важливою складовою національної економіки, тому що має потужний ресурс і впливає на рівень розвитку країни й визначає її місце в світовій економіці. Транспорт відіграє пріоритетну роль у забезпеченні розвитку міжнародних економічних відносин і надає унікальну можливість для організації конкурентоздатних транзитних маршрутів, оскільки Україна має вигідне економіко-географічне й геополітичне положення. Вона розташована у безпосередній близькості до технологічно розвинутих держав Східної Європи та Російської Федерації. 19 адміністративно-територіальних одиниць країни мають вихід на державні кордони, загальна довжина яких складає майже 7000 км, морські виходи до країн Середземномор'я й проходять до країн басейну Індійського океану. Транзит представляє значну частку (майже 41 %) в структурі зовнішньоекономічних вантажопотоків, які прямують через кордони України.

Активізація функціонування транспортної системи України сприятливо впливає на стан показників зовнішньоекономічної діяльності. Рушійними факторами посилення ступеня глобалізації у сфері транспортних послуг є підвищення рівня товарообміну між країнами, перспективи розвитку світових ринків, міжнародна конкуренція, експансія технологій, розвиток транспортно-логістичної інфраструктури.

### **Мета та завдання статті**

Метою статті є дослідження сучасних аспектів формування й розвитку системи мультимодальних перевезень на регіональному рівні. У межах досягнення мети виокремлено такі завдання:

- дослідити транспортні можливості регіонів України в сучасних умовах розвитку міжнародних перевезень;
- дослідити характер міжнародної торгівлі, невід'ємним елементом якої є переміщення товару від продавця до покупця, що потребує на сучасному етапі участі великої кількості посередників;
- обґрунтувати принципи функціонування мультимодальної системи перевезення вантажу на регіональному рівні.

### **Виклад основного матеріалу дослідження**

Основними країнами, що користуються транзитними можливостями України є Казахстан – 6,5 %, Туркменістан – 1,3 %, Молдова – 1,2 %, Білорусь – 1,0 % від загальних

транзитних перевезень. Україна є частиною кількох міжнародних транспортних коридорів, українські транспортні мережі включені до індикативних карт ТЕН-Т. Відтак, враховуючи географічне розташування України, створені такі транспортні коридори:

- пан'європейський транспортний коридор №3 Берлін (Дрезден, Німеччина) – Вроцлав (Польща) – Львів (Україна) – Київ (Україна): протяжність – 1640 км, зокрема по Україні: залізнична – 694 км, автодороги – 611 км;

- пан'європейський транспортний коридор №5 Трієст (Італія) – Любляна (Словенія) – Будапешт (Угорщина) – Братислава (Словаччина) – Чоп (Україна) – Ужгород (Україна) – Львів (Україна): протяжність – 1595 км, зокрема по Україні: залізнична колія – 266 км, автошляхи – 338 км;

- пан'європейський транспортний коридор № 9 Гельсінкі (Фінляндія) – Санкт-Петербург (РФ) – Вітебськ (Білорусь) – Київ (Україна) – Одеса (Україна) – Кишинів (Молдова) – Пловдів (Болгарія) – Бухарест (Румунія) – Александрополіс (Греція): протяжність – 3400 км, зокрема по Україні: залізнична колія – 1496 км, автошляхи – 996 км;

- транспортний коридор Гданськ (Польща) – Одеса (Україна): протяжність якого становить 1816 км, зокрема, по Україні залізнична колія складає 918 км., автошляхи – 1208 км;

- транспортний коридор Європа – Азія: Краковець – Львів – Рівно – Житомир – Київ – Полтава – Харків – Дебальцеве – Ізваріно;

- Євразійський транспортний коридор Одеса – Миколаїв – Херсон – Джанкой – Керч (Україна);

- транспортний коридор Чорноморське Економічне Співробітництво: Рені – Ізмаїл – Одеса – Миколаїв – Херсон – Мелітополь – Бердянськ – Новоазовськ;

- транспортний коридор № 7 – Дунайський (водний): Австрія – Угорщина – Сербія – Болгарія – Румунія – Молдова – Україна: протяжність 2,3 тис. км.

Територією України розташовано шість коридорів Організації співробітництва залізних Доріг:

- № 3 – Польща – Україна – Росія (протяжність 2209 км);

- №4 – Чехія – Словаччина – Польща – Україна (протяжність 2711 км);

- №5 – Угорщина – Словаччина – Польща – Україна – Казахстан – Туреччина – Азербайджан – Молдова – Китай – Киргизстан (протяжність 11486 км);

- №7 – Польща – Україна (протяжність 1520 км);

- №8 – Україна – Росія – Казахстан – Узбекистан – Туркменістан (протяжність 5115 км);

- №10 – Грузія – Азербайджан – Туркменістан – Узбекистан – Киргизстан – Таджикистан – Казахстан з використанням паромних переправ з Болгарії, Румунії та України в морські порти Грузії (протяжність 8847 км).

