

**Державна установа «Інститут регіональних досліджень
імені М.І. Долішнього Національної академії наук України»**



**РОЗВИТОК ІНФРАСТРУКТУРИ
МУЛЬТИМОДАЛЬНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ В УКРАЇНІ
У КОНТЕКСТІ ЗМІНИ ТРАНСПОРТНО-ЛОГІСТИЧНИХ
МАРШРУТІВ В УМОВАХ ВІЙНИ**

Наукова доповідь



supported by
Visegrad Fund

Львів – 2023

УДК 338:656.1/.5:656.6

Мельник М.І., Лешух І.В. Розвиток інфраструктури мультимодальних перевезень в Україні у контексті зміни транспортно-логістичних маршрутів в умовах війни: наукова доповідь / ДУ «Інститут регіональних досліджень імені М.І. Долішнього НАН України». Львів, 2023. 51 с. (Серія «Проблеми регіонального розвитку»).

ISBN 978-966-02-4252-4 (серія)

ISBN 978-617-14-0079-5

Рецензенти:

Х.М. Прутула д.е.н., с.н.с., завідувач сектору транскордонного співробітництва
ДУ «Інститут регіональних досліджень
імені М.І. Долішнього НАН України»

О.І. Лайко д.е.н., с.н.с., заступник директора ДУ «Інститут ринку і
економіко-екологічних досліджень НАН України» з наукової роботи

У науковій доповіді представлено результати дослідження розвитку інфраструктури мультимодальних перевезень в Україні у контексті зміни транспортно-логістичних маршрутів в умовах війни. Проаналізовано особливості становлення та розвитку інституційного забезпечення мультимодальних перевезень в Україні. Основну увагу сфокусовано на дослідженні особливостей функціонування інфраструктури морських та сухопутних мультимодальних перевезень в Україні в умовах повномасштабної війни. Ідентифіковано перешкоди, а також показано перспективи розвитку інфраструктури мультимодальних перевезень у просторі «Україна – ЄС». Названо чинники та заходи стимулювання розвитку інфраструктури мультимодальних в контексті зміцнення зав'язків між Україною та Європейським Союзом.

Доповідь може бути корисною при виробленні, прийнятті та реалізації рішень у сфері регіональної політики на різних рівнях управління, для науковців, аспірантів, практиків і тих, хто цікавиться питаннями національного і регіонального розвитку.

Наукова доповідь підготовлена у межах виконання проекту Visegrad+ № 22220189. Проект співфінансується Урядами Чехії, Угорщини, Польщі та Словаччини через Вишеградські гранти Міжнародного Вишеградського фонду. Місія фонду полягає в просуванні ідей сталого регіонального співробітництва в Центральній Європі.

Рекомендовано до друку Вченою радою Державної установи «Інститут регіональних досліджень імені М.І. Долішнього НАН України» (протокол № 2 від 20 березня 2023 р.)

©Державна установа «Інститут регіональних досліджень імені М.І. Долішнього НАН України», 2023

**State Institution «Institute of Regional Research named
after M.I. Dolishniy of National Academy of Sciences of Ukraine»**



**DEVELOPMENT OF UKRAINE'S MULTIMODAL TRANSPORT
INFRASTRUCTURE IN THE CONTEXT OF CHANGING
THE TRANSPORT AND LOGISTICS ROUTES UNDER
WARTIME CONDITIONS**

Scientific report



Lviv 2023

ЗМІСТ

Передмова	5
1. Становлення та розвиток інституційного забезпечення мультимодальних перевезень в Україні.....	8
2. Інфраструктура мультимодальних перевезень в Україні: загальна характеристика.....	19
3. Особливості функціонування інфраструктури морських мультимодальних перевезень в Україні в умовах повномасштабної війни.....	25
4. Особливості функціонування інфраструктури сухопутних мультимодальних перевезень в Україні в умовах повномасштабної війни.....	29
5. Інфраструктура мультимодальних перевезень у просторі «Україна – ЄС»: перспективи розвитку.....	35
6. Інфраструктура мультимодальних перевезень у просторі «Україна – ЄС»: перешкоди розвитку.....	44
7. Інфраструктура мультимодальних перевезень у просторі «Україна – ЄС»: чинники та заходи стимулювання.....	46
Післямова.....	49

ПЕРЕДМОВА

До повномасштабної війни 2022 р. $\approx 75\%$ зовнішнього українського товарообігу припадало на морські порти. Із 24 лютого до березня 2022 р. усі вони були заблоковані. Наприкінці березня роботу почали лише три порти на Дунаї. Порти Великої Одеси вдалося розблокувати наприкінці літа 2022 р. завдяки укладенню так званої «зернової угоди». Утім ці порти значно знизили свою потужність, порівняно із довоєнною.

Російське вторгнення в Україну у лютому 2022 р. спричинило зміну звичних транспортно-логістичних маршрутів. До російського військового вторгнення Україна щомісяця експортувала до 5 млн тонн сільгосппродукції через порти Одеси і Миколаєва. Утім зараз через їх блокаду з боку РФ країна може щомісяця перевозити лише близько 0,5 млн тонн зернових щомісяця. Цей показник можна збільшити до 2-3 млн тонн¹, наростивши пропускну здатність перевантажувальних терміналів, а також залізничних і логістичних переходів на кордонах з країнами ЄС.

Крім того, до повномасштабного вторгнення Російської Федерації 33% експорту та $\approx 10\%$ ВВП України забезпечував гірничо-металургійний комплекс. Металургійна промисловість України загалом орієнтована на експорт. Утім, в умовах блокування Чорного моря російським військовим флотом щомісячні втрати експорту металургійної продукції з України сягають \$420 млн². Сьогодні можливості експорту металургійної продукції залізницею обмежені, а морські порти ЄС, на які переорієнтувалися металурги, не в змозі обробити всі українські вантажі. Відтак, невідповідність інфраструктури перевезення та перевантаження металургійної продукції – ще одна гостра проблема, яка потребує негайного вирішення.

За нашими підрахунками, ефективна логістика має прямий тісний вплив на основні показники економічного розвитку держави. Зокрема, коефіцієнт

¹ Україна нарощує експорт агропродукції через західний кордон – Шмигаль. URL: <https://ports.ua/ukra%D1%97na-naroshhu%D1%94-eksport-agroprodukczi%D1%97-cherez-zahidnij-kordon-shmigal>

² Українська металургія потребує розблокування чорноморських портів. URL: <https://gmk.center/ua/posts/ukrainska-metalurgiya-potrebuie-rozblokuvannya-chornomorskih-portiv/>

кореляції між Індексом ефективності логістики³ та показником ВВП на душу населення (дол. США), розрахований за відповідними параметрами 40 країн світу, становить 0,873 пункти.

Розуміючи масштаб втрат для економіки країни (і тут мається на увазі не лише експортна виручка, а й ринки збуту, іноземні клієнти тощо) унаслідок блокування портів Чорного та Азовського моря, влада України намагається активно шукати нові транспортно-логістичні маршрути для українського експорту. Зокрема, на засіданні експертів Дунайської Комісії з гідротехніки Голова української делегації Дмитро Барінов наголосив, що в умовах гальмування росіянами інспекцій суден в рамках Чорноморської зернової ініціативи та загроз односторонньої відмови РФ від виконання угоди, Дунайський регіон залишається єдиним стабільним шляхом для експорту агропродукції з України та, як наслідок, важливим елементом забезпечення світової продовольчої безпеки⁴. Натомість прем'єр-міністр України Денис Шмигаль заявляє, що «...завдяки відкриттю нових пунктів пропуску на кордоні та розширенню акваторії дунайських портів Україна зможе наростити експорт та посилити економічну стабільність». Крім того, Голова Кабміну підкреслює, що «... рух України до Європи набуває все більш практичного виміру. Один з аспектів цього шляху – це збільшення торгівлі з ЄС та нова логістика на західних кордонах. Модернізація і розширення прикордонної інфраструктури – один із ключових елементів цієї стратегії»⁵.

Країни ЄС декларують максимальну і всебічну підтримку України в умовах загарбницької війни Російської Федерації. У тому числі, вони ведуть проактивну політику в контексті пошуку та побудови нових транспортно-логістичних маршрутів. Відтак, Україна має якнайповніше використати

³ Індекс ефективності логістики (LPI – Logistic Performance Index) – індекс Світового банку, який розглядає легкість здійснення поставок товарів та стан торгової логістики на національному та міжнародному рівні. Це середньозважена оцінка шести параметрів: (1) ефективність процесу оформлення (швидкість, простота і передбачуваність формальностей) органами прикордонного контролю, включаючи митницю; (2) якість торгової і транспортної інфраструктури (наприклад, порти, залізниці, дороги, інформаційні технології); (3) легкість організації поставок за конкурентоспроможними цінами; (4) компетентність і якість логістичних послуг (наприклад, транспортних операторів, митних брокерів); (5) здатність прокладати маршрути і відстежувати вантажі; (6) своєчасність відвантаження в напрямку призначення в запланований або очікуваний час доставки. Джерело: International LPI. URL: <https://lpi.worldbank.org/international>.

⁴ Українська делегація у засіданні наради експертів Дунайської Комісії: регіон залишається єдиним стабільним шляхом для експорту агропродукції з України. URL: <https://mtu.gov.ua/news/34078.html>

⁵ Кабмін розширив акваторію морпортів на Дунаї. URL: <https://delo.ua/transport/kabmin-rozsiriv-akvatoriyu-morportiv-na-dunayi-406739/>

можливості, що сьогодні відкривають перед нею. У контексті вантажних перевезень, з-поміж іншого, це має виявитися у сприянні розвитку інфраструктури мультимодальних перевезень в Україні як частини інтегрованої транспортної мережі ЄС.

Методологія дослідження. У дослідженні теоретичний та емпіричний методи пізнання використовуються в їх діалектичному поєднанні. Основними методами, використаними у дослідженні, є статистичний аналіз, індукція, графічний та аналітичний методи, методи оцінки структурних динамічних зрушень, порівняння та монографічний метод.

У дослідженні також задіяно загальні методи економічного дослідження, зокрема:

- теоретичне узагальнення та порівняння, індукцію та дедукцію використано для розкриття змісту мультимодальних перевезень, виокремлення та загальної характеристики видів інфраструктури таких перевезень;
- синтез та економічний аналіз – оцінено стан і тенденції розвитку інфраструктури мультимодальних перевезень в Україні в умовах зміни транспортно-логістичних маршрутів унаслідок війни;
- метод групування – для оцінки втрат вантажообороту в умовах війни у розрізі видів інфраструктури мультимодальних перевезень;
- економічні, статистичні та міждержавні порівняння – для оцінки тенденції розвитку інфраструктури мультимодальних перевезень в країнах ЄС;
- регресійний аналіз – для досліджували впливу ефективності логістики (за Індексом ефективності логістики) на показники економічного розвитку держави (за показником ВВП на душу населення, дол. США);
- картографічний та графічний метод – для наочного представлення окремих результатів дослідження.

СТАНОВЛЕННЯ ТА РОЗВИТОК ІНСТИТУЦІЙНОГО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ МУЛЬТИМОДАЛЬНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ В УКРАЇНІ

Мультимодальні перевезення – одні з найбільш затребуваних і перспективних у всьому світі. Політика Європейського Союзу у 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. При цьому основним видом транспорту є контейнерні перевезення.

