

*Електронний журнал «Державне управління: удосконалення та розвиток» включено до переліку наукових фахових видань України з державного управління (Категорія «Б», Наказ Міністерства освіти і науки України № 1643 від 28.12.2019).*

*Спеціальність – 281.*

*Державне управління: удосконалення та розвиток. 2024. № 3.*

**DOI: <http://doi.org/10.32702/2307-2156.2024.3.11>**

**УДК 656.025.4:658.788.8**

*V. O. Zadoia,*

*к. е. н., доцент, доцент кафедри економіки та менеджменту,*

*Український державний університет науки і технологій*

*ORCID ID: <https://orcid.org/0000-0001-9408-4978>*

*T. Yu. Charkina,*

*д. е. н., доцент, завідувач кафедри економіки та менеджменту,*

*Український державний університет науки і технологій*

*ORCID ID: <https://orcid.org/0000-0001-6202-0910>*

*V. V. Sitnik,*

*аспірант кафедри економіки та менеджменту,*

*Український державний університет науки і технологій*

*ORCID ID: <https://orcid.org/0009-0004-2949-5729>*

## **ПРОБЛЕМИ ТА ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ МУЛЬТИМОДАЛЬНИХ ВАНТАЖНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ В УКРАЇНІ В УМОВАХ НЕВИЗНАЧЕНОСТІ ТА РИЗИКІВ**

*V. Zadoia,*

*PhD in Economics, Associate Professor, Associate Professor of the Department of Economics and Management, Ukrainian State University of Science and Technology*

*T. Charkina,*

*Doctor of Economic Sciences, Associate Professor, Head of the Department of Economics and Management, Ukrainian State University of Science and Technology*

*V. Sitnik,*

*Postgraduate student of the Department of Economics and Management, Ukrainian State University of Science and Technology*

## **CHALLENGES AND PROSPECTS FOR THE DEVELOPMENT OF MULTIMODAL FREIGHT TRANSPORT IN UKRAINE IN THE FACE OF UNCERTAINTY AND RISKS**

*У статті розглядається важливість інтеграції України в глобальні логістичні ланцюги через розвиток мультимодальних транспортних систем. Автори аналізують сучасний стан і проблематику транспортної інфраструктури України, визначають ключові виклики та можливості для підвищення ефективності мультимодальних перевезень, оцінюють вплив військових подій на транспортну інфраструктуру, наголошують на необхідності розвитку мультимодальних перевезень, як засобу підвищення безпеки логістичних операцій. Особлива увага приділяється необхідності модернізації транспортної мережі, вдосконаленню законодавчої бази та стимулюванню інвестицій у логістичну інфраструктуру. Висвітлюються стратегії залучення міжнародного досвіду і технологій для підвищення конкурентоспроможності українських транспортних послуг на світовому ринку. Розроблені заходи, які спрямовані на трансформацію інфраструктури та перспективний розвиток мультимодальних перевезень в Україні, як критично важливого сектору для зміцнення економічної безпеки країни і підвищення її експортного потенціалу.*

*The article discusses the impact of globalisation on the logistics sector and the need for an integrated approach to transport infrastructure management. It highlights the importance of multimodal transport as the most efficient and cost-effective method of logistics, facilitating Ukraine's integration into global trade networks and enhancing its economic security. It also analyses the legal framework and international agreements that support the development of this type of transport.*

*Ukraine's participation in international logistics projects and initiatives contributes to its strategic importance in global trade. This not only strengthens economic ties with other countries, but also opens new opportunities for the development of domestic infrastructure and the efficiency of multimodal transport. Particular attention is being paid to projects supported by the European Union aimed at developing the transport corridor between Europe and Asia that passes through Ukraine. These initiatives not only contribute to economic growth, but also*

*require Ukraine to focus on improving its infrastructure and regulatory framework to meet international standards.*

*The challenges and prospects for the development of multimodal transport in the context of environmental protection and sustainable development are also considered. Special attention is given to the analysis of uncertainties and risks related to political instability, economic sanctions, infrastructure constraints and the impact of military conflicts on logistics operations. It finds that to minimise these risks, comprehensive measures are needed, including the modernisation of transport infrastructure, the introduction of innovative technologies in logistics and the development of internal and external cooperation. The study stresses the need for a strategic approach to the development of multimodal transport in Ukraine, considering both internal and external risk factors and uncertainties. The article stresses the importance of adapting to the changing conditions of the globalised world, intensifying international cooperation, and implementing advanced logistics solutions to increase Ukraine's international competitiveness.*

**Ключові слова:** *Мультимодальні перевезення, залізничний транспорт, транспортний вузол, ризики, логістика, економічна ефективність.*

**Keywords:** *Multimodal transport, railway transport, transport hub, risks, logistics, economic efficiency.*

**Постановка проблеми.** У зв'язку з посиленням процесів глобалізації, застосування інтегрованої стратегії у сфері транспортної логістики стає дедалі важливішим. Імплементация принципів інтегрованої логістики у діяльності транспортно-логістичних вузлів зумовлює підвищення продуктивності ланцюга поставок в цілому. Мультимодальні перевезення представляють собою найбільш продуктивний і економічно вигідний метод транспортування, оскільки дозволяють ефективно скоординувати використання різних видів транспорту з урахуванням їх техніко-економічних характеристик. Під час

організації такого типу перевезень у процес транспортування можуть бути залучені понад два види транспортних засобів різного типу.