В наукових колах транспортна система України розглядається не тільки як галузь, що здатна перевозити вантажі й пасажирів, а, насамперед, як специфічна міжгалузева система, яка не формує нових матеріальних благ, натомість, є необхідною умовою для функціонування інших галузей. В Україні функціонує розгалужена мережа таких видів транспорту: залізничний, автомобільний (наземні), морський, річковий, озерний (водні), повітряний, трубопровідний. Усі вони тісно пов'язані між собою і взаємно доповнюють один одного. Згідно з прогнозом, наданим Світовим банком на найближчі 10 років, ринок транспортних послуг збільшиться до 15-20 млрд. дол. США, а у перспективі – до 50 млрд. дол. США. Для країн – Ліберія, Кіпр, Панама, Мальта експорт транспортних послуг є основою національної економіки, формуючи від 20 % до 35 % ВВП. В Україні в 2017 році частка транспортних послуг у ВВП становила близько 10 %.

Слід зазначити, що транспортна система України значною мірою не відповідає світовим стандартам, а також вимогам, прийнятим в Європейському Союзі, а її

---

інфраструктура й обладнання суттєво відстають від європейської через відсутність послідовної реалізації загальної стратегії розвитку транспортного сектора та програм для окремих видів транспорту.

На нашу думку, така ситуація спричинена:

- повільними темпами й масштабами розбудови транспортної інфраструктури України порівняно з країнами ЄС, Азії і Сходу, й навіть найближчих сусідів України – Росії та Білорусі;

- техніко-технологічним відставанням транспортної системи, який здорожує процес доставки товару й призводить до переорієнтації транспортних потоків в обхід території України;

- наявністю «вузьких місць» на залізничному транспорті, що перешкоджає налагодженню зв'язку із портовою сферою;

- дефіцитом належного сервісу (інформаційний супровід перевезень, тривалі контрольні процедури під час перетину кордону), низькою швидкістю перевезень, тарифними умовами.

Європейський досвід функціонування транспортної системи показує, що визначальним напрямом мінімізації витрат й об'єднання учасників процесу доставки вантажів є організація транспортних мультимодальних перевезень.

Науковою платформою виникнення дефініції «мультимодальні перевезення» стала ідея збільшення вантажних одиниць і перевезення вантажу з використанням різних видів транспорту в США. З 1957 року на регулярній лінії почало працювати перше спеціалізоване судно контейнеровоз «Gateway City», що здійснювало перевезення готових товарів у контейнерному обладнанні при істотному зниженні витрат на доставку товарів від виробників до споживачів. У 1961 році Технічний комітет 104 Міжнародної організації зі стандартизації (ISO) розробив стандарти для контейнерів, в яких затверджені норми, що встановлюють основні параметри й вимоги до системи великотоннажних контейнерів. Рекомендовані ISO розміри і вага контейнерів покладено в основу міжнародної контейнерної транспортної системи, яка складається не тільки з контейнерів, а й із суден, залізничних платформ і ходової частини вагонів, транспортного обладнання захватних механізмів, контейнерних терміналів. При реєстрації контейнерів в міжнародній системі реєстрації контейнерів і національних та міжнародних інформаційних системах для їх відстеження записуються відомості про контейнери та їх власників [1].

В кінці 1950-х початку 1970-х роках відбувся перший етап промислового виробництва контейнерів міжнародного стандарту – за цей час вироблено 270 тис. контейнерів у перерахунку на 20-футовий еквівалент [2]. До кінця 1970 року, після завершення першого етапу контейнеризації, світовий контейнерний парк склав 976 тис. у 20-футовому еквіваленті, до 1974 р. – приблизно 400 тис. TEU. Контейнерні лінії підтримували зв'язок по всьому світу [3]. Другий етап розвитку контейнеризації (початок 1970-х-початок 1980-х років) характеризувався значним збільшенням виробництва великотоннажних контейнерів, стрімким зростанням спеціалізованого тоннажу й інших транспортних засобів. В цей час побудовано значну кількість спеціалізованих контейнерних терміналів. Цей процес поширився не тільки на розвинені країни Європи та США, але і на країни, що розвиваються, – тихоокеанського регіону Азії. Створювались нові типи контейнерного обладнання для широкої номенклатури вантажів, формувалася система морських контейнерних консорціумів. У контейнеризацію включалися всі види транспорту, тобто відбувалася інтеграція різних видів транспорту з доставки вантажів від виробника до споживача «від дверей до дверей». У 1982 році світовий контейнерний парк налічував 3,5 млн. TEU. З початку 1980-х років почався третій етап контейнеризації. Провізна спроможність лінійного флоту західних країн на 20 % перевищувала потребу в ньому. Таким чином, за період

---

1985 – 1990 роки частка контейнеризованих вантажів у загальному обсязі морських перевезень склала 60 %, а у розвинених країнах Заходу відповідно 80-90 %. У морських контейнерних перевезеннях головну роль грали найбільші оператори розвинених країн, а саме: «Sea-Land Service Inc.», «American President Lines», «Hapag Lloyd», «Nedlloyd», «Maersk Lines», «Compagnie Generale Maritime», «Orient Overseas Container Lines», «Neptune Orient Lines», «Yang Ming Marine Transport Corporation», «Korea Marine Transport Co.» Ltd. і ін. [4].

Для розуміння теоретичних засад і закономірностей трактування цієї категорії визначимо поняття «мультимодальні перевезення», яке в деяких наукових працях ототожнюється з поняттям «комбіновані й змішані перевезення». Так, в умовах євроінтеграції термін «мультимодальні перевезення» набув відчутного поширення і є загальноживаним у сфері наукових досліджень вчених. Згідно з практикою зовнішньоекономічної діяльності мультимодальними називаються перевезення з використанням декількох видів транспорту, що виконуються під відповідальністю одного перевізника за єдиним транспортним документом і за єдиною наскрізною ставкою. Такою формою доставки охоплено більше третини зовнішньоторговельних операцій [5].