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

Попри це, в Україні вже працюють такі великі глобальні мультимодальні перевізники, як Maersk Line, DHL Global Forwarding, DB Schenker, Rail Cargo Logistics (ÖBB). Україна має значний логістичний потенціал, зумовлений її зручним географічним розташуванням у просторі «Китай – ЄС» (обсягу перевалки вантажів між Китаєм та ЄС щорічно зростають. Натомість за даними Міжнародної торгової адміністрації, Україна використовує лише 25-30% транзитного потенціалу). Утім, розвиток мультимодальних перевезень в Україні найперше стримується відсутністю дієвого інституційного забезпечення такого виду перевезень.

В Україні до листопада 2021 р. правовідносини у сфері мультимодальних перевезень були врегульовані лише частково, а нормативно-правової бази

стосовно комбінованого транспорту фактично не існувало. Окремі правові аспекти у цьому контексті регламентувалися Конституцією України, Цивільним та 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 в контексті регламентації ними процедурних питань, пов'язаних із мультимодальними перевезеннями (положення нормативно-правових актів до 2021 р.)

Нормативно-правовий акт	Положення нормативно-правового акту 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 із 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 договірному оформленні комбінованих перевезень врегульовано частково. Зокрема, ст. 312 кодексу 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, діяли угоди про міжнародні комбіновані перевезення між Кабінетом Міністрів України та Урядами окремих держав (Австрією,

Туреччиною, Угорщиною, Словаччиною, державами-членами ГУАМ – Грузією, Молдовою та Азербайджаном)⁶. Відповідно до укладених спеціальних міжнародних угод Україна взяла на себе зобов'язання щодо вжиття заходів для сприяння комбінованим перевезенням та їхньому подальшому розвитку з метою прискорення переключення вантажоперевезень з автомобільного транспорту на залізничний або водний.

На необхідності розвитку комбінованих та мультимодальних послуг в Україні, зокрема, в контексті вирішення питань щодо сумісності різних видів залізничних колій та інших технічних стандартів, наголошувалося у 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 із 23 листопада 2009 р.).

У 2010 р. було прийнято Транспортну стратегію України на період до 2020 року. З-поміж іншого, у ній було визначено пріоритети розвитку різних видів транспорту в країні, у тому числі:

- щодо розвитку залізничного транспорту: створення мережі взаємопов'язаних логістичних центрів та мультимодальних

⁶ Закон України від 04.10.2017 № 2153-VIII «Про ратифікацію Угоди між Кабінетом Міністрів України та Урядом Турецької Республіки про міжнародні комбіновані перевезення»; Закон України від 16.06.2016 № 1423-VIII «Про ратифікацію Угоди між Кабінетом Міністрів України і Урядом Угорщини про міжнародні комбіновані перевезення»; Постанова Кабінету Міністрів України від 21.11.2007 № 1353 «Про затвердження Угоди між Кабінетом Міністрів України та Урядом Азербайджанської Республіки про міжнародні комбіновані вантажні перевезення»; Постанова Кабінету Міністрів України від 22.08.2007 № 1061 «Про затвердження Угоди між Кабінетом Міністрів України і Урядом Словацької Республіки про міжнародні комбіновані перевезення»; 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.

терміналів у найбільших транспортних вузлах, пунктах пропуску через державний кордон;

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

У цьому ж році (2010 р.) було розпочато роботу із розробки проекту Закону України «Про комбіновані перевезення» одним із основних елементів механізму імплементації в Україні Директиви Ради 92/106/ЄЕС від 7 грудня 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. Утім, підготовку зазначеного вище Закону так і не було завершено, а рівень реалізації положень Транспортної стратегії, зокрема, в частині розвитку мультимодального перевезення, був вкрай низький. Таким чином, за 20 років незалежності (\approx станом на 2020 р.) транспортна система України 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)⁷. Рівень її

⁷ Про схвалення Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року: Розпорядження Кабінету Міністрів України від 30.05.2018 р. №м430-р. Законодавство України: сайт. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/430-2018-%D1%80/print>

інтероперабельності 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 контрейлерних перевезень, перевезень знімних кузовів,
- 3) недосконалість правового регулювання договірних відносин між вантажовідправником (або його представником) та перевізниками (перевізнак 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 при комбінованих перевезеннях, компенсації шкоди при незбереженні вантажу та/або рухомого складу у наслідок настання форс-мажорних випадків, взаєморозрахунків, оформлення перевізних документів, митних вимог, прав та обов'язків операторів змішаних перевезень тощо.

Недосконалість нормативно-правового регулювання у сфері транспортування вантажів у змішаному сполученні гальмувала, серед іншого, й розвиток транспортно-логістичної інфраструктури для забезпечення належного обсягу мультимодальних перевезень в Україні. Відтак, попри чималий потенціал нашої держави в окресленій сфері (він визначався, насамперед, 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. Разом з тим, мали місце обмеження на ринку залізничних контейнерних перевезень, не було створено інвестиційно сприятливий клімат для розвитку мультимодальних перевезень.

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

У травні 2018 р. було схвалено Національну транспортну стратегію України на період до 2030 року. Проблемою, що потребує розв'язання у сфері транспорту в найближчій перспективі, з-поміж інших, визначено «низькій рівень розвитку інтермодальних, мультимодальних перевезень, транспортної логістики»⁸. До переліку завдань, які необхідно 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, у тому числі залізничною мережею колії завширшки 1435 мм;
 - створення пасажирських та вантажно-логістичних інфраструктурних комплексів як складової частини мультимодальних кластерів із залізничним, автомобільним, авіаційним та водним транспортом, зокрема шляхом розбудови системи мультимодальних транспортно-логістичних кластерів та логістичних центрів на кордонах, в портах та аеропортах в середні країни, що забезпечить в 2025 році місце України в топ-

⁸ Про схвалення Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року: Розпорядження Кабінету Міністрів України від 30.05.2018 р. №м430-р. Законодавство України: сайт. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/430-2018-%D1%80/print>

50, а у 2030-му в топ-20 світового рейтингу за індексом логістичної ефективності (LPI Світового банку);

- гарантування доставки «від дверей до дверей» та виконання «шести правил логістики» в 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 та 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 з маршрутами поїздів держав-членів ЄС;
- створення мережі мультимодальних транспортно-логістичних кластерів та базових логістичних центрів, «сухих портів», терміналів, спеціалізованих перевантажувальних комплексів тощо;
- збільшення частки контейнерних перевезень та стимулювання розвитку контрейлерних перевезень;
- часткову переорієнтацію вантажних перевезень на залізничний та внутрішній водний транспорт;

- гармонізацію розвитку припортової інфраструктури (залізничних підходів, автомобільних доріг) та пропускної спроможності портів;
 - зменшення часу обробки вантажів та формальностей шляхом спрощення адміністративних процедур під час міжнародних перевезень;
 - забезпечення єдиної технологічної сумісності на основних напрямках перевезень та стиках між видами транспорту;
- 3) розроблення та виконання програми (плану заходів) оновлення залізничного рухомого складу, у тому числі для високошвидкісних пасажирських та мультимодальних вантажних перевезень;
- 4) забезпечення розвитку авіаційного транспорту та створення умов для сталого розвитку авіаційних перевезень, а саме:
- розбудова термінальних пасажирських та вантажних комплексів з мультимодальними технологіями за рахунок їх власників та державно-приватного партнерства із забезпеченням міжнародних стандартів якості обслуговування пасажирів, у тому числі осіб з обмеженою рухливістю та осіб з інвалідністю, а також вантажів та пошти.

Утім 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 про асоціацію Україна – ЄС). Так, Главою 7 «Транспорт» зазначеної вище Угоди⁹ регламентувалося, що сторони-підписанти документу:

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

Крім того, Угодою (стаття 369)¹⁰ зазначалося, що співробітництво у сфері транспорту між сторонами-підписантами документу, з-поміж іншого, охоплює:

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

З іншого боку, в рамках Угоди про асоціацію Україна – ЄС обов'язковою була імплементація нашою державою згаданої вище Директиви Ради 92/106/ЄЕС від 7 грудня 1992 р. про встановлення спільних правил для окремих видів комбінованих перевезень вантажів між державами-членами (Директиви про мультимодальні перевезення) зі змінами від 2013 р.

⁹ Угода про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони. Законодавство України: сайт. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/984_011/print

¹⁰ Там само.

Положення Директиви мали бути впроваджені в Україні упродовж 8 років із дати набрання чинності Угодою про асоціацію, тобто до листопада 2022 р.¹¹.

Відтак, упродовж 2017-2021 рр. в нашій державі тривали активні консультації влади із суб'єктами господарювання щодо напрацювання інституційної бази у сфері мультимодальних перевезень. А у листопаді 2021 р. було прийнято Закон України «Про мультимодальні перевезення». По-перше, ним було чітко регламентовано ключові поняття у сфері мультимодальних перевезень, як-от 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 визначав механізм державної підтримки мультимодальних перевезень. Окрім отримання економічного ефекту для національної економіки, ціллю Закону є зменшення 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.

Разом з тим, сьогодні в Україні відсутнє державне стратегування розвитку мультимодальних перевезень. Попри це, у нинішніх умовах реальному пожвавленню функціонування вітчизняних мультимодальних перевантажувальних терміналів може сприяти реалізація у повному обсязі державних проєктів відновлення та розвитку транспортної інфраструктури, задекларованих у Плані відновлення України¹².

Отже, інституційне забезпечення мультимодальних перевезень в Україні пройшло тривалий період становлення та розвитку. Сьогодні базовим

¹¹ План відновлення України. Законодавство України: сайт. URL: <https://recovery.gov.ua/>

¹² Там само.

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 у Плані відновлення України.

Реалізація діючого інституційного забезпечення мультимодальних перевезень в Україні дасть змогу:

- активізувати реалізацію нашою державою свого експортного та транзитного потенціалів;
- зберегти попри повномасштабну війну існуючі ринки збуту та ланцюги поставок, а також бути конкурентною у Європі при виході 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 авторів полягає у вивченні особливостей функціонування інфраструктури мультимодальних перевезень в Україні у контексті зміни транспортно-логістичних маршрутів в умовах війни.

ІНФРАСТРУКТУРА

МУЛЬТИМОДАЛЬНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ В УКРАЇНІ: ЗАГАЛЬНА ХАРАКТЕРИСТИКА

Євростат (Eurostat), Європейська Конференція Міністрів Транспорту (European Conference of Ministers of Transport) та Європейська економічна комісія ООН (United Nations Economic Commission for Europe) трактують інтермодальні перевезення (intermodal transport) як переміщення однієї вантажної одиниці різними послідовними видами транспортних засобів із застосуванням безперевантажувальних технологій у разі зміни виду транспорту; мультимодальні перевезення (multimodal transport) – це перевезення вантажів щонайменше двома різними видами транспорту.

Відповідно до Закону України «Про мультимодальні перевезення» мультимодальні перевезення – це перевезення вантажів двома або більше видами транспорту на підставі договору мультимодального перевезення, що здійснюється за документом мультимодального перевезення¹³. Отже, мультимодальні перевезення передбачають перевалку вантажних одиниць між різними транспортними засобами або різними видами транспорту, яка здійснюється в транспортних терміналах¹⁴.

Об'єктом транспортно-логістичної інфраструктури, який забезпечує обробку вантажів у процесі транспортування, є вантажний термінал¹⁵. Залежно від виду транспорту, який використовується для транспортування вантажів, виділяють такі види мультимодальних терміналів: портові/морські (розміщена на території (або поруч) морських портів, залізничні, внутрішні та термінали аеропортів.

