

## МЕТОДОЛОГІЧНІ ОСОБЛИВОСТІ ФОРМУВАННЯ НАСКРІЗНИХ ТАРИФНИХ СТАВОК ОПЕРАТОРАМИ МУЛЬТИМОДАЛЬНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ

©2020 ЯНЧУК М. Б.

УДК 338. 535.16. 656.025.4.03 (045)

JEL: L91; R41

### Янчук М. Б. Методологічні особливості формування наскрізних тарифних ставок операторами мультимодальних перевезень

Метою даного дослідження є методологічні особливості формування оператором мультимодального перевезення (Multimodal Transport Operator – MTO) економічно ефективних наскрізних тарифних ставок і загальне підвищення ефективності процесу тарифікації на мультимодальних перевезеннях. У контексті світової практики було розкрито проблематику формування єдиної системи цін для мультимодальних перевезень, незалежно від частки участі окремих видів транспорту. Обґрунтовано методологію формування наскрізного тарифу мультимодальних перевезень з використанням декількох видів транспорту з урахуванням економічних інтересів усіх учасників, які часто знаходяться в різних сферах, що, як правило, викликає невідповідне завищення наскрізної тарифної ставки. У результаті дослідження практики формування тарифу на змішане перевезення, що включає відповідно правила перевезення і тарифні ставки, було визначено, що правила перевезення мають чітко відображати договірні умови між клієнтом і МТО. Обґрунтовано, що тарифи повинні включати звичайні платежі за здійснення конкретних транспортних операцій зі стандартним обладнанням на найбільш економічному маршруті слідування та відображати конкурентні переваги/недоліки кожного виду транспорту. Вивчено світовий досвід методологічно обґрунтованого розподілу наскрізного фрахту у вільно конвертованій валюті, ефективність якого забезпечується при використанні конкретної транспортно-технологічної схеми мультимодального перевезення. Актуалізовано питання вдосконалення та введення тарифних правил змішаних перевезень у мультимодальному режимі, а також створення типових правил ведення переговорів з учасниками змішаного перевезення для організації контейнерних перевезень. Узагальнено методичні підходи до формування оператором змішаного перевезення єдиної наскрізної тарифної ставки при об'єднанні ринків окремих видів транспорту в загальний транспортний ринок, а також до єдиного визначення та формування ринкових цін, що не залежать від відстані та виду транспорту.

**Ключові слова:** мультимодальна перевезення, єдина наскрізна тарифна ставка, тарифні правила, оператор мультимодального перевезення.

**DOI:** <https://doi.org/10.32983/2222-4459-2020-2-162-167>

**Табл. 1. Бібл.:** 11.

**Янчук Марина Борисівна** – доктор економічних наук, доцент, професор кафедри організації авіаційних робіт і послуг, Національний авіаційний університет (просп. Любомира Гузара, 1, Київ, 03680, Україна)

**E-mail:** [marina\\_y2006@ukr.net](mailto:marina_y2006@ukr.net)

УДК 338. 535.16. 656.025.4.03 (045)

JEL: L91; R41

### Янчук М. Б. Методологические особенности формирования сквозных тарифных ставок операторами мультимодальных перевозок

Целью данного исследования является методологические особенности формирования оператором мультимодальной перевозки (Multimodal Transport Operator – MTO) экономически эффективных сквозных тарифных ставок и общее повышение эффективности процесса тарификации на мультимодальных перевозках. В контексте мировой практики была раскрыта проблематика формирования единой системы цен для мультимодальных перевозок, независимо от доли участия отдельных видов транспорта. Обоснована методология формирования сквозного тарифа мультимодальных перевозок с использованием нескольких видов транспорта с учетом экономических интересов всех участников, которые часто находятся в разных сферах, что, как правило, вызывает неоправданное завышение сквозной тарифной ставки. В результате исследования практики формирования тарифа на смешанную перевозку, который включает соответственно правила перевозки и тарифные ставки, было определено, что правила перевозки должны четко отражать договорные условия между клиентом и МТО. Обосновано, что тарифы должны включать обычные платежи за осуществление конкретных транспортных операций со стандартным оборудованием на наиболее экономичном маршруте следования и отражать конкурентные преимущества/недостатки каждого вида транспорта. Изучен мировой опыт методологически обоснованного распределения сквозного фрахта в свободно конвертируемой валюте, эффективность которого обеспечивается при использовании конкретной транспортно-технологической схемы мультимодальной перевозки. Актуализирован вопрос совершенствования и введения тарифных правил смешанных перевозок в мультимодальном режиме, а также создание типовых правил ведения переговоров с участниками смешанной перевозки для организации контейнерных перевозок. Обобщены методические подходы к формированию оператором смешанной перевозки единой сквозной тарифной ставки при объединении рынков отдельных видов транспорта в общий транспортный рынок, а также к единому определению и формированию рыночных цен, которые не зависят от расстояния и вида транспорта.

