

<https://doi.org/10.36818/2071-4653-2022-4-3>

УДК 338:656.1/.5

JEL L92, L98, H54

Х. М. Притула

доктор економічних наук, старший науковий співробітник,

завідувач сектору транскордонного співробітництва ДУ

«Інститут регіональних досліджень імені М. І. Долішнього

НАН України», м. Львів

e-mail: khrystynka.prytula@gmail.com

ORCID ID: <https://orcid.org/0000-0003-3846-2393>

Я. Я. Калат

кандидат економічних наук, науковий співробітник

сектору транскордонного співробітництва

ДУ «Інститут регіональних досліджень імені

М. І. Долішнього НАН України», м. Львів

e-mail: syaya@ukr.net

ORCID ID: <https://orcid.org/0000-0003-0390-6986>

І. М. Кирик

аспірантка ДУ «Інститут регіональних досліджень

імені М. І. Долішнього НАН України», м. Львів

e-mail: irinashpack13@gmail.com

ORCID ID: <https://orcid.org/0000-0001-6795-4755>

РОЗВИТОК МУЛЬТИМОДАЛЬНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ В УКРАЇНІ В УМОВАХ ГЛОБАЛЬНИХ ТРАНСФОРМАЦІЙ СВІТОВОЇ ТОРГІВЛІ

Війна російської федерації проти України спровокувала появу нових викликів і загроз глобальній безпеці, зокрема продовольчій, енергетичній, соціальній, логістичній тощо. Відтак географія, структура та логістика світової торгівлі зазнали значних змін і продовжують трансформуватись в умовах викликів сьогодення. Україна, будучи важливим експортером сільськогосподарської продукції та знаходячись на перехресті основних торговельних шляхів Європа-Азія, повинна адаптуватись до нових реалій розвитку міжнародного ринку вантажних перевезень. Проаналізовано динаміку та структуру міжнародних і транзитних вантажних перевезень через митний кордон України за період 2014 – 8 місяців 2022 рр. Наведено основні тенденції пропуску транспортних засобів через митний кордон Україна-ЄС за період січень-серпень 2022 р. порівняно з аналогічним періодом минулого року. Акцентовано на суттєвому збільшенні навантаження автомобільного транспорту на митний сухопутний кордон України у 2022 р. Оцінено перспективи зростання вантажообігу на кордоні Україна-ЄС у короткостроковій і довгостроковій перспективах. Уточнено термінологію дослідження мультимодальних перевезень в Україні. Досліджено особливості функціонування найбільших контейнерних терміналів України. Наголошено на важливості розвитку контейнерних перевезень і мережі інтермодальних терміналів як важливої передумови зростання потенціалу логістично-транспортної інфраструктури України шляхом збільшення її пропускної спроможності.

Ключові слова: міжнародні та транзитні вантажні перевезення, мультимодальні перевезення, транспортні термінали, контейнерні термінали, Україна.

Prytula Kh., Kalat Ya., Kyryk I. THE DEVELOPMENT OF MULTIMODAL TRANSPORTATION IN UKRAINE IN THE CONDITIONS OF GLOBAL TRADE TRANSFORMATIONS

The war of the russian federation against Ukraine has provoked the emergence of new challenges and threats to global security, including social and food-, energy-, and logistics-related ones, etc. Therefore, the geography, structure, and logistics of world trade have undergone significant changes and continue to transform in the face of today's challenges. Ukraine, being an important exporter of agricultural products located at the crossroads of the main trade routes Europe-Asia, must adapt to the new realities of the development of the international freight transportation market. Currently, the capacity of the Ukraine-EU border section does not meet modern needs and challenges due to insufficient capacity of transport systems, checkpoints, lack of rolling stock, storage and transshipment terminals, etc., both in Ukraine and in the EU. The development of multimodal transport in Ukraine, including the necessary infrastructure (intermodal terminals, container warehouses, etc.), and the expansion of the list of transport and logistics services are among the ways to solve this problem. The article analyzes the dynamics and structure of international and transit cargo transportation across the customs border of Ukraine in 2014 - 8 months of 2022. The main trends in the passage of vehicles through the Ukraine-EU customs border for January-August 2022 compared to the same period last year are given. Attention is focused on a significant increase in the load of road transport on the customs land border of Ukraine in 2022. Prospects for increasing freight traffic on the Ukraine-EU border in the short-term and long-term perspectives are assessed. The terminology of the study of multimodal transportation in Ukraine is clarified. The peculiarities of the operation of the largest container terminals of Ukraine are studied. Improvement of the state border crossing infrastructure, in particular in terms of increasing the throughput capacity of the Ukraine-EU customs border, should include optimization and stimulation of rail freight transportation, restoration and increase of production capacities for cargo handling of railway terminals, development of a network of intermodal and transshipment terminals, creation of border "dry ports" and cross-border

logistics hubs with the introduction of joint control by the authorities of neighboring countries, and simplification of border crossing procedures for multimodal and contrail transportation.

Keywords: international and transit freight transportation, multimodal transportation, transport terminals, container terminals, Ukraine.

