

<https://doi.org/10.36818/2071-4653-2023-1-7>

УДК 338.46:338.47: 338.012

JEL L98, N70

М. І. Мельник

доктор економічних наук, професор, завідувач відділу просторового розвитку ДУ «Інститут регіональних досліджень імені М. І. Долішнього НАН України», м. Львів
e-mail: mar.melnyk@gmail.com
ORCID ID: <https://orcid.org/0000-0001-8869-8666>

І. В. Лещук

кандидат економічних наук, старший науковий співробітник відділу просторового розвитку ДУ «Інститут регіональних досліджень імені М. І. Долішнього НАН України», м. Львів
e-mail: ira_leschukh@ukr.net
ORCID ID: <https://orcid.org/0000-0002-3860-0728>

**СТАНОВЛЕННЯ ТА РОЗВИТОК ІНСТИТУЦІЙНОГО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ
МУЛЬТИМОДАЛЬНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ В УКРАЇНІ**

Досліджено особливості становлення та розвитку інституційного забезпечення мультимодальних перевезень в Україні. Здійснено огляд основних нормативно-правових актів у сфері перевезень вантажів у контексті регламентації ними процедурних питань, пов'язаних із мультимодальними перевезеннями (положення нормативно-правових актів до 2021 р.). Описано двосторонні угоди між Кабінетом Міністрів України та урядами окремих держав про міжнародні комбіновані перевезення. Проаналізовано двосторонні документи між Україною та ЄС щодо вирішення питань сумісності різних видів залізничних колій та інших технічних стандартів. Проаналізовано положення Транспортної стратегії України на період до 2020 року та проєкту закону «Про комбіновані перевезення» у контексті регламентації ними пріоритетів розвитку різних видів транспорту, розвитку транспортно-логістичних технологій та об'єктів мультимодальних перевезень. Ідентифіковано основні проблеми у сфері мультимодальних перевезень у період до 2021 р., тобто в умовах відсутності окремого спеціального інституційного забезпечення мультимодальних перевезень в Україні. Проаналізовано Національну транспортну стратегію України на період до 2030 року, Закон України «Про мультимодальні перевезення» і План відновлення України в контексті регламентації ними процедурних питань здійснення мультимодальних перевезень, а також визначення заходів сприяння розвитку вітчизняних мультимодальних перевантажувальних терміналів.

Ключові слова: мультимодальні перевезення, мультимодальний термінал, транспорт, вантажні перевезення, післявоєнне відновлення України, транспортна стратегія України.

Melnyk M. I., Leshchukh I. V. CREATION AND DEVELOPMENT OF THE INSTITUTIONAL FRAMEWORK FOR SECURING MULTIMODAL TRANSPORTATION IN UKRAINE

The article examines the peculiarities of the creation and development of the institutional framework for securing multimodal transportation in Ukraine. The article reviews the main regulatory acts of Ukraine in the field of cargo transportation in the context of their regulation of procedural issues related to multimodal transportation (provisions of regulatory acts until 2021). Bilateral agreements on international combined transportation between the Cabinet of Ministers of Ukraine and the governments of individual states are described. The existing bilateral documents on the compatibility of different types of railways and other technical standards signed between Ukraine and the European Union are analyzed (Ukraine-EU Action Plan and the EU-Ukraine Association Agenda to prepare and facilitate the implementation of the Association Agreement (Chapter 7. Other forms of cooperation. Transport; effective from November 23, 2009)). The article analyzes the provisions of the 2020 Transport Strategy of Ukraine and the Draft Law of Ukraine “On Combined Transportation” in the context of their regulation of the priorities for the development of various modes of transport in the country and the development of transport and logistics technologies and multimodal transportation facilities. The following problems in multimodal transportation in the period up to 2021 are identified (i.e., in the absence of a separate special institutional framework for multimodal transportation in Ukraine): lack of clear regulation and terminological confusion in the categories of “multimodal transportation”, “combined (mixed) transportation”, and “intermodal transportation” as in fact, these concepts were equated; imperfect legal regulation of the organization of container transportation and transportation of removable bodies; imperfect legal regulation of contractual relations between the shippers (or their representatives) and carriers (the carrier changed at each stage of cargo transportation); ambiguity and dissonance of certain provisions of various legal acts regulating the property liability of interacting enterprises at transport hubs, issues of liability of the parties in combined transportation, compensation for damage in case of non-safety of cargo and/or rolling stock as a result of force majeure, mutual settlements, transport documents, customs requirements, rights and obligations of mixed transportation operators, etc. The article analyzes the current 2030 National Transport Strategy of Ukraine, the Law of Ukraine “On Multimodal Transportation”, and the Recovery Plan of Ukraine in the context of their regulation of procedural issues of multimodal transportation, as well as the identification of measures to promote the development of domestic multimodal transshipment terminals.