**Ключевые слова:** мультимодальная перевозка, единая сквозная тарифная ставка, тарифные правила, оператор мультимодальной перевозки.

**Табл. 1. Библ.:** 11.

**Янчук Марина Борисовна** – доктор экономических наук, доцент, профессор кафедры организации авиационных работ и услуг, Национальный авиационный университет (просп. Любомира Гузара, 1, Киев, 03680, Украина)

**E-mail:** [marina\\_y2006@ukr.net](mailto:marina_y2006@ukr.net)

UDC 338. 535.16. 656.025.4.03 (045)

JEL: L91; R41

### Ianchuk M. B. The Methodological Features of the Formation of End-to-End Tariff Rates by Multimodal Transportation Operators

The research addresses the methodological features of the formation of the cost-efficient end-to-end tariff rates by multimodal transportation operator (MTO) and overall increase in the efficiency of the tariffing process in terms of multimodal transportation. In the context of world practice, the issue of forming a single pricing system for multimodal transportations, regardless of the share of individual types of transport, has been disclosed. The methodology for the formation of the end-to-end tariff for multimodal transportations using several types of transport is substantiated taking into account the economic interests of all partici-

pants, which often are working in different spheres, which usually causes an unjustified overestimation of the end-to-end tariff rate. As a result of the research on the practice of forming a tariff for mixed transportation, which includes, respectively, the rules of transportation and tariff rates, it is defined that the rules of transportation should clearly reflect the contractual conditions between client and MTO. It is reasoned that fares should include normal payments for specific transportation operations with standard equipment and the least-cost route and reflect the competitive advantages/disadvantages of each type of transport. The world experience of the methodologically substantiated distribution of end-to-end freight in a freely convertible currency, the efficiency of which is provided by using a specific transport-technological scheme of multimodal transportation, is studied. The issue of improvement and introduction of tariff rules for mixed multimodal transportations, as well as the creation of model rules for the organization of container transportations negotiating with participants in mixed transportation, are updated. The author generalizes the methodical approaches to the formation of a single end-to-end tariff rate by the mixed transportation operator when combining the markets of certain types of transport into a general transport market, and to a single definition and formation of market prices that do not depend on distance and type of transport.

**Keywords:** multimodal transportation, single end-to-end tariff rate, tariff rules, multimodal transportation operator.

**Table: Bibl.:** 11.

**Ianchuk Marina B.** – D. Sc. (Economics), Associate Professor, Professor of the Department of Organization of Aviation Work and Services, National Aviation University (1 Lubomyra Husara Ave., Kyiv, 03680, Ukraine)

**E-mail:** marina\_y2006@ukr.net

Світовий відтворювальний цикл і посилення процесів глобалізації змінили існуючі структури міжнародних торговельних і транспортних потоків та посилили багатоаспектну узгодженість між учасниками модального транспортного процесу. Загальна методологія дослідження кон'юнктури транспортного ринку та побудови тарифної системи передбачає економічну спряженість інтересів усіх учасників модального транспортного процесу, економічна ефективність якого значною мірою залежить від формування системи наскрізних тарифів.