Постановка проблеми. Війна в Україні спровокувала тектонічні зміни в глобальній економіці та світовому порядку денному. Російська блокада українських портів, руйнування виробничої (транспортної, складської, перевантажувальної тощо) інфраструктури, пошкодження та знищення майна підприємств, цілеспрямоване руйнування цивільної енергетичної інфраструктури зумовлює загострення ситуації у сфері продовольчої, соціальної, енергетичної, логістичної безпеки в глобальному вимірі.

Україна є одним з найважливіших виробників сільськогосподарської продукції у світі. Вона є нетто-експортером сільськогосподарської продукції та відіграє провідну роль у постачанні продуктів харчування та добрив на глобальні ринки. Україна входить до першої п'ятірки експортерів пшениці (9% світового експорту), ячменю (9%), кукурудзи (13%), насіння соняшнику (2%) та соняшникової олії (42%) [1]. До 2022 р. близько 90% сільськогосподарської продукції Україна експортувала через морські порти на Чорному морі. Станом на жовтень 2022 р. вдалося налагодити експорт лише 25-30% довоєнного обсягу продукції завдяки реалізації «зернової угоди» та частковій переорієнтації логістики в напрямі транспортування залізницею та автотранспортом.

Водночас теперішня пропускна спроможність ділянки кордону Україна-ЄС не відповідає сучасним потребам і викликам з огляду на недостатню пропускну спроможність транспортних систем, пунктів пропуску, нестачу рухомого складу, складських і перевантажувальних терміналів тощо як в Україні, так і в ЄС. Одним з напрямів розв'язання зазначеної проблеми є розвиток мультимодальних перевезень в Україні включно з необхідною інфраструктурою (інтермодальні термінали,

контейнерні склади тощо) і розширенням переліку транспортних та логістичних послуг.

Аналіз останніх досліджень. Теоретичні та прикладні основи розвитку мультимодальних перевезень, особливості їх правового регулювання розкрито в дослідженнях В. Караваєва, Г. Кириченко, П. Підлісного, К. Плужникова, О. Соколова, С. Ширяєва, Н. Шраменко та інших. Питанням міжнародних і транзитних вантажних перевезень, розвитку транзитних можливостей України та її регіонів присвячено праці низки українських дослідників, зокрема Б. Буркинського, Т. Блудової, О. Комчатних, А. Новікової, А. Пасічника, С. Пирожкова, С. Шаповал та інших.

У сучасних умовах повного «перезавантаження» світової економіки, зміни структури виробництва, споживання, географії та структури ланцюгів вартості актуалізуються питання особливостей налагодження та перспектив здійснення мультимодальних перевезень в Україні.

Метою статті є уточнення понятійного апарату дослідження мультимодальних перевезень та аналіз перспектив розвитку контейнерних перевезень в Україні.

Основні результати дослідження. Протягом 2016-2020 рр. сформувалась висхідна тенденція щодо обсягів міжнародних і транзитних вантажних перевезень через митний кордон України. Водночас частка пропущених товарів (у натуральному обсязі) через морські пункти пропуску зросла з 47,3% у 2016 р. до 68,5% у 2020 р. У 2021 р. частка морських перевезень дещо знизилась. Частка товарів, що проходять через митний кордон з країнами-членами ЄС, коливалася в межах 12-19%, тоді як за 8 місяців 2022 р. вона досягла 42%. Частка вантажних повітряних перевезень є вкрай низькою – менше 1% (рис. 1).

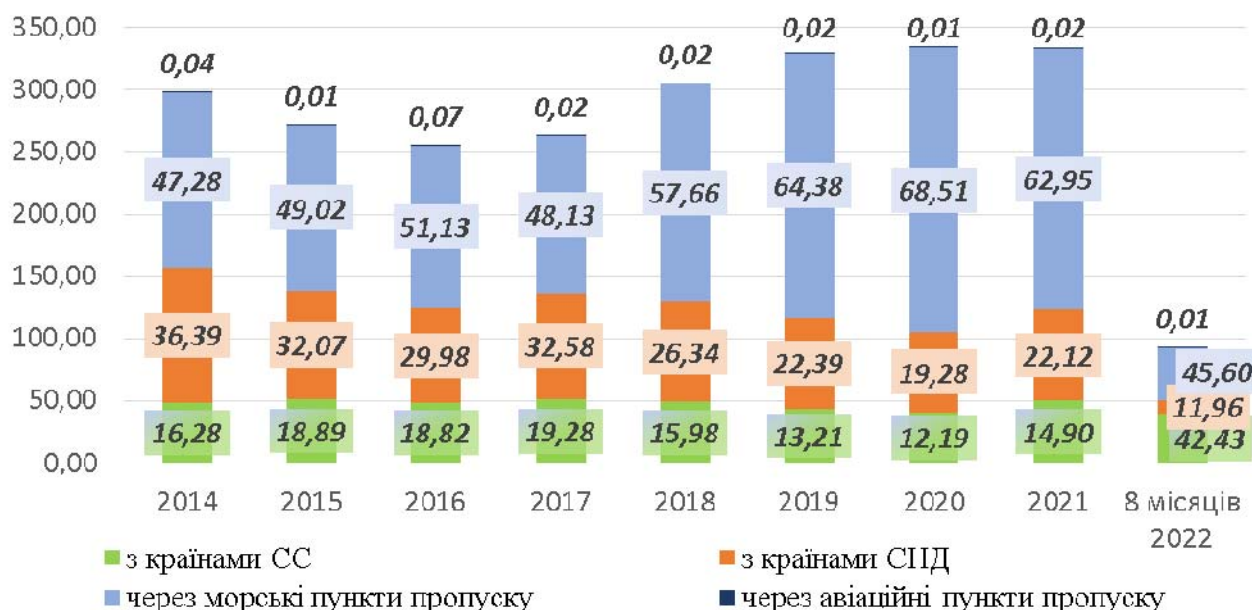


Рис. 1. Пропуск товарів через митний кордон України, млн тонн

Джерело: Державна служба статистики України.