СОЦІАЛЬНО-ЕКОНОМІЧНІ ПРОБЛЕМИ СУЧАСНОГО ПЕРІОДУ УКРАЇНИ

Keywords: multimodal transportation, multimodal terminal, transport, cargo transportation, post-war recovery of Ukraine, transport strategy of Ukraine.

Постановка проблеми. Мультимодальні перевезення – одні з найбільш затребуваних і перспективних у всьому світі. Політика Європейського Союзу в цій сфері спрямована, зокрема, на захист навколишнього природного середовища шляхом переорієнтації значної частини перевезень, які здійснюються автомобільним транспортом (довгі відрізки маршруту перевезення), на використання більш екологічно чистих видів транспорту. Разом із захистом довкілля важливими для ЄС є питання зміни клімату та споживання енергії. Водночас основним видом транспорту є контейнерні перевезення.

Натомість в Україні розвиток мультимодальних перевезень поки що перебуває на початкових етапах розвитку. Залишається вкрай низькою і частка контейнерних перевезень (наприклад, у загальному залізничному потоці вона становить близько 2%, тоді як у розвинених країнах світу сягає 45% і більше).

Утім, в Україні вже працюють такі великі глобальні мультимодальні перевізники, як Maersk Line, DHL Global Forwarding, DB Schenker, Rail Cargo Logistics (RCCL). Україна має значний логістичний потенціал, зумовлений її зручним географічним розташуванням у просторі «Китай – ЄС» (обсяги перевалки вантажів між Китаєм та ЄС щорічно зростають. Натомість, за даними Міжнародної торгової адміністрації, Україна використовує лише 25-30% транзитного потенціалу). Розвиток мультимодальних перевезень в Україні передусім стримується відсутністю дієвого інституційного забезпечення такого виду перевезень. Зокрема, передбачені Транспортною стратегією України на період до 2020 року заходи щодо підтримки розвитку залізничного та автомобільного видів транспорту в частині здійснення ними мультимодальних перевезень були виконані на вкрай низькому рівні.

Сьогодні, в умовах розірвання звичних логістичних ланцюгів унаслідок війни Росії проти

України, необхідність розвитку мультимодальних перевезень у нашій державі лише посилюється. За таких обставин актуалізується потреба в дослідженні становлення та розвитку інституційного забезпечення мультимодальних перевезень в Україні.

Аналіз останніх досліджень. Вивченню теоретичних і прикладних основ розвитку мультимодальних перевезень в Україні, дослідженню особливостей їх правового регулювання присвячено праці О. Кухарчик [1], О. Петренка [2], І. Піюренко та О. Гаркуші [3], Х. Притули [4], Н. Шраменко [5] та ін.

У сучасних умовах значних руйнувань об'єктів вітчизняної транспортної системи актуалізуються дослідження особливостей становлення та розвитку інституційного забезпечення мультимодальних перевезень в Україні, що сприятимуть пошуку та розробленню нових транспортно-логістичних маршрутів замість втрачених під час війни традиційних шляхів.

Метою статті є вивчення особливостей становлення та розвитку інституційного забезпечення мультимодальних перевезень в Україні

Основні результати дослідження. В Україні до листопада 2021 р. правовідносини у сфері мультимодальних перевезень були врегульовані лише частково, а нормативно-правової бази стосовно комбінованого транспорту фактично не було. Окремі правові аспекти в цьому контексті регламентувалися Конституцією України, Цивільним і Господарським кодексами України, Кодексом торговельного мореплавства України, законами України «Про транспорт», «Про залізничний транспорт», «Про автомобільний транспорт», «Про внутрішній водний транспорт» (табл. 1), а також транспортними статутами, правилами перевезення та іншими нормативними актами.

Таблиця 1

Огляд основних нормативно-правових актів у сфері перевезень вантажів у контексті регламентації ними процедурних питань, пов'язаних із мультимодальними перевезеннями (положення нормативно-правових актів до 2021 р.)