Інтеграція ринків окремих видів транспорту в загальний транспортний ринок сприяє єдиному визначенню та формуванню ринкових цін, які є незалежними від відстані та виду транспорту. При цьому методологія формування наскрізного тарифу мультимодальних перевезень з використанням декількох видів транспорту ґрунтується на узгодженості економічних інтересів учасників, які часто знаходяться в різних сферах, що призводить до невиправданого завищення наскрізної тарифної ставки. Виходячи з цього уявляється важливим узагальнення світового досвіду щодо методологічно обґрунтованого розподілу наскрізного фрахту у вільноконвертованій валюті, ефективність якого забезпечується при використанні конкретної транспортно-технологічної схеми мультимодального перевезення.

Проблемами формування систем ціноутворення та транспортних тарифів займається широке коло вітчизняних і зарубіжних науковців, таких як: Мельник І. О., Власенко О. М., Черевчук Е. В., Крейнін А. В., Кирилова А. Г., Мазур О. Є., Мілославська С. В., Мочерний С. В. Значний внесок у розвиток тарифної політики на транспорті зробили такі вчені, як Сич Є. М., Чорний В. В., Колесникова Н. М., Макаренко М. В., Чебанова Н. В. та ін.

При цьому проблематика формування та вдосконалення розрахунків єдиних наскрізних тарифів на мультимодальних перевезеннях залишається актуальною та потребує постійного розгляду, вивчення та аналізу напрацьованого теоретичного і практичного досвіду.

Метою даного дослідження є визначення методологічних особливостей формування оператором мультимодального перевезення (*Multimodal Transport Operator – MTO*) економічно ефективних наскрізних тарифних ставок і напрямків загального підвищення ефективності тарифікації.

Сучасні тенденції організації ватажних перевезень пов'язані з використанням мультимодальних транспортно-технологічних схем доставки вантажів у межах сформованої транспортної географії при переважному застосуванні контейнерних перевезень, які демонструють позитивну динаміку зростання. Так, згідно з довідником ЮНКТАД «Review of Maritime Transport 2018», обсяг контейнерних перевезень зріс до рівня 1980 р., у 16 разів, зайнявши частку в загальносвітовому обсязі перевезень близько 16%. У мультимодальних перевезеннях беруть участь перевізники транспорту загального користування: залізничного, автомобільного та водного (морського та річкового, що складає 0,2–0,5% повітряного транспорту), які мають власні тарифи та організаційні системи публічного сервісу (відомчі системи ціноутворення, фрахтові судноплавні конференції та ін.) [1].

Світовий досвід діяльності операторів мультимодальних перевезень свідчить, що методологія формування ціни на транспортні послуги в модальних сполученнях заснована на використанні *принципу реалізації послуг загального користування*, який передбачає наявність тарифної основи, доступність і відкритість публікації тарифів з використанням відповідних інформаційних платформ (ІТ). При цьому доступність і публікація тарифів залежать, перш за все, від правил, які діють у країнах, що обслуговуються МТО, проте тарифи повинні бути в оновленому вигляді з метою збереження прибутковості перевезень або конкурентоспроможності самого МТО [2]. Крім того, МТО необхідно додатково враховувати ряд факторів, що впливають на фрахтовий ринок, а саме:

- ✦ наявність інтегрованих структур у різних секторах транспортного ринку (вантажний,

транспортний, напрямків перевезень тощо), що мають вертикально інтегровану систему менеджменту при переході з одного транспорту на інший;

- ✦ наявність розвиненої транспортної інфраструктури транспорту, що впливає на вартість перевезень та їх інтенсивність;
- ✦ функціонування в рамках мультимодальних технологій інтегрованих систем доставки вантажів «від дверей до дверей»;
- ✦ можливість розширення пропускної та провізної спроможності об'єктів транспорту в разі інтенсифікації вантажопотоків і зменшення витрат різних видів транспорту на взаємовигідній економічній основі [3].

МТО, незалежно від того, чи є він фактичним (VO-МТО) або договірним (NVO-МТО) перевізником, забезпечує надання повної інформації клієнту про вартість доставки його вантажу з пункту відправлення до пункту призначення протягом оголошеного періоду дії тарифу. При цьому МТО зобов'язаний сформулювати конкретний альтернативно обраний варіант системного маршруту перевезення вантажів, що відповідає даній транспортній інфраструктурі: залізницею, термінальними операторами, судноплавними лінійними компаніями, авіалініями. По кожному з учасників проєктованого мультимодального сервісу здійснюються техніко-економічні розрахунки перевізних можливостей, які порівнюються зі середньостатистичними даними досягнутих обсягів перевезень та з оцінками їх зростання на перспективу.