Європейська економічна комісія з питань торгівлі і розвитку ООН (ЮНКТАД) підготувала документ, в якому зазначено, що міжнародне мультимодальне перевезення являє собою перевезення товарів мінімум двома видами транспорту на основі мультимодального транспортного контракту з місця відправки товарів з однієї країни, в якому їх збирає мультимодальний транспортний оператор, до місця призначення вантажу в іншій країні, що представлено в термінології комбінованих перевезень [5].

В Конвенції ООН 1980 р. «Про міжнародні змішані перевезення вантажів» згруповано такі ознаки, які характерні для мультимодальних перевезень:

- перевезення має бути міжнародним;
- в процесі перевезення має бути задіяне не менше ніж два види транспорту;
- доставка вантажу організована оператором перевезення або особою, що діє від його імені;
- оператор перевезення у договорі перевезення між ним і замовником, виступає як рівноправна сторона договірних відносин, а не як агент, або виконує свої функції від імені вантажовідправника, або вантажовласників, що приймають участь в перевізному процесі;
- оператор перевезення приймає на себе відповідальність за виконання договору перевезення;
- документ, який надається оператором перевезення, покриває весь шлях руху вантажопотоку від вантажовідправника до вантажоодержувача;
- відповідальність оператора за вантаж охоплює період часу з моменту прийняття їм вантажу під своє ведення до моменту його передачі вантажоодержувачу [6].

На думку О. Є. Соколової, мультимодальні перевезення – це інтегрована та взаємозв'язана транспортна система, завданням якої є прискорення, здешевлення та спрощення технологічних процедур упродовж повного ланцюга доставки «від дверей до дверей» за умов організаційно-технологічної взаємодії всіх ланок перевізного процесу [7, с. 114].

Е. Л. Лимонов стверджує, що міжнародні мультимодальні перевезення – це перевезення з використанням декількох видів транспорту, виконувани під відповідальністю одного перевізника за єдиним транспортним документом і за єдиною наскрізною ставкою [8, с. 54-56].

Вікіпедія трактує мультимодальні перевезення як транспортування вантажів за одним договором, але виконане щонайменше двома видами транспорту. Перевізник несе відповідальність за все перевезення, навіть якщо це транспортування виконується

---

різними видами транспорту [9].

В свою чергу, Л. Б. Миротин ототожнює мультимодальні, комбіновані та інтермодальні перевезення вантажів і вважає, що, якщо при перевезеннях хоча б два види транспорту є міжнародними, то таке перевезення є мультимодальним (змішаним) [10].

У науці існує значна кількість трактувань поняття «мультимодальні перевезення», проте ступінь розробки наукових підходів різна. Деякі дослідники висловлюють думку, що міжнародні мультимодальні перевезення – це такі перевезення, при яких вантаж пересувається по території двох або більше держав, що уклали між собою спеціальні угоди. Інші дослідники вважають, що мультимодальні перевезення вантажу – це транспортування вантажних партій від пункту відправлення до пункту призначення, коли для процесу переміщення використовується більше одного виду транспорту.

Отже, згідно з діалектичним підходом, мультимодальне перевезення визначається як міжнародне перевезення, яке виконується двома або більше видами транспорту, організовується оператором, який бере на себе відповідальність доставки вантажів «від дверей до дверей» за єдиним договором і наскрізною ставкою фрахту. Важливо підкреслити, що саме наявність оператора мультимодального перевезення, який несе відповідальність за вантаж і можливі ризики, пов'язані з доставкою на усьому шляху пересування незалежно від кількості видів транспорту, що приймають участь у процесі доставки при оформленні єдиного транспортного документу, є головною відмінною рисою від усіх інших споріднених концепцій транспортування.

У порівнянні з поняттями «комбіновані» й «інтермодальні» перевезення, які характеризують перевізний процес залежно від технологічних операцій, що виконуються з вантажем або з транспортним засобом, термін «мультимодальні перевезення» характеризує процес транспортування вантажів з позицій його правового й організаційно-технічного забезпечення.

К. І. Плужніков, Ю. А. Чунтомова стверджують, що перевезення, які здійснюються по транспортним коридорам мають назву «інтермодальними». Інтермодальні перевезення – це окремий випадок мультимодального перевезення, яке являє собою послідовне перевезення вантажів двома або більш видами транспорту в одній і тій же вантажній одиниці або автотранспортному засобі без перевантаження самого вантажу при зміні транспорту. У більш широкому сенсі термін «інтермодальні перевезення» застосовується для опису системи транспортування, яка передбачає використання однієї і тієї ж одиниці або вантажного засобу в межах комплексного транспортного ланцюга (від дверей до дверей) без вантажно-розвантажувальних операцій [11].