¹³ Промультимодальні перевезення. Закон України від 17.11.2021 р. № 1887-IX. Законодавство України: сайт. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1887-20#Text>.

¹⁴ Притула, Х., Калат Я., І. Кирик. Розвиток мультимодальних перевезень в Україні в умовах глобальних трансформацій світової торгівлі. Соціально-економічні проблеми сучасного періоду України. 2022. № 4 (156). С. 14-21. <https://doi.org/10.36818/2071-4653-2022-4-3>

¹⁵ Rodrigue J. P. The Geography of Transport Systems. Fifth edition. New York: Routledge, 2020. 480 p. DOI: <https://doi.org/10.4324/9780429346323>.

Інфраструктура мультимодальних перевезень загалом включає широкий спектр об'єктів: станції перевантаження, залізничні станції, аеропорти та повітряні термінали, морські (річкові) порти, контейнерні термінали, логістичні центри та ін. Для досягнення мети дослідження у цій роботі буде проаналізовано розвиток та особливості функціонування:

- морських портів. Саме морські вантажні перевезення є найбільш популярним видом мультимодального перевезення, адже підходять для будь-якого виду вантажів. Крім того, морське перевезення вантажів – найдоступніше за ціною з-поміж усіх видів транспортування;
- «сухих» портів – мультимодальних перевантажувальних терміналів, які знаходяться на суходолі, мають залізничне та/або автомобільне сполучення з портовим (морським) терміналом. «Сухий» порт є базовим та обов'язковим елементом інфраструктури мультимодальних автомобільних/залізничних перевезень.

В Україні наявний широкий спектр об'єктів інфраструктури мультимодальних перевезень (рис. 1).

Найбільшими за пропускною спроможністю та вантажомісткістю є мультимодальні термінали, розміщені поруч із морськими портами або на території морських портів (рис. 2).

Морські порти Криму. У 2013 р. (до анексії) портами Криму було перевалено 11,4 млн тонн вантажів, що на 27,8% менше, ніж у 2012 р.

Питома вага Кримських портів у загальному обсязі вантажообороту портів України становила¹⁶ у 2010 р. – 10%, а у 2013 р. знизилася до 7,7%. У березні 2014 р. із анексією Криму росіянами вантажообіг кримських портів впав на третину.

¹⁶ Щодо стабілізації роботи морських портів України в умовах анексії АР Крим. Аналітична записка. URL: <https://niss.gov.ua/en/node/1482>



Рис. 1. Інфраструктура мультимодальних перевезень в Україні, станом на поч. 2023 р.

Джерело: побудовано авторами

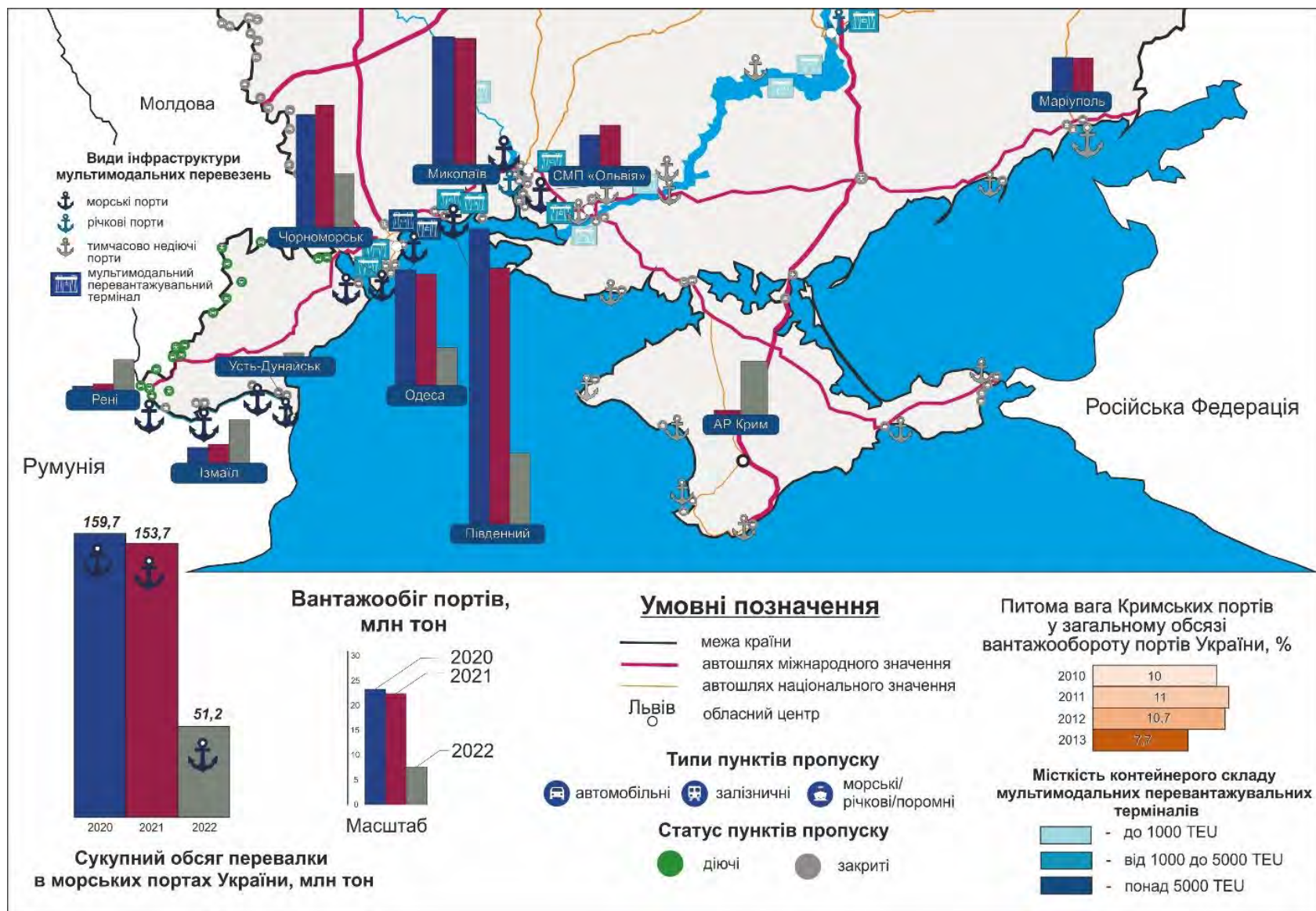


Рис. 2. Інфраструктура морських мультимодальних вантажних перевезень в Україні, станом на поч. 2023 р.
Джерело: побудовано авторами

При цьому, вантажооборот континентальних (ті що знаходилися на території материкової України та діяли під юрисдикцією України) портів зріс на 5-10%.

Із 2014 р. і до сьогодні порти Криму незаконно націоналізовані Державною радою самопроголошеної Республіки Крим, перевалювання із них вантажів Україною не ведуть.

Загалом, до анексії Криму місцеві порти перевалювали в основному вантажі України, а з 2014 р. вантажне сполучення з Україною було припинено. Натомість вектор вантажопотоку було спрямовано з Росії до Криму. Таким чином доставлялися товари для забезпечення власних потреб півострова.

Сьогодні забезпечення належного рівня безпеки судноплавства та дотримання міжнародних зобов'язань у морських торговельних портах анексованого Криму – неможливе.

Морські порти материкової України. У 2021 р. оператори в морських портах України обробили 153,7 млн тонн вантажів, що на 3,6% менше, порівняно із «ковідним» 2020 р. (рис. 3). Обробка контейнерів у 2021 р. скоротилася, порівняно із 2020 р. на 2,6% – до 1,2 млн TEU.

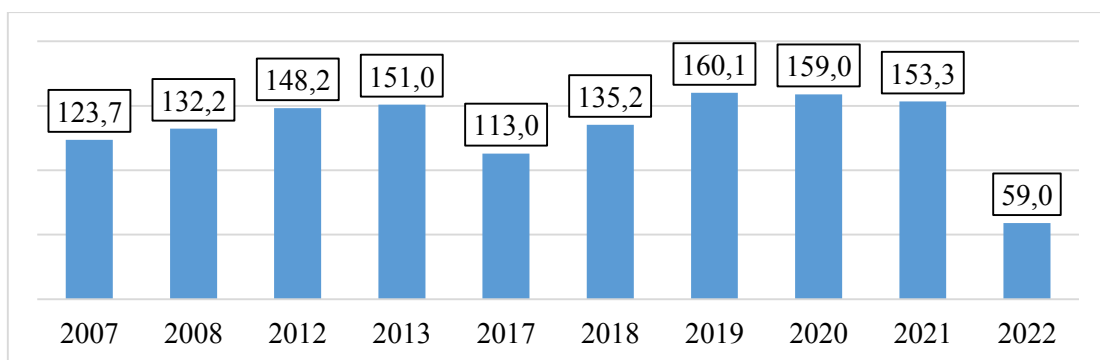


Рис. 3. Динаміка обсягу перевалки вантажів морськими портами України,
МЛН ТОНН

Джерело: складено авторами за даними¹⁷

¹⁷ Адміністрація морських портів України: офіційний веб-сайт. URL: <https://www.uspa.gov.ua/>; Центр експертизи GMK Center: офіційний веб-сайт. URL: https://gmk.center/wp-content/uploads/2022/03/Economy-War_05.pdf

До ТОП-5 вантажів за обсягами перевалки в українських морських портах у 2021 р. увійшли¹⁸:

- зерно – 135,6 тис. тонн щодня;
- металеві руди – 103,7 тис. тонн щодня;
- чорні метали – 44,3 тис. тонн щодня;
- олія (переважно рослинна) – 14,2 тис. тонн щодня;
- будівельні матеріали – 10,6 тис. тонн щодня.

Понад 77% перевалених вантажів у морських портах України у 2021 р. – це вантажі на експорт (рис. 4).

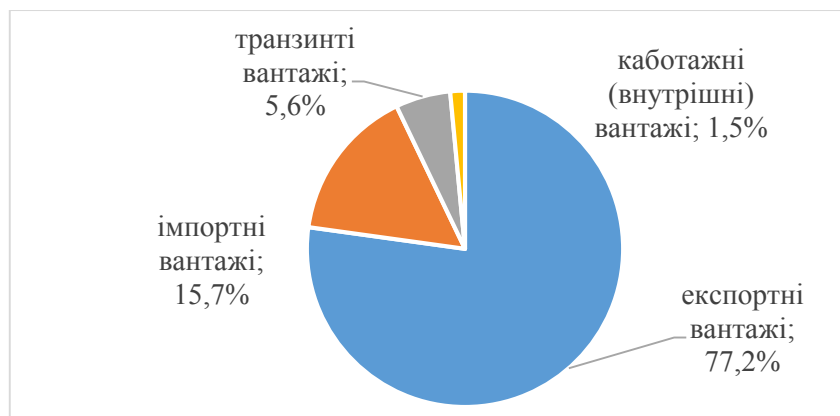


Рис. 4. Класифікація вантажів, перевалених морськими портами України, 2021 р.

Джерело: складено авторами за даними¹⁹

За підсумками січня 2022 р. оператори в усіх морських портах України обробили майже 15 млн тонн вантажів, що на 49% перевищує відповідний показник 2021 р.²⁰. Обсяги обробки контейнерів за вказаний період зросли, порівняно із січнем 2021 р., на 8,4%, або до 82,4 тис. TEU.