Світовий досвід установаження наскрізних тарифних ставок показує, що методики ціноутворення окремих МТО засновані на правах власності на транспортні засоби, що визначають різну частку їх участі в мультимодальному перевезенні: С-МТО (*Carrier-MTO*) – з власним транспортом і NC-МТО (*Non-Carrier-MTO*) – без власного транспорту. При цьому оператори С-МТО, з економічної точки зору, більш зацікавлені у використанні власного транспорту, що не завжди може забезпечити оптимальний варіант перевезення з мінімальними витратами, але це дає можливість тарифікації граничних витрат у разі неповного завантаження транспорту. Своєю чергою, оператори NC-МТО, маючи більш низькі постійні витрати, можуть послідовно підібрати варіанти перевезення з оптимальним рівнем витрат і використовувати субституційні ефекти для покриття витрат навіть при несприятливій ринковій кон'юктурі [4–7].

**З**а методологією, що склалася, у розробці наскрізного тарифу в інтегрованих транспортних системах передують точне визначення транспортних маршрутів, що обслуговуються, географічних регіонів, місць відправлення/призначення, а також визначення нижньої межі щомісячного обсягу контейнерних перевезень тощо. При цьому результатом

переговорного процесу є укладання МТО-контрактів на перевезення з кожним учасником (субпідрядником) перевізного процесу або контейнерного терміналу («legs», «point» та ін.). У контрактах вказуються правила й умови перевезень, фіксовані ціни або просто посилання на діючий контейнерний, трейлерний тариф тощо. На основі контрактних (або діючих) тарифних ставок, з урахуванням надбавок на покриття організаційно-адміністративних витрат оператора, розробляється мультимодальний тариф, що діє на базі з'єднання «point-to-point» за варіантом «контейнерний термінал пункту відправлення – контейнерний термінал пункту призначення» [2; 3].

Практика тарифікації модальних перевезень, що склалася, використовує мережеві (*network tariff*) та інтегровані (*integrated tariffs*) наскрізні тарифи [9; 10].

**М**ережеві тарифи (*network tariff*) знайшли широкое застосування та дозволяють одночасно пропонувати транспортній клієнтурі високоефективні мультимодальні та унімодальні маршрути з тарифікацією у внутрішній валюті (за винятком морського маршруту), нівелюючи таким чином вплив коливань валютних курсів. Мережеві тарифи передбачають «сегментування», тобто вузловий розподіл мультимодального маршруту на «five-part-tariff», а саме: 1) завезення (підвезення) навантаженого контейнера від відправника до порту відвантаження, включаючи розміщення контейнера біля складу; 2) зберігання та перевантаження в терміналі порту відправлення; 3) перевезення морем; 4) перевантаження та зберігання в терміналі порту призначення; 5) вивезення контейнера до одержувача, включаючи повернення розвантаженого контейнера на склад [8; 9].

В інтегрованих тарифах (*integrated tariffs*) вказуються єдині ставки фрахту між певними внутрішніми місцями без поділу їх у вузлових точках мультимодального маршруту. При цьому інтегровані тарифи спеціально не співвідносяться з окремим плечем мультимодального ланцюга, і правила їх застосування простіші, ніж «мережевих» тарифів. Зазвичай утворюються групи місць відправлення та призначення і пропонуються різні маршрути видів транспорту із застосуванням єдиної основи розрахунку фрахту (наприклад, ставки за уніфікованими TEU – 20-футовим і FEU – 40-футовим контейнерами або ін.).

Практика використання «інтегрованого» тарифу показує, що дані тарифи застосовуються мультимодальними перевізниками з високою часткою транспортної ринку, ОМП, які здійснюють перевезення власними засобами, а також експедиторами, які не мають на меті поелементну розбивку тарифної ставки.

