

Рикованова І. С.

*старший викладач кафедри маркетингу і логістики
Національного університету «Львівська політехніка»*

Rykovanova Iryna

*Senior Lecturer of Department of Marketing and Logistics
Lviv Polytechnic National University*

КОНТРЕЙЛЕРНІ ПЕРЕВЕЗЕННЯ: ЄВРОПЕЙСЬКИЙ ДОСВІД ТА ПРОБЛЕМИ І ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ В УКРАЇНІ

Анотація. У статті здійснено аналіз європейського досвіду створення та розвитку системи комбінованих перевезень «залізниця-автомобіль». Проаналізовано основні показники діяльності компаній – членів Міжнародного союзу комбінованих автомобільних та залізничних перевезень (UIRR), що дало можливість обґрунтувати перспективність розвитку системи мультимодальних комбінованих перевезень в Україні як країни-транзитера на шляху «Китай – ЄС». Проведено ретроспективний аналіз спроб створення системи контрейлерних перевезень в Україні та виявлено чинники геополітичного, економічного характеру, що сприяють розвитку комбінованих (насамперед контрейлерних) перевезень «залізниця-автомобіль» у складі мультимодальних перевезень, що забезпечить неперервність ланцюга постачань товарів від виробника до споживача і сприятиме посиленню конкурентних позицій України на ринку логістичних послуг Європи.

Ключові слова: мультимодальні перевезення, контрейлерні перевезення, комбіновані перевезення «автомобіль-залізниця», система «від дверей-до-дверей», інфраструктурні об'єкти, логістичні послуги.

Вступ та постановка проблеми. Глобалізаційні та інтеграційні процеси у світовій економіці передбачають тісний взаємозв'язок національних економік, посилений обмін ресурсами і товарами, що робить міжнародний транспорт та транзитні шляхи основою для функціонування економіки не тільки окремих країн та економічних систем, а й світу загалом. Під впливом глобалізаційних та геополітичних чинників відбувається зміна географії транспортно-економічних зв'язків і в Україні. Падіння обсягів перевезень на східному напрямі змушує змінювати напрями завантаження транспортної системи країни та позиціонувати себе як надійного партнера з транзитних перевезень та надання логістичних послуг. Такі виклики поставили завдання щодо реформування транспортної галузі України. У межах реформ було схвалено Національну транспортну стратегію України на період до 2030 р., де в розділі «Конкурентоспроможна та ефективна транспортна система» робиться акцент на формуванні та розвитку мультимодальних перевезень. З досвіду проведення реформ транспортної системи Європи та особливості географічного розташування України очевидним є те, що основним гравцем на ринку мультимодальних (комбінованих) перевезень може стати залізниця.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Питання потенціалу та перспективності розвитку України як транзитної держави розглядалися у публікаціях І.В. Марова, Д. Прейгер, А.Ю. Платонова, В.Г. Ковальова, О.Г. Харчук, В.О. Баланава. Проблеми державної підтримки транспортної інфраструктури та правові аспекти комбінованих перевезень висвітлені у працях В.В. Гаверського, О.І. Петренко. У працях В.О. Баланава, Р. Клочко, С.В. Шираєва, Т.І. Кондрат, Б. Андрушків, О.В. Литвин, І.М. Горбась, М.А. Федоренко розглянуто досвід розроблення та організації перевезення за системою «залізниця-автомобіль» у країнах світу та в Україні. Певні аспекти та пропозиції авторів не втратили чинності й сьогодні з огляду на досить повільний розвиток комбінованих перевезень в Україні. На стратегічних аспектах розвитку транспортної системи акцентували увагу С. Фімар, О.І. Петренко, О.І. Горбенко, М.Ю. Григорак, Н.І. Антощишина, Л.Д. Калініченко.

У вищезазначених працях розглядався потенціал України як транзитної держави з огляду на можливості всіх видів транспорту та відповідної інфраструктури (автомобільний, залізничний, авіа- та морський транспорт). Вантажопереvezення різними видами транспорту є фактично конкурентами в галузі транспортування. Але питанням перспективності інтеграції основних конкурентів – залізниці та автомобільного транспорту – у галузі перевезень в Україні не було приділено досить уваги.