Можемо припустити, що *якби війна не розпочалася, а тенденції січня 2022 р. збереглися, то українські морські порти перевалили б 180 млн тонн. Це перевищило б показник 2021 р. на 16,7%.* Ба більше, зважаючи на те, що

¹⁸ Адміністрація морських портів України: офіційний веб-сайт. URL: <https://www.uspa.gov.ua/>

¹⁹ Адміністрація морських портів України: офіційний веб-сайт. URL: <https://www.uspa.gov.ua/>; Центр експертизи GMK Center: офіційний веб-сайт. URL: https://gmk.center/wp-content/uploads/2022/03/Economy-War_05.pdf

²⁰ Морські порти України обробили майже 15 млн т вантажів у січні. URL: <https://www.railinsider.com.ua/morski-porty-ukrayiny-obrobyly-majzhe-15-mln-t-vantazhiv-u-sichni/>

обсяг експорту морськими портами України у січні 2022 р. склав 11,4 млн тонн, можемо припустити, що в умовах відсутності війни *потенційний обсяг експорту за підсумками 2022 р. міг би становити понад 135 млн тонн. Це на було б 12,5% більше, ніж у 2021 р.* Утім, в умовах війни цей потенціал було значно скорочено. За даними²¹ вантажообіг морських портів України за підсумками 2022 р. становив ≈ 59 млн тонн. З них 48,8% становило зерно. Із загального обсягу 81% вантажів – це вантажі на експорт (у довоєнний період цей показник становив понад 77%). Загалом, морський транспорт забезпечив у 2022 р. 54% від загального обсягу експорту України.

За розрахунками аналітиків GMK Center²², *кожна доба війни «коштує» морським портам України 1 666 не завантажених контейнерів.* Відтак, можемо припустити, що *упродовж березня-грудня 2022 р. Україна не змогла обробити близько 0,5 млн контейнерів.*

ОСОБЛИВОСТІ ФУНКЦІОНУВАННЯ ІНФРАСТРУКТУРИ МОРСЬКИХ МУЛЬТИМОДАЛЬНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ В УКРАЇНІ В УМОВАХ ПОВНОМАСШТАБНОЇ ВІЙНИ

Із початком повномасштабної війни Росії проти України перевалка вантажів морськими портами України стала неможливо у зв'язку із безпосередньою близькістю воєнних дій, часовою та просторовою невизначеністю війни, замінуванням прибережної смуги, загрозою піратства з боку кораблів Чорноморського флоту Російської Федерації і, відповідно, неможливістю забезпечити у той час належного рівня безпеки судноплавства

²¹ Порти забезпечили 54% обсягів експорту з України – АМПУ. URL: <https://latifundist.com/novosti/60794-porti-zabezpechili-54-obsyagiv-eksportu-z-ukrayini--ampu>

²² Центр експертизи GMK Center: офіційний веб-сайт. URL: <https://gmk.center/ua/>

та дотримання міжнародних зобов'язань. Фактично, у перші місяці війни експорт товарів з України здійснювався лише залізницею. Це результувалося її перевантаженням і, відповідно, неможливістю вчасно виконувати усі поставки.

Унаслідок військової агресії Росії морський *порт Херсона* (місто Херсон було окуповано російськими військами до середини листопада 2022 р., сьогодні воно знаходиться у безпосередній близькості до лінії фронту) не працює до сьогодні.

Порти Маріуполю, Бердянська, Скадовська, перебуваючи на окупованій території (станом на березень 2023 р.), сьогодні виконують роль військових баз. Там розміщують військову техніку та зберігають боєприпаси. У порт Бердянська, наприклад, російські кораблі у перші місяці війни доставляли бронетранспортери.

Крім того, українськими портами Азовського моря окупанти відправляють награване в нашій державі до російських портів на Азовському морі. Там вантаж відправляється або далі до Росії, або ж до третіх країн, під виглядом вантажу російського походження. Наприклад, із Маріупольського порту росіяни відправляють металопрокат та зерно.

Порти Миколаїв, «Ольвія», «Південний», Одеса та Чорноморськ до серпня 2022 р. частково здійснювали обробку наявного біля причалів флоту та відвантаження залізницею та автотранспортом. Вхід/вихід суден у цих портах був неможливий.

Ситуація змінилася наприкінці літа 2022 р. із підписанням у м. Стамбулі (Туреччина) за посередництва ООН та Туреччини «Ініціативи з безпечного транспортування агропродукції через Чорне море» (так званої «зернової угоди»). Вона передбачала розблокування роботи трьох українських *портів* – *Одеського, Чорноморського та порту «Південний»* (так звані «порти Великої Одеси»), для експорту українського продовольства. Відповідно, 01.08.2022 р. розпочалося функціонування «зернового коридору» з українських портів до Азії (Китай, Туреччина, Бангладеш та ін.), Африки (Єгипет, Туніс, Кенія, Ефіопія та ін.) та Європи (Нідерланди, Великобританія, Іспанія та ін.). Всього

упродовж серпня 2022 р. – поч. лютого 2023 р. з портів Одещини вийшли 757 суден (станом на поч. 2023 р. у середньому перевірку проходять 2-3 судна в день, тоді як у вересні та жовтні цей показник становив 6-7 суден). Україна експортувала 21,8 млн тонн продукції АПК. Це становило в середньому 3,4 млн тонн вантажів щомісяця. При цьому, потужність морських портів Одещини дозволяє перевалювати близько 6 млн тонн вантажів на місяць. Робота «зернового коридора» була ускладнена штучним блокуванням Росією інспекції суден на Босфорі. Крім того, довготривалі очікування суден суттєво здорожчують логістику. Як наслідок, по-перше, продукція стає дорожчою для кінцевого споживача (особливо чутливо це позначається на країнах, які залежать від українського зерна. Насамперед, це країни Африки та Азії), а по-друге, зростають втрати українських аграріїв, які змушені зменшити відпускну ціну зерна.

Окрім очевидних втрат доходів, блокада українських портів призвела й до розриву звичних логістичних ланцюгів. Для вітчизняних морських портів це результувалося втратою частини клієнтів. Натомість компанії, які збували свою продукцію морем, були змушені шукати нових посередників та нові ринки збуту.

Наприкінці березня 2022 р. вдалося відновити роботу лише трьох українських портів на річці Дунай – Рені, Ізмаїл та «Усть-Дунайськ». Фактично, це одні із найменших морських портів України за обсягами перевалених вантажів. Утім, вони розташовані суттєво далі від лінії фронту, порівняно із портами Азовського та Чорного морів. Відтак, порти Дунаю стали, по-перше, точками росту транзиту європейських перевезень (вектор вантажопотоку здебільшого орієнтований на Європи, адже судноплавство у напрямку Азії ускладнене контролем Росіян окремих ділянок Азовського та Чорного морів). А по-друге, хорошою альтернативою для експортерів/імпортерів в умовах, коли великі порти України не функціонують або функціонують лише частково (не на повну потужність).

Унаслідок зміни логістичних маршрутів у 2022 р. Дунайські порти показали найкращі результати роботи за всі роки Незалежності України.

У «воєнному» 2022 р. порти Дунаю перевалили 16,5 млн тонн вантажів, що утричі перевищує аналогічний показник довоєнного 2021 р. (див. рис. 2).

Здебільшого, морські порти Дунаю:

- ✓ *експортують* як сільськогосподарську продукцію українських аграріїв (понад 50% вантажів, які перевалювалися морськими портами України до війни, була саме продукція АПК. Тому сьогодні дуже важливо зберегти цю тенденцію), так і іншу продукцію вітчизняних виробників зі усієї України;
- ✓ *імпортують* в Україну запчастини, автомобілі, мінеральні добрива тощо.

З серпня 2022 р. Адміністрація морських портів розпочала активні роботи з розширення пропускної здатності портів Дунаю, а також поглиблення їх акваторій (для підвищення безпеки судноплавства на Дунаї, контролю та підтримання оголошених глибин; наприклад, завдяки днопоглибленню гирла Бистре Дунайські порти зможуть приймати 12 суден і 90 тис. тонн вантажу на добу²³). Орієнтовний термін закінчення експлуатаційного днопоглиблення – II квартал 2023 р.

Ба більше, на території торгового порту Рені у листопаді 2022 р. запрацював контейнерний термінал «Вікінг Альянс». Це міжнародний проект, створений при підтримці посольств Данії та Швеції, Адміністрації морських портів України та Міністерства інфраструктури України. Термінал опрацьовує близько 1 500 контейнерів у місяць²⁴. Його переваги:

- ✓ термінал є партнером найбільшого світового транспортно-логістичного холдингу MAERS, лідеру з контейнерних перевезень;

²³ Завдяки днопоглибленню гирла Бистре Дунайські порти здатні приймати 12 суден на добу – Судноплавство. URL: sudohodstvo.org

²⁴ В порту Рені запрацював єдиний наразі в Україні контейнерний термінал. URL: <https://delo.ua/transport/v-portu-reni-zapracuyuvav-jedinii-v-ukrayini-konteinernii-terminal-407896/>

- ✓ завдяки з'єднанню з магістральними контейнеровозами в румунській Констанці та турецькому Стамбулі компанія «Вікінг Альянс» відновила морські перевезення, яких не було з початку війни.

У контейнерному терміналі «Вікінг Альянс» опрацьовують в середньому 2 судна на тиждень. Звісно, цього критично мало. Утім, плани менеджерів терміналу амбітні: найближчим часом планується збільшення об'ємів контейнерних перевезень удвічі, а також запуск рефрижераторних контейнерів, у яких можна буде перевозити заморожену продукцію, що значно розширить види експорту та імпорту²⁵.

ОСОБЛИВОСТІ ФУНКЦІОНУВАННЯ ІНФРАСТРУКТУРИ СУХОПУТНИХ УЛЬТИМОДАЛЬНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ В УКРАЇНІ В УМОВАХ ПОВНОМАСШТАБНОЇ ВІЙНИ

У 2022 р. Євросоюз залишався найбільшим торговим партнером України – частка українського експорту до країн ЄС досягла 63,2% (у 2021 р. відповідний показник становив 39,3%). Україна у 2022 р. збільшила товарний експорт до країн Євросоюзу на 4,2%, порівняно із 2021 р. (відповідно з 26,8 млрд дол США до 28 млрд дол. США) попри те, що загалом у 2022 р. український експорт скоротився на 35,1%²⁶.

Станом на поч. 2023 р. у західному регіоні України одним із найбільших (за пропускнуою спроможністю та вантажомісткістю) об'єктів інфраструктури мультимодальних перевезень є «Контейнерний термінал Мостиська» (рис. 5).