Нормативно-правовий акт	Положення нормативно-правового акта щодо здійснення мультимодального перевезення
Закон України «Про транспорт»	Не визначено місця комбінованого транспорту в єдиній транспортній системі України
Закон України «Про автомобільний транспорт»	Відсутні норми щодо можливості застосування комбінованого транспорту
Закон України «Про залізничний транспорт»	Відсутні норми щодо можливості застосування комбінованого транспорту
Закон України «Про внутрішній водний транспорт»	Відсутні норми щодо можливості застосування комбінованого транспорту; правила перевезень у змішаному сполученні за участю автомобільного транспорту не розроблені
Статут залізниць України	Питання взаємодії обмежуються лише організацією змішаних перевезень у залізнично-водному сполученні
Кодекс торговельного мореплавства	Питання, пов'язані з комбінованими перевезеннями, лише декларуються, конкретні форми взаємодії не визначені
Повітряний кодекс України	Організація взаємодії авіаційного з іншими видами транспорту не розглядається
Господарський Кодекс України	Питання вирішення договірної оформлення комбінованих перевезень урегульовано частково. Зокрема, стаття 312 ГКУ містить основні характеристики договору перевезення вантажу в прямому змішаному сполученні. Утім, підзаконної нормативно-правової бази щодо укладання такого виду угод не було

Джерело: сформовано авторами.

Крім того, між Кабінетом Міністрів України та урядами окремих держав (Австрією, Туреччиною, Угорщиною, Словаччиною, державами-членами ГУАМ – Грузією, Молдовою та Азербайджаном) діяли угоди про міжнародні комбіновані перевезення¹. Відповідно до укладених спеціальних міжнародних угод Україна взяла на себе зобов'язання щодо вжиття заходів для сприяння комбінованим перевезенням і подальшому розвитку їх для прискорення переорієнтації вантажоперевезень з автомобільного транспорту на залізничний або водний.

На важливості розвитку комбінованих і мультимодальних послуг в Україні (зокрема, у контексті вирішення питань щодо сумісності різних видів залізничних колій та інших технічних стандартів) наголошувалося в низці двосторонніх документів між Україною та Європейським Союзом, наприклад:

1. План дій «Україна – Європейський Союз». Європейська політика сусідства (пункт 2.5. Транспорт, енергетика, інформаційне суспільство та навколишнє середовище; схвалено Кабінетом Міністрів України 12.02.2005 р.).
2. Порядок денний асоціації Україна – ЄС для підготовки та сприяння імплементації Угоди про асоціацію (пункт 7. Інші види співробітництва. Транспорт; чинний з 23.11.2009 р.).

У 2010 р. було прийнято Транспортну стратегію України на період до 2020 року, в якій було визначено пріоритети розвитку різних видів транспорту в країні, зокрема:

- щодо розвитку залізничного транспорту (створення мережі взаємопов'язаних логістичних центрів і мультимодальних терміналів у найбільших транспортних вузлах, пунктах пропуску через державний кордон);

¹ Закон України «Про ратифікацію Угоди між Кабінетом Міністрів України та Урядом Турецької Республіки про міжнародні комбіновані перевезення» від 04.10.2017 р. № 2153-VIII; Закон України «Про ратифікацію Угоди між Кабінетом Міністрів України і Урядом Угорщини про міжнародні комбіновані перевезення» від 16.06.2016 р. № 1423-VIII; постанова Кабінету Міністрів України «Про затвердження Угоди між Кабінетом Міністрів України та Урядом Азербайджанської Республіки про міжнародні комбіновані вантажні перевезення» від 21.11.2007 р. № 1353; постанова Кабінету Міністрів України «Про затвердження Угоди між Кабінетом Міністрів України і Урядом Словацької Республіки про міжнародні комбіновані перевезення» від 22.08.2007 р. № 1061; Угода між Міністерством інфраструктури України та Федеральним міністерством транспорту, інновацій та технологій Республіки Австрія про міжнародні комбіновані перевезення; Угода між урядами держав-членів Організації за демократію та економічний розвиток (ГУАМ) про міжнародні мультимодальні перевезення вантажів.

- щодо розвитку автомобільного транспорту (удосконалення технології автомобільних перевезень, збільшення частки комбінованих перевезень, розроблення оптимальних технологічних схем для транспортних вузлів).

У 2010 р. також було розпочато роботу з розроблення проєкту закону як одного з основних елементів механізму імплементації в Україні Директиви Ради 92/106/ЄЕС від 7.12.1992 р. про встановлення спільних правил для окремих видів комбінованих перевезень вантажів між державами-членами, або Директиви про мультимодальні перевезення (Directive 92/106/EEC of 7 December 1992 on the establishment of common rules for certain types of combined transport of goods between Member States).