У підсистемі інтермодальних перевезень оперують не з вантажем взагалі, як в мультимодальних перевезеннях, а тільки з автотранспортними засобами й інтермодальними транспортними одиницями, в яких (або на яких) консолідовані вантажі в певному масовому, об'ємному або штучному вигляді; застосовується без перевантажувальних технологій, при яких перевантаження самого вантажу при зміні виду транспорту не можливо [12]. До інтермодальних перевезень відносять безперевантажувальні засоби доставки вантажів у змішаному (мультимодальному) повідомленні, при якому в пунктах перевалки з одного виду транспорту на інший вантаж не перевантажується з одного транспортного засобу в інший, а передається з одного на інший вид транспорту в тій «ємності» (контейнері, найманому кузові, та ін.) або разом з тим транспортним засобом (автомобільному трейлері, напівпричепі-шасі, ліхтері), в який він був завантажений у пункті відправлення (пункті зародження потоку).

Як синонім поняття «мультимодальне перевезення» часто використовується термін «змішане перевезення». Комбіноване перевезення – це перевезення, якому притаманні всі інтермодальні й мультимодальні ознаки. Це інтермодальне перевезення усіма видами транспорту, при якому велика частина європейського рейсу припадає на

---

залізничний, внутрішній водний, річковий або морський транспорт, мінімально використовується автомобільний транспорт на початковому й кінцевому відрізку шляху.

Змішане перевезення (частіше змішане сполучення) в залежності від організаційно-правових аспектів може бути як мультимодальне, так і сегментоване [4]. При сегментованому перевезенні тарифна ставка на перевезення представлена окремо для кожного з видів транспорту. Залежно від технологічних особливостей, змішане перевезення може поділятися на інтермодальне і комбіноване перевезення. Відмінною рисою інтермодального перевезення є обов'язкова участь як морського, так і наземного транспорту.

Об'єктом транспортування при мультимодальному перевезенні в загалі можуть бути будь-які вантажі – наливні, навалочні, тарно-штучні. Однак найбільш широке поширення мають мультимодальні перевезення, які використовують так звані ІТУ (в англomовному варіанті – Intermodal Transport Units, ІТУ) – контейнери (containers), контрейлери (controllers), зйомні кузова (swap-bodies). Вантаж знаходиться в ІТУ на всьому шляху пересування, а всі транспортні й вантажні операції при цьому виконуються не з різнорідними вантажними місцями, а зі стандартними ІТУ (так звана безперевантажувальна транспортна технологія), що значно прискорює й здешевлює технологічні процеси, підвищує схоронність вантажів і дає низку інших переваг. Мультимодальне перевезення з використанням ІТУ є інтермодальним перевезенням. Для вантажовідправника інтермодальне перевезення виглядає як перевезення, що виконується одним видом транспорту (в англomовній літературі стосовно такого перевезення часто зустрічається термін *seamless* – «безшовна»). Клієнт має справу з єдиним оператором. Оператор приймає на себе повну відповідальність за доставку вантажу, забезпечує виконання необхідних додаткових послуг, погоджує з клієнтом «наскрізний» тариф і видає клієнтові один транспортний документ на весь шлях перевезення вантажу, виступаючи перед ним в якості єдиного перевізника за договором.

Сучасне застосування інтермодального підходу до транспортного забезпечення логістики носить комплексний характер і забезпечує досягнення системного ефекту, структура і потенціал якого вивчені на недостатньому рівні. Такий комплексний підхід отримав назву «інтермодалізм» (intermodalism). Існують різні трактування поняття «інтермодалізм». У простому контексті його відносять до безперевантажувальних перевезень в ІТУ, виконуваних послідовно різними видами транспорту. У більш широкому сенсі під інтермодалізмом мається на увазі забезпечення ефективної взаємодії різних видів транспорту: облаштування транспортних вузлів, узгодження нормативних актів, правил, тарифів і таке інше.

Відтак, формування понятійного апарату «мультимодальні перевезення» потребує уточнення. По-перше, у національному законодавстві і галузевій літературі різних країн історично складалася власна термінологія, що відноситься до перевезень вантажів за участю декількох видів транспорту. Вона відповідає національній практиці, відображає особливості розвитку національних транспортних систем і має, у багатьох випадках, галузеву (стосовно окремих видів транспорту) спрямованість. Другою причиною є наявність двох моделей інтермодальних перевезень (ОМ і КМ), сутність яких впливає на відповідний понятійний апарат. У визначеннях, пов'язаних з «океанською» моделлю, переважають поняття єдиної відповідальності, єдиного суб'єкта, організуючого перевезення, і наявності єдиного транспортного документа.

В Конвенції ООН з міжнародних мультимодальних перевезень вантажів 1980 р. пропонується таке визначення: міжнародне мультимодальне перевезення означає перевезення вантажу як мінімум двома видами транспорту на основі мультимодального договору перевезення з пункту в одній країні, де вантаж приймається під відповідальність мультимодальним транспортним оператором в пункт призначення,



---

розташований в іншій країні [6]. У той же час у визначеннях, пов'язаних з «континентальною» моделлю, акцент робиться на участь у транспортному ланцюгу різних видів транспорту, а в ряді випадків прямо підкреслюється необхідність мінімальної участі у перевезенні автомобільного транспорту.

Так, крім уже згаданого визначення терміну «комбіноване перевезення», розробленого Європейською економічною комісією (ЄЕК) ООН і Європейською конференцією міністрів транспорту (ЄКМТ), існує ще більш категоричне формулювання, яке визначає комбіноване перевезення як доставку вантажу декількома видами транспорту, в якій автомобільна частина маршруту не повинна перевищувати 100 км або 150 км в разі підвезення, розвезення вантажу в порт внутрішнім водним транспортом.