СОЦІАЛЬНО-ЕКОНОМІЧНІ ПРОБЛЕМИ СУЧАСНОГО ПЕРІОДУ УКРАЇНИ

Близько 78% всієї української продукції (у натуральному вимірі) станом на 2020 р. експортувалось морем і близько 44% імпортувалось.

Про збільшення навантаження на митний

сухопутний кордон України свідчить і аналіз пропуску транспортних засобів через митний кордон Україна-ЄС у січні-серпні 2022 р. порівняно з аналогічним періодом минулого року (рис. 2).

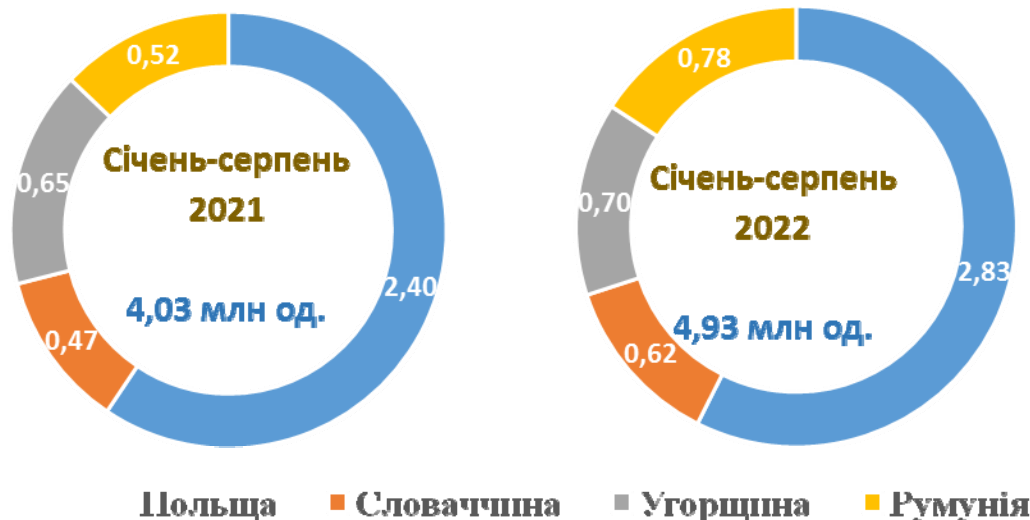


Рис. 2. Пропуск транспортних засобів через митний кордон Україна-ЄС, млн од.

Джерело: Державна служба статистики України.

Протягом січня-серпня 2022 р. митний кордон з країнами-членами ЄС перетнуло на 22% більше транспортних засобів порівняно з попереднім роком. Найбільшим зростанням кількості пропущених транспортних засобів характеризується українсько-румунська ділянка кордону – на 50% та українсько-

словацька – на 32%. Водночас на українсько-польську ділянку кордону припадає близько 60% усіх перетинів кордону.

У серпні 2022 р. на автомобільний транспорт припадала найбільша частка експорту продукції як у грошовому, так і в натуральному вимірах (рис. 3).