Формулювання цілей статті. Метою дослідження є аналіз діяльності членів Міжнародного союзу комбінованих автомобільних та залізничних перевезень в країнах ЄС, здійснення ретроспективного аналізу створення системи контрейлерних перевезень та аналіз сучасного стану перевезень «залізниця-автомобіль» в Україні з метою виявлення чинників, що сприяють розвитку контрейлерних перевезень в складі мультимодальних, що забезпечить неперервність ланцюга постачань товарів і сприятиме посиленню конкурентних позицій України на ринку логістичних послуг Європи.

Виклад основного матеріалу дослідження. У червні 2019 року розпорядженням Кабінету Міністрів України була погоджена стратегія розвитку акціонерного товариства «Українська залізниця» на 2019–2023 роки [12].

Здійснивши SWOT-аналіз, аналіз ринку та прогнозування обсягів надання послуг, в тому числі й обсягів вантажних перевезень в «Стратегії акціонерного товариства «Українська залізниця» на 2019–2023 роки» (далі – Стратегія) [12] прописані ключові стратегічні ініціативи. Одним із пунктів є «клієнтоорієнтованість та розширення переліку послуг з основної діяльності». У цьому напрямі передбачається «утворення офісу ключових клієнтів, які будуть обслуговувати найбільших клієнтів вантажних перевезень (приблизно 80% ринку) [12]. Зрозумілим є те, що розширення асортименту послуг тягнуть за собою й збільшення обсягу перевезень, в т.ч. й вантажних. У межах цього передбачається розвиток сектору мультимодальних перевезень (контейнерні та контрейлерні).

Мультимодальним перевезенням відповідно до Проєкту ЗУ «Закон про мультимодальні перевезення» є пере-

везення вантажів двома або більше видами транспорту на підставі договору мультимодального перевезення, що здійснюється за документом мультимодального перевезення [10]. Також у проекті як окремих термін розглядається «міжнародне мультимодальне перевезення», що передбачає перетин державного кордону України. В практичній діяльності перевізники для такого виду транспортування використовують термін «інтермодальне» перевезення. Ще проект Закону передбачає використання терміну «комбіновані перевезення» – «мультимодальне перевезення вантажів однією і тією самою транспортною одиницею без перевантаження вантажу під час зміни виду транспорту, де більша частина маршруту приходить на внутрішній водний, морський або залізничний шляхи, а відрізок маршруту автомобільними шляхами є максимально коротким» [10].

У країнах ЄС мультимодальні перевезення також трактуються в складі комбінованих. Власне комбіновані перевезення покликані найбільш ефективно поєднати різні види транспорту та звести до мінімуму використання засобу транспортування, використання якого потребує найбільше витрат – автомобільного, переваги якого є насамперед у мобільності.

На якість комбінованих автомобільних та залізничних перевезень (контрейлерних) перевезень «від дверей до дверей» значною мірою впливає якість надання послуги у «найдовшому» сегменті – залізничних перевезень.

Для оцінки переваг застосування контрейлерних перевезень як одного з видів мультимодальних варто розглянути європейський досвід. Одне із перших мультимодальних перевезень (яке стало регулярним) із застосуванням контрейлерних технологій відбулося за маршрутом Кельн (Німеччина) – Верона (Італія). До 2013 року в країнах Європейського Союзу реалізувалась програма Marco Polo, метою яких було зниження шкідливого впливу автомобільного транспорту на навколишнє середовище через переорієнтацію вантажопотоків на водний та залізничний транспорт. Аудиторською Рахунковою палатою (Європейський Судом аудиторів) було проаналізовано 16 проектів програм Marco Polo I і II, які «вартували» 19,5 млн євро зобов'язань та 11,4 млн євро платежів (650 учасників – компанії, які отримали 172 гранти – лівову частку займали проекти стосовно залізничних перевезень – 11) [1]. Висновок містить інформацію, що програми не змогли втілити у життя головні завдання: через зниження кількості вантажного автотранспорту на автошляхах покращити екологічну та економічну ситуації в країнах ЄС. Але представники бізнес-структур з надання перевізних послуг та логістичних операторів зробили акцент на певні обмеження бюрократичного характеру та лімітуванням ресурсів при фінансуванні проектів. До того ж, програми принесли свій позитивний вклад у розвиток мультимодальних перевезень. За 10 років реалізації програми створено більше 10 мультимодальних транспортних коридорів, якими скористалися більше ніж 4 млн вантажівок. Окрім того, здійснено рух на поромках в таких напрямках: Франція – Іспанія, Великобританія – Іспанія, Бельгія – Іспанія, Італія – Іспанія [1]. Але ЄС продовжує фінансування розвитку мультимодальних перевезень та реформування транспортної галузі через Підрозділ «З'єднуючи Європу» (Connecting Europe Facility – CEF), який підтримує Трансєвропейську транспортну мережу (TEN-T) [3].