Поняття «мультимодального транспортування вантажів» вперше було введено в науковий обіг у документації Організації Об'єднаних Націй 1980 року, зокрема в Конвенції про міжнародні мультимодальні перевезення вантажів [1].

Інтермодальні та мультимодальні перевезення визначаються важливими міжнародними організаціями - Eurostat, Європейською Конференцією Міністрів Транспорту та Європейською економічною комісією ООН - як ключові елементи сучасної транспортної індустрії. Інтермодальні перевезення описуються, як транспортування однієї вантажної одиниці різними послідовними видами транспорту без перевантаження вантажу при зміні транспортного засобу. Мультимодальні перевезення, з іншого боку, включають переміщення вантажів за допомогою двох або більше видів транспорту на основі єдиного договору, при цьому перевалка вантажів відбувається у спеціалізованих транспортних терміналах.

Закон України «Про мультимодальні перевезення» розширює це поняття, визначаючи мультимодальні перевезення, як транспортування вантажів двома або більше видами транспорту за умовами договору мультимодального перевезення, виконуваного на підставі спеціалізованого документу [2]. Основним елементом, що забезпечує ефективність таких перевезень, є вантажні термінали, які є пунктами перевалки і обробки вантажів між різними видами транспорту. В залежності від специфіки вантажів та видів транспорту, що залучаються для їх перевезення, виділяють різні типи мультимодальних терміналів, включаючи портові, залізничні, внутрішні та аеропортові термінали.

Таке визначення та структурування мультимодальних перевезень не тільки сприяє зростанню ефективності і безпеки транспортних операцій, але й є ключовим для розвитку глобальної транспортно-логістичної інфраструктури, відкриваючи шлях для інтеграції українського транспортного сектору в

міжнародну систему перевезень. Особлива увага приділяється розвитку транспортної інфраструктури, що включає модернізацію та розширення мережі терміналів, з метою підвищення їх пропускної спроможності та забезпечення швидкого й безпечного переміщення вантажів.

У контексті мультимодального перевезення власник вантажу укладає угоду на повний маршрут транспортування з одним суб'єктом (оператором), наприклад, експедиційною компанією. Такий оператор організовує переміщення вантажу по всій довжині маршруту за допомогою різноманітних видів транспорту, що може включати необхідність перевантаження та тимчасове зберігання на складах, тим самим звільняючи власника вантажу від потреби укладати кілька окремих угод з іншими транспортними чи складськими організаціями.

Серед ключових учасників мультимодальних перевезень необхідно виділити операторів мультимодального транспортування, транспортні фірми, митних брокерів і портові компанії. Важлива роль у процесі транспортування відіграють транспортно-логістичні вузли (ХАБи), які є центрами координації всіх суб'єктів процесу змішаних перевезень та здійснюють керування матеріальними, фінансовими й інформаційними потоками і основною метою діяльності яких є оптимізація процесу перевезень, мінімізація логістичних витрат, збільшення обсягів вантажоперевезень, а також їх ефективна обробка на ключових маршрутах міжнародних транспортних коридорів.

Дослідження в області транспортних систем України та їх ефективного функціонування в умовах невизначеності й ризиків ринку залишаються актуальним і викликають значний інтерес, особливо в контексті розвитку мультимодальних перевезень і оптимізації логістичної діяльності залізничного транспорту. Важливі аспекти цих досліджень висвітлені в роботах Ю. Кулаєва, Ю. Бараша, Є. Нагорного, В. Самсонкіна, О. Бакаєва, Ю. Дьоміна, В. Диканя, Д. Зеркалова та інших.

Окрема увага приділяється систематизації факторів, що впливають на концентрацію ринку вантажних перевезень, де значний вклад внесли Є.

Крикавський, О. Дейнека, М. Григорак та інші. Вони акцентують на важливості розробки ефективних логістичних систем на різних рівнях.

Значний прошарок проблематики мультимодальних перевезень та взаємодії різних видів транспорту розглядають у своїх дослідженнях Д. Ломотько, О. Огар, П. Підлісний, Є. Альошинський, М. Корінь, Л. Позднякова, І. Токмакова та інші, пропонуючи шляхи підвищення ефективності цього сегменту.

Також, проблемам раціонального функціонування транспортного комплексу країни було приділено увагу в дослідженнях Т. Бутька, М. Данька, В. Мироненка, С. Панченка, К. Плужникова, А. Смехова, Ю. Цветова та інших, які висвітлюють широкий спектр питань, пов'язаних із підвищенням загальної ефективності та екологічності транспортного сектору.

Актуальність дослідження розвитку інфраструктури мультимодальних перевезень для України є особливо високою з кількох причин. По-перше, в умовах воєнного конфлікту, ефективність і безпека логістичних операцій набувають критичного значення для забезпечення потреб населення, армії та інших критичних секторів економіки. Мультимодальні перевезення, що включають використання декількох видів транспорту для доставки вантажів, можуть забезпечити більшу гнучкість та надійність у логістичних ланцюгах.

По-друге, військові дії можуть призвести до пошкодження або знищення інфраструктури, що вимагає від логістичних систем швидкої адаптації до змінених умов і знаходження альтернативних маршрутів доставки. Мультимодальні перевезення дозволяють ефективніше реагувати на такі виклики, оптимізуючи маршрути й зменшуючи залежність від одного виду транспорту.

По-третє, ризик-менеджмент стає ключовим елементом у плануванні логістичних операцій в умовах невизначеності і високих ризиків на ринку. Розробка стратегій їх мінімізації можуть значно збільшити шанси на успіх логістичних операцій змішаних перевезень, забезпечуючи своєчасну доставку вантажів із мінімальними витратами.