У підсумку реалізація Транспортної стратегії України на період до 2020 року, а також прийняття Закону України «Про комбіновані перевезення» мали прискорити темпи інтеграції вітчизняної транспортної системи до європейської та світової транспортних систем, максимально використати транзитний потенціал держави. Але підготовку зазначеного закону так і не було завершено, а рівень реалізації положень транспортної стратегії у частині розвитку мультимодального перевезення був вкрай низький. Отже, на 2020 р. вітчизняна транспортна система характеризувалася низьким рівнем розвитку транспортно-логістичних технологій та об'єктів мультимодальних перевезень. Мультимодальні та інтермодальні перевезення вантажів займали в Україні не більше 0,5% транспортного ринку (за цим показником Україна відставала від держав-членів ЄС та інших розвинутих держав світу у 20-30 разів) [6]. Рівень її інтегрованості залишався низьким, мало місце загальне технологічне відставання від Транс'європейської транспортної мережі (TEN-T), попри просторову близькість з нею вітчизняної транспортної системи. Іншими проблемами у сфері мультимодальних перевезень у той час були:

- 1) відсутність чіткої регламентації, термінологічна плутанина в категоріях «мультимодальне перевезення», «комбіноване (змішане) перевезення», «інтермодальне перевезення». Фактично ці поняття ототожнювалися;
- 2) недосконалість правового регулювання організації контейнерних перевезень, перевезень знімних кузовів;
- 3) недосконалість правового регулювання договірних відносин між вантажовідправником (або його представником) і перевізниками (перевізник змінювався на кожному етапі перевезення вантажу);
- 4) неоднозначність, дисонанс окремих положень різних нормативно-правових актів з регулювання майнової відповідальності взаємодіючих підприємств у транспортних вузлах, питань відповідальності сторін у разі комбінованих перевезень, компенсації шкоди у разі незбереження вантажу та / або рухомого складу внаслідок настання форс-мажорних випадків, взаєморозрахунків, оформлення

СОЦІАЛЬНО-ЕКОНОМІЧНІ ПРОБЛЕМИ СУЧАСНОГО ПЕРІОДУ УКРАЇНИ

перевізних документів, митних вимог, прав та обов'язків операторів змішаних перевезень тощо.

Недосконалість нормативно-правового регулювання у сфері транспортування вантажів у змішаному сполученні гальмувала розвиток транспортно-логістичної інфраструктури для забезпечення належного обсягу мультимодальних перевезень в Україні. Відтак, попри чималий потенціал нашої держави в окресленій сфері (передусім він визначався вигідним економіко-географічним розташуванням України на перетині важливих транспортних шляхів Європа – Азія – Близький Схід), Україна залишалася слабо конкурентною на світовому ринку вантажних перевезень, а вихід вітчизняної продукції на світовий товарний ринок залишався утрудненим. Водночас мали місце обмеження на ринку залізничних контейнерних перевезень, не було створено інвестиційно сприятливого клімату для розвитку мультимодальних перевезень.

Розв'язання зазначених вище проблем насамперед знаходилося у правовій площині, тобто потребувало створення нормативно-правової бази для розвитку мультимодальних перевезень і переорієнтації економіки України на співпрацю з країнами-членами ЄС у сфері мультимодальних перевезень.

У травні 2018 р. було схвалено Національну транспортну стратегію України на період до 2030 року. Однією з проблем, що потребують розв'язання у сфері транспорту в найближчій перспективі, визначено «низький рівень розвитку інтермодальних, мультимодальних перевезень, транспортної логістики» [6]. До переліку завдань, які слід виконати для розв'язання зазначеної проблеми, належать:

- 1) розбудова ефективної конкурентоспроможної мультимодальної національної транспортної системи, а саме:
 - забезпечення інтероперабельної (експлуатаційної сумісності) національної транспортної системи з мультимодальною світовою транспортною мережею, зокрема залізничною мережею колії завширшки 1435 мм;
 - створення пасажирських і вантажно-логістичних інфраструктурних комплексів як складової частини мультимодальних кластерів із залізничним, автомобільним, авіаційним і водним транспортом шляхом розбудови системи мультимодальних транспортно-логістичних кластерів і логістичних центрів на кордонах, у портах та аеропортах всередині країни, що забезпечить у 2025 р. місце України серед 50 лідерів, а у 2030 р. – у першій двадцятці світового рейтингу за індексом логістичної ефективності (LPI Світового банку);
 - гарантування доставки «від дверей до дверей» і виконання «шести правил логістики» у ланцюгах поставок (вантаж, якість, кількість, час, місце, витрати, тобто необхідний товар, необхідної якості, в необхідній кількості доставлений у