Під час втілення проектів контрейлерний вантажооборот оцінювався на рівні 70 млн т. І тут здебільшого спрацьовувало те, що вартість перевезення залізницею 1 т вантажу менша практично у три рази, ніж вантажним автотранспортом. Така цінова політика була викли-

кана компенсаційними виплатами автотранспортникам за статтями витрат, пов'язаними з екологією та збереженням експлуатаційного стану автошляхів. За [5, с. 56–57] контрейлерні перевезення по території ЄС впродовж року знижують екологічні витрати на 200 млн євро, а економія на витратах на ремонт автошляхів становить до 500 млн євро.

З 1970 р. перевезення із використанням залізничного та автомобільного транспорту (комбіновані) здійснюється компаніями – членами Міжнародного союзу комбінованих автомобільних та залізничних перевезень (International Union for Road-Rail Combined Transport – UIRR). На 2020 рік членами UIRR було 20 країн Європи International Union for Road-Rail Combined Transport (UIRR) [19]. В кожній країні визначений один оператор (організація перевезень), а в більшості країн-учасниць обладнанні термінали для обслуговування комбінованих перевезень.

На момент припинення фінансування за програмами Marco Polo (2013 рік) сайт UIRR приводить такі дані [19]: обсяги перевезень з 80-х років XX століття UIRR досягли рівня обсягів морських контейнерних перевезень та мають щорічне збільшення на рівні 20%; загальний обсяг трафіку збільшився на 50% з 1999 року; зменшення викидів CO₂ становило 1,5 млн т.; міжнародні обсяги перевезень зросли практично удвічі за 15 років; внутрішні перевезення комплектними вантажівками (RoLa – «вантажівка на поїзді») збільшилися удвічі; більше 5,4 млн EVP / TEU (умовна одиниця виміру місткості транспортних засобів, яка заснована на об'ємі 20-футового мультимодального контейнеру) переведені з автомобільного на залізничний транспорт; більш ніж 12 000 вантажівок «зійшли» з маршрутів далекого прямування; створено 350 перевалочних станцій (30 з них у власному управлінні); послугами UIRR користуються понад 12 000 клієнтів.

Основні вантажопотоки комбінованих перевезень у ЄС відбуваються у напрямку північ-південь і лівова частка (практично 70%) у трансальпійському сполученні (зумовлено географічними та природно-кліматичними чинниками щодо витратності та деколи неможливості розвитку автомобільних перевезень – складна гірська місцевість). Більша частина таких перевезень відбувається «без супроводу», тобто переміщуються тільки напівпричеми (відсутня необхідність перевезення водіїв). Це зумовлено розвиненою системою перевалочних пунктів.

З 1990-х років у ЄС спостерігається відносно стійка тенденція до зростання кількості відправлень та загального обсягу перевезень через систему комбінованого (мультимодального) транспортування (рис. 1).

UIRR у звіті [20], присвяченому своєму 50-річчю (2020 р.) констатувала, що 2019 рік для компанії був складним. Із динаміки кількості відправлень можна побачити, що загальна кількість партій, перевезених членами UIRR, зросла лише на + 0,19%, а обсяг перевезень збільшився на 1,48% та практично відповідав приросту ВВП в ЄС за 2018/2019 рр. (ріст ВВП ЄС 2018/2019 був на рівні 1,84% [9]).