Третьою причиною слід вважати неоднозначність і постійний розвиток уявлень про сутність мультимодальних перевезень і про їхній потенціал.

Термінологія «мультимодальних перевезень» зафіксована в цілій низці офіційних документів ООН. Зокрема, Європейської економічної комісії (ЄЕК), Конференції ООН з торгівлі і розвитку (ЮНКТАД), Європейської конференції міністрів транспорту (ЄКМТ), Організації співробітництва залізниць (ОСЗ), інших міжнародних організацій. Відповідні поняття використовуються у міжнародних конвенціях, у нормативних правових актах ряду країн. Дослідницькі організації та транспортні компанії приводять їх у власних словниках транспортних термінів, розміщених на відповідних інтернет-сайтах.

Ми пропонуємо поряд з використанням системно-комплексного підходу до визначення категорії «мультимодальні перевезення», використовувати холістичний підхід стосовно трактування даного поняття, відповідно до якого види транспорту повинні взаємодіяти, даючи користувачам можливість гнучкого вибору транспортних і нетранспортних сервісів без обмежень, обумовлених особливостями кожного з видів транспорту.

Світовий досвід показує, що при правильному й ефективному управлінні мультимодальні перевезення сприяють значному соціально-економічному розвитку на державному та регіональному рівнях. Транспортна система забезпечує інтенсивний обмін товарами й послугами між окремими територіями, які беруть участь в цьому. Розширення територіального поділу праці, його удосконалення й виникнення нових, більш ефективних форм значно залежить від рівня розвитку транспортної сфери на регіональному рівні. Мультимодальна система перевезення вантажів заснована на внутрішній інтеграції різних видів транспорту й інших учасників перевізного процесу, які взаємодіють між собою, а також виконують свою частину роботи в межах договірних відносин і за наявності єдиного органу керування. Саме тому, переважна кількість мультимодальних перевезень носить міжрегіональний, міжнародний або міждержавний характер.

Глибокий аналіз шкіл і напрямів регіональної теорії виконаний в роботах М. Блауга, А. Г. Гранберга, О. Кузнецової, В. С. Більчака, В. Ф. Захарова, Ю. С. Маточкіна й інших. В процесі дослідження розглянуто три напрями регіональної теорії: теорії регіонального зростання; теорії розміщення й інші регіональні теорії.

На основі аналізу регіональних теорій зростання – неокласичної (Дж. Бортс, Й. Штайн, Х. Зіберт), кумулятивного зростання (Р. Мюрдаль), полюсів зростання (Ф. Перу, Ж.-Р. Будвіль, Х. Річардсон, П. Потье, Дж. Фрідман) – можна зробити такі висновки: цілісна регіональна теорія економічного зростання відсутня; параметри регіонального зростання визначаються кількістю й якістю природних ресурсів, чисельністю та кваліфікацією людських ресурсів, запасами (приростом) капіталу, рівнем технології, швидкістю поширення інновацій, транспортними витратами, внутрішніми та зовнішніми детермінантами; конкуренція регіонів визначається обмеженістю економічних ресурсів; нарощування переваги можливе за допомогою спеціалізації

регіону й ефекту масштабу; обмежена мобільність чинників виробництва і агломераційний ефект не дозволяють забезпечити вирівнювання ступенів економічного розвитку регіонів; економічне зростання концентрується в певних точках території, полюсах зростання, якими виступають міста; розвиток виробництва відбувається нерівномірно, виділяються динамічніші галузі, які є полюсами розвитку економіки регіону; відмічені особливості обумовлюють необхідність нової комплексної економічної політики, а, отже, і формування стратегічних цілей розвитку регіону.

Розгляд класичних теорій розміщення (Й. Тюнен, Ст. Лаунхард, А. Вебер, А. Предель, Т. Паландер, В. Крісталлер, А. Льош, А. Сміт) дозволяє виділити три групи чинників, які впливають на вибір місця базування бізнес-одиниць: транспортні й деякі інші витрати, зміна яких залежить від віддаленості від даної точки відліку; витрати, пов'язані з оплатою праці, електроенергії, водопостачання, виплатою податків, внесків на соціальне страхування, позикових відсотків, з кліматичними характеристиками тощо; економія на агломерації або дегломерації, яка не залежить від розміщення промислових об'єктів.

В деяких регіональних теоріях увага зміщується з традиційних чинників розміщення на проблеми інфраструктурного забезпечення, екологічні обмеження, нематеріальні чинники розміщення: інноваційні чинники (Д. Хегерstrand), культурні цінності й соціальні цілі, а також їх синтез (В. Айзард). Структуризація цілей регіональної системи, яка прагне до ідеалу, розроблена Р.Акоффом і Ф.Емері. Деталізацію політико-економічних цілей Р.Акофф і Ф.Емері виконують за функціонально-галузевим принципом: промисловість, будівництво, комунікації, торгівля, фінанси й податки, охорона здоров'я, транспорт.

Доповнення теоретичної оцінки регіональних цілей діалектичним аналізом регіону як суб'єкта розвитку й процесу формування стратегічних цілей дозволяє системно використовувати цільовий підхід до вивчення регіону («зверху вниз») і суб'єктно-функціональний підхід («знизу вгору»).

