

## Formation of knowledge economy as the basis for information society

---

туристичних послуг і іншим гравцям відповідати зростаючим запитам мандрівників. Прагнучи до бездоганного обслуговування пасажирів як на землі, так і в повітрі, учасники туристичного бізнесу будуть активно інвестувати у великі дані, автоматизацію процесів, Інтернет-речей, інтеграцію і передові технології.

7. Поява «смарт-міст» сприятиме розвитку туризму. Одна з тенденцій, яка найбільш чітко відображає складність і вимогливість споживчого світу майбутнього - це поява «розумних міст». Майбутнє туризму буде визначатися мультимодальними перевезеннями та аналітичними даними, які дозволять забезпечити більш персоналізований і якісний сервіс. Поява «смарт-міст» сприятиме розвитку туризму. Якщо ця тенденція буде успішною, туристи отримають винятковий рівень обслуговування.

Звичайно варто звернути увагу, що існує також ряд негативних факторів, проблем і тенденцій, з якими зіткнеться індустрія туризму в майбутньому [1, с.12]. У той час як добре спланований розвиток туризму має можливість зробити свій внесок в економічний і соціально-культурний добробут приймаючих сторін, швидке і незаплановане зростання туризму може в рівній мірі призвести до негативних наслідків, таких як перенаселеність і підвищення антропогенного впливу на навколишнє середовище тощо [5, с.64]. Водночас розглядаючи можливості і загрози, можна зробити висновок про те, що при грамотному впровадженні нових технологій, оперативному реагуванні на зміну попиту, обліку впливу інформаційних технологій, постійному моніторингу цільової аудиторії індустрія туризму має великі перспективи щодо продовження свого зростання і динамічного розвитку.

1. Александрова А.Ю. Актуальные тенденции развития сферы туризма в глобальных городах мира / А.Ю. Александрова // Современные проблемы сервиса и туризма. – 2015. – Т.9. – №2. – С.5-13.

2. Восемь важных тенденций туризма в 2019 году [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://amadeus.com/ru> (дата звернення: 20.04.2019).

3. Международной туристский бизнес: практика, проблемы, перспективы: монография / под ред. А.Д. Чудновского. – М.: Издательский дом ГГУ, 2018. – 221 с.

4. Офіційний сайт Всесвітньої туристської організації [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www2.unwto.org/ru> (дата звернення: 20.04.2019).

5. Фролова Е.А. Тенденции и проблемы развития мирового туризма / Е.А. Фролова // Развитие отраслевого и регионального управления. – 2019. - №3. – С. 61-65.

**Пазєєва Ганна Михайлівна**, заступник завідувача кафедри управлінських технологій Університету економіки та права «КРОК», кандидат економічних наук;

**Хорошенко Андрій Павлович**, доцент кафедри маркетингу та поведінкової економіки Університету економіки та права «КРОК», кандидат педагогічних наук;

**Кириченко Оксана Сергіївна**, доцент кафедри управлінських технологій Університету економіки та права «КРОК», кандидат економічних наук

## РИЗИКИ КОНТЕЙНЕРНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ RISKS OF CONTAINER TRANSPORTATION

Основною тенденцією в розвитку вітчизняного та світового транспорту є активне зростання контейнерних перевезень. За даними дослідників, коефіцієнт контейнеризації вантажів у світових перевезеннях сягає 63%, його щорічне зростання за останні кілька років складає 1-2%, а граничне значення,

## **Формування економіки знань як базису інформаційного суспільства**

---

на думку фахівців, дорівнює 70% [1, с. 87]. Широке використання контейнерів обумовлено мережею автоматизованих спеціальних терміналів в портах світу з механізмами перевантаження, а також сучасним якісним інформаційним супроводом [2]. В результаті застосування такого способу вищезазначене переміщення вантажів треба визнати надійним, зручним, економічно вигідним [3].

Проблема вантажних контейнерних перевезень, враховуючи зручність їх використання є досить актуальною і вимагає досліджень. І на жаль на кожному етапі досконало розрахованої і спланованої системи управління контейнерної доставки виникають непередбачені ризики.

Так за даними бази Alphaliner близько 10 тис. контейнерів втрачаються при перевезенні морським транспортом, що складає 0,77% річного обороту контейнерів, або у грошовому виразі – 1,16 млрд. дол. США (і це без врахування збитків від пошкодження контейнерів, часткового чи повного викрадення або пошкодження вантажу в контейнері, контейнерних перевезень іншими видами транспорту) [4].

Виходячи з вищесказаного, головною умовою перевезення вантажу є вибір професійного та надійного виконавця в сфері організації послуг контейнерних перевезень, який, використовуючи накопичений досвід, зможе правильно визначити і розрахувати перевезення «від дверей до дверей», оцінити можливі ризики і, що найголовніше, попередити їх.