²⁵ В порту Рені запрацював перший в Україні контейнерний термінал. URL: <https://landlord.ua/news/v-portu-reni-zapratsiuvav-pershyi-v-ukraini-konteinernyi-terminal/>

²⁶ Дашборд щодо експорту України. URL: https://export.gov.ua/722-Dashbord_eksportu_ukraini

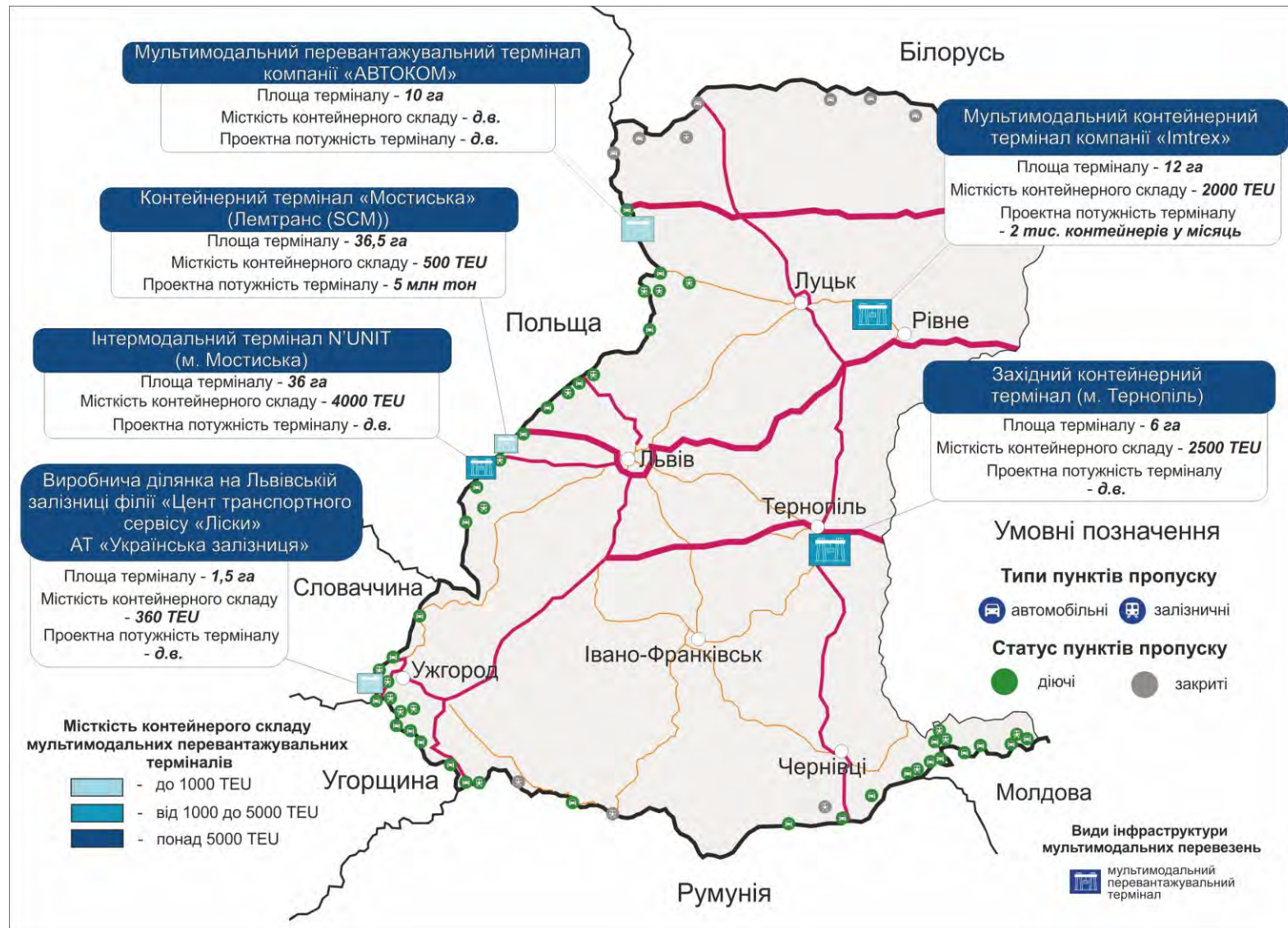


Рис. 5. Інфраструктура сухопутних мультимодальних вантажних перевезень в Україні, станом на поч. 2023 р.
 Джерело: побудовано авторами

Його проєктна потужність сьогодні становить 100 тис. TEU. Утім, компанія-оператор працює над збільшенням потужності терміналу до 200 тис. TEU. У середньому в 2022 р. термінал був завантажений на 65%.

Основною перевагою «Контейнерного терміналу Мостиська» є наявність колій двох стандартів – широкої та вузької. Завдяки цьому термінал може стати потужним транспортним хабом не лише між Україною та Польщею, а й між Європою та Азією. Компанія-оператор контейнерного терміналу веде переговори з китайськими та європейськими партнерами щодо запуску регулярних потягів для перевезення транзитних вантажів із Китаю до Європи та назад (так званий «Новий Шовковий шлях»), а також для експорту українських товарів чи ввезення імпортої продукції з країн ЄС²⁷.

Для розвитку «Контейнерного терміналу Мостиська» компанія-оператор співпрацює із компанією N'UNIT – українським оператором контейнерних потягів.

У січні 2020 р. було засновано Українську інтермодальну компанію, яка є учасницею провідної європейської логістичної компанії Hamburger Hafen und Logistik AG (HHLA Group). HHLA оперує високопродуктивними терміналами в Гамбурзі, Талліні та Трієсті. Українська інтермодальна компанія є оператором Західного контейнерного терміналу, заснованого у 2017 р. в м. Тернопіль. Інфраструктура терміналу, спеціалізоване обладнання та власний транспорт дозволяють зберігати, обробляти та доставляти будь-які вантажі відповідно до потреб клієнта. У липні 2018 р. був запущений проєкт швидкісного контейнерного поїзда Maersk Blocktrain, який дав можливість доставки контейнерів з/в Одеський морський порт та порт «Південний» порти протягом 21 години²⁸. Крім того, з 2020 р. доступний новий регулярний сервіс в Європі (рис. 6).

²⁷ «Контейнерний термінал «Мостиська»»: в Україні з'явиться новий інтермодальний хаб між Китаєм та Європою. URL: <https://www.lemtrans.com.ua/uk/press-center/media-about-us/container-terminal-mostyska>

²⁸ Західний контейнерний термінал: офіційний веб-сайт. URL: <https://zahidcontainer.com/en/>

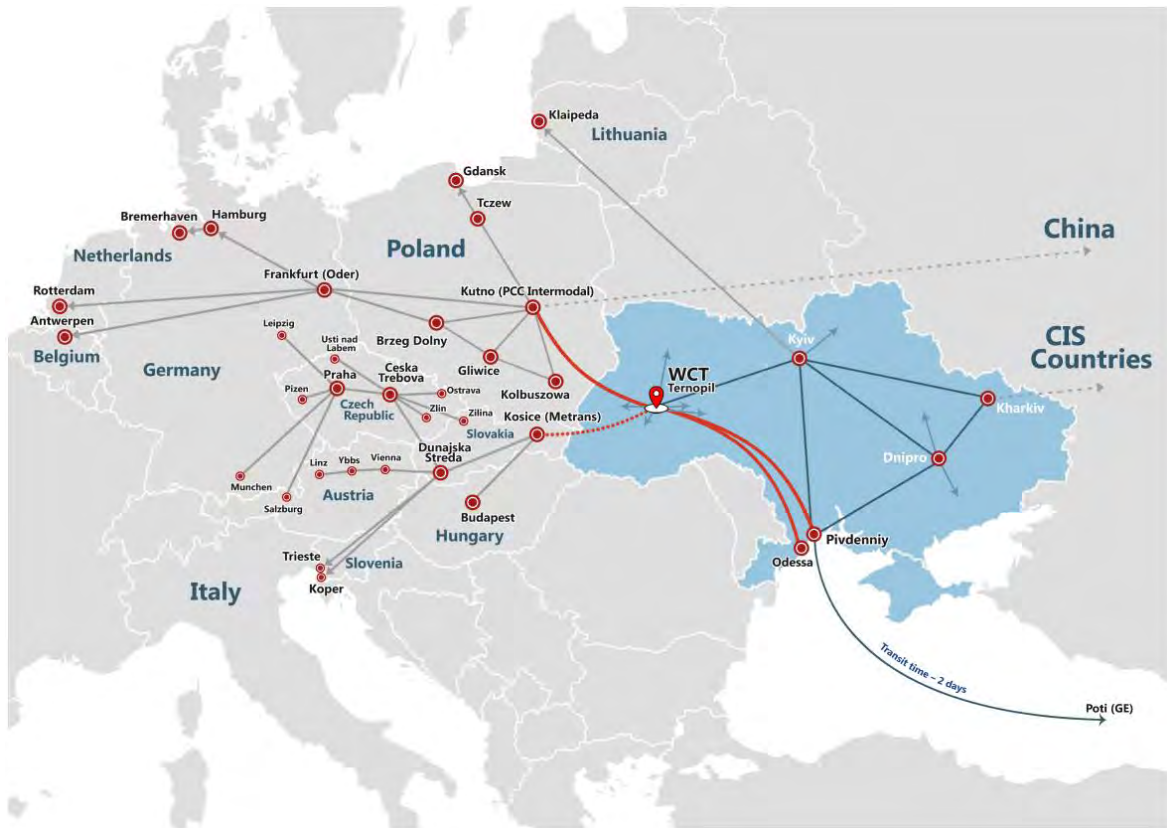


Рис. 6. Транспортно-логістичні маршрути
Західного контейнерного терміналу

Джерело: ²⁹

У Рівненській обл. із весни 2021 р. функціонує мультимодальний контейнерний термінал компанії «Imtrex». Місткість контейнерного складу терміналу – 2000 TEU. Термінал спеціалізується на перевалці зернових, пиломатеріалів, добрив та ін. сировини.

Основними перевагами контейнерного терміналу компанії «Imtrex» є:

- ✓ вигідне географічне розташування:
 - відстань до національної автомобільної дороги державного значення Н22 Устилуг-Луцьк-Рівне становить 2 км;
 - відстань до європейського автошляху Е40 становить 25 км;
- ✓ наявність залізничного сполучення з прикордонною станцією «Ізов» на україно-польському кордоні, від якої прокладена

²⁹ Західний контейнерний термінал: офіційний веб-сайт. URL: <https://zahidcontainer.com/en/>

широка залізнична колія (1520 мм) вглиб Польщі на 395 км до станції «Славкув». Відстань від терміналу до станції «Ізов» – 191 км.

Інфраструктура контейнерного терміналу компанії «Imtrex» включає:

- митну зону та Митний склад відкритого типу площею 3000 м²;
- власну під'їзну колію довжиною 2 км з примиканням до станції «Клевань» Рівненської дирекції залізничних перевезень Львівської залізниці;
- вагони різних типів, в тому числі фітингові платформи;
- автопарк контейнеровозів, власні маневрові тепловози, локомотивне депо;
- криті склади площею 5000 м²; відкриті складські майданчики;
- вагове господарство, обладнання для стафірування контейнерів, перевантажувальні механізми.

У Закарпатській обл. у межах станції «Чоп» (транскордонний простір «Україна – Словаччина – Угорщина») функціонує перевантажувальний комплекс «Виробнича ділянка на Львівській залізниці філії «Цент транспортного сервісу «Ліски»». Зазначена філія є контейнерним оператором АТ «Українська залізниця»³⁰.