відповідний час у визначене місце з мінімальними витратами);

- 2) забезпечення комплексного вирішення питань, зокрема підготовка та реалізація відповідної концепції або виконання програми (планів) розвитку мультимодальних перевезень і логістичних технологій, що передбачає:
 - удосконалення нормативно-правової бази розвитку інтермодальних, мультимодальних перевезень, транспортної логістики;
 - забезпечення розвитку мультимодальних транспортних технологій та інфраструктурних комплексів для забезпечення взаємодії різних видів транспорту;
 - створення мережі маршрутів регулярних контейнерних / мультимодальних вантажних поїздів, синхронізованих із маршрутами поїздів держав-членів ЄС;
 - створення мережі мультимодальних транспортно-логістичних кластерів і базових логістичних центрів, «сухих портів», терміналів, спеціалізованих перевантажувальних комплексів тощо;
 - збільшення частки контейнерних перевезень і стимулювання розвитку контейнерних перевезень;
 - часткову переорієнтацію вантажних перевезень на залізничний і внутрішній водний транспорт;
 - гармонізацію розвитку припортової інфраструктури (залізничних підходів, автомобільних доріг) і пропускної спроможності портів;
 - зменшення часу обробки вантажів і формальностей шляхом спрощення адміністративних процедур під час міжнародних перевезень;
 - забезпечення єдиної технологічної сумісності на основних напрямках перевезень і стиках між видами транспорту;
- 3) розроблення та виконання програми (плану заходів) оновлення залізничного рухомого складу, зокрема для високошвидкісних пасажирських і мультимодальних вантажних перевезень;
- 4) забезпечення розвитку авіаційного транспорту та створення умов для сталого розвитку авіаційних перевезень, а саме:
 - розбудова термінальних пасажирських і вантажних комплексів з мультимодальними технологіями коштом власників і завдяки державно-приватному партнерству та забезпечення міжнародних стандартів якості обслуговування пасажирів, включно з особами з обмеженою рухливістю та особами з інвалідністю, а також вантажів і пошти.

Повномасштабна війна росії проти України, яка розпочалася у 2022 р., стала чинником гальмування реалізації положень національної транспортної стратегії.

Важливим кроком (фактично першопричиною) на шляху упорядкування нормативно-правового забезпечення мультимодальних перевезень в Україні стала

необхідність виконання нашою державою зобов'язань, взятих у межах підписаної Угоди про асоціацію між Україною та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами (далі – Угода). Главою 7 «Транспорт» зазначеної Угоди [7] регламентувалося, що сторони-підписанти документа:

- розширюють і зміцнюють співробітництво в галузі транспорту з метою сприяння розвитку стабільних транспортних систем;
- сприяють здійсненню ефективних і безпечних транспортних перевезень, а також інтермодальності та оперативної сумісності транспортних систем;
- докладають зусиль для посилення основних транспортних зав'язків між своїми територіями.

У статті 369 Угоди [7] зазначалося, що співробітництво у сфері транспорту між сторонами-підписантами документа також охоплює:

- розвиток мультимодальної транспортної мережі, пов'язаної з Транс'європейською транспортною мережею (TEN-T), та удосконалення інфраструктурної політики для кращого визначення та оцінювання інфраструктурних проєктів щодо різних видів транспорту;
- розвиток стратегій фінансування, спрямованих на утримання, усунення перешкод у пропускній здатності та розвитку неповної інфраструктури, а також активізацію та сприяння участі приватного сектору в транспортних проєктах.

З іншого боку, у межах Угоди обов'язковою була імплементація нашою державою згаданої вище Директиви Ради 92/106/ЄС від 7.12.1992 р. про встановлення спільних правил для окремих видів комбінованих перевезень вантажів між державами-членами (Директиви про мультимодальні перевезення) зі змінами від 2013 р. Її положення мали

бути впроваджені в Україні упродовж восьми років з дати набрання чинності Угодою, тобто до листопада 2022 р. [8].