Якщо розглянути структуру відправлень за технологією у 2018/2019 рр., то збільшення відбулося у сегментів напівпричепів (+4,96%) та контейнерів (+1,41%), тоді як спостерігалось зниження відправлень повноцінних вантажівок (RoLa) на -8,75%.

Загалом позитивною динаміка відправлень за технологією з 1990 року зберігалася в сегменті «знімні кузови та контейнери» та «напівпричеми». Причому більш динамічно зростали відправлення за системою «знімні кузова та контейнери» (рис. 1, 2). Це можна пояснити розвиненою нині системою перевантажувальних терміналів (більше



Рис. 1. Динаміка обсягів перевезень та кількості відправлень за системою комбінованих перевезень (залізниця – автомобіль) в країнах ЄС (2005–2019 рр.)

Джерело: складено на підставі [20]

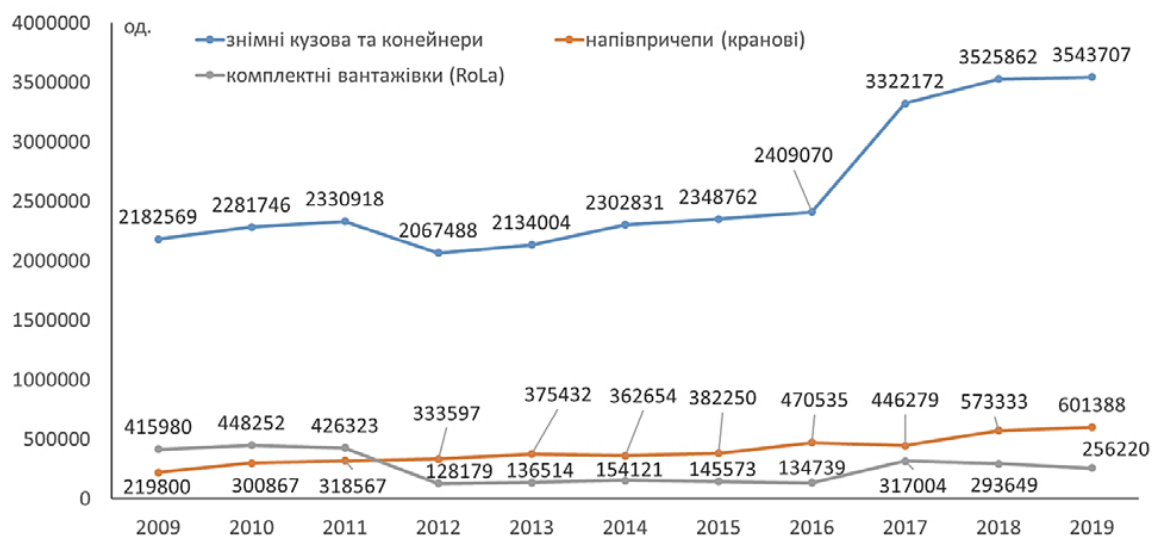


Рис. 2. Динаміка кількості відправлень за технологіями комбінованих перевезень (залізниця – автомобіль) в країнах ЄС (2009–2019 рр.)

Джерело: складено на підставі [20]

350 терміналів у 20 країнах), що забезпечує високу якість та ефективність взаємодії різних видів транспорту під час виконання широкого переліку транспортно-експедиційних, складських та супроводжуючих послуг для забезпечення високої якості мультимодальних перевезень.

Аналіз за протяжністю перевезень підтверджує пріоритетність використання комбінованої системи «залізниця-автомобіль» на довші відстані. Частка перевезень на більш ніж 900 км зберігала свої позиції з 2013 по 2019 рік. Але впродовж 2018–2019 років послуги, що перевищували перевезення 900 км, продовжували відносно скорочуватися, тоді як послуги перевезень на 600–900 км зросли [20].

Найбільш «активними» учасниками комбінованих перевезень в ЄС є:

- Німеччина: має найбільшу територію та розвинену економіку; доступ до портів Північного та Балтійського морів (відкривається доступ до Скандинавських країн);

- Австрія та Швейцарія: транзитний шлях, який проходить через Альпи (проблеми із пропускнуою здатністю шляхів); значна кількість автомобільних шляхів є плат-

ною; розвинена мережа екологічних пунктів (збір коштів з великовантажних транспортних засобів).