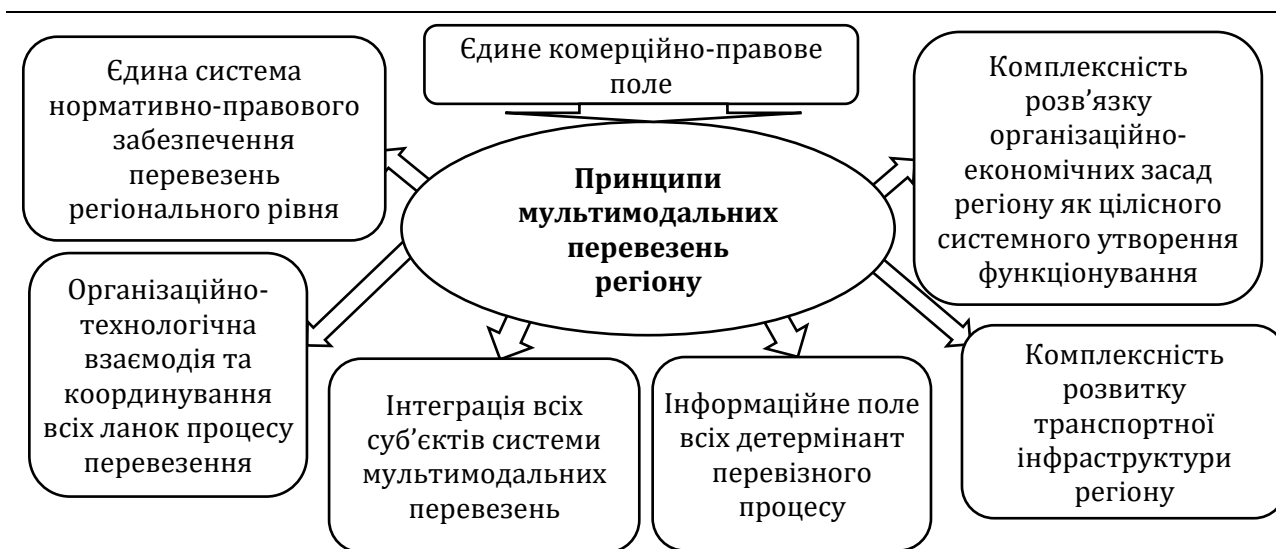
В процесі дослідження ми розглядатимемо регіон як суб'єкт економічного розвитку в цільовому й функціональному аспектах за такими основними напрямками: як систему й як суб'єкт стратегічного управління з врахуванням:

- економіко-географічного положення;
- ґрунтово-кліматичних умов і природних ресурсів;
- спеціалізації й концентрації виробництва продукції;
- рівень розвитку господарських взаємозв'язків з іншими територіями;
- застосування прогресивних методів зберігання сировини та готової продукції.

Виходячи з вищезазначеного, виділимо такі основні принципи функціонування мультимодальної системи перевезення вантажу (рис. 1).

Принцип єдиного комерційно-правового поля ґрунтується на удосконаленні процесу перевезення вантажів на регіональному рівні, використовуючи усі види транспорту з метою їх спільного використання в залежності від обраного критерію ефективності функціонування мультимодальної системи в сучасних умовах зовнішньоторговельних відносин; спрощення митних процедур; розробка та впровадження уніфікованих перевізних документів міжнародного зразку для роботи як на внутрішньому, так й зовнішньому ринку транспортно-логістичних послуг.

Принцип комплексності розв'язку організаційно-економічних засад регіону як цілісного системного утворення функціонування представляє собою систему розробки й встановлення уніфікованих тарифних правил перевезення транзитних і зовнішньоторговельних вантажів; методу оптимального розподілу наскрізного фрахту між усіма ланками ланцюга доставки вантажу; запровадження механізму фінансової відповідальності за порушення якості послуг тощо.



**Рис. 1. Принципи функціонування мультимодальної системи перевезення вантажу на регіональному рівні\***

\* узагальнено автором

Принцип інформаційного поля всіх детермінант перевізного процесу забезпечує планування, управління, моніторинг і контроль руху вантажу на всіх етапах ланцюга доставки «від дверей до дверей».

Принцип організаційно-технологічної взаємодії і координування всіх ланок процесу перевезення передбачає вибір оператора, який організує доставку вантажу за єдиним транспортним документом, забезпечить відповідний рівень якості обслуговування, безпеки транспортування й схоронності вантажу за єдиною наскрізною ставкою фрахту.

Принцип інтеграції всіх суб'єктів системи мультимодальних перевезень ґрунтується на співробітництві декількох суб'єктів господарської діяльності на основі добровільних договірних відносин з метою підвищення загальної конкурентоспроможності. Формування зв'язків на умовах кластеризації дозволяє підвищити рівень конкурентоспроможності окремих ланок ланцюга доставки вантажу за рахунок взаємної підтримки інших учасників перевізного процесу й скорочення загальносистемних витрат на надання транспортно-логістичних послуг; підвищення іміджу учасників перевізного процесу; формування гнучкої тарифної політики; досягнення синергічного ефекту мультимодальної системи перевезення тощо.