Упродовж 2017-2021 рр. у нашій державі тривали активні консультації влади із суб'єктами господарювання щодо напрацювання інституційної бази у сфері мультимодальних перевезень. А в листопаді 2021 р. було прийнято Закон України «Про мультимодальні перевезення». По-перше, ним було чітко регламентовано ключові поняття у сфері мультимодальних перевезень, а саме: мультимодальне перевезення, мультимодальний термінал, комбіноване перевезення вантажів, договір мультимодального перевезення та ін. Крім того, визначено правові та організаційні засади мультимодальних перевезень вантажів в Україні, правовий статус учасників мультимодальних перевезень, а також механізм державної підтримки мультимодальних перевезень. Окрім отримання економічного ефекту для національної економіки, реалізація положень закону сприятиме зменшенню обсягу використання автомобільного транспорту шляхом переорієнтації значної частини перевезень, які здійснюються автомобільним транспортом (довгі відрізки маршруту перевезення), на використання більш екологічно чистих видів транспорту, що створить передумови для зміцнення та збереження здоров'я населення, зниження рівня забруднення атмосферного повітря.

Водночас сьогодні в Україні відсутнє державне стратегування розвитку мультимодальних перевезень. На нашу думку, поживленню функціонування вітчизняних мультимодальних перевантажувальних терміналів може сприяти реалізація в повному обсязі державних проєктів відновлення та розвитку транспортної інфраструктури, задекларованих у Плані відновлення України [9]. Зокрема, у межах стратегічних ініціатив відновлення транспортної інфраструктури в контексті розвитку мультимодальних перевантажувальних терміналів передбачена реалізація низки заходів (табл. 2).

Таблиця 2

Основні заходи, передбачені Планом відновлення України, реалізація яких сприятиме розвитку вітчизняних мультимодальних перевантажувальних терміналів

Основні заходи	Очікуваний результат
Розвиток упродовж 2023-2025 рр. мережі внутрішніх контейнерних терміналів	Підвищення доступності та інтероперабельності вантажних перевезень за рахунок якісної перевантажувальної інфраструктури розгалуженої мережі логістичних терміналів надасть транспортній системі України гнучкість і високу пропускну спроможність у всіх напрямках на конкурентних умовах
Підвищення конкурентоспроможності та надійності мультимодальних перевезень	Підвищення конкурентності мультимодальних перевезень за рахунок заходів з контролю та нормативно-правового регулювання стимулюватиме розвиток такого ринку перевезень і підвищить якість надання транспортних послуг в умовах відкритої конкуренції; покращення безпеки та охорони під час перевезень залізницею; підвищення максимально дозваної ваги для автомобілів-контейнеровозів на початковій та кінцевій ділянках перевезення; забезпечення виконання вагового контролю багатотоннажних вантажівок на дорогах для підвищення конкурентоспроможності інтермодальних перевезень; впровадження системи «єдиного вікна» на мультимодальних перевезеннях у повному обсязі
Модернізація наявних і відкриття нових автомобільних пунктів пропуску	Будівництво та облаштування на кордонах з країнами-членами ЄС мультимодальних терміналів з можливістю перевантаження автомобільних транспортних одиниць, зокрема на залізничні платформи для транспортування по коліях шириною 1520 мм та 1435 мм

Основні заходи	Очікуваний результат
Будівництво вантажного терміналу на території ДП МА «Бориспіль»	Розвиток вантажних авіаційних перевезень через аеропорт «Бориспіль»; зростання вантажообігу до не менше ніж 120 тис. тонн на рік (нинішній вантажний термінальний комплекс перевантажений, використовуються відносно застарілі технології та обладнання)
Розвиток автомобільної та залізничної інфраструктури морського порту «Ізмаїл»	Збільшення промислових потужностей морського порту «Ізмаїл»; реконструкція припортової залізничної колії для встановлення тензометричних статичних вагонних ваг на 150 тонн
Розвиток інфраструктури морських терміналів морського порту «Ізмаїл»	Будівництво спеціалізованого комплексу для навалювальних вантажів з вагоноперекидачем; реконструкція складського майданчика в глибокому тилу причалів №№ 12, 13 ВПК-2 для зберігання контейнерів
Створення річкового порту (терміналу) та / або мультимодального терміналу в Дунайському регіоні	Збільшення пропускної спроможності портів Дунайського регіону, а також збільшення ними вантажообігу
Розвиток і збільшення промислових потужностей ДП «Усть-Дунайський морський торговельний порт», порто-пункту Кілія в партнерстві з портовим оператором ТОВ «Західний контейнерний термінал» (м. Тернопіль)	Збільшення інтенсивності навантаження ДП «Усть-Дунайський морський торговельний порт» та порто-пункту Кілія до 5000 т / добу; введення в експлуатацію другого причалу; збільшення зерносховища на 40 тис. тонн
Створення мультимодального хаба на базі одного з портів Дунаю (Рені або Ізмаїл) та створення річкових портів (терміналів) для активізації вантажного сполучення як з країнами-членами ЄС, так і з іншими країнами, зокрема перевезення в контейнерах	
Організація на річці Дніпро (Середній Дніпро) мультимодального терміналу	

Джерело: узагальнено авторами за [9-10].