Нарешті, враховуючи зовнішньоекономічну блокаду та обмеження, що накладаються на Україну в результаті війни, розвиток мультимодальних перевезень може сприяти диверсифікації торгівельних шляхів і зменшенню залежності від конкретних країн або транспортних коридорів. Це відкриває нові можливості для розвитку національної економіки, незважаючи на складні умови для діяльності транспортно-дорожнього комплексу країни.

**Мета статті** полягає у дослідженні перспектив розвитку інфраструктури мультимодальних перевезень в Україні в аспектах змін транспортно-логістичних маршрутів в мовах невизначеності і високих ризиків зовнішнього середовища.

**Виклад основного матеріалу дослідження.** Мультимодальні перевезення відіграють важливу роль у світовій логістиці, забезпечуючи ефективно та екологічно стійке переміщення вантажів. Європейський Союз активно розвиває цю сферу, з метою мінімізації впливу на довкілля, шляхом реалокатії транспортних потоків з автомобільних шляхів на більш «зелені» види транспорту. Значущість такого підходу підкріплюється зусиллями по зниженню викидів вуглецю та оптимізації споживання енергетичних ресурсів, при цьому основна увага приділяється контейнерним перевезенням, як найбільш адаптованому до цих цілей виду транспорту.

В контексті економічного розвитку та модернізації транспортної інфраструктури, Україна демонструє поступове, але недостатньо швидке зростання у сфері мультимодальних перевезень. Частка контейнерних вантажів у загальному обсязі залізничного трафіку складає приблизно 4%, що суттєво відрізняється від показників, характерних для країн з високорозвиненою економікою, де цей показник перевищує 35-55%. Згідно з даними, опублікованими Міжнародною торговою адміністрацією, використання транзитного потенціалу країни обмежується 25-30% [3].

Основною перешкодою на шляху розвитку мультимодальних перевезень виступає недолік ефективної інституційної підтримки.

До листопада 2021 року, нормативно-правова база, що регулює відносини у сфері мультимодальних перевезень, мала лише часткове покриття, залишаючи комбінований транспорт майже без уваги законодавства. Регулювання певних аспектів було розпорошене між основними законодавчими актами, включаючи Конституцію України, Цивільний кодекс, Господарський кодекс, а також Кодекс торговельного мореплавства, закони «Про транспорт», «Про залізничний транспорт», «Про автомобільний транспорт» та інші, доповнені транспортними статутами та правилами перевезення.

Міжурядові угоди про міжнародні комбіновані перевезення, укладені з Австрією, Туреччиною, Угорщиною, Словаччиною та державами ГУАМ, зобов'язали Україну до заходів, спрямованих на підтримку та розвиток цього виду перевезень. Це включало зусилля щодо оптимізації вантажопотоків з автомобільного на залізничний або водний транспорт.

Значну увагу розвитку мультимодальних послуг приділено у двосторонніх документах між Україною та Європейським Союзом, таких, як План дій «Україна – ЄС» в рамках Європейської політики сусідства, затверджений 12.02.2005, та Порядок денний асоціації Україна – ЄС з 23.11.2009, що містять заходи для підтримки та розвитку комбінованих перевезень.

Транспортна стратегія України до 2020 року, затверджена у 2010 році, визначила пріоритети для розвитку мережі логістичних центрів та мультимодальних терміналів, а також удосконалення технологій та збільшення частки комбінованих перевезень. Проект Закону «Про комбіновані перевезення», розроблений у тому ж році, мав на меті імплементацію Директиви 92/106/ЄЕС, проте його прийняття і реалізація затрималось.

У контексті гармонізації законодавства України з нормативами ЄС, ключовим елементом стало впровадження регулятивних рамок для мультимодальних перевезень. Ця необхідність випливає з зобов'язань, які Україна погодилась виконати в рамках Угоди про асоціацію з Європейським

Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії та їх державами-членами (далі - Угода про асоціацію Україна – ЄС) [4]

У цьому контексті Розділ 7 «Транспорт» Угоди встановлює фундамент для розширення й поглиблення співпраці у транспортній сфері, покликаної забезпечити створення стабільних та безпечних транспортних систем, сприяти інтермодальності та ефективній сумісності різних видів транспорту.

Згідно зі статтею 369 Угоди, співробітництво у транспортному секторі передбачає наступні ключові напрямки: формування мультимодальної транспортної мережі, інтегрованої з Транс'європейською транспортною мережею (TEN-T); удосконалення інфраструктурної політики для кращого визначення та оцінки інфраструктурних проєктів у різних видах транспорту; розвиток стратегій фінансування, спрямованих на підтримку існуючої інфраструктури, усунення перешкод і розвиток недостатньої інфраструктури, а також залучення приватного сектору до транспортних проєктів.

Ці заходи спрямовані на посилення транспортних зв'язків між територіями держав-підписантів, що є інструментом для підвищення оперативності, безпеки транспортних перевезень і, відповідно, стимулювання економічного розвитку. Угода про асоціацію Україна – ЄС відіграє стратегічну роль у впровадженні європейських стандартів у сфері мультимодальних перевезень, що є одним із кроків на шляху до інтеграції українського транспортного сектору до європейського простору.