Формування мультимодальних тарифів передбачає *тарифне керівництво (tariff)*, яке проявляється у складанні преїскуранта мультимодального перевезення із двох секцій: секції правил і секції тарифних ставок [10].

Секція правил враховує специфічні обставини (особливі умови) доставки конкретної партії вантажу на певній ділянці мультимодального маршруту. Основу секції правил складають витяги з океанського лінійного тарифу та преїскурантів внутрішніх/міжнародних сухопутних галузей транспорту, а також із правил, що відбивають вимоги, «звичаї», що діють в різних пунктах (*points*) маршруту, наприклад «звичаїв портів» (*customs of port – COP*) тощо.

Секція тарифних ставок може мати вигляд збірки з переліком кореспондуючих тарифних ставок на перевезення вантажу між парами відповідних пунктів відправлення/призначення і при цьому враховувати обсяг завантаження контейнера (FCL, LCL), перевезення одного TEU (20-футового контейнера), одного FEU (40-футового) [11].

**М**етодологія формування наскрізних тарифів не виключає побудову тарифних ставок за аналогією з тарифом океанської лінійної конференції з додаванням вантажовідправником/оператором витрат з доставки вантажу з порту призначення до дверей одержувача транспортом вантажовласника або тарифної ставки оператора від/до порту перевалки до/від внутрішнього операторсько-

го терміналу. При цьому розділ тарифу, пов'язаний з доставкою оператором вантажу внутрішньому одержувачу (або від внутрішнього відправника), призначений підсилити конкурентоспроможність внутрішньої доставки засобами оператора порівняно з можливостями вантажовідправника/одержувача. Цей розділ тарифу може містити «прикордонні» збори (*border costs*); збори за переміщення вантажу поза маршрутом (*futile trips*); за переадресування (*redirection*); витрати за затримку контейнерів при перевантаженні (*detention charges*) на альтернативні види транспорту (наприклад, на річкові судна) або маршрути тощо [2; 10].

Склад і структуру наскрізного тарифу при змішаному сполученні на прикладі контейнерних перевезень наведено в *табл. 1*.

Важливо зазначити, що методологічні особливості встановлення наскрізних тарифних ставок базуються на принципі економічної спряженості інтересів між МТО, перевізником і споживачем транспортних послуг. Тарифікація модального маршруту повинна включати платежі за здійснення конкретних транспортних операцій зі стандартним обладнанням на найбільш економічному маршруті та відбивати конкурентні переваги/недоліки кожного виду транспорту.

Таблиця 1

Структура побудови наскрізного тарифу мультимодальних контейнерних перевезень

№ з/п	Найменування розділів
1	2
1	Загальні положення
1.1	Опис оператора мультимодального перевезення (МТО)
1.2	Загальні положення:
	• можливість отримання тарифу; • система заходів і терезів
1.3	Обсяги послуг і райони обслуговування (опис послуг, які обслуговуються, райони, перелік фрахтових ставок і зборів, приклади обчислення фрахту)
1.4	Визначення, скорочення та символи
2	Правила для морського перевезення
2.1	Фрахтові ставки:
	• основи застосування;
	• опис вантажів, правила зважування;
	• калькуляція фрахту (фрахтові одиниці, ставки за видом вантажу, адвалорні ставки);
	• обчислення фрахту неповного (LCL – по фрахтових тоннах) і повного контейнерного вантажу (FCL – по фрахтових тоннах і контейнерах), ставки на основі оголошеної ціни вантажу;
	• додаткові збори (великовагові, об'ємні та довгомірні вантажі);
	• спеціальні правила (прийом і здача вантажу, вантаж на піддонах для перевезення в контейнерах, правила обмірювання, прийнятність контейнерів, що надаються вантажовласником, наявність і використання контейнерів МТО і перевізника);
• прийняття нових і зміна існуючих фрахтових ставок (повідомлення про намір змінити рівні ставок, бланки заявок на отримання або перегляд фрахтових ставок)	
2.2	Фрахтові платежі:

1	2
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• фрахтовий аванс і оплата фрахту на місці призначення;</li> <li>• фрахтова валюта та порядок обліку коливань курсу</li> </ul>
2.3	Транспортні документи
2.4	Порядок сумісного завантаження та укрупнення вантажів у контейнерах
2.5	Охорона навколишнього середовища
2.6	Декларування небезпечних вантажів
3	Експедиторська комісія:
3.1	Правила, що стосуються портових і пов'язаних з ними внутрішніх зборів
3.2	Термінальні збори для обробки повного контейнерного вантажу (FCL), перелік операцій, що входять у ставку збору
3.3	Термінальні збори для обробки неповного контейнерного вантажу (LCL), перелік операцій, що входять у ставку збору
4	Умови зберігання, безкоштовне зберігання, ставки демереджа:
4.1	Правила для перевезення внутрішнім транспортом
	Перевезення контейнерів внутрішнім транспортом:
	• провізна плата;
	• транспортування річковим транспортом;
	• транспортування залізничним транспортом;
	• транспортування автомобільним транспортом;
	• додаткові послуги та збори;
	• відповідальність клієнта при завантаженні-розвантаженні контейнерів;
	• умови експлуатації майна МТО;
	• відхилення від транспортного маршруту;
	• час перевантаження та збори за наднормативний простій транспортних засобів;
• перехід з режиму «перевізник» на режим «вантажовласник»	
4.2	Два 20-футових контейнери на одному 40-футовому шасі
	Завезення-вивезення контейнерів відправником:
	• місця передачі майна і відповідальності за виставлення (позиціонування) порожніх контейнерів;
	• повернення майна;
	• витрати внутрішнього транспортування;
	• умови експлуатації майна (обладнання);
• збори за користування майном	

Джерело: складено за даними [10; 11].

### ВИСНОВКИ

Світовий досвід формування рівня та структури наскрізного тарифу мультимодальних перевезень відображає конкуренцію між окремими видами транспорту, а також тарифну політику, що проводиться не тільки на окремих видах транспорту, а й регіональними об'єднаннями (наприклад, тарифна політика на транспорті ЄС) з метою створення глобальної транспортної системи.

Доцільність встановлення наскрізних ставок можна обґрунтувати комплексом організаційних, економічних, комерційно-правових, технічних і технологічних факторів, пов'язаних з розвитком ринку

транспортних послуг: рівнем експедиторського та агентського сервісу; спрощенням митних процедур; наявністю прогресивних інформаційних технологій; уніфікацією тарифних систем різних видів транспорту; уніфікацією документальних процедур процесу доставки «від дверей до дверей»; рівнем комерційно-правового регулювання змішаних перевезень і його угодою з міжнародним законодавством; розвитком транспортної та логістичної інфраструктури.

Важливо підкреслити, що вдосконалення порядку встановлення та застосування наскрізних тарифних ставок можливе на основі подальшої розробки багатоаспектної концепції єдиного наскрізного тари-

фу при змішаних перевезеннях за участю залізничного, автомобільного та морського видів транспорту з відповідним підписанням рамкових угод з Асоціацією міжнародних автомобільних перевізників та Асоціацією морських торговельних портів, що, безумовно, оптимізує взаємодію різних видів транспорту при змішаних перевезеннях під керуванням МТО. При цьому економічна ефективність наскрізної тарифної ставки може бути істотно підвищена за рахунок оптових знижок, які сприяють більшій цілісності обраної МТО транспортно-технологічної схеми порівняно з поелементною оплатою тарифу на кожному виді транспорту, що вимагає подальших наукових обґрунтувань. ■