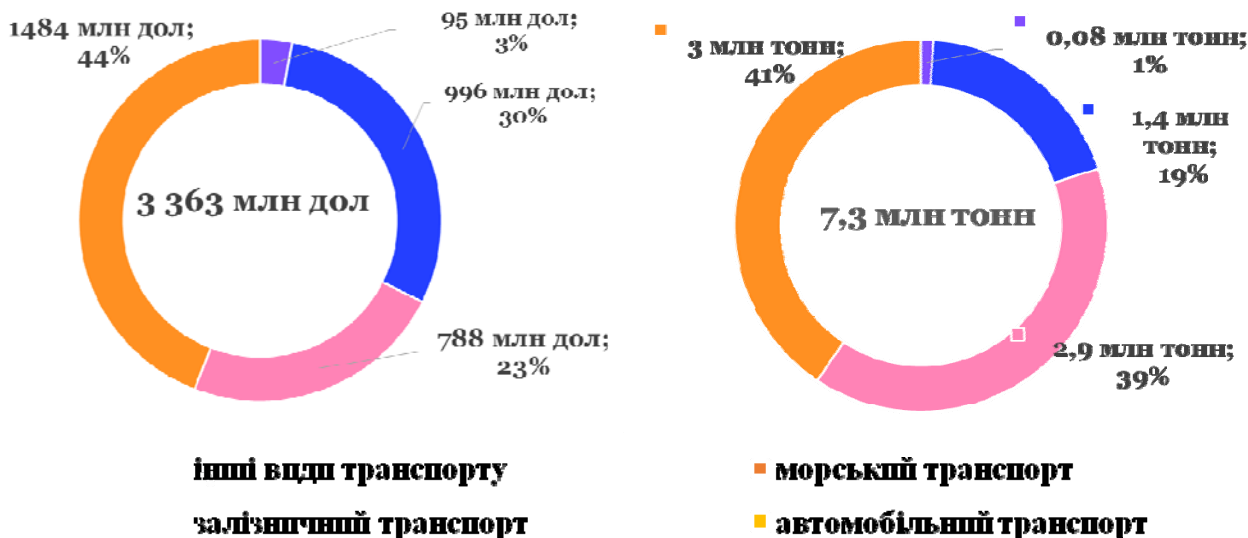


Рис. 3. Структура експортних перевезень за видами транспорту станом на серпень 2022 р.

Джерело: Державна служба статистики України.

Низка факторів засвідчує про перспективи подальшого зростання вантажообігу на кордоні Україна-ЄС. Зокрема, у короткотерміновій перспективі це:

- зростання експорту продовольчих товарів сухопутним транспортом із залученням річкових портів з огляду на блокаду українських портів на Чорному та Азовському

морях (понад дві третини пропущених товарів (у натуральному виразі) через митний кордон України здійснювалось через морські пункти пропуску);

- прийняття Регламенту 2022/870 від 30.05.2022 р. щодо тимчасового відкриття європейського ринку для товарів, які походять з України;

- підписання угоди між Європейським Союзом та Україною про вантажні перевезення автомобільним транспортом (Спеціальна угода про лібералізацію автомобільних перевезень) 29.06.2022 р. Термін дії угоди становить один рік з можливістю продовження, вона тимчасово набрала чинності з дня підписання;
- переорієнтація українського експорту до ЄС з огляду на припинення торговельно-економічних відносин з білоруссю та росією. У II кварталі 2022 р. 78% експорту було спрямовано до ЄС (проти 41% у попередньому році).

У довгостроковій перспективі:

- геополітичні. 23.06.2022 р. Європейська Рада надала Україні статус кандидата у члени ЄС; збільшення обсягів міжнародних і транзитних вантажних перевезень з огляду на припинення торговельно-економічних відносин з білоруссю та росією (протягом 2019-2021 рр. близько 20-25% перевезень вантажів автомобільним транспортом у міжнародному сполученні здійснювалося територією росії і білорусі);
- логістичні. Україна розташована на перетині важливих транспортних шляхів Європа-Азія-Близький Схід (через територію країни проходять чотири з десяти загальноєвропейських коридорів, Трасека тощо); Єврокомісія офіційно схвалила перегляд карт Транс'європейської транспортної мережі (TEN-T), розширивши їх маршрутами в Україні (28.07.2022 р.). Українські автомобільні та залізничні шляхи входять до чотирьох із дев'яти основних європейських транспортних коридорів. У листопаді 2017 р. Україна та ЄС підписали документ про поширення на Україну індикативних карт європейської транспортної мережі TEN-T;
- інституційні. План дій щодо «Шляхів солідарності» між Україною та ЄС для сприяння експорту сільськогосподарської продукції України та двосторонній торгівлі з ЄС (COM(2022) 217 final) (був ухвалений Європейською Комісією 12.05.2022 р.); 1.10.2022 р. Україна починає застосовувати Конвенцію про спільний транзит та Конвенцію про спрощення формальностей у торгівлі товарами (міжнародне застосування NCTS).

Серед низки проблем, які потребують вирішення задля збільшення пропускної спроможності митного кордону Україна-ЄС, можемо виділити проблеми інфраструктурного характеру (низька пропускна спроможність пунктів пропуску, низька частка швидкісних доріг, недостатня кількість терміналів для перевантаження та зберігання тощо), технологічного (несумісність ширини колії тощо), технічного (проблеми оновлення рухомого складу, модернізації транспортних комунікацій тощо), просторового (просторова сумісність розвитку транспортної та

логістичної інфраструктури між Україною та ЄС) та системного характеру: низький рівень інтеграції всіх видів транспорту, низька частка мультимодальних перевезень і низький рівень контейнеризації вантажних перевезень в Україні.

У світовій практиці вантажоперевезень, правових актах і науковій літературі поняття «змішані перевезення», «мультимодальні перевезення» та «інтермодальні перевезення» використовують як синоніми. Зокрема, Конвенція ООН про міжнародні змішані перевезення вантажів (1981 р.) ототожнює поняття «мультимодальні перевезення» та «змішані перевезення» [2]. Водночас «змішані перевезення» передбачають поєднання різних типів перевезень під час доставки товарів, вантажу тощо. Згідно з визначеннями, запропонованими Євростатом (Eurostat), Європейською Конференцією Міністрів Транспорту (European Conference of Ministers of Transport (ECMT)) та Європейською економічною комісією ООН (United Nations Economic Commission for Europe (UNECE)) у 2002 р., інтермодальні перевезення (intermodal transport) – це 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.