На жаль, за два десятиліття незалежності, станом на 2020 рік, Україна продемонструвала низький рівень розвитку транспортно-логістичних технологій та мультимодальних перевезень, що складають менше 0,5% ринку, значно відставши від стандартів ЄС та інших розвинених країн [5]

Незважаючи на значний логістичний потенціал, обумовлений географічним розташуванням між Китаєм і Європейським Союзом, частка контейнерних перевезень у загальному обсязі вантажопотоків залишається низькою. Втім, присутність на українському ринку таких великих глобальних

операторів, як Maersk Line, DHL Global Forwarding, DB Schenker, вказує на значний інтерес до розвитку мультимодальних перевезень в країні.

Прийняття в листопаді 2021 року Закону «Про мультимодальні перевезення» стало значним кроком вперед, встановивши правові рамки для розвитку цієї сфери. Закон визначає ключові поняття, правовий статус учасників мультимодальних перевезень та механізми державної підтримки, відкриваючи шлях до інтеграції України в міжнародні транспортні мережі.

Перед початком відкритої військової агресії у 2022 році, приблизно 75% зовнішньої торгівлі України здійснювалося через морські порти. Від 24 лютого до кінця березня того ж року, вони перебували у стані блокади. Оперативність відновлення роботи лише трьох портів на Дунаї була зафіксована наприкінці березня, в той час, як порти Одещини повернулися до активної діяльності в другому півріччі 2022 року але з істотно зниженою пропускнуою спроможністю у порівнянні з довоєнним періодом [6].

Активні воєнні події на сході та півдні України спонукала до корекції звичних шляхів транспортування і логістики. До цього конфлікту, Україна експортувала до 5 млн т. агропромислової продукції щомісяця через порти Одеси та Миколаєва, проте обмеження, накладені блокадою з боку РФ, знизили цю цифру до приблизно 0,5 млн т. зернових на місяць. Існує потенціал збільшення до 2-3 млн т. за рахунок підвищення пропускнуої спроможності терміналів і оптимізації транзиту через кордони з країнами ЄС [6].

Додатково, до моменту військової ескалації, гірничо-металургійний сектор формував 33% експортних доходів країни та приблизно 10% ВВП. Проте, з огляду на блокування доступу до Чорного моря, місячні втрати від експорту металопродукції оцінюються в \$420 млн [7].

Ліміти залізничного експорту і недостатня переробна спроможність портів ЄС, які стали альтернативою, ускладнюють ситуацію. Невідповідність інфраструктури вантажоперевезень і необхідності їх збільшення вимагає нагальних дій.

На основі проведених аналізів, можна стверджувати, що оптимізовані логістичні процеси відіграють ключову роль у покращенні економічних індексів національної економіки. Коефіцієнт кореляції, який показує зв'язок між Індексом логістичної ефективності та рівнем ВВП на особу в стандартах долара США, взятий з аналізу даних 40 країн, дорівнює 0,873 пункти [8]. Це підтверджує тісний зв'язок між розвинутою логістичною інфраструктурою та економічним благополуччям країни.

Усвідомлюючи масштабні економічні втрати від блокади морських портів, українська влада активізувала пошук альтернативних логістичних маршрутів для експорту, зокрема через розвиток інфраструктури мультимодальних перевезень в рамках інтегрованої транспортної системи ЄС.

Інфраструктура мультимодальних перевезень в Україні включає в себе низку об'єктів (Рис. 1).

В 2022 році Європейський Союз залишався головним торговим партнером України, з часткою експорту до ЄС, що досягла 63,2%, збільшившись з 39,3% у 2021 році. Експорт до країн ЄС зріс на 4,2% з 26,8 мільярдів доларів США до 28 мільярдів доларів США в 2022 році, незважаючи на загальне зниження українського експорту на 35,1% [9].



Рис. 1. Мережа мультимодальних терміналів АТ «Українські залізниці»

Джерело: [3]

В умовах інтенсифікації міжнародної торгівлі та зростання потреби в ефективних логістичних рішеннях, значення мультимодальних перевезень набуває особливої актуальності.

У цьому контексті, «Контейнерний термінал Мостиська», обладнаний коліями двох стандартів і маючи проектну потужність 100 тис. TEU із перспективою збільшення до 200 тис. TEU, виступає стратегічно важливим об'єктом. У 2022 році, з використанням 65% своєї потужності, термінал демонструє значний потенціал у якості транспортного хабу, що сприяє оптимізації логістичних ланцюгів між Україною й Польщею, а також Європою й Азією [10].

Значний внесок у розвиток транскордонних контейнерних перевезень вносить і співпраця з українським оператором контейнерних потягів N'UNIT і участь у міжнародному проєкті «Новий Шовковий шлях». Регулярні переговори «Контейнерного терміналу Мостиська» з китайськими й європейськими партнерами відкривають нові перспективи для транзитних вантажів, а також для експорту українських товарів і імпорту продукції з ЄС. Ця міжнародна кооперація забезпечує підвищення ефективності транспортних потоків і розширення торговельних зв'язків.

Окрім того, запуск проєкту швидкісного контейнерного поїзда Maersk Blocktrain у липні 2018 року, який здійснює перевезення між Одеським морським портом та портом «Південний» за 21 годину, свідчить про інноваційні підходи у сфері мультимодальних перевезень. Це не лише скорочує час доставки товарів, але й сприяє підвищенню конкурентоспроможності українського експорту [11] (Рис 2).