#### ЛІТЕРАТУРА

1. Обзор морского транспорта за 2018 год. UNCTAD/RMT/2018. URL: [https://unctad.org/en/PublicationsLibrary/rmt2018\\_ru.pdf](https://unctad.org/en/PublicationsLibrary/rmt2018_ru.pdf)
2. Дрожжин А. Л. Введение в интермодальные перевозки : учеб. пособие. Одесса : БМВ, 2016. 184 с.
3. Мельник І. О., Власенко О. М., Черевчук Е. В. Ціноутворення в логістичній системі. *Ефективна економіка*. 2018. № 11. URL: <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=6690>
4. Комбіновані системи перевезень вантажів. Їх переваги та недоліки. URL: <http://studopedia.org/14-50364.html>
5. Міжгалузеві питання – Мультимодальний транспорт. Заключний звіт 7.1. Грудень 2010 / Міністерство транспорту та зв'язку України. 2010. 56 с.
6. Милославская С. В., Плужников К. И. Мультимодальные и интермодальные перевозки : учеб. пособие. М. : РосКонсульт, 2001. 368 с.
7. Національна транспортна стратегія України на період до 2030 року (проєкт). URL: <http://www.mtu.gov.ua/projects/115>
8. Троицкая Н. А., Чубуков А. Б., Шилимов М. В. Мультимодальные системы транспортировки и интермодальные технологии : учеб. пособие. М. : Издательский центр «Академия», 2009. 336 с.
9. Кириллова А. Г. Вопросы формирования сквозных тарифов на перевозки грузов по международным транспортным коридорам. URL: <https://www.docme.ru/doc/4337410/prezentaciya-kirillovoj-a.g.-voprosy-formir.-skvoznih-tari>
10. Организация международных транспортных систем : учебник / под общ. ред. д-ра экон. наук Е. А. Ко-

ролевой. СПб. : Изд-во ГУМРФ им. адм. С. О. Макарова, 2017. 383 с.

11. Brodie P. Commercial Shipping Handbook. 3<sup>rd</sup> ed. Informa Law from Routledge. 2015. 332 p.

#### REFERENCES

- Brodie, P. *Commercial Shipping Handbook*. Informa Law from Routledge, 2015.
- Drozhzhin, A. L. *Vvedeniye v intermodalnyye perevozki* [Introduction to Intermodal Transport]. Odessa: VMV, 2016.
- “Kombinovani systemy perevezen vantazhiv. Yikh perevahy ta nedoliky” [Combined Cargo Transportation Systems. Their Advantages and Disadvantages]. <http://studopedia.org/14-50364.html>
- Kirillova, A. G. “Voprosy formirovaniya skvoznikh tarifov na perevozki gruzov po mezhdunarodnym transportnym koridoram” [Issues of Establishing End-to-end Tariffs for the Transport of Goods along International Transport Corridors]. <https://www.docme.ru/doc/4337410/prezentaciya-kirillovoj-a.g.-voprosy-formir.-skvoznih-tari>
- “Mizhhaluzevi pytannia - Multymodalnyi transport” [Cross-cutting Issues – Multimodal Transport]. *Zakliuchnyi zvit 7.1. Ministerstvo transportu ta zviazku Ukrainy*, December 2010.
- Melnyk, I. O., Vlasenko, O. M., and Cherevchuk, E. V. “Tsinoutvorennia v lohistrychnii systemi” [Pricing in Logistic System]. *Efektivna ekonomika*. 2018. <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=6690>
- Miloslavskaya, C. B., and Pluzhnikov, K. I. *Multimodalnyye i intermodalnyye perevozki* [Multimodal and Intermodal Transportation]. Moscow: RosKonsult, 2001.
- “Natsionalna transportna stratehiia Ukrainy na period do 2030 roku (proekt)” [National Transport Strategy of Ukraine until 2030 (Draft)]. <http://www.mtu.gov.ua/projects/115>
- “Obzor morskogo transporta za 2018 god” [Review of Maritime Transport for 2018]. UNCTAD/RMT/2018. [https://unctad.org/en/PublicationsLibrary/rmt2018\\_ru.pdf](https://unctad.org/en/PublicationsLibrary/rmt2018_ru.pdf)
- Organizatsiya mezhdunarodnykh transportnykh sistem* [Organization of International Transport Systems]. St. Petersburg: Izd-vo GUMRF im. adm. S. O. Makarova, 2017.
- Troitskaya, N. A., Chubukov, A. B., and Shilimov, M. V. *Multimodalnyye systemy transportirovki i intermodalnyye tekhnologii* [Multimodal Transportation Systems and Intermodal Technologies]. Moscow: ITS «Akademiya», 2009.