Інтермодальні перевезення вважають видом мультимодальних перевезень зі своїми відмінними властивостями [3]. У Законі України «Про мультимодальні перевезення» визначення мультимодальних перевезень представлено в більш широкій формі: «перевезення вантажів двома або більше видами транспорту на підставі договору мультимодального перевезення, що здійснюється за документом мультимодального перевезення» [4], що певною мірою окреслює особливості мультимодальних перевезень. Відмінності між мультимодальними та інтермодальними перевезеннями полягають у:

- кількості контрактів про перевезення: у мультимодальних перевезеннях оформляється перевезення вантажу лише з однією компанією одним транспортним документом, а в інтермодальних перевезеннях – на кожному сегменті перевезення укладається окремий контракт з певною компанією;
- кількості відповідальних осіб: у мультимодальних перевезеннях відповідальність за перевезення вантажу бере на себе лише один інтегрований перевізник, коли в інтермодальних перевезеннях відповідальність розподіляється між усіма учасниками транспортування вантажу;
- відстеженні вантажу: у мультимодальних перевезеннях відстеження і контроль проходження вантажу здійснюється однією компанією, а в інтермодальних перевезеннях – сам замовник стежить за транспортуванням вантажу;
- гнучкості перевезення: у мультимодальних перевезеннях способ, шлях доставки

визначається однією компанією-транспортером, тоді як в інтермодальних перевезеннях замовник визначає оптимальний для себе спосіб доставки, який у процесі транспортування може змінити.

Отже, мультимодальні перевезення передбачають перевалку вантажних одиниць між різними транспортними засобами або різними видами транспорту, яка здійснюється в транспортних терміналах. Відповідно до статті 2.2с Регламенту (ЄС) № 913/2010 щодо європейської залізничної мережі для конкурентоспроможних вантажних перевезень, термінал – це устаткування, яке розташоване вздовж вантажного коридору та забезпечує завантаження та / або розвантаження товарів / вантажів на / з залізничного транспорту та його інтеграцію з іншими видами транспортних засобів; та, у разі необхідності, виконання прикордонних процедур на кордонах з третіми європейськими країнами [5]. Тобто термінал – це об'єкт транспортно-логістичної інфраструктури, який забезпечує обробку вантажів у процесі транспортування [6].

Функціональність терміналів визначається їхнім розташуванням, організаційно-правовою формою та технічними характеристиками. Загалом функції вантажних транспортних терміналів можна розділити на дві групи: функції пов'язані з основною діяльністю – обробка, перевантаження та зберігання вантажів; функції пов'язані з допоміжною діяльністю (діяльність, що створює додану вартість) – сортування, маркування, пакування тощо.

Також термінали можна класифікувати за різними ознаками: за типом оброблюваних вантажів (наливні, насипні, контейнерні тощо); за кількістю видів транспорту, які обслуговуються (унімодальні, тримодальні тощо); за місцем розташування (центральні / вузлові; проміжні тощо); за характером обслуговування сегмента ринку (загального користування, визначеної групи клієнтів, для власних потреб тощо); за значущістю (місцевий, регіональний, міжнародний тощо).

Залежно від виду транспорту, який використовується для транспортування вантажів, виділяють такі види вантажних терміналів: портові / морські, залізничні, внутрішні та термінали аеропортів. Використання терміналу на 75-80% проектної потужності вважається оптимальним, оскільки в разі перевищення цього рівня надійність роботи терміналу починає зменшуватись.

Зростання обсягів міжнародних і транзитних вантажопотоків впливає на зміщення фокусу з розвитку портових терміналів і морських судноплавних мереж на розвиток транспортних перевезень усередині країн [7]. Бімодальні та тримодальні внутрішні термінали стають невід'ємною частиною транспортної системи, особливо в регіонах, які великою мірою залежать від торгівлі. Складність сучасного розподілу вантажів, підвищена увага до інтермодальних і комодальних транспортних рішень і проблеми з пропускнуною спроможністю є основними рушійними силами відновлення уваги до внутрішньої логістики. На початковому етапі наявні обсяги

вантажоперевезень зазвичай є достатніми для розвитку внутрішніх систем розподілу вантажів. Водночас на певному етапі їхня ефективність зменшується через появу заторів, надмірне споживання енергії та порожні перевезення, що стає сильним стимулом розглядати створення внутрішніх терміналів як наступний крок у плануванні регіональних вантажних перевезень. Крім того, збільшення потоків у мережах через концентрацію вантажу в обмеженій кількості портів і пов'язаних з ними магістральних ліній створило належні умови для появи вузлів уздовж і в кінці цих магістральних ліній.

Внутрішній порт – це залізничний або баржовий термінал, який сполучається з морським терміналом шляхом налагодження регулярних внутрішніх транспортних послуг. Внутрішній порт має певний рівень інтеграції з морським терміналом і підтримує більш ефективний доступ до внутрішнього ринку як для вхідного, так і для вихідного трафіку. Це передбачає низку відповідних логістичних заходів, пов'язаних із терміналом, таких як розподільні центри, склади для контейнерів та шасі, склади та постачальники логістичних послуг.