**Рис. 2. Схеми терміналів і маршрутів компанії «Нова українська мережа інтермодальних терміналів» (N'UNIT)**

*Джерело: [11]*

Заснування Української інтермодальної компанії у січні 2020 року, з участю Hamburger Hafen und Logistik AG (HHLA Group), що керує Західним контейнерним терміналом в Тернополі, заснованим у 2017 році, є ключовим кроком у розвитку внутрішньої інфраструктури для мультимодальних перевезень. Це сприяє інтеграції України в міжнародні логістичні мережі, забезпечуючи високу ефективність та оперативність перевезень.

Таким чином, удосконалення мультимодальних перевезень через розвиток інфраструктурних проєктів, зокрема «Контейнерного терміналу Мостиська», а також активна міжнародна співпраця і впровадження інноваційних рішень, відіграють вирішальну роль у підвищенні конкурентоспроможності української економіки на світовому ринку.

На межі України, Словаччини та Угорщини, спеціалізований комплекс для перевантаження, що належить до виробничої ділянки Львівської залізниці філії «Центр транспортного сервісу «Ліски» і відомий як контейнерний оператор АТ «Українська залізниця», забезпечує високоефективну логістику через свій митно-ліцензійний склад, контейнерний термінал для оптимізації

перевезень між стандартними та ширококолійними рейсами, а також через використання контейнерного майданчика з краном, що має вантажопідйомність 40 т. [12].

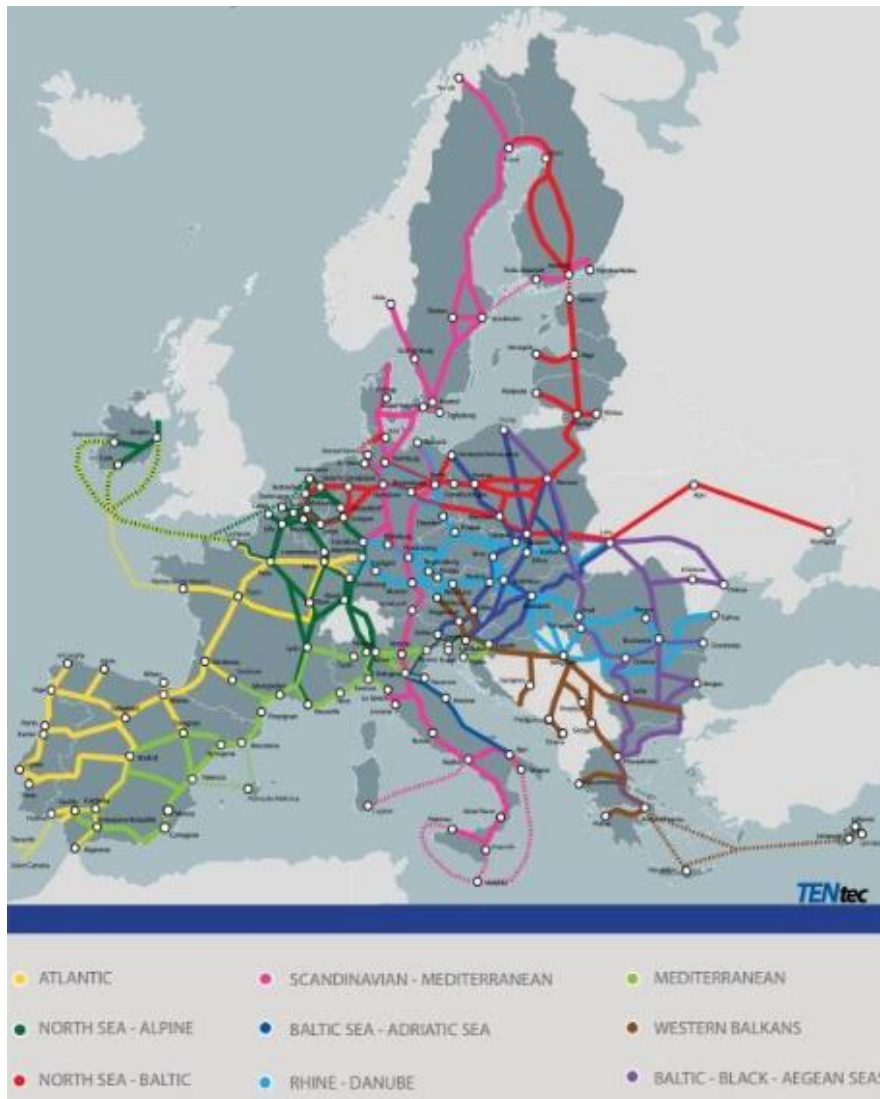
Розширення мультимодальної транспортної інфраструктури на цьому транскордонному просторі є стратегічно важливим для посилення ролі України у формуванні транспортного мосту між Європейським Союзом та азіатськими країнами, що, у свою чергу, сприяє зростанню обсягів міжнародної торгівлі.

Європейська комісія, вносячи зміни до індикативних мап Транс'європейської транспортної мережі (TEN-T) [13], інтегрувала українські логістичні маршрути, водночас виключивши ті, що проходять через Росію та Білорусь.

Це рішення сприяло розширенню ключових коридорів, зокрема Північно-Балтійського через Львів та Київ до Запоріжжя, Балто-Чорноморсько-Егейського через Львів, Чернівці (Румунію і Молдову) до Одеси, а також Балтійського моря – Адріатичного моря та Рейн – Дунай, що тепер ведуть через Львів.

Розвиток цих коридорів значно посилив міжнародну інтеграцію України, а також відкрив нові можливості для експорту агропродукції та імпорту товарів першої необхідності завдяки таким угодам, як «торговельний безвіз», «транспортний безвіз», «митний безвіз» між Україною і ЄС, а також ініціативі ЄС «Шляхи солідарності».