Висновки. Інституційне забезпечення мультимодальних перевезень в Україні пройшло тривалий період становлення та розвитку. Сьогодні базовим документом, який регламентує процедурні питання таких перевезень, є Закон України «Про мультимодальні перевезення». Натомість державне стратегування розвитку мультимодальних перевезень поки відсутнє. Утім, окремі стратегічні ініціативи з відновлення транспортної інфраструктури в контексті розвитку мультимодальних перевезень передбачені Планом відновлення України.

Реалізація дієвого інституційного забезпечення мультимодальних перевезень в Україні дасть змогу:

- активізувати реалізацію нашою державою свого експортного та транзитного потенціалів;
- зберегти, попри повномасштабну війну, наявні ринки збуту та ланцюги поставок, а також бути конкурентною в Європі в разі виходу на нові логістичні маршрути та нові ринки збуту вітчизняної продукції;
- підвищити конкурентоспроможність країни на світовому ринку транспортних послуг, розвинути мережі наявних транспортних коридорів, інтегрувати транспортну інфраструктуру України у світову транспортну систему;
- стабільно поповнювати державний бюджет експортною виручкою;
- зменшити обсяги використання автомобільного транспорту шляхом переорієнтації значної частини перевезень на використання більш екологічно чистих видів транспорту. Це створить передумови для зміцнення та збереження здоров'я населення, зниження рівня забруднення атмосферного повітря.

Перспектива подальших досліджень полягає у вивченні особливостей функціонування

інфраструктури мультимодальних перевезень в Україні в контексті зміни транспортно-логістичних маршрутів в умовах війни.

Список використаних джерел

1. Кухарчик О. Г. *Ринок мультимодальних перевезень регіону та стратегія його розвитку*: дис. ... канд. екон. наук: спец. 08.00.05. Херсон, 2019. 213 с.
2. Петренко О. І., Дереповська Т. В. Проблеми розвитку мультимодальних перевезень в Україні та шляхи їх розв'язання. *Ефективна економіка*. 2017. № 5. URL: <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=5582>
3. Піюренко І. О., Гаркуша О. М., Кухарчик О. Г. Сучасні аспекти формування системи мультимодальних перевезень на регіональному рівні. *Український журнал прикладної економіки*. 2018. Т. 3. № 4. С. 131-144.
4. Притула Х. М., Калат Я. Я., Кирик І. М. Розвиток мультимодальних перевезень в Україні в умовах глобальних трансформацій світової торгівлі. *Соціально-економічні проблеми сучасного періоду України*: зб. наук пр. 2022. № 4(156). С. 14-21. DOI: <https://doi.org/10.36818/2071-4653-2022-4-3>
5. Шраменко Н. Ю. Тенденції розвитку мультимодальних технологій при міжнародних контейнерних перевезеннях. *Науковий вісник Національного університету біоресурсів і природокористування України. Серія: Техніка та енергетика АПК*: зб. наук. пр. 2017. Вип. 262. С. 102-109. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/nvnau_tech_2017_262_11
6. Про схвалення Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року: розпорядження Кабінету Міністрів України від 30.05.2018 р. № 430-р. *Законодавство України*: сайт. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/430-2018-%D1%80>

7. Угода про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони. 2014. *Законодавство України*: сайт. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/984_011#Text

8. Додаток XXXII до Глави 7 «Транспорт» Розділу V «Економічне і галузеве співробітництво» Угоди про асоціацію між Україною та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами. *Урядовий портал*: сайт. URL: https://www.kmu.gov.ua/storage/app/sites/1/ugoda-pro-asociaciyu/32_Annex.pdf

9. План відновлення України. *Відновлення України*: сайт. 2023. URL: <https://recovery.gov.ua>

10. *Проект Плану відновлення України*. Національна рада з відновлення України від наслідків війни, 2022. 178 с. URL: <https://www.kmu.gov.ua/storage/app/sites/1/recoveryrada/ua/restoration-and-development-of-infrastructure.pdf>

References

1. Kukharchyk, O. H. (2019). Rynok mul'tymodal'nykh perevezen' rehionu ta stratehiya yoho rozvytku [The region's multimodal transportation market and its development strategy]. Ph.D. in Econ. Dissertation, Kherson, Ukraine. [in Ukrainian].