- Франція: раціональна структура організації комбінованих перевезень (термінальні системи Modalohr – платформи з низьким вантажним майданчиком – дозволяють перевозити всі типи вантажних автомобілів).

Окрім цього, набувають популярності комбіновані перевезення «залізниця-автомобіль» і в невеликих країнах ЄС (Словенія, Угорщина). Однак є й низка проблем не тільки економіко-організаційних (наприклад, тарифи на користування залізничною інфраструктурою; серед країн ЄС найвищий тариф існує в Польщі), а й технологічного характеру для активного використання системи комбінованих перевезень: залізнична інфраструктура ЄС складається із національних залізничних систем які різняться технічними стандартами.

Основний «постачальник» послуг комбінованих перевезень в Україні – Українська залізниця – має певний досвід у забезпеченні та формуванні контейнерних поїздів. Перші кроки було зроблені у 1990-х роках. Так, у 1996 році було здійснено першу спробу – організовано рух

комбінованого поїзду за маршрутом Дніпропетровськ – Захонь (Угорщина). У 1998 році здійснив поїздки перший на території України контейнерний поїзд за маршрутом Луганськ – Київ – Катовіце (Польща) [2].

2003 рік став початком запровадження регулярних комбінованих (у т.ч. й контейнерних) перевезень: був запущений поїзд «Вікінг» (угода про співпрацю між адміністраціями залізниць України, Литви та Білорусі). «Вікінг» позиціонується як поїзд комбінованого транспорту. Нині це спільний проект вищевказаних залізниць та компаній з експлуатації морських терміналів та портів Клайпеда, Іллічівська (Чорноморська) та Одеси. Маршрут «Вікінга» є «учасником» ланцюга морських контейнерних та контейнерних шляхів Балтійського регіону і охоплює країни: Азербайджан, Республіка Білорусь, Болгарія, Грузія, Литва, Молдова, Румунія, Туреччина, Україна, Фінляндія.

Паралельно із «Вікінгом» (2003 рік) здійснив поїздки за міжнародним маршрутом (проект залізниць України та Польщі) поїзд «Ярослав»: Київ – Славкув (Республіка Польща). За 2003–2004 роки територією України було перевезено понад 1,5 тис. автопоїздів («Вікінг» – 0,25 тис. од., «Ярослав» – понад 1,3 тис. од.) [6]. На той момент цей маршрут був цікавим ще й через те, що використовувалася тільки «широка» колія (1,52 м), яка має протяжність по території Польщі 400 км.

Але зацікавленості бізнес-структур у новій послугі не виникло – завантаження маршрутів як системи контейнерних перевезень не відбулося. Фактично «Вікінг» став курсувати як контейнерний. У 2006 році була спроба запустити ще один маршрут для контейнерних перевезень «Київ-Експрес» – Україна – Угорщина – Австрія. Наступні спроби здійснити комбіновані контейнерні перевезення не принесли результату. Так, у 2009 році була здійснена спроба відновлення транспортування за системою контейнерних перевезень у напрямку Україна – Угорщина із залученням поїздів «Вікінг», «Ярослав» та «Чардаш». Але включно до 2015–2016 років проблеми, які виникли у процесі організування такого виду перевезень так й залишалися нерозв'язаними.

Нині послуги поїзда «Вікінг» позиціонуються ПАТ «Укрзалізниця» як засіб для комбінованих перевезень, а «Ярослав» – контейнерних. На наш погляд, ще два-три роки тому таке позиціонування можна охарактеризувати як «іміджевий» проект для України. Але сьогодні значний поштовх для розвитку комбінованого перевезення дають ринкові механізми, геополітичні процеси, а тому виникає зацікавленість європейських партнерів у галузі логістичного бізнесу.