Принцип комплексності розвитку транспортної інфраструктури регіону передбачає розвиток інфраструктури різних видів транспорту. Можливість застосування передових технологій перевізного процесу визначається рівнем розвитку транспортної інфраструктури, яку можна розділити на два основні елементи – термінальні комплекси й транспортні шляхи. Ефективність мультимодальної системи перевезення й сама можливість її функціонування (через різну потужність вантажопотоків і швидкості доставки) залежить від наявності місця в транспортній системі й функцій терміналів, які забезпечують обробку вантажних потоків. Комплексний розвиток транспортної інфраструктури базується на стандартизації комплектів вантажів (тарі), транспортних засобів, вантажно-розвантажувальних машин і механізмів тощо.

### **Висновки та перспективи подальших розвідок**

Узагальнюючи науково-теоретичне надбання науковців пропонуємо дефініцію «мультимодальні перевезення» розуміти як перевезення вантажу, що одночасно виконується двома або більше видами транспорту, організоване одним оператором,

---

який бере на себе відповідальність доставки вантажу «від дверей до дверей» на підставі єдиного договору як на міждержавному, так і на регіональному рівнях.

Актуалізація наукової проблеми формування регіонального ринку мультимодальних перевезень і стратегії його розвитку в умовах глобалізації економіки зумовлена:

- недосконалістю законодавчої бази мультимодальних перевезень і невизначеністю стратегічних напрямів їх розвитку;
- диспропорційністю між рівнями розвитку об'єктів інфраструктури різних видів транспорту, що гальмує розвиток контейнерних і контрейлерних перевезень;
- ризиком операторів мультимодальних перевезень при організації доставки вантажів «від дверей до дверей»;
- відсутністю розвинутої мережі об'єктів транспортно-логістичної інфраструктури;
- відсутністю представницької мережі національних операторів транспортно-логістичних послуг за кордоном, яка б забезпечувала високий ступень узгодженості дій всіх учасників перевізного процесу й захисту інтересів держави за кордоном;
- відсутністю конкурентоспроможної цінової політики в області мультимодальних перевезень;
- недостатністю професійних кадрів і фахівців в області мультимодальних перевезень.

Таким чином, формування мультимодальних перевезень є ефективним напрямом оптимізації перевізного процесу й створення конкурентоспроможного регіонального ринку транспортно-логістичних послуг. Розвиток мультимодальної системи перевезення вантажів є комплексним вирішенням фінансово-економічних проблем регіону, що забезпечує координацію й організаційно-технологічну взаємодію всіх ланок ланцюга доставки вантажів і сприяє комплексному розвитку інфраструктури та ресурсів різних видів транспорту.

### **Список літератури**

1. Бурмистров М. М. Мировое морское судоходство. М.: Транспорт, 1979. 280 с.
2. Кулаев Ю. Ф. Виробничо-транспортна інфраструктура – основа розвитку ринкової економіки. Проблеми підвищення ефективності інфраструктури: Збірник наукових праць. Київ: КМУЦА, 1996. 200 с.
3. Котлубай О. М. Теорія і методологія розвитку транспортно-технологічних систем перевезення вантажів. Одеса: ІПРЕЕД НАН України, 2012. 200 с.
4. Тарасенко В. Территориальные кластеры: Семь инструментов управления. М.: Альпина Паблишер, 2015. 201 с.
5. Терминология комбинированных перевозок (Terminology on combined transport). United Nations. New York and Geneva, 2001. 71 с. URL: <http://www.unecsc.org/fileadmin/DAM/trans/wp24/documents/term.pdf>
6. Конвенция Организации Объединенных Наций о международных смешанных перевозках грузов. Женева, 24 мая 1980 г. URL: [https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995\\_189](https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_189)
7. Соколова О. Є. Концептуальні засади формування мультимодальної системи перевезення вантажів. Наукоємні технології, 2014. № 1. С. 114-118.
8. Лимонов Э. Л. Внешнеторговые операции морского транспорта и мультимодальные перевозки. СПб: Информационный центр «Выбор», 2001. 416 с.
9. Мультимодальне перевезення. Вікіпедія. URL: [https://uk.wikipedia.org/wiki/%D0%9C%D1%83%D0%BB%D1%8C%D1%82%D0%B8%D0%BC%D0%BE%D0%B4%D0%B0%D0%BB%D1%8C%D0%BD%D0%B5\\_%D0%BF%D0%B5%D1%80%D0%B5%D0%B2%D0%B5%D0%B7%D0%B5%D0%BD%D0%BD%D1%8F](https://uk.wikipedia.org/wiki/%D0%9C%D1%83%D0%BB%D1%8C%D1%82%D0%B8%D0%BC%D0%BE%D0%B4%D0%B0%D0%BB%D1%8C%D0%BD%D0%B5_%D0%BF%D0%B5%D1%80%D0%B5%D0%B2%D0%B5%D0%B7%D0%B5%D0%BD%D0%BD%D1%8F)

10. Миротин Л. Б., Ташбаев Ы. Э. Логистика для предпринимателей: учеб. пособие. М.: Инфра-М, 2003. 252 с.
11. Плужников К. И., Чунтомова Ю. А. Транспортное экспедирование. М.: Транслит, 2006. 528 с.
12. Войнаренко М. П. Концепція кластерів – шлях до відродження виробництва на регіональному рівні. Економіст. 2000. №1. С. 15-21.
13. Лагодієнко В. В., Корнієцький О. В. Логістика по-японськи: підвищення ефективності діяльності підприємств. *Культура народів Причорномор'я*. 2014. №275. С. 207-210.
14. Конкурентоспроможність та сталий розвиток морегосподарського комплексу України [Ільченко С. В., Кухарчик В. Г. та інші]; за ред. О. М. Котлубая. Одеса: ІПРЕЕД НАН України, 2011. 427 с.
15. Лагодиенко В. В., Корниецкий А. В. Понятие сущности и функций управления в логистических системах. *Балтийский гуманитарный журнал*. 2014. №4(9). С. 145-147.
16. Лагодиенко В. В. Корниецкий А. В. Методические принципы логистической системы управления материальными потоками. *Карельский научный журнал*. 2014. №4(9). С. 119-121.