Оскільки внутрішній термінал є, по суті, розширенням деяких видів портової діяльності всередині країни, він отримав назву «сухий порт». На сьогодні немає консенсусу щодо термінології, що призводить до синонімічного використання таких термінів, як «сухі порти», «внутрішні термінали», «внутрішні порти», «внутрішні хаби», «внутрішні логістичні центри», «внутрішні вантажні селища» тощо. Незалежно від термінології ключовими фундаментальними характеристиками внутрішнього вузла є:

- збудований або розширений інтермодальний термінал, залізниця або баржа;
- залізничне, баржове або автомобільне сполучення з портовим терміналом, як правило, через коридор великої пропускнуною здатності;
- низка логістичних послуг, які підтримують і забезпечують транзитні перевезення, які зазвичай надаються поряд з інтермодальним терміналом.

Розглянемо наявну мережу терміналів на території України. Найбільшими за пропускнуною спроможністю та вантажомісткістю (в TEU¹) є контейнерні термінали, розміщені біля чи на території морських портів (табл. 1). На базі трьох українських портів функціонує п'ять контейнерних терміналів: ДП «Контейнерний термінал Одеса» та ТОВ «Бруклін-Київ Порт» (Одеський морський порт); «ПІС-Контейнерний термінал» (морський порт «Південний»); ДП «МТП» Чорноморськ» Контейнерний термінал і Контейнерний термінал-Чорноморський рибний порт (морський порт «Чорноморськ»). Сумарно вони спроможні обробляти близько 2,9 млн TEU на рік.

¹умовна одиниця вимірювання місткості вантажних транспортних засобів

Мережа найбільших контейнерних терміналів в Україні

№	Регіон	Кількість од.	Назва	Загальна площа, га	Місткість контейнерного складу, TEU	Пропускна спроможність, TEU
1	Дніпропетровська обл.	2	Дніпровське відділення філії «Центр транспортного сервісу «Ліски» АТ «Українська залізниця»	42,48	1216	-
			Інтермодальний термінал «Дніпро» (Новомосковськ) (N'UNIT)	6	1500	-
2	Закарпатська обл.	1	Виробнича ділянка на Львівській залізниці філії «Центр транспортного сервісу «Ліски» АТ «Українська залізниця»	1,5	360	30 000
3	Запорізька обл.	1	Контейнерний хаб «Термінал Запоріжжя»	6	1400	10 000 (з перспективою до 30-40 000)
4	Київська обл.	3	ст. Київ-Ліски, Філія «Центр транспортного сервісу «Ліски» АТ «Українська залізниця»	27,3	800	-
			Інтермодальний термінал «Київ-Схід» (Бровари) (N'UNIT)	2	800	-
			Інтермодальний термінал «Київ-Захід» (Вишневе) (N'UNIT)	2	800	-
5	Львівська обл.	2	Інтермодальний термінал «Мостиська» (N'UNIT)	36	4000	-
			«Контейнерний термінал Мостиська»	36,5	500	100 до 200 000
6	Одеська обл.	6	«Контейнерний термінал Одеса»	36,7	25 000	850 000
			Контейнерний термінал «Бруклін-Київ»	10	-	300 000
			«ТІС-Контейнерний термінал»	21,3	-	400 000
			ДП «МТП» Чорноморськ» Контейнерний Термінал	54	-	1 150 000
			Контейнерний термінал «Чорноморський рибний порт»	42	10 000	200 000
			Одеське відділення філії «Центр транспортного сервісу «Ліски» АТ «Українська залізниця»	35,35	2400	-
7	Рівненська обл.	1	Мультимодальний термінал	12	2000	-
8	Тернопільська обл.	1	Західний контейнерний термінал	6	2500	-
9	Харківська обл.	2	Харківське відділення філії «Центр транспортного сервісу «Ліски» АТ «Українська залізниця»	32,3	400	-
			Інтермодальний термінал «Харків» (N'UNIT)	18	3500	-
10	Чернігівська обл.	1	Технологічний термінал у Чернігові	-	-	-

Джерело: складено на основі даних [8-11].

Всі ці порти і, відповідно, термінали розміщені в Одеській області. У 2020 р. на ці три порти припадало майже 70% всіх перевезень з морських портів України (68% усіх перевезень на експорт, 66% усіх перевезень на імпорт, 86% усіх транзитних перевезень).

Мережа морських терміналів функціонує в тісному взаємозв'язку з мережею внутрішніх портів. Контейнерним оператором АТ «Українська залізниця» є Філія «Центр транспортного сервісу «Ліски». Для вирішення поставлених завдань під час організації Центру та Програми розвитку та функціонування комбінованого транспорту в Україні у 2004 р. Філією «ЦТС «Ліски» АТ «Укрзалізниця» створено п'ять відділень: на Південній залізниці – у Харкові; Донецькій залізниці – у Луганську і Донецьку; Придніпровській залізниці – у Дніпропетровську; Одеській залізниці – в Одесі. Для поліпшення роботи з країнами Західної Європи був відкритий перевантажувальний комплекс у межах станції Чоп Львівської залізниці [8].

У 2020 р. запрацювала нова українська мережа інтермодальних терміналів N'UNIT, яка володіє власними інтермодальними терміналами з повним переліком послуг щодо митного оформлення, перевалки, стафіровки, зберігання, пакування та обслуговування вантажів у Харкові, Києві, Дніпрі та Мостиськах.

