

УДК 656.078

Бентин Збигнев

*доцент, д-р філософії,
Познанський економічний університет
м. Познань, Польща*

Шкробот М.В.

*кандидат економічних наук, доцент
Національний технічний університет України
«Київський політехнічний інститут ім. Ігоря Сікорського», м. Київ*

ІНТЕРМОДАЛЬНІ ПЕРЕВЕЗЕННЯ: ДОСВІД ПОЛЬЩИ ТА УКРАЇНИ, НАПРЯМИ СПІВПРАЦІ

Анотація. Міжнародні перевезення це потенційний напрям розбудови логістичної системи країни не тільки, як окремої сфери послуг, а й як одного з економічних драйверів національного розвитку.

Процеси глобалізації трансформують ринок логістичних послуг, що спонукає гравців до формування та розвитку нових форм та видів транспортних перевезень. Основними чинниками, які впливають на конкурентоспроможність транспортно-логістичної компанії стає територія й час переміщення товару від продавця до покупця, тобто «від дверей до дверей». Ці умови формуються та розвиваються під впливом темпів соціально-економічного розвитку суспільства тієї чи іншої країни. Саме тому, інтермодальні перевезення стають все більш нагальними для підтримання міжнародної конкурентоспроможності не тільки підприємства, а й груп країн на міжнародному ринку логістичних послуг. Відповідно, постає проблема розуміння поняття «інтермодальні перевезення» та їх розвиток в системі міжнародного товарообігу.

В статті розглянуто понятійно-категоріальний апарат міжнародних перевезень, виокремленні відповідні види та їх ознаки. Проаналізовано стан інтермодальних перевезень в країнах Європейського союзу, досвід формування

інтермодальних терміналів на території Польщі та основні стримуючі чинники розвитку. Виявлено проблематику транспортно-логістичної системи України та подальші напрями співпраці

Ключові слова: транспортна система, логістика, інтермодальні перевезення, співпраця.

Bentyn Zbigniew

Shkrobot Marina

INTERMODAL TRANSPORT: THE EXPERIENCE OF POLAND AND UKRAINE, AREAS OF COOPERATION

Annotation. International transportation is a potential direction of development of the logistics system of the country not only as a separate service but also as one of the economic drivers of national development.

The processes of globalization transform logistics services market that encourages players to the formation and development of new forms and types of transport. The main factors that affect the competitiveness of the transport and logistics company are the territory and time of moving goods from the seller to the buyer, that is "door to door". These conditions are formed and develop under the influence of the pace of socio-economic development of any country. Therefore, intermodal transport is becoming more and more urgent to maintain the international competitiveness of not only businesses but also groups of countries in the international market of logistics services. Consequently, there is a problem of understanding the concept of "intermodal transport" and their development in the system of international trade.

The article considers the conceptual-categorical nature of the international transportation allocated to the respective types and their characteristics. It analyses the state of intermodal transport in the European Union, the experience of formation of intermodal terminals in Poland and the major constraints to development. Identified

issues of transportation and logistics systems of Ukraine and further areas of cooperation

Key words. transportation system, logistics, intermodal transport and cooperation.

Бентин Збигнев

Шкробот Марина

ИНТЕРМОДАЛЬНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ: ОПЫТ ПОЛЬШИ И УКРАИНЫ, НАПРАВЛЕНИЯ СОТРУДНИЧЕСТВА

Аннотация. Международные перевозки это потенциальное направление развития логистической системы страны не только, как отдельной сферы услуг, но и как одного из экономических драйверов национального развития.

Процессы глобализации трансформируют рынок логистических услуг, что побуждает игроков к формированию и развитию новых форм и видов транспортных перевозок. Основными факторами, влияющие на конкурентоспособность транспортно-логистической компании становятся территория и время перемещения товара от продавца к покупателю, то есть «от двери к двери». Эти условия формируются и развиваются под влиянием темпов социально-экономического развития общества той или иной страны. Именно поэтому, интермодальные перевозки становятся все более необходимыми для поддержания международной конкурентоспособности не только предприятия, но и групп стран на международном рынке логистических услуг. Соответственно, формируется проблема понимания понятия «интермодальные перевозки» и их развитие в системе международного товарооборота.