Ці ініціативи передбачають спрощення митних процедур і дозволяють використовувати єдину транзитну декларацію для переміщення товарів між Україною та 36 країнами, включаючи країни ЄС, Велику Британію, Туреччину, Сербію, Північну Македонію, Ісландію, Норвегію, Ліхтенштейн та Швейцарію. (Рис. 3).



**Рис. 3. Схеми приєднання українських логістичних маршрутів до Транс'європейської транспортної мережі (TEN-T)**

*Джерело: [13]*

У вересні 2022 року стартував проект інтермодального потягу «Amber Train», ініційований співпрацею між Естонією, Латвією, Литвою і з метою залучення України для встановлення сталої залізничної вантажоперевізної лінії, яка б з'єднала Україну з Балтійськими державами. Очікується, що ця ініціатива сприятиме зростанню українського експорту зернових і металопродукції через порти на Балтійському морі, тим самим підвищуючи присутність України на балтійських ринках.

Хорватія пропонує використання своїх адриатичних портів для транзиту українського зерна до Північноафриканських країн, наголошуючи на критичному значенні залізничного вантажоперевезення і необхідності

удосконалення прикордонної інфраструктури з метою збільшення експортного потенціалу України.

Польща, в свою чергу, займається реконструкцією залізничного відрізка Перемишль – Нижанковичі, в той час як Україна планує прокласти європейську колію між Нижанковичами і Хирівом. Це відкриває перспективи для відновлення вантажних перевезень за цим напрямком вперше з 1995 року. Контейнерний термінал «Мостиська» і інтермодальний термінал від компанії N'UNIT, розташовані поруч з цими ділянками, мають потенціал стати катализаторами для зростання об'ємів вантажоперевалки в мультимодальних терміналах України.

Розвиток мультимодальних перевантажувальних терміналів у західному регіоні України отримає значний імпульс від реалізації додаткових інфраструктурних проєктів, що включають:

1. Ремонт ділянки залізничної колії на кордоні між Україною та Румунією, яка не використовувалася з 2003 року, здійснюваний АТ «Укрзалізниця». Введення цієї ділянки в експлуатацію створить умови для збільшення обсягів транзитних перевезень і покращення транспортного зв'язку Карпатського регіону.

2. Відновлення євроколії на ділянці Чоп – Ужгород довжиною 20 км, що дозволить з'єднати Закарпатську область з європейськими містами такими як Відень, Братислава, Белград, Будапешт, Прага, Дрезден без необхідності зміни колісних пар.

3. Прокладання європейської колії за маршрутом Вадул – Сірет – Чернівці довжиною 42 км, що посприяє розвитку залізничного сполучення з Румунією, Болгарією та Туреччиною.

4. Продовження залізничної колії європейського стандарту (1435 мм) від міста Ковель до міста Луцьк та від станції Мостиська до міста Львова, що забезпечить безперешкодне залізничне сполучення з Польщею та країнами Балтії.

5. Відновлення та введення в експлуатацію існуючих ділянок «вузьких» залізничних колій на Закарпатті та ділянки від Польщі через місто Ягодин, де на відстані 2 км від пункту пропуску «Ягодин» розташований мультимодальний перевантажувальний термінал компанії «Автоком».

Виробнича ділянка філії «Центр транспортного сервісу «Ліски» АТ «Українська залізниця», розташована біля пункту пропуску «Чоп (Дружба)» на україно-угорському кордоні, підписала меморандуми про співпрацю з компаніями DHL Global Forwarding та MAERSK LINE, а також з морськими перевізниками «Укрферрі» і «FerriPlus» для організації контейнерних перевезень, залучення додаткових вантажів та розширення географії та маршрутів перевезень [14].

У літку 2020 року, українські логістичні компанії розпочали встановлення сполучень між Києвом та містами Китаю, створюючи передумови для включення України до Нового Шовкового шляху, з'єднуючи Європу та Китай контейнерним залізничним сполученням. Однак, через блокування шляхів, які проходили через Білорусь, з'явилася потреба в перевантаженні контейнерів з Азії в Західній Україні для подальшого транспортування до країн ЄС.

В контексті війни та її впливу на транспортну інфраструктуру, зокрема на порти, Україна стикається з необхідністю розширення та модернізації інфраструктури мультимодальних перевезень для забезпечення ефективного експортного потенціалу, особливо в агропромисловому секторі, що має велике значення для світового продовольчого ринку.

В умовах відсутності державної стратегії розвитку мультимодальних перевезень, важливу роль відіграє реалізація державних проєктів, спрямованих на відновлення та розвиток транспортної інфраструктури в Україні, що задекларовані у Плані відновлення України. Серед стратегічних ініціатив, які спрямовані на підтримку розвитку мультимодальних перевантажувальних терміналів, варто виділити наступні:

1. Розвиток мережі внутрішніх контейнерних терміналів у період 2023-2025 рр. - цей захід спрямований на підвищення доступності та

інтероперабельності вантажних перевезень, що значно покращить гнучкість та пропускну спроможність транспортної системи України.