У 2017 р. запрацював Західний контейнерний термінал у м. Тернополі – сучасний логістичний комплекс для виконання операцій, пов'язаних із контейнерними перевезеннями [9]. У 2021 р. відкрилося два термінали: мультимодальний термінал у Рівненській області та контейнерний хаб «Термінал

Запоріжжя». У вересні 2022 р. ввели в експлуатацію сучасний контейнерний термінал у м. Мостиська (Львівська обл.), який оброблятиме контейнери всіх типів, включно з рефрижераторними. Після завершення будівництва можна буде швидко перевантажити контейнери із залізничних вагонів колії 1520 на колію 1435 і навпаки. У майбутньому це дасть змогу стати терміналу в Мостиськах основним транспортним хабом між регіонами України та Азії та Європейською термінальною мережею, а також допоможе залучити до України додатковий транзит з Китаю [10]. Регулярне перевезення вантажів контейнерними поїздами було налагоджене і в напрямку Чернігова, де функціонував технологічний термінал, який міг обробляти та стафірувати зернові та інші генеральні вантажі.

До 2017 р. портовий комплекс «Акварель» та контейнерний термінал у Дніпровському річковому порту «Укррічфлот» забезпечували контейнерні перевезення річкою Дніпро. Через високу вартість портових зборів в Одесі надання послуг припинилося [11].

У регіональному розрізі найбільше контейнерних терміналів функціонує на території Одеської області. На території Київської області створено три контейнерні термінали, а у Дніпропетровській, Львівській та Харківській областях – по два термінали.

Сьогодні контейнерні перевезення вважаються основним видом транспортування. У країнах-членах ЄС частка перевезень у контейнерах сягає 45%. В Україні, як і в усьому світі, перевезення контейнерів з року в рік збільшуються. Однак, на відміну від розвинених країн світу, частка їх у загальному залізничному потоці залишається вкрай низькою. За

різними оцінками, вона становить усього від 0,5 до 2,3% [12]. Водночас розвиток контейнерних перевезень і мережі інтермодальних терміналів сприяє зростанню потенціалу логістично-транспортної інфраструктури шляхом збільшення її пропускної спроможності, розширенню географії перевезень і переліку транспортних і логістичних послуг, розвитку всіх видів транспорту, залученню інвестиційних ресурсів тощо.

Висновки. Україна та її прикордонні регіони володіють значним потенціалом до примноження міжнародних і транзитних вантажних перевезень. Важливою передумовою його реалізації є формування ефективного інституційного середовища, інтегрованого до європейського економічного простору, шляхом забезпечення виконання завдань, передбачених Угодою про Асоціацію між ЄС та Україною в частині транспорту, адаптації європейського та українського ринків вантажних перевезень до вимог Європейського зеленого курсу, розвитку співробітництва в межах транспортної панелі Східного партнерства (СхП), яка також зорієнтована на забезпечення розвитку регіональної транспортної мережі СхП, сумісної з TEN-T мережею.

Покращення інфраструктури перетину державного кордону, зокрема в частині збільшення пропускної спроможності митного кордону Україна-ЄС, має передбачати оптимізацію та стимулювання залізничних вантажних перевезень; відновлення та збільшення виробничих потужностей з обробки вантажів залізничних терміналів; розвиток мережі інтермодальних і перевантажувальних терміналів; створення прикордонних «сухих портів» і транскордонних логістичних хабів із запровадженням спільного контролю органами суміжних країн і спрощенням процедур перетину кордону під час здійснення мультимодальних і контрейлерних перевезень.

Список використаних джерел

1. The importance of Ukraine and the Russian Federation for global agricultural markets and the risks associated with the war in Ukraine. 47 p. *FAO*: Website. 2022. URL: <https://www.fao.org/3/cb9013en/cb9013en.pdf>
2. United Nations Convention on International Multimodal Transport of Goods. *UNCTAD*: Website. 1981. URL: https://unctad.org/system/files/official-document/tdmtconf17_en.pdf
3. Intermodal transport. *Glossary of Statistical Terms*. 2002. URL: <https://stats.oecd.org/glossary/detail.asp?ID=4303>
4. Про мультимодальні перевезення. Закон України від 17.11.2021 р. № 1887-IX. *Законодавство України*: сайт. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1887-20#Text>
5. Regulation (EU) No 913/2010 of the European Parliament and of the Council of 22 September 2010 concerning a European rail network for competitive freight. *Eur-lex*: Website. URL: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:32010R0913&from=EN>
6. Rodrigue J. P. *The Geography of Transport Systems*. Fifth edition. New York: Routledge, 2020. 480 p. DOI: <https://doi.org/10.4324/9780429346323>

7. Rodrigue J. P., Comtois C., Slack B. *The Geography of Transport Systems*. Third edition. New York: Routledge, 2013. 432 p. URL: https://transportgeography.org/wp-content/uploads/GTS_Third_Edition.pdf

8. Філія «Центр транспортного сервісу «Ліски» акціонерного товариства «Українська залізниця»: сайт. 2016. URL: <https://liski.ua/terminal.html>

9. Про нас. *Західний контейнерний термінал*: сайт. 2017. URL: <https://zahidcontainer.com>