В статье рассмотрен понятийно-категориальный аппарат международных перевозок, выделены соответствующие виды и их признаки. Проанализировано состояние интермодальных перевозок в странах Европейского союза, опыт формирования интермодальных терминалов на территории Польши и основные

сдерживающие факторы развития. Выявлена проблематика транспортно-логистической системы Украины и дальнейшие направления сотрудничества

Ключевые слова. транспортная система, логистика, интермодальные перевозки, сотрудничество.

Постановка проблеми та актуальність дослідження. Важко представити сьогодні країну, яка відсутня на мапі міжнародних перевезень. Саме тому, релевантне розуміння понятійно-категоріального апарату, який історично сформувався під впливом розвитку міжнародних відносин та товарообігу, потребує систематизації за відповідними умовами реалізації [1].

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Дослідженню проблем і перспектив розвитку інтермодальних перевезень присвячено праці як вітчизняних: Кирилов Ю., Левіков Г. [1, 2], які розглядають стан змішаних перевезень вантажів, в залежності від умов та специфіка, Кадали В. [3], який дає правовий аналіз поняття «перевезення вантажів у прямому змішаному сполучення» так і зарубіжних науковців, які більш детально розглядають особливості функціонування інтермодальної системи вантажних перевезень на території Європейського Союзу [5, 6, 7, 8, 9].

Формування цілей статті (постановка завдання). Деталізувати понятійно-категоріальний апарат в системі видів міжнародних перевезень.

Проаналізувати стан та проблематику інтермодальних перевезень Польщі та України та подальші шляхи співпраці.

Викладення основного матеріалу. Отже, перш за все розглянемо умови, за якими доцільно класифікувати види міжнародних перевезень: 1) кількість видів транспорту, які використовуються при перевезенні вантажу за варіантом «від дверей до дверей» і «точно в термін»; 2) оформлення єдиного транспортного документу; 3) відповідальність за процес перевезення вантажу лежить на одному перевізнику (оператор); 4) транспортна послуга надається за єдиною наскрізною ставкою; 5) наскрізне переміщення вантажу, тобто переміщення в незмінній

вантажній одиниці (контейнер чи транспортний засіб) без жодного перевантаження до кінцевого пункту призначення.

Відповідно за цими умовами класифікують міжнародні перевезення (таблиця 1). Найпростіший вид транспортного перевезення унімодальний, при якому використовуються лише один вид транспорту від пункту завантаження до пункту призначення.

Таблиця 1

Класифікація видів міжнародних перевезень в залежності від умов перевезення вантажу

Умов	Більше одного виду транспорту	Єдиний документ	Відповідальність одного перевізника	Єдина наскрізна ставка	Наскрізне переміщення вантажу
Вид перевезень					
Унімодальні	-	+	+	+	-
Змішані (прямі)	+	+	+	+	+
Комбіновані	+	-	-	-	-
Інтермодальні	+	+	+*	-	-**
Мультимодальні (трансмодальні)	+	+	+	+	-

Джерело: згруповано авторами на основі [1, 2]

Наступні види перевезень потребують уваги, оскільки досі як в науковій літературі так і в практичній діяльності спостерігаються розбіжності в розумінні сутності відповідних дефініцій.

Суттєві розбіжності щодо класифікації виду міжнародного перевезення можна спостерігати за умови щодо відповідальності одного перевізника (*). Так в одних джерелах зазначається що ця умова притаманна тільки мультимодальним перевезенням, а в інших додається й для інтермодальних. Також спостерігається певна понятійна невідповідність щодо дефініції вантаж (контейнер) та «незміна вантажна одиниця» (**), які визначає саме інтермодальні перевезення. Хоча, якщо розглянути ці поняття, то вони відповідно доповнюють один одного [2]. Відповідно можна згрупувати поняття змішані, комбіновані та мультимодальні

перевезення в єдину систему, вважаючи, що інтермодальні входять до неї з притаманними саме їм особливостями.