2. Забезпечення безпеки і охорони під час мультимодальних перевезень, що включає регулювання за допомогою контрольних заходів і нормативно-правової бази, а також імплементація системи «єдиного вікна» сприяє підвищенню конкурентоспроможності цих перевезень.
3. Реалізація проєкту розширення вантажних авіаційних перевезень через ДП МА «Бориспіль» передбачає збільшення вантажообігу до мінімуму 120 тис.т. щорічно, що включає будівництво спеціалізованого вантажного терміналу.
4. Розширення промислових можливостей морського порту «Ізмаїл» й реконструкція прилеглої залізничної інфраструктури спрямовані на збільшення ефективності автомобільної і залізничної транспортної системи.
5. Відновлення та створення нових мультимодальних терміналів на кордонах з державами-членами ЄС, включаючи модернізацію існуючих автомобільних пунктів пропуску, спрямовані на поліпшення міжнародної логістичної взаємодії.
6. Ініціатива зі створення річкового порту або мультимодального терміналу в Дунайському регіоні має за ціль підвищення пропускну здатності портових комплексів цієї території.
7. Розвиток та збільшення промислових потужностей ДП «Усть-Дунайський морський торговельний порт», порто-пункту Кілія у партнерстві з ТОВ «Зерновий термінал Кілія» - цей проєкт передбачає збільшення інтенсивності навантаження до 5000 т./добу.
8. Створення мультимодального хабу на базі портів Дунаю (Рені або Ізмаїл) - проєкт спрямований на активізацію вантажного сполучення як з країнами ЄС, так і з іншими країнами.
9. Організація на річці Дніпро мультимодального терміналу - захід спрямований на використання потенціалу річкових перевезень в Україні.

Ці заходи спрямовані на усунення інфраструктурних обмежень та перспективний розвиток мультимодальних перевезень в Україні, з метою підвищення ефективності транспортної системи і забезпечення її інтеграції в європейські й світові логістичні мережі.

**Висновок.** У контексті глобалізації та інтенсифікації міжнародної торгівлі, мультимодальні перевезення набувають особливої актуальності, як для України, так і для глобальної економічної системи в цілому. Україна, зіткнувшись із значними викликами в сфері вантажоперевезень через військові дії, втрату контролю над Кримськими та Азовськими портами, а також блокування деяких портів Чорного моря, стоїть перед необхідністю активізації розвитку інфраструктури мультимодальних перевезень. Це вимагає комплексного підходу, який включає реалізацію стратегій, спрямованих на інтеграцію в міжнародні транспортні мережі, і забезпечення ефективності логістичних ланцюгів.

Необхідно відзначити, що Україна має унікальне геополітичне положення, що надає потенціал стати ключовим логістичним хабом, з'єднуючим Європу та Азію. Враховуючи цей фактор, існує нагальна потреба в модернізації транспортної інфраструктури і вдосконаленні нормативно-правової бази для виходу на новий рівень ефективності й екологічної стійкості вантажоперевезень. Особлива увага має бути приділена розробленню та затвердженню стратегії розвитку мультимодальних перевезень, а також прискоренню реалізації проектів, передбачених Планом відновлення України, зокрема, розвитку вітчизняних мультимодальних транспортних ХАБів.

Міжнародні угоди, укладені з країнами ЄС, підкреслюють важливість мультимодальних перевезень для забезпечення екологічної стійкості та високої ефективності вантажних логістичних ланцюгів. Реалізація зобов'язань, взятих на себе в рамках цих угод, дозволить Україні оптимізувати свій транспортний потенціал, забезпечити високий рівень економічної безпеки й підвищити конкурентоспроможність країни на міжнародному рівні.

У зв'язку з вищевикладеним, акцентується увага над необхідністю усунення існуючих інфраструктурних обмежень, зокрема, в сфері залізничного транспорту, та реалізації інфраструктурних проектів, які передбачають будівництво, відновлення і продовження Євроколій на території прикордонних із ЄС регіонів. Подальший розвиток мультимодальних перевезень в Україні має відбуватися з урахуванням глобальних тенденцій, спрямованих на зростання вимог до екологічної стійкості та ефективності логістичних систем.

### Література

1. Про міжнародні змішані перевезення вантажів: конвенція Організації Об'єднаних Націй від 24.05.1980 р.: сайт. URL: [https://www.un.org/ru/documents/decl\\_conv/conventions/pdf/goods.pdf](https://www.un.org/ru/documents/decl_conv/conventions/pdf/goods.pdf) (дата звернення: 15.01.2024).
2. 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> (дата звернення: 16.01.2024).
3. Від сировинної транспортної системи до інтермодальних перевезень: як «Укрзалізниця» змінює перевезення. Журнал «Судноплавство»: сайт. URL: <https://ua.sudohodstvo.org/vid-syrovynnoyi-transportnoyi-systemy-do-intermodalnyh-perevezen-yak-ukrzaliznyczya-zminyuue-perevezennya/#:~:text=Рівень%20контейнеризації%20перевезень%20вантажів%20в,збільшення%20перевезення%20вантажів%20у%20контейнерах> (дата звернення: 16.01.2024).
4. 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](https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/984_011/print) (дата звернення: 17.01.2024).
5. Транспорт та логістика: сучасні виклики та перспективи розвитку (Transport & Logistics:Т 65 Current Challenges and Prospects): матеріали Всеукраїнської науково-практичної конференції, м. Одеса, 18 листопада 2021 р. / [під наук

ред. Ільченко С. В.]; НАНУ, МОНУ та ін. – Одеса: ДУ ІРЕЕД НАН України, 2021. – 166 с.