10. У Мостиську ввели в експлуатацію новий контейнерний термінал. *Railway Supply*: сайт. 29.09.2022. URL: <https://www.railway.supply/uk/umostisku-vveli-v-ekspluatacziyu-novij-kontejnernij-terminal>

11. Аналітичні матеріали до проекту Стратегії розвитку внутрішнього водного транспорту України на період до 2031 року. *Міністерство інфраструктури України*: сайт. 2021. URL: <https://mtu.gov.ua/news/33077.html>

12. Копилов М. Контейнерні перевезення та ринок термінальних послуг на залізниці України – що має змінитися? *Rail Expo*: сайт. 2021. URL: <https://railexpoua.com/novyny/pro-gynok-terminalnykh-posluh-na-zaliznytsi-ukrainy>

References

1. The importance of Ukraine and the Russian Federation for global agricultural markets and the risks associated with the war in Ukraine (2022). *FAO*: Website. Retrieved from <https://www.fao.org/3/cb9013en/cb9013en.pdf>
2. United Nations UN Convention on International Multimodal Transport of Goods (1981). *UNCTAD*: Website. Retrieved from https://unctad.org/system/files/official-document/tdmtconf17_en.pdf
3. Intermodal transport (2002). In *Glossary of Statistical Terms*. Retrieved from <https://stats.oecd.org/glossary/detail.asp?ID=4303>
4. Pro mul'tymodal'ni perevezennya [About multimodal transport] (2021). Law of Ukraine, adopted on 2021, Nov 17, 1887-IX. *Legislation of Ukraine*: Website. Retrieved from <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1887-20#Text> [in Ukrainian].
5. Regulation (EU) No 913/2010 of the European Parliament and of the Council of 22 September 2010 concerning a European rail network for competitive freight (2010). *Eur-lex*: Website. Retrieved from <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:32010R0913&from=EN>
6. Rodrigue, J. P. (2020). *The Geography of Transport Systems*. Fifth edition. New York: Routledge. DOI: <https://doi.org/10.4324/9780429346323>
7. Rodrigue, J. P., Comtois, C. & Slack, B. (2013). *The Geography of Transport Systems*. Third edition. New York: Routledge. Retrieved from https://transportgeography.org/wp-content/uploads/GTS_Third_Edition.pdf
8. Filiya «Tsentр transportnoho servisu «Lisky» aksionernoho tovarystva «Ukrayins'ka zaliznytsya» [«Lisky» transport service center branch of the joint-stock company «Ukrainian railway»]: Website (2016). Retrieved from <https://liski.ua/terminal.html> [in Ukrainian].
9. Pro nas [About us] (2017). *Western Container Terminal*: Website. Retrieved from <https://zahidcontainer.com/> [in Ukrainian].

10. U Mostys'ku vvely v ekspluatatsiyu novyy konteynernyy terminal [A new container terminal was commissioned in Mostysk] (2022, Sep 29). *Railway Supply*: Website. Retrieved from <https://www.railway.supply/uk/u-mostysku-vvely-v-ekspluatatsiyu-novij-kontejnernij-terminal> [in Ukrainian].

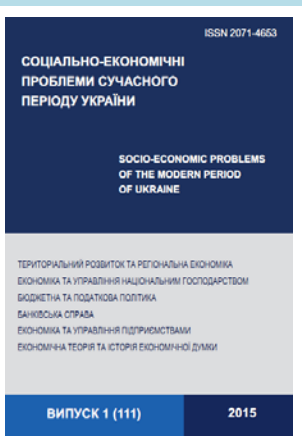
11. Analitychni materialy do proyektu Stratehiyi rozvytku vnutrishn'oho vodnoho transportu Ukrayiny na period do 2031 roku [Analytical materials for the project of the Strategy for the Development of Inland Water Transport of Ukraine for the period until 2031] (2021).

Ministry of Infrastructure of Ukraine: Website. Retrieved from <https://mtu.gov.ua/news/33077.html> [in Ukrainian].

12. Kopylov, M. (2021). Konteynorni perevezennya ta rynek terminal'nykh posluh na zaliznytsi Ukrayiny – shcho maye zminytysya? [Container transportation and the market of terminal services on the railways of Ukraine – what should change?]. *Rail Expo*: Website. Retrieved from <https://railexpoua.com/novyny/pro-rynek-terminalnykh-posluh-na-zaliznytsi-ukrainy> [in Ukrainian].

Надійшло 15.08.2022 р.

**Proceedings of the
"SOCIO-ECONOMIC PROBLEMS OF THE MODERN PERIOD OF UKRAINE"**



Proceedings of the "Socio-economic problems of the modern period of Ukraine" is a specialized scientific-practical edition based National Academy of Sciences of Ukraine and the Institute for regional studies of NAS of Ukraine.

The book highlights the results of studies of institutional and socio-economic problems of development of Ukraine at the macro, meso and micro levels, encouraging to published authors who carry out research work in various sectors of the economy.

The book "Socio-economic problems of the modern period of Ukraine" is included in the List of scientific professional publications of Ukraine in the field of economic sciences (Order of the Ministry of Education and Science of Ukraine dated by 11.07.2016 №820).

The journal is included in the international scientometric database Index Copernicus, Poland - with 2014.

Site collection: www.zbirnyk.ird.gov.ua