Інфраструктура перевантажувального терміналу включає:

- митно-ліцензійний склад площею 2000 м²;
- контейнерний термінал з можливістю перевантаження контейнерів з європейських вагонів (вужька колія) на вагони, розміщені на широкій колії;

³⁰ АТ «Українська залізниця» є національним оператором залізничних вантажних перевезень. Станом на кін. 2022 р. залізнична інфраструктура компанії налічувала 13 діючих залізничних прикордонних переходів із західними країнами, з яких 4 знаходяться на мережі TEN-T, що безпосередньо з'єднуються з країнами ЄС (ще 3 з'єднують Україну та Молдову). Фактична середньодобова доставка експортних товарів становить 1904 автомобілі (близько 124 тис тонн), або 55,8% від потенційної потужності. У тому числі зернових вантажів – 314 вагонів (близько 20 тис. тонн), або 43% від потенційної потужності.

– контейнерний майданчик, обладнаний електрокозловим краном вантажопідйомністю 40 тонн з розсувним спредером під 20-ти, 30-ти і 40-футові контейнери.

Площа перевантажувального терміналу «Цент транспортного сервісу «Ліски» – 1,5 га, а місткість контейнерного складу – 360 TEU.

Порівняймо: в Угорщині, приблизно за 25 км від перевантажувального комплексу «Виробнича ділянка на Львівській залізниці філії «Цент транспортного сервісу «Ліски»» на завершальному етапі будівництва перебуває мультимодальний термінал East-West Gate. Його площа – 85 га. Термінал розрахований на одночасне зберігання 15 тис. TEU контейнерів. Теоретична потужність – 1 млн TEU на рік.

Дещо меншим за пропускну спроможністю та вантажомісткістю є мультимодальний перевантажувальний термінал компанії «АВТОКОМ»³¹, розташований у с. Старовойтово Волинської області. Перевагами цього терміналу, насамперед, є його розміщення. Зокрема, термінал знаходиться на відстані 2 км від контрольно-пропускного пункту «Ягодин» на кордоні з Польщею, а також у безпосередній близькості до центрального офісу Волинської митниці у с. Римачі. Це дозволяє оперативно здійснювати митно-брокерські, логістичні та інші послуги, пов'язані з зовнішньоекономічною діяльністю. Крім того, на території терміналу наявне паралельне розміщення широкої (1520 мм) та вузької (1435 мм) залізничних колій, що дозволяє доставляти продукцію на територію терміналу, перевантажувати її на різні види транспорту для експортування та імпортування в сполученні Україна,

³¹ Мультимодальний перевантажувальний термінал с. Старовойтово запрошує до співпраці. URL: <https://vcci.com.ua/2021/11/multymodalnyj-perevantazhuvalnyj-terminal-s-starovojtovo/>

Польща та далі до країн ЄС. Довжина під'їзних колій 650 м.п. Спеціалізація терміналу – розвантаження, перевантаження та збереження зернових культур, пиломатеріалів, добрив та ін.

Загалом, мережа внутрішніх («сухих») портів функціонує в тісному взаємозв'язку із мережею морських терміналів. Утім, виклики, пов'язані зі зміною транспортно-логістичних маршрутів, руйнуванням транспортної інфраструктури зумовлюють необхідність збільшення пропускної спроможності західних прикордонних переходів, морських портів Дунаю, а також розвитку інфраструктури довкола них, в тому числі розбудови мультимодальних перевантажувальних терміналів.

ІНФРАСТРУКТУРА МУЛЬТИМОДАЛЬНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ У ПРОСТОРІ «УКРАЇНА – ЄС»: ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ

Ведучи мову про перспективи розвитку інфраструктури мультимодальних перевезень у просторі «Україна – ЄС» найперше слід зазначити, що Європейська комісія внесла зміни до індикативних мап Транс'європейської транспортної мережі (TEN-T)³², включивши в неї

³² Транс'європейська транспортна мережа (TEN-T) створюється Євросоюзом з метою з'єднати Європу з заходу на схід та з півночі на південь мережею автодоріг, залізниць, аеропортів та водних шляхів. Розвиток транспортної системи відбуватиметься в два етапи: до 2030 року має бути завершено побудову "ключової" мережі, а до 2050 року – "загальної" мережі. Україна увійшла до TEN-T у 2017 р. Відповідно до Індикативного інвестиційного плану Європейської Комісії розвитку TEN-T коридорів, до 2030 р. в Україні планується реалізувати проєкти на загальну суму 4,45 мільярда євро – це найбільший показник серед всіх держав Східного партнерства ЄС (Джерело: Логістичні шляхи України стали частиною Транс'європейської транспортної мережі. URL: <https://www.epravda.com.ua/news/2022/07/27/689709/>).

українські логістичні шляхи і, водночас, прибравши звідти маршрути з Росії та Білорусі. Таким чином:

- Північно – Балтійський коридор продовжено через міста Львів та Київ до м. Маріуполя;
- Балто-Чорноморсько – Егейський коридор продовжено через міста Львів, Чернівці (Румунію і Молдову) до м. Одеси;
- коридори Балтійське море – Адріатичне море та Рейн – Дунай проходять через м. Львів.

Щодо портів на Дунаю. Блокування портів Азовського моря та обмежене функціонування портів Великої Одеси внаслідок воєнних дій РФ в Україні є сьогодні ключовою проблемою скорочення експортної діяльності нашої держави, адже до війни на морські порти України припадало понад 70% експортних вантажів, у т. ч. 80% експорту аграрної продукції³³. На жаль, сьогодні повноцінний експорт з України лише залізницею є неможливим. Зернову залізничну та автомобільну логістику гальмують черги, дефіцит вагонів, палива, фітосанітарні процедури, а також різниця у ширині європейської та української колії. Іншою перешкодою є дефіцит складських приміщень у портах Європи, які не були розраховані на українське зерно³⁴. Відтак, забезпечення експорту, в т. ч. зернового, у потрібних обсягах іншими шляхами ніж морські вітчизняні порти, поки реалізувати важко: залізницею Україна може експортувати лише 1,5 млн т. зерна у місяць за мінімальної потреби 4 млн т. і потенціалу портів – до 6 млн т³⁵. Щоденні фінансові втрати України від блокування портів сягають 200 млн дол. США, однак набагато загрозливішими будуть довгострокові наслідки: перевантаження внутрішнього ринку через неможливість продажу зерна на експорт поставить під загрозу економічну доцільність нової посівної кампанії.

³³ Деблокада портів: досягнуто домовленості про експорт продовольства з портів «Одеса», «Чорноморськ» та «Південний». URL: <https://mtu.gov.ua/news/33612.html>

³⁴ Дорога життя: чому українські порти виявилися незамінними для експорту. URL: <https://mind.ua/publications/20242217-doroga-zhittya-chomu-ukrayinski-porti-viyavilisya-nezaminnimi-dlya-eksportu>

³⁵ Там само.

Крім зазначеного вище, необхідність розвитку інфраструктури мультимодальних перевантажувальних терміналів на Дунайських портах аргументується необхідністю вирішення проблеми налагодження експорту для компаній гірничо-металургійного комплексу, витрати яких на логістику загалом зросли у 4-6 разів, залежно від продукції та підприємств, що крім інших, суто воєнних, обставин є наслідком підвищення тарифів на вантажні залізничні перевезення на 70%³⁶.

Інші аргументи, які засвідчують актуальність і перспективність розвитку мультимодальних перевантажувальних терміналів на Дунаї:

- 1) інтеграція внутрішніх водних шляхів, в тому числі української ділянки річки Дунай, в загальну логістичну мережу TEN-T є одним з пріоритетних напрямків Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року – і це визначає для Українського Дунайського пароплавства перспективи долучення до участі в проектах, спрямованих на реалізацію Стратегії ЄС для Дунайського регіону;
- 2) реалізація у 2023 р. Україною та ЄС ініціативи «Шляхи солідарності» щодо експорту української аграрної продукції та доставки гуманітарної допомоги в Україну лише посилить попит на послуг вітчизняних операторів мультимодальних морських перевезень на Дунаї;
- 3) порти Дунаю розташовані суттєво далі від лінії фронту, порівняно із портами Азовського та Чорного морів, що, безумовно, важливо в умовах часової та просторової невизначеності військових дій;

³⁶ Складна ситуація в українській металургії - Антикризовий штаб організує консультації бізнесу і уряду. URL: <https://uspp.ua/news/ostanni-novyny/2019/skladna-sytuatsiia-v-ukrainskii-metalurhii-antykryzovyi-shtab-orhanizuie-konsultatsii-biznesu-i-uriadu>

- 4) перевалювання вантажів морем є утричі нижчою, порівняно із вартістю перевалки товарів автомобільним транспортом (відповідно 344 дол. США/т проти 1 088 дол/т)³⁷;
- 5) прагнення України інтегруватися із ЄС зобов'язує нашу державу враховувати загальноєвропейські тенденції, зокрема, яку увагу ЄС приділяє розвитку водного транспорту як екологічного, безпечного й ефективного.

Розвиток інфраструктури мультимодальних перевезень загалом для України може слугувати одним із складових транспортно-логістичної інтеграції до ЄС. Україна має якнайповніше використати можливості розвитку мультимодальних перевезень, які виникнуть унаслідок реалізації інфраструктурних проектів країнами ЄС. Наприклад:

- ✓ Румунія ремонтує ширококолійне залізничне полотно на ділянці Джурджулешти – Галац. Завдяки використанню цього маршруту Україна зможе безперешкодно здійснювати вантажообіг із румунським портом Галац³⁸;
- ✓ Словаччина планує створити залізничний транспортний коридор з України до річкового порту в м. Братиславі для здійснення перевезень зернових річкою Дунай³⁹;
- ✓ Молдова підписала з Україною Меморандум про взаєморозуміння щодо розвитку залізничного сполучення. Це сприятиме нарощенню перевезення українських експортних вантажів, у т. ч. до портів Дунайського регіону.

³⁷ Автотранспорт забезпечив левову частку експорту та імпорту під час війни. URL: <https://blogs.pravda.com.ua/authors/nayem/632416a09fd52/>

³⁸ Румунія відремонтує залізничні колії для перевезення вантажів з України. URL: <https://www.epravda.com.ua/news/2022/05/2/686518/>

³⁹ Словаччина пропонує транспортувати українське зерно залізницею. URL: <https://urm.media/slovachchinapropnuye-transportuvati-ukrayinske-zerno-zalizniczeyu/>

Щодо розвитку «сухих портів».

По-перше, між Україною та ЄС укладено низку угод (так звані «торговельний безвіз», «транспортний безвіз», «митний безвіз», ініціатива ЄС «Шляхи солідарності» тощо), дія яких у сукупності сприятиме налагодженню альтернативних маршрутів (як залізничних, так і автомобільних) експорту української агропродукції та імпорту товарів першої необхідності в умовах блокади морських портів, прискоренню проходження українських товарів через кордон (у т.ч., через уникнення зупинок експорту вітчизняної продукції через автомобільні пункти пропуску), спрощенню процедури документального оформлення вантажів на пунктах пропуску зменшенню (зокрема, передбачено застосування однієї транзитної декларації та однієї гарантії для переміщення товарів між Україною та 36 країнами (країнами ЄС, а також Великою Британією, Туреччиною, Сербією, Північною Македонією, Ісландією, Норвегією, Ліхтенштейном та Швейцарією)), спрощенню процедури визнання водійських документів та інше.