## References

1. Burmistrov, M. M. (1979). *Mirovoe morskoe sudohodstvo*. [International Maritime Shipping]. Transport. Moscow. Russia.
2. Kulayev, Yu. F. (1996). *Vy`robny`cho-transportna infrastruktura – osnova rozvy`tku ry`nkovoyi ekonomiky`*. Problemy` pidvy`shhennya efekty`vnosti infrastruktury`. [Production and transport infrastructure – the basis of the development of a market economy]. *Zbirny`k naukovy`x prac`*. KMUCzA. Kiev. Ukraine.
3. Kotlubaj, O. M. (2012). *Teoriya i metodologiya rozvy`tku transportno-texnologichny`x sy`stem perevezennya vantazhiv*. [Theory and methodology of development of transport-technological systems of transportation of cargoes]. IPREED NAN Ukrayiny`. Odessa. Ukraine.
4. Tarasenko, V. (2015). *Territorial'nye klasteri: Sem' instrumentov upravlenija*. [Territorial clusters: Seven management tools]. Al'pina Pabliher. Moscow. Russia.
5. Terminologija kombinirovannyh perezozok. (Terminology on combined transport). United Nations. New York and Geneva, 2001. 71 p. Available at <http://www.unecce.org/fileadmin/DAM/trans/wp24/documents/term.pdf>
6. *Konvencija Organizacii Ob#edinennyh Nacij o mezhdunarodnyh smeshannyh perezozkah gruzov*. [United Nations Convention on International Multimodal Transport of Goods]. (1980). Geneva, May 24. Available at: [https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995\\_189](https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_189)
7. Sokolova, O. Ye. (2014). «Conceptual ambush of forming a multimodal system of transporting vantazh». *Naukoyemni texnologiyi*. no. 1. pp. 114-118.
8. Limonov, Je. L. (2001). *Vneshnetorgovye operacii morskogo transporta i mul'timodal'nye perezozki*. [Foreign trade operations of sea transport and multimodal transportation]. Iformiaconnyj centr «Vybor». St. Petersburg. Russia.
9. Multimodal transportation. Vikipediya. Available at: [https://uk.wikipedia.org/wiki/%D0%9C%D1%83%D0%BB%D1%8C%D1%82%D0%B8%D0%BC%D0%BE%D0%B4%D0%B0%D0%BB%D1%8C%D0%BD%D0%B5\\_%D0%BF%D0%B5%D1%80%D0%B5%D0%B2%D0%B5%D0%B7%D0%B5%D0%BD%D0%BD%D1%8F](https://uk.wikipedia.org/wiki/%D0%9C%D1%83%D0%BB%D1%8C%D1%82%D0%B8%D0%BC%D0%BE%D0%B4%D0%B0%D0%BB%D1%8C%D0%BD%D0%B5_%D0%BF%D0%B5%D1%80%D0%B5%D0%B2%D0%B5%D0%B7%D0%B5%D0%BD%D0%BD%D1%8F)
10. Mirotin, L. B. and Tashbaev, Y. Je. (2003). *Logistika dlja predprinimatelej*. [Logistics for entrepreneurs]. Infra-M. Moscow. Russia.
11. Pluzhnikov, K. I. and Chuntomova, Ju. A. (2006). *Transportnoe jekspedirovanie*. [Transport Forwarding]. Translit. Moscow. Russia.

- 
12. Vojnarenko, M. P. (2000). «Concept of clusters – a way to revive production at the regional level». *Ekonomist*. no. 1. pp. 15-21.
  13. Lagodiyenko, V. V. and Korniyecz`ky`j, O. V. (2014). «Logistics in Japanese: Increasing the efficiency of enterprises». *Kul`tura narodov Pry`chernomor`ya*. no. 275. pp. 207-210.
  14. *Konkurentospromozhnist` ta staly`j rozvy`tok moregospodars`kogo kompleksu Ukrayiny`*. [Competitiveness and Sustainable Development of the Maritime Economy of Ukraine] [Il`chenko, S. V., Kuxarchy`k, V. G. and other]. (2011). In Kotlubaya, O. M. (ed.). IPREED NAN Ukrayiny`. Odessa. Ukraine.
  15. Lagodienko, V. V. and Kornieckij, A. V. (2014). «The concept of the essence and functions of management in logistic systems». *Baltiyskij gumanitarnyj zhurnal*. no. 4(9). pp. 145-147.
  16. Lagodienko, V. V. and Kornieckij, A. V. (2014). «Methodical principles of the logistic system of material flow control». *Karel'skij nauchnyj zhurnal*. no. 4(9). pp. 119-121.

**Стаття надійшла до редакції 12.09.2018 р.**