Інтермодальні перевезення у Польщі – це область потенційного зростання, пов'язаного з будівництвом логістичної інфраструктури, супутніми послугами суміжних сфер господарства, а також популяризацією комбінованих перевезень. Відповідно до норм та положень ЄС, транспортна політика держави повинна забезпечувати розвиток таких галузей транспорту, які є екологічно чистими, безпечними для громадян й ошадна у використанні ресурсів [5]. У зв'язку з цим відповідні дії спостерігаються в економіці Польщі, які полягають у розширенні та розвитку інтермодальних перевезень про що свідчать статистичні дані (табл. 2).

Таблиця 2

**Порівняння інтермодальних перевезень та загальних перевезень в
Польщі - тис. тон**

Рік	Інтермодальні перевезення	Загальні перевезення	Вага інтермодальних перевезень, %
2008	25 255	1 588 333	1,59
2009	22 228	1 625 703	1,37
2010	25 678	1 768 740	1,45
2011	27 632	1 844 815	1,50
2012	22 087	1 789 126	1,23
2013	27 269	1 798 579	1,52
2014	23 549	1 839 961	1,28
2015	21 427	1 824 185	1,17

Джерело: Центральне статистичне управління, Варшава 2014

У період з 2008 до 2015 року, можна відзначити тенденцію зростання об'єму транспортних перевезень в Польщі. На відміну від цієї тенденції частка інтермодальних перевезень показує значні коливання, у період з 2011 і 2013 р. вона досягала максимальних значень, проте у 2015р. несподіваний спад. Це можна пояснити залежністю інтермодальних перевезень від поточних тарифів на перевезення та загальною кон'юнктурою ринку. Проте слід пам'ятати, щодо підтримки інтермодального транспорту в країнах Європейського Союзу відповідно до прийнятою парадигму розвитку транспортної системи [6]. Під впливом інтеграційних процесів у системі європейських ланцюгів перевезень,

Польща імплементує наявну Європейську транспортну модель, з урахуванням чинників охорони навколишнього середовища та ощадного використання ресурсів.

Аналізуючи розвиток транспорту у Польщі в період 2010-2015рр., чітко відмічається тенденція росту, що відповідає загальній тенденції розвитку і зростання товарообміну (див. табл. 3). Розвиток інфраструктури та модернізація портів – інтермодальних терміналів, істотно вплинули на інтерес до цього виду перевезень. Особливо це видно в період 2012-2014рр.

Таблиця 3

Розмір і структура комбінованих перевезень залізничним транспортом у Польщі, в період 2010–2015 рр.

	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Тис. тон	4 404,3	5 906,2	8 055,8	1 848 348	1 839 961	1 824 185
Тис. тон-км	1 888 026,9	2 447 102,3	3 044 867,3	347 886,4	349 577,5	360 775,3
Інтермодальні одиниці	344 575	488 909	644 568	895 729	1 042 052	864 435
TEU (інтермодальний ISO-контейнера)	583 623	798 484	1 046 978	1 505 133	1 736 690	1 428 424

Джерело: Управління залізничного транспорту Польщі

Велика частина операцій інтермодальних перевезень в Польщі становлять міжнародні перевезення. Підраховано, що 75% інтермодальних поєднань (зміна виду транспорту) реалізовано у Польщі у вигляді порт-порт. У зв'язку з цим розподіл вузлів наземних інтермодальних центрів підпорядковується морським. Триває модернізація терміналів всередині країни, що дає можливість подовження комбінованих перевезень відносин до і з порту. Розвиток портів у напрямку підтримки руху контейнерних і контейнерних терміналів в районах агломерації Труймаста (Гданськ, Сопот, Гдиня), Познані та Катовіце відображає зростаючий інтерес до комбінованих перевезень. Причиною такого становища є тенденція зростання міжнародного товарообміну, який реалізовується шляхом контейнерних перевезень.