При укладанні торгових контрактів велике значення мають терміни поставки товару і здійснення оплати. Одним з переваг лінійних контейнерних перевезень є прив'язка до певного розкладу заходу суден, який знаходиться у вільному доступі на сайті лінійних перевізників і їх агентів, вони узгоджуються в торговому контракті. Якщо звернутися до умов перевезення (Terms & Conditions), а також до численних застережень, які супроводжують процес вантажного перевезення, то як правило, лінійні перевізники не несуть відповідальність за зміни в розкладі заходу суден і не відповідають за терміни прибуття судна в порт вивантаження. Вся представлена для зручності клієнта інформація носить лише орієнтовний характер.

Отже, існує ризик затримки контейнера в процесі перевезення, адже транзитний час – розрахункова величина і ніхто його не гарантує, немає жодного документу на міжнародному рівні, що регулює дану відповідальність учасників контейнерних перевезень. В свою чергу під час затримки контейнера в дорозі лінійний перевізник не несе відповідальності за якість і кількість вантажу, що знаходиться в контейнері, із застереженням «при цілісності пломби» на дверях контейнера.

При виборі морського перевізника – контейнерної лінії, крім рівня фрахтової ставки, сьогодні необхідно цікавитися наявністю потрібної кількості порожніх контейнерів і місця на судні, щоб отримана мінімальна ставка фрахту не залишилася всього лише цифрою в електронній пошті і в контрактній ціні товару [5].

## Formation of knowledge economy as the basis for information society

---

Наступний ризик пов'язаний з інформаційним потоком, який супроводжує перевезення. Якщо документи не будуть встигати за переміщенням контейнерів, або транспортні засоби будуть довго чекати на виконання формальностей, або виникнуть затримки пов'язані з пошуком контейнера, то всі переваги контейнерних перевезень будуть зведені нанівець.

Ще одна категорія ризиків - це невідача вантажу перевізником. В даному випадку мова йде не про утримання вантажу перевізником, а саме про невідачу вантажу в зв'язку з відсутністю документів на вантаж. Як відомо, основний документ, який видає лінійний перевізник - це лінійний коносамент. Крім підтвердження прийняття вантажу до перевезення, а також наявності і змісту договору перевезення вантажу, саме коносамент є основним документом на вантаж, при пред'явленні якого, перевізник видає вантаж. На жаль, сторонам торгових контрактів правила отримання вантажу від лінійного перевізника відомі не завжди. З цієї причини в деяких торгових контрактах можна зустріти застереження про те, що основним документом, завдяки якому здійснюється оплата за товар, є копія коносаменту, в якому покупець зазначений як одержувач вантажу.

Незважаючи на те, що лінійні перевізники більш захищені від фінансових ризиків внаслідок їх монопольного становища на ринку і досить жорсткого регулювання процесу перевезення, перевізник теж несе певні фінансові ризики в зв'язку з несплатою за перевезення вантажу та несплатою простою залежаних вантажів. Поряд з іншими вигідними для перевізника умовами, правила перевезення закріплюють його право переслідувати своїх клієнтів-боржників практично в будь-якій зручній юрисдикції. Проте, відмінність правових систем і не цілком правильне розуміння специфіки роботи лінійних перевізників, роблять питання захисту інтересів перевізника в Україні вельми непростим.

Отже, використовуючи контейнерні перевезення підприємства мають певні ризики. Для їх запобігання і мінімізації необхідно застосовувати комплекс дій. Так, раціональне планування контейнеропотоків, що передбачає ефективний порядок їх формування, правильний розподіл витрат на накопичення вантажів і контейнерів між дорогою і відправниками та сортувальними роботами між контейнерними пунктами. Це забезпечується кісним і своєчасним складанням графіків, схем, широким використанням інформаційної підтримки контейнерних перевезень.

1. Фридрихсон О. В. Анализ рынка контейнерных перевозок металлопроката и перспектив его развития // Молодой ученый. Ежемесячный научный журнал. 2016. № 5. С. 86-90.

2. Питерская В.М. Методика транспортно-таможенного обеспечения развития портов Украины / В.М. Питерская, А.В. Шахов // Вісник ОНМУ: Збірник наукових праць. Випуск 26. Одеса: ОНМУ, 2013. С. 172-179.

## Формування економіки знань як базису інформаційного суспільства

---

3. Piterskaya V.M. Transportation system development modeling subject to customs control of cargo flows / V.M. Piterskaya // Constanta Maritime University Annals, Year XIV. Vol. 20. Constanta: «Nautica» Publishing House, 2014. P. 311- 315.

4. Офіційний сайт всесвітньої довідкової бази лайнерних перевезень –Альфалайнер” (Alphaliner). [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://www.alphaliner.com>

5. Пітерська В.М. Оцінка ризиків в інноваційних проектах методом достовірних еквівалентів / А.В. Шахов, В.М. Пітерська // Вісник Національного технічного університету «ХПІ»: Збірник наукових праць. Серія: Стратегічне управління, управління портфелями, програмами та проектами. Х.: НТУ «ХПІ», 2017. №2 (1224) . С.35-41.