По-друге, між Україною та окремими країнами ЄС підписано низку двосторонніх угод про посилення співробітництва у залізничній сфері. Крім того, у вересні 2022 р. в рамках реалізації спільного проекту Естонії, Латвії та Литви, вирушив інтермодальний потяг «Amber Train»⁴⁰. У владних колах тривають консультації щодо можливості залучення України до проекту «Amber Train» та створення регулярної лінії залізничних вантажних перевезень між Україною та країнами Балтії⁴¹. Для України це може результуватися, з одного боку, посиленням присутності на ринках Балтії, а з іншого боку, – можливістю використання портів Балтійського моря⁴² для експорту українського зерна та металопродукції далі – на світовий ринок. А

⁴⁰ З естонського порту Мууга вирушив інтермодальний "бурштиновий" потяг до Литви. URL: https://cfts.org.ua/news/2022/09/14/z_estonskogo_portu_muuga_virushiv_burshtinoviy_potyag_do_litvi_71860

⁴¹ Україні запропонували доєднатися до проекту «Бурштиновий поїзд». URL: <https://www.railinsider.com.ua/ukrayini-zaproponuvaly-doyednatysya-do-proyektu-burshtynoviy-poyizd/>

⁴² Балтійські порти є найбільш перспективними для експорту української металопродукції та зерна з огляду на їх вищу потужність, порівняно із польськими та румунськими портами, а також більш розвинутою інфраструктурою. Крім того, країни Балтії зацікавлені у співпраці з Україною, зважаючи на втрату ними транзиту вантажів з Білорусі та Росії.

Хорватія пропонує свої порти на Адріатичному узбережжі для здійснення перевезень українського зерна до країн Північної Африки⁴³. Утім, ключовим моментом залишається те, що вантаж до портів і Балтії, і Хорватії буде доставлятися переважно залізницею. Отже, очевидно – залізничні вантажні перевезення розвиватимуться. Це вимагатиме модернізації прикордонної інфраструктури для нарощення експортних потужностей України. А це зумовить зростання попиту на послуги мультимодальних перевантажувальних терміналів, як транспортних хабів та посередників між українським продавцем та європейським покупцем.

Крім того, у контексті вище сказаного поштовхом для нарощення обсягів перевалки вітчизняними мультимодальними перевантажувальними терміналами може стати відновлення Польщею ділянки залізничної колії Перемишль – Нижанковичі. А продовження українською стороною європейської колії на ділянці Нижанковичі – Хирів надасть змогу відновити здійснення вантажних перевезень цим маршрутом – уперше з 1995 р.⁴⁴. У безпосередній близькості до зазначених ділянок розташовані контейнерний термінал «Мостиська» та інтермодальний термінал «Мостиська» компанії N'UNIT.

Крім того, польська влада розглядає можливість продовження широкої залізничної колії із м. Славкува до м. Гданська, де розташовано найбільший у Польщі морський порт⁴⁵. При цьому цікаво, що український мультимодальний контейнерний термінал компанії «Imtrex» (Рівненська обл.) має власну під'їзну колію довжиною 2 км з примиканням до станції «Клевань». Вона ж має залізничне сполучення із «Ізов»⁴⁶ (191 км) на україно-польському кордоні, від

⁴³ Хорватія пропонує Україні свої порти для транспортування зерна. URL: <https://glavcom.ua/country/incidents/horvatiya-proponuje-ukrajini-svoji-porti-dlya-transportuvannya-zerna-847967.html>

⁴⁴ Поляки почали реконструкцію евроколії через Львівщину. Що з українською стороною. URL: https://tvoemisto.tv/news/u_polshchi_startuie_rekonstruktsiya_ievrokolii_z_peremyshlya_do_nyzhankovych_shcho_z_ukrainskoyu_storonoyu_133035.html

⁴⁵ У Польщі можуть подовжити колію стандарту 1520мм до порту Гданськ. URL: <https://infoindustria.com.ua/u-polshhi-mozhut-podovzhati-koliiyu-standartu-1520-mm-do-portu-%D2%91dansk/>

⁴⁶ Станом на жовтень 2022 р. через пункт пропуску «Ізов» експортувалося 26% від загального обсягу металургійної продукції (Джерело: Українська металургія потребує розблокування чорноморських портів. URL: <https://gmk.center/ua/posts/ukrainska-metallurgiya-potrebuie-rozblokuvannya-chornomorskih-portiv/>).

якої прокладена широка залізнична колія (1520 мм) вглиб Польщі на 395 км до станції «Славкув». Тобто, сьогодні фактично вже існує сполучення між українським мультимодальним контейнерним терміналом компанії «Imtrex» та польською станцією «Славкув» широкою залізничною колією. Продовження польськими партнерами цієї лінії до порту Гданська (рис. 7) лише активізує попит на послуги вище згаданого українського терміналу, як посередника між українським продавцем та іноземним покупцем.

Додаткові можливості та перспективи для розвитку мультимодальних перевантажувальних терміналів (як частини загальної логістичної інфраструктури) у Західному регіоні України створюватиме й реалізація інших інфраструктурних проектів . Наприклад:

- 1) ремонт АТ «Укрзалізниця» ділянки залізничної колії на українсько-румунському кордоні (колія не використовувалася з 2003 р.). Уведення в експлуатацію цієї ділянки створюватиме нові можливості для нарощування обсягів транзитних перевезень та покращення зв'язності Карпатського регіону⁴⁷;
- 2) відновлення євроколії на відрізьку Чоп – Ужгород довжиною 20 км. Це, з-поміж іншого, нівелює витрати часу на зміну колісних пар та дозволить поєднати швидким залізничним сполученням обласний центр Закарпатської обл. з низкою європейських міст – Віднем, Братиславою, Белградом, Будапештом, Прагою, Дрезденом⁴⁸. Зазначимо, у безпосередній близькості до пункту пропуску «Чоп (Дружба)» на україно-угорському кордоні знаходиться виробнича ділянка філії «Цент транспортногo сервісу «Ліски» АТ «Українська залізниця».

⁴⁷ В Україні планують відремонтувати залізничну лінію від Рахова до кордону з Румунією. URL: <https://www.railinsider.com.ua/uz-vidnovyt-koliyu-do-kordonu-z-rumuniyeyu/>

⁴⁸ Олександр Кава: Перехід на євроколію доречно розпочати з ліній від кордону до Львова, Ужгорода та Чернівців. URL: <https://www.railinsider.com.ua/oleksandr-kava-perehid-na-yevrokoliyu-dorechno-rozpchaty-z-linij-vid-kordonu-do-lvova-uzhgoroda-ta-chernivcziv>

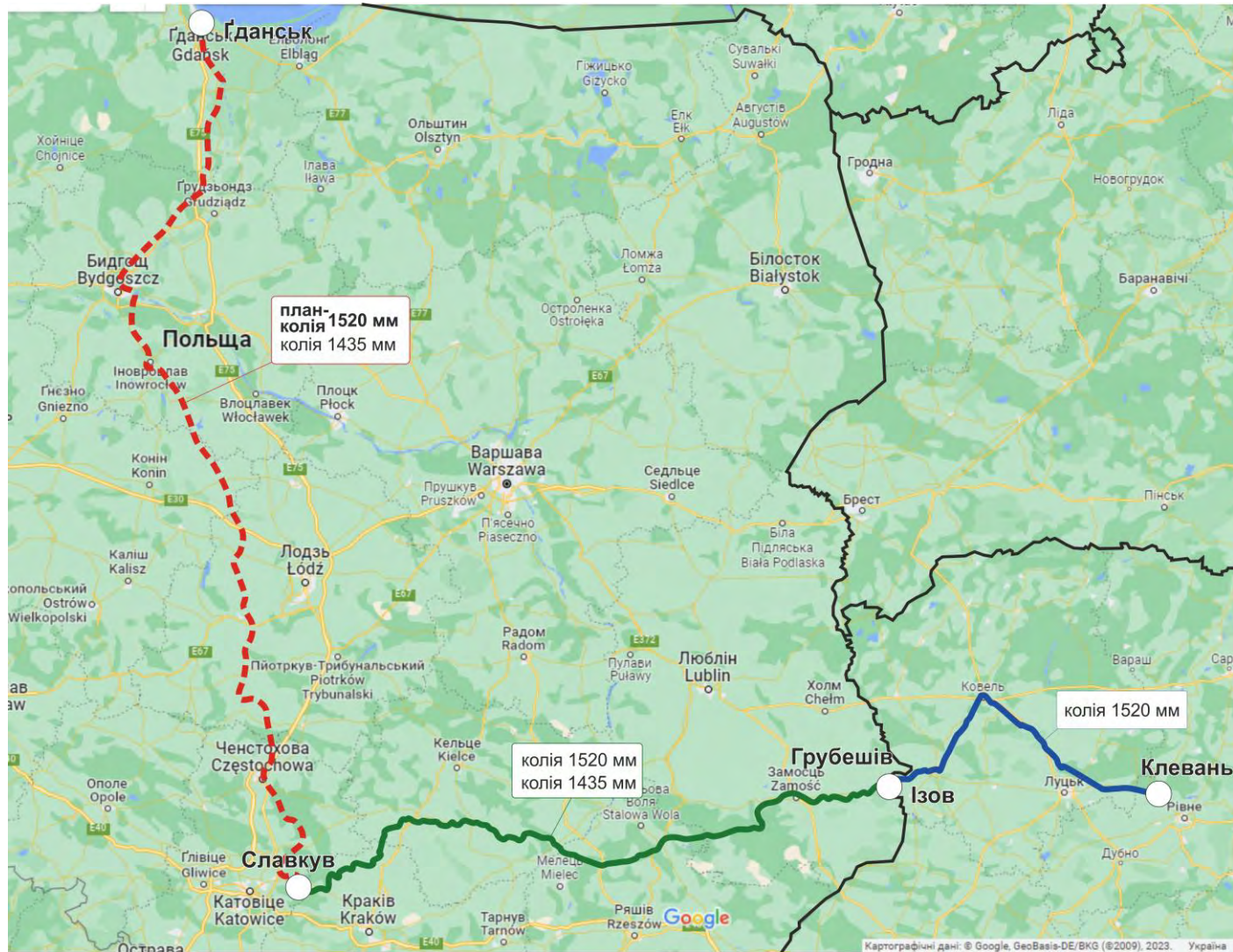


Рис. 7. Потенційне залізничне сполучення «Клевань (Україна) – Ізов (Україна) – Грубешів (Польща) – Славкув (Польща) – Гданськ (Польща)»

Джерело: складено авторами

Нею підписані меморандуми про співпрацю із компаніями DHL Global Forwarding та MAERSK LINE, а також морськими перевізниками «Укрферрі» і «FerriPlus», відповідно до яких компанії спільно організовуватимуть контейнерні перевезення, залучатимуть додаткові вантажі та розширюватимуть географію і маршрути перевезень;

- 3) прокладання європейської колії за маршрутом Вадул – Сірет – Чернівці довжиною 42 км, що сприятиме розвитку залізничних перевезень з Румунією, Болгарією та Туреччиною;
- 4) продовження 1435 мм залізничної колії від м. Ковеля до м. Луцька (дозволить забезпечити безперешкодне залізничне сполучення з Польщею та країнами Балтії), а також від станції Мостиська до м. Львова;
- 5) відновлення та введення в експлуатацію вже наявних ділянок «вузьких» залізничних колій на Закарпатті та ділянки від Польщі через м. Ягодин (зокрема, на відстані 2 км від пункту пропуску «Ягодин» знаходиться мультимодальний перевантажувальний термінал компанії «Автоком»).