Найбільш часто використовувані інтермодальні коридори, які проходять через територію Польщі, а саме через Катовіце, Познань до Гданська і далі в напрямку країн Скандинавії. Інший коридор починається в Антверпені і Роттердам через Дуйсбург, Гамбург, Варшаву в напрямку до Білорусі, і далі в бік Казахстану або в напрямку на Україну через Медину [7].

Розвиток логістичної інфраструктури, є ключовим джерелом зростання інтересу до інтермодальних перевезень в Польщі. Значна кількість інвестицій останнім часом спрямована на організацію перевезень через застосування термінальних комплексів. До ключових агломерації розвитку інтермодальної інфраструктури можна віднести:

1. Познанська агломерація (термінали в Кобильніцах, Гадках, Гурчині).
2. Агломерація в Катовицах (термінали в Сосновцу, Глібах, Домброва-Гурніча та Славкові).
3. Вроцлавська агломерація (термінали в Бжегу Дольним і Катах Вроцлавських).
4. Агломерація Варшавсько-Лодзька (термінали в Радомску і Кутню).
5. Агломерація Труймяста (термінали в Гдині, Гданську і Браневі).
6. Щецинська агломерація (термінал в Свиноусті).

Аналіз даних щодо кількості інтермодальних терміналів (див. табл. 4), свідчить про цілеспрямований розвиток транспортної інфраструктури Польщі до кращих європейських практик.

Таблиця 4

Кількість інтермодальних терміналів в країнах Євро Союзу

Місце	Країна	Кількість інтермодальних терміналів	Кількість терміналів на 10тис. км ²
1	Niemcy	146	4,1
2	Holandia	50	11,9
3	Włochy	46	1,5
4	Francja	31	0,6
5	Hiszpania	28	0,6
6	Polska	26	0,8

Джерело: EU Transport statistics Coordinating Group for Statistics on Transport –CGST

Країни, що знаходяться на перших позиціях щодо кількості інтермодальних терміналів, також знаходяться в першій десятці індексу Logistic Performance Index. Цей показник визначає та порівнює в міжнародному вимірі ефективності управління логістичною системою країни. Перебування Польщі на досить високому місці серед таких країн-лідерів, зумовлено розвитком точкової (пунктової) та лінійної логістичної інфраструктури [8]. Однак ще до основних бар'єрів для розвитку інтермодальних перевезень в Польщі, належать [9]:

1. Високі тарифи за користування залізничною інфраструктурою.
2. Поганий стан залізничної інфраструктури, що призводить до більш низької швидкості перевезень.
3. Відсутність фінансування інтермодальних перевезень державою.
4. Значні інвестиційні кошти для розбудови системи терміналів.
5. Відсутність спеціалізованого рухомого складу.
6. Відсутність інструментів просування та сприяння інтермодальних перевезень.

Проте, українська логістична система перебуває в кризовому становищі, яке спричинено низкою причин:

Недосконалість нормативно-правового врегулювання питань змішаних перевезень, невизначеність стратегічних засад їх розвитку. Так, у Транспортній стратегії України на період до 2020 р. (Схвалена розпорядженням КМУ від 20.10.2010 № 2174-р) питання розвитку мультимодальних перевезень у країні не знайшли належного висвітлення. Немає згадки про взаємодію різних видів транспорту й у Повітряному кодексі України від 19 травня 2011 р. [10]

Диспропорції між рівнями розвитку потужностей портів з перероблення вантажів та залізничної інфраструктури, що до них примикає, що гальмує розвиток контейнерних і контрейлерних перевезень [3].