6. Україна нарощує експорт агропродукції через західний кордон – Шмигаль: сайт. URL: <https://ports.ua/ukra%D1%97na-naroshhu%D1%94-eksport-agroprodukczi%D1%97-cherez-zahidnij-kordon-shmigal> (дата звернення: 03.02.2024).
7. Українська металургія потребує розблокування чорноморських портів: сайт. URL: <https://gmk.center/ua/posts/ukrainska-metalurgiya-potrebuie-rozblokuвання-chornomorskih-portiv/> (дата звернення: 20.02.2024).
8. Connecting to Compete 2018. Trade Logistics in the Global Economy. The Logistics Performance Index and Its Indicators: сайт. URL : <https://openknowledge.worldbank.org/bitstream/handle/10986/29971/LPI2018.pdf> (дата звернення: 20.02.2024).
9. Дашборд щодо експорту України. URL: [https://export.gov.ua/722-Dashbord\\_eksportu\\_ukraini](https://export.gov.ua/722-Dashbord_eksportu_ukraini) (дата звернення: 20.01.2024).
10. «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> (дата звернення: 25.02.2024).
11. Західний контейнерний термінал: офіційний веб-сайт. URL: <https://zahidcontainer.com/en/> (дата звернення: 25.02.2024).
12. Центр транспортного сервісу «Ліски»: сайт. URL: <http://www.liski.ua/terminal.html> (дата звернення: 25.02.2024).
13. Логістичні шляхи України стали частиною Транс'європейської транспортної мережі. URL: <https://www.epravda.com.ua/news/2022/07/27/689709/> (дата звернення: 26.02.2024).
14. Укрзалізниця: Підписано меморандум з DHL Global Forwarding. Журнал «Railway Supply»: сайт. URL: <https://www.railway.supply/uk/ukrzalizniczya-pidpisano-memorandum-z-dhl-global-forwarding/> (дата звернення: 27.02.2024).

## References

1. UN (1980), Convention “About international mixed transportation of goods”, available at: [https://www.un.org/ru/documents/decl\\_conv/conventions/pdf/goods.pdf](https://www.un.org/ru/documents/decl_conv/conventions/pdf/goods.pdf) (Accessed 15.01.2024).
2. Verkhovna Rada of Ukraine (2021), The Law of Ukraine “About multimodal transportation”, available at: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1887-20#Text> (Accessed 16.01.2024).
3. Tkachov, V. (2023), “From the raw material transportation system to intermodal transportation: how Ukrzaliznytsia is changing transportation”, available at: <https://ua.sudohodstvo.org/vid-syrovynnoyi-transportnoyi-systemy-do-intermodalnyh-perevezen-yak-ukrzaliznyczya-zminyuye-perevezennya/#:~:text=Riven'%20kontejneryzatsii%20perevezen'%20vantazhiv%20v,zbil'shennia%20perevezennia%20vantazhiv%20u%20kontejnerakh> (Accessed 16.01.2024).
4. Verkhovna Rada of Ukraine (2014), “Association Agreement between Ukraine, on the one hand, and the European Union, the European Atomic Energy Community and their member states, on the other hand”, available at: [https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/984\\_011/print](https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/984_011/print) (Accessed 17.01.2024).
5. Il'chenko, S.V. (2021), Transport ta lohistyka: suchasni vyklyky ta perspektyvy rozvytku [Transport & Logistics: Current Challenges and Prospects], DU IREED NAN Ukrainy, Odesa, Ukraine.
6. ports.ua (2022), “Ukraine is increasing exports of agricultural products through the western border”, available at: <https://ports.ua/ukra%D1%97naroshhu%D1%94-eksport-agroprodukczi%D1%97-cherez-zahidnij-kordon-shmigal> (Accessed 03.02.2024).
7. Yermolenko, H. (2022), “Ukrainian metallurgy needs unblocking of Black Sea ports”, available at: <https://gmk.center/ua/posts/ukrainska-metalurgiya-potrebuie-rozblokuvannya-chornomorskih-portiv/> (Accessed 20.02.2024).
8. The International Bank for Reconstruction and Development (2018), “Connecting to Compete 2018. Trade Logistics in the Global Economy. The

- Logistics Performance Index and Its Indicators”, available at: <https://openknowledge.worldbank.org/bitstream/handle/10986/29971/LPI2018.pdf> (Accessed 20.02.2024).
9. export.gov.ua (2024), “Dashboard regarding the export of Ukraine”, available at: [https://export.gov.ua/722-Dashbord\\_eksportu\\_ukraini](https://export.gov.ua/722-Dashbord_eksportu_ukraini) (Accessed 20.01.2024).
  10. IntermodalNews.eu (2021), “"Mostyska" container terminal: a new intermodal terminal between China and Europe will appear in Ukraine”, available at: <https://www.lemtrans.com.ua/uk/press-center/media-about-us/container-terminal-mostyska> (Accessed 25.02.2024).
  11. Western Container Terminal (2024), available at: <https://zahidcontainer.com/en/> (Accessed 25.02.2024).
  12. "Lisky" Transport Service Center (2024), available at: <https://liski.uz.gov.ua/en> (Accessed 25.02.2024).
  13. epravda (2022), “Logistic routes of Ukraine became part of the Trans-European transport network”, available at: <https://www.epravda.com.ua/news/2022/07/27/689709/> (Accessed 26.02.2024).
  14. Railway Supply (2020), “Ukrzaliznytsia: Memorandum signed with DHL Global Forwarding”, available at: <https://www.railway.supply/uk/ukrzalizniczya-pidpisano-memorandum-z-dhl-global-forwarding/> (Accessed 27.02.2024).

*Стаття надійшла до редакції 05.03.2024 р.*