По-третє, розвиток інфраструктури мультимодальних перевезень на західному кордоні України є актуальною та перспективною, зважаючи на можливість включення України до Нового Шовкового шляху, який з'єднає контейнерним залізничним сполученням Європу та Китай. Улітку 2020 р. українські логістичні компанії вже почали налагоджувати сполучення між Києвом та іншими містами Китаю. Далі з Києва контейнерні потяги прямували територією Білорусі до прикордонного переходу Брест-Малашевіче на кордоні Білорусь-Польща. Утім сьогодні, транспортно-логістичних шляхи, які раніше проходили територією Білорусі, – заблоковані. Очевидно, що контейнери з Азії можуть перевантажуватися у Західній Україні, і далі прямувати до країн ЄС. І власне в цьому контексті Україна має забезпечити європейських

експедиторів та клієнтів ефективно функціонуючою інфраструктурою мультимодальних перевезень.

По-четверте, в умовах затягування війни та війни на виснаження ресурсів, питання щодо розблокування портів залишається відкритим. Ба більше, навіть після деокупації прибережних територій України швидке відновлення роботи портів буде утруднене через сильно пошкоджену там інфраструктуру. В умовах перманентного росту чисельності населення планети, а з ним і попиту на продукцію агропромислового комплексу, держави світу прагнутимуть уникнути продовольчої кризи. У цьому контексті Україна має колосальний експортний потенціал, який потрібно реалізовувати тут і зараз. А вітчизняна економіка потребує валютної виручки.

ІНФРАСТРУКТУРА МУЛЬТИМОДАЛЬНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ У ПРОСТОРІ «УКРАЇНА – ЄС»: ПЕРЕШКОДИ РОЗВИТКУ

Щодо портів на Дунаю. Найперше для пожвавлення функціонування портів Дунаю та мультимодальних терміналів навколо них, необхідне експлуатаційне днопоглиблення акваторій зазначених портів. Це дозволить приймати вантажі із великогабаритних морських суден, підвищити безпеку судноплавства на Дунаї, підтримати оголошені глибини. Крім того, потребує оновлення дунайський флот та портова перевантажувальна інфраструктура.

Щодо «сухих портів». Загалом, мультимодальні перевантажувальні термінали Західної України мають непогане оснащення. Тут надається широкий спектр митно-брокерських послуг. Утім, перешкодами у контексті пожвавлення функціонування зазначених об'єктів є:

- 1) складнощі із перетином вантажами кордону залізницею у зв'язку із різною шириною колії в Україні (1520 мм) та країнах ЄС (1435 мм). Унаслідок цього на пунктах пропуску через державний кордон доводиться здійснювати заміну вагонних візків або переміщувати вантажі до вагонів з потрібною шириною колісних пар. Це призводить до значних простоїв, додаткових витрат і не дає змоги оптимально використовувати наявну пропускну здатність пунктів пропуску;
- 2) нерівномірний розподіл вантажоперевезень через західні прикордонні переходи на державному кордоні України (переходи з Польщею перевантажені, при цьому на пунктах пропуску з Угорщиною активність мінімальна);
- 3) обмежені кількість та пропускна спроможність пунктів пропуску через державний кордон, що здатні обслуговувати залізничні вантажні перевезення. Так, в Україні діє всього 13 вантажних прикордонних переходів (4 од. – із Польщею, 3 од. – із Молдовою, по 2 переходи – із Румунією, Словаччиною та Угорщиною). Незважаючи на задекларовану потенційну пропускну здатність західних переходів у розмірі 6,6 млн т на місяць, фактично вдається задіяти лише 3,8 млн т щомісяця, або 57,8%⁴⁹;
- 4) вища габаритність рухомого складу України, порівняно із ЄС. Так, великі українські вагони можуть пошкоджувати тунелі, мости, перони та інші об'єкти прилеглої транспортної інфраструктури, що часто унеможлиблює їх рух європейською залізницею.

⁴⁹ Модернізація залізничної інфраструктури як чинник підтримки національної економіки в умовах війни на виснаження. URL: <https://niss.gov.ua/doslidzhennya/ekonomika/modernizatsiya-zaliznychnoyi-infrastruktury-yak-chynnyk-pidtrymky>

ІНФРАСТРУКТУРА МУЛЬТИМОДАЛЬНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ У ПРОСТОРІ «УКРАЇНА – ЄС»: ЧИННИКИ ТА ЗАХОДИ СТИМУЛЮВАННЯ

Безумовно, для поживленню функціонування вітчизняних мультимодальних перевантажувальних терміналів, найперше варто було б *розробити та затвердити стратегію розвитку мультимодальних перевезень*. У листопаді 2021 р. в Україні було прийнято Закон України «Про мультимодальні перевезення». У цьому дослідженні нами було емпірично доведено важливість та перспективність розвитку інфраструктури мультимодальних перевезень. Відтак, вважаємо, що наступним логічним (закономірним) кроком органів влади України мало б бути прийняття стратегії розвитку мультимодальних перевезень, в т.ч., розвитку відповідної інфраструктури.

Утім, сьогодні в умовах відсутності державного стратегування розвитку мультимодальних перевезень поживленню функціонування вітчизняних мультимодальних перевантажувальних терміналів може сприяти реалізація у повному обсязі державних проєктів відновлення та розвитку транспортної інфраструктури, задекларованих у Плані відновлення України⁵⁰. Зокрема, у межах стратегічних ініціатив відновлення транспортної інфраструктури в контексті розвитку мультимодальних перевантажувальних терміналів передбачена реалізація низки заходів (табл. 2).

Поряд із розбудовою державних мультимодальних перевантажувальних терміналів, економічні втрати України внаслідок втрати контролю над портами Азовського моря та зниження завантаженості портів Великої Одеси

⁵⁰ План відновлення України. URL: <https://recovery.gov.ua/>

частково може мінімізувати державне сприяння розвитку приватних мультимодальних перевантажувальних терміналів на Дунаї.

Таблиця 2

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

Основні заходи	Очікуваний результат
1	2
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 та 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 розвитку такого ринку перевезень та підвищить якість надання транспортних послуг в умовах відкритої конкуренції; покращення безпеки та охорони під час перевезень залізницею; підвищення максимально дозволеної 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 існуючих та відкриття автомобільних нових пунктів пропуску	Будівництво та облаштування на кордонах з країнами ЄС мультимодальних терміналів з можливістю перевантаження автомобільних транспортних одиниць, зокрема на залізничні платформи для транспортування по коліях шириною 1520 мм та 1435 мм
Будівництво вантажного терміналу на території ДП МА «Бориспіль»	Розвиток вантажних авіаційних перевезень через аеропорт «Бориспіль»; зростання вантажообороту до не менше ніж 120 тис. тонн на рік (існуючий нині 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 вагоперекидачем; реконструкція складського майданчика у 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 нарощення ними вантажообігу
Розвиток та збільшення промислових потужностей ДП «Усть-Дунайський морський торговельний порт», порто-пункту Кілія у партнерстві з портовим оператором ТОВ «Зерновий термінал Кілія»	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 хабу на базі одного з портів Дунаю (Рені або Ізмаїл) та створення річкових портів (терміналів) для активізації вантажного сполучення як з країнами ЄС, так і з іншими країнами, в т. ч. перевезення в контейнерах	
Організація на річці Дніпро (Середній Дніпро) мультимодального терміналу	

Джерело: узагальнено авторами за⁵¹

Для поживлення функціонування вітчизняних сухопутних мультимодальних перевантажувальних терміналів важливим є усунення інфраструктурних обмежень залізничного транспорту України. В цьому контексті у транскордонній взаємодії в західному напрямі державі варто провадити проактивну політику в контексті реалізації інфраструктурних проектів, пов'язаних із будівництвом/відновленням/продовженням Євроколій територією прикордонних із ЄС областей. Крім того, потребує вирішення питання габаритності рухомого складу України. Так, великі українські вагони можуть пошкоджувати тунелі, мости, перони та інші об'єкти прилеглої транспортної інфраструктури, що часто унеможлиблює їх рух європейською залізницею. У травні 2022 р. Угорщина попередньо погодила використання

⁵¹ План відновлення України. URL: <https://recovery.gov.ua/>; Проект Плану відновлення України. Матеріали робочої групи «Відновлення та розбудова інфраструктури». URL: <https://www.kmu.gov.ua/storage/app/sites/1/recoveryrada/ua/restoration-and-development-of-infrastructure.pdf>

кількох видів українських вагонів на окремих маршрутах своєї залізничної мережі⁵². Ми вважаємо, на державному рівні варто активізувати діяльність із погодження аналогічних маршрутів українських вагонів іншими країнами-сусідками.

ПІСЛЯМОВА

В Україні інфраструктура мультимодальних перевезень поки що перебуває на початкових етапах розвитку. Це пов'язано, по-перше, із тривалою відсутністю в Україні інституційного забезпечення здійснення такого виду перевезень, а по-друге, із незначною включеністю України в світові мультимодальні перевезення в довоєнний період. Утім, сьогодні перед Україною постала низка викликів у сфері вантажних перевезень: тимчасова втрата Кримських портів унаслідок анексії росіянами Кримського півострова, тимчасова втрата портів Азовського моря унаслідок тимчасової окупації росіянами окремих південно-східних територій України, блокування роботи окремих портів Чорного моря, жорстка інспекція росіянами українських суден на Босфорі при проходженні так званого «зернового коридору». Додатковою проблемою в даному контексті є фактор невизначеності війни – часовий та просторовий. Унаслідок розірвання звичних логістичних ланцюгів в умовах війни обсяг перевалки вантажів, наприклад, морськими портами України у 2022 р. щодо 2021 р. скоротився майже утричі.

Перенаправлення потоку вантажів України у напрямі ЄС, яке має місце в умовах повномасштабної війни, засвідчило перспективність та ефективність

⁵² Угорська залізниця попередньо узгодила курсування вагонів із заміною візків. URL: <https://gmk.center.ua/news/vengerskaya-zhd-promezhutochno-soglasovala-kursirovanie-vagonov-s-zamenoj-telezhek/>

таких транспортно-логістичних маршрутів (у 2022 р. порівняно із 2021 р.: товарний експорт до країн Євросоюзу зріс на 4,2% при загальному його скороченні на 35,1%; Дунайські порти України перевалили утрічі більше вантажів).

Враховуючи масштабність втрат для економіки країни в умовах війни та розуміючи необхідність реалізації свого експортного потенціалу, збереження існуючих ринків збуту та ланцюгів поставок, поповнення бюджету експортною виручкою тощо Україна повинна докласти зусиль для активізації розвитку інфраструктури мультимодальних перевезень у просторі «Україна – ЄС».

Розвиток інфраструктури мультимодальних перевезень, окрім вираженого економічного ефекту для національної економіки, сприятиме підвищенню конкурентоспроможності країни на світовому ринку транспортних послуг, розвитку мережі наявних транспортних коридорів, інтеграції транспортної інфраструктури України у світову транспортну систему.

У цьому контексті найперше варто прискорити реалізацію заходів щодо розвитку вітчизняних мультимодальних перевантажувальних терміналів, передбачених Планом відновлення України. Потребує активізації політика держави щодо усунення інфраструктурних обмежень залізничного транспорту України (реалізація інфраструктурних проєктів, пов'язаних із будівництвом/відновленням/продовженням євроколій територією прикордонних із ЄС областей). Крім того, на часі розроблення та затвердження стратегії розвитку мультимодальних перевезень в Україні.

Дизайн, картографія – Яремчук Р.Є.

Папір ксероксний.
Умов. друк. арк. 6,1.