Починаючи з 2014 року у зв'язку із військовим конфліктом на сході України було втрачено до 60% надходжень від транзитних перевезень. За офіційною статистикою [13, с. 88] зберігалася тенденція до скорочення кількості пропуску поїздів через державний кордон України. Так, у 2010 році кордон України перетнули 173 118 поїздів, а вже у 2015 році – 115 206 од., тобто зменшення відбулося практично на 34,2%. У 2018 році кількість поїздів, які перетнули кордон складала 103 709 од. (– 40,8% у порівнянні із 2010 роком). При аналізі структури за ділянками кордону це відбулося за рахунок скорочення кількості перетинів із кордоном з Росією (2010 рік – 86 956 од.; 2018 рік – 25 445 од.). Це є очевидним свідченням значного падіння обсягів транзиту. Окрім того, спостерігається (у зв'язку із падінням внутрішнього виробництва і послуги залізниць розраховані на значні обсяги перевезень) і падіння внутрішніх обсягів перевезень залізницею (2010 рік – 432 897 тис. т., а у 2019 році – 312 938,9 тис. т) [8].

За даними [4], впродовж 2018–2019 років обсяги залізничних перевезень Росія – ЄС в сегменті імпорту скоротилися на 9,13%, а імпорту – на 14,41%. Тобто й європейські перевізники втрачають вантажопотоки у цьому напрямі, що дає Україні шанс використати своє сьгоднішнє геополітичне становище та стає економічним стимулом для реформування в галузі залізничних перевезень.

Одночасно у 2019 р. відбулося збільшення обсягів імпорту з ЄС до України на автотранспорті (6030 тис. т) на 9,3% або на 511 тис. т. Найбільшим імпортером виявилась Польща (+288,061 тис. т). Експортні потоки автомобільним транспортом з України до ЄС показали незначне зростання: +1,1% [11], що пов'язане із тенденцією до скорочення кількості дозволів на міжнародні автомобільні перевезення (особливо з боку Польщі). Зрозуміло, що збільшення трафіку автошляхами тягне за собою більше навантаження на дорожнє полотно, а також зриву графіків постачань через обмеження пересування автомобільного вантажного транспорту при підвищенні температурного режиму (а в деяких країнах ЄС існують обмеження у визначенні дні тижня щодо пересування вантажного автотранспорту) та черг при перетині державного кордону.

Перші кроки у напрямі відновлення контейнерних перевезень в Україні були зроблені у 2018 році, причому вже на рівні держави. На рівні Міністерства інфраструктури почали розглядати питання щодо організації контейнерних перевезень як альтернативи міжнародним автомобільним перевезенням. Ініціатором таких дій стало ФРУ України (Федерація роботодавців України). На цьому етапі основний гравець таких перевезень – ПАТ «Укрзалізниця» та АСМАП (Асоціація міжнародних автомобільних перевезень) проробували перспективи щодо обсягів на напрямків комбінованих вантажних перевезень, а також здійснювали аналіз існуючої системи інфраструктурних об'єктів (терміналів) для здійснення маніпуляційних операцій [7]. На початку 2020 р. (лютий) у межах реалізації проекту із запровадження системи контейнерних перевезень проводилась нарада за участю представників «Сврокар», Міністерства інфраструктури України, АСМАП, АТ «Укрзалізниця» та філії Укрзалізниці «Ліски» [15]. Тут уже обговорювалися питання тарифної політики, маршрутів та складання графіку руху контейнерних поїздів (в т.ч. із застосування платформ RoLa).

У цей же період починається активне обговорення проекту Закону України «Про мультимодальні перевезення» (одержаний Верховною Радою України 27.12.2019 р.; Висновок Комітету з питань європейської інтеграції – 12.02.2020 р.; Висновок комітету Верховної Ради України з питань транспорту та інфраструктури 04.05.2020 р.).

У червні 2020 року за участі ПАТ «Укрзалізниця» та ФРУ проведено установче засідання робочої групи з розвитку інтермодальних перевезень територією України, де окреслені ключові завдання щодо визначення та усунення «вузьких місць» в системі мультимодальних (комбінованих) перевезень залізничними шляхами України.

Також істотним кроком в 2018 році у розвитку контейнерних перевезень територією України за участю ПАТ «Укрзалізниця» можна вважати домовленість з угорською Rail Cargo Hungaria (компанія Rail Cargo Logistics (Hungaria Kft) – дочірній підрозділ Rail Cargo Group (Австрія) в Угорщині – надання експедиційних послуг для залізничного транспорту) щодо розвитку транзитного трафіку із