Високі ризики мультимодальних операторів при організації мультимодальних перевезень на значні відстані за участю двох і більше видів транспорту.

Недостатність високопрофесійних і досвідчених спеціалістів з питань мультимодальних перевезень, які б на достатньому рівні володіли декількома іноземними мовами, знаннями національного і міжнародного права, практичним досвідом використання особливостей ведення переговорного процесу щодо укладання та реалізації договорів, сучасними відомостями стосовно стану ринку транспортних послуг у країнах-партнерах та актуальної тарифної політики представників партнерської мережі, ефективними методами контролю за пересуванням товарів на значні відстані з використанням двох і більше видів транспорту в режимі реального часу (он-лайн), досвідом у процедурних питаннях розгляду судових справ та міжнародного арбітражного правочину тощо [10].

Висновки. Проблемним аспектом тут є необхідність для експедитора (оператора) брати на себе відповідальність за дії третіх сторін у міжнародному сполученні і нести високі ризики, забезпечуючи комунікацію та синергію в рамках мереж логістичних центрів міжнародних транспортних коридорів. Відсутність в Україні розвинутої мережі транспортно-логістичних центрів, а також інституту мультимодальних (логістичних) операторів. Нині транспортно-логістична мережа лише створюється.

Відсутність представницької мережі національних експедиторських компаній за кордоном, яка б забезпечувала високий ступень узгодженості дій усіх учасників транспортування вантажу та захисту інтересів держави за межами України.

Особливе значення для розвитку інтермодального транспорту у напрямку міжнародного обміну між Польщею та Україною, полягає у подальшій модернізації інтермодальних терміналів в населених пунктах Медика-Журавіца, євро термінал Славков.

Література

1. Смешанные перевозки в условиях интеграции транспортных коммуникаций: проблемы терминологии [Електронний ресурс] : інформація /

Ю.И. Кириллов, Е.В. Кириллова. – Режим доступу :
http://archive.nbu.gov.ua/portal/Soc_Gum/Mzurts/2011_17/files/t1705.pdf

2. Левиков Г.А., Тарабанько В.В. Интермодализм как транспортная концепция / Транспорт: наука, техника, управление. – 2006. – № 3 – С. 19-23.

3. Петров А. «Прем'єр у морській столиці» Журнал «Порти України». - 2010 № 8. - с. 9.

4. Кадала В.В. Про уточнення поняття «перевезення вантажів у прямому змішаному сполучення» / В.В. Кадала // Проблеми правознавства та правоохоронної діяльності. – 2009. - № 4, С. 186-191.

5. Mindur L, Rozwój transportu kombinowanego/intermodalnego w Europie Zachodniej w latach 2006-2014 / Bentyn Z., Szymczak M.(red), Logistyka i zarządzanie łańcuchem dostaw wobec wyzwań gospodarki światowej, Wydawnictwo UEP, Poznań – 2016. - s.84.

6. Załoga E. Nowa polityka transportowa Unii Europejskiej / Wojewódzka-Król K., Załoga E., (red) Transport-nowe wyzwania, PWN, Warszawa, - 2016. - s.519

7. Kostecka A., Multimodalna Europa 2015 – Intermodal to konieczność, Eurologistics, 23.03.2015

8. Bentyn Z. Przemiany wydajności logistycznej w Polsce jako efekt integracji z krajami Unii Europejskiej / Prace Naukowe Uniwersytetu we Wrocławiu. - nr XXX. – 2014. - s.3.

9. Neider J. Transport międzynarodowy / J. Neider. - PWE, Warszawa 2015. – s.137.

10. Національний інститут стратегічних досліджень «ЩОДО ШЛЯХІВ РОЗВИТКУ МУЛЬТИМОДАЛЬНИХ (КОМБІНОВАНИХ) ПЕРЕВЕЗЕНЬ В УКРАЇНІ» [Електронний ресурс] - Режим доступу: http://www.niss.gov.ua/articles/599/#_ftnref5