2. Petrenko, O. I., Derepovska, T. V. (2017). Problemy rozvytku mul'tymodal'nykh perevezen' v Ukrayini ta shlyakhy yikh rozv'yazannya [Problems of multimodal transport development in Ukraine and ways of their solution]. *Efektivna ekonomika – Efficient economy*, 5. Retrieved from <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=5582> [in Ukrainian].

3. Piyurenko, I. O. (2018). Suchasni aspekty formuvannya systemy mul'tymodal'nykh perevezen' na rehional'nomu rivni [Modern aspects of the formation of multimodal transport system at a regional level]. *Ukrayins'kyi zhurnal prykladnoyi ekonomiky – Ukrainian Journal of Applied Economics*, 18(4), 131-144. [in Ukrainian].

4. Prytula, Kh. M., Kalat, Ya. Ya., & Kyryk, I. M. (2022). Rozvytok mul'tymodal'nykh perevezen' v Ukrayini v umovakh hlobal'nykh transformatsiy svitovoyi torhivli [The development of multimodal transportation in Ukraine in the conditions of global trade transformations]. In *Sotsial'no-ekonomichni problemy suchasnoho periodu Ukrayiny [Socio-economic problems of the modern period of Ukraine]*: Vol. 4(156) (pp. 14-21). DOI: <https://doi.org/10.36818/2071-4653-2022-4-3> [in Ukrainian].

5. Shramenko, N. Yu. (2017). Tendentsiyi rozvytku mul'tymodal'nykh tekhnolohiy pry mizhnarodnykh konteynernykh perevezennyakh [Trends in development of multimodal technologies in international container traffic]. In *Naukovyy visnyk*

Natsional'noho universytetu bioresursiv i pryrodokorystuvannya Ukrayiny. Seriya: Tekhnika ta enerhetyka APK [Scientific Bulletin of the National University of Bioresources and Nature Management of Ukraine. Series: Technology and energy of agricultural industry]: Vol. 262 (pp. 102-109). Retrieved from http://nbuv.gov.ua/UJRN/nvnau_tech_2017_262_11 [in Ukrainian].

6. Pro skhvalennya Natsional'noyi transportnoyi stratehiyi Ukrayiny na period do 2030 roku [On the approval of the National Transport Strategy of Ukraine for the period until 2030] (2018). Order of the Cabinet of Ministers of Ukraine, adopted on 2018, May 30, 430-r. Legislation of Ukraine: Website. Retrieved from <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/430-2018-%D1%80> [in Ukrainian].

7. Uhoda pro asotsiatsiyu mizh Ukrayinoyu, z odniyei storony, ta Yevropeys'kym Soyuzom, Yevropeys'kym spivtovarystvom z atomnoyi enerhiyi i yikhnimy derzhavamy-chlenamy, z inshoyi storony [Association Agreement between Ukraine, on the one hand, and the European Union, the European Atomic Energy Community and their member states, on the other hand] (2014). Legislation of Ukraine: Website. Retrieved from https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/984_011#Text [in Ukrainian].

8. Dodatok XXXII do Hlavy 7 «Transport» Rozdil V «Ekonomiche i haluzeve spivrobitnytstvo» Uhody pro asotsiatsiyu mizh Ukrayinoyu ta Yevropeys'kym Soyuzom, Yevropeys'kym spivtovarystvom z atomnoyi enerhiyi i yikhnimy derzhavamy-chlenamy [Annex XXXII to Chapter 7 «Transport» of Chapter V «Economic and sectoral cooperation» of the Association Agreement between Ukraine and the European Union, the European Atomic Energy Community and their member states]. Government portal: Website. Retrieved from https://www.kmu.gov.ua/storage/app/sites/1/ugoda-pro-asociaciyu/32_Annex.pdf [in Ukrainian].

9. Plan vidnovlennya Ukrayiny [Ukraine recovery plan] (2023). Recovery of Ukraine: Website. Retrieved from <https://recovery.gov.ua> [in Ukrainian].

10. Proekt Planu vidnovlennya Ukrayiny [Project of the Recovery Plan of Ukraine] (2022). The National Council for the Recovery of Ukraine from the Consequences of the War. Retrieved from <https://www.kmu.gov.ua/storage/app/sites/1/recoveryrada/ua/restoration-and-development-of-infrastructure.pdf> [in Ukrainian].

Статтю підготовлено в рамках виконання відомчої науково-дослідної теми «Розвиток інфраструктури вантажних перевезень вздовж кордону ЄС з Україною» (ДР № 0122U202054).

Надійшло 15.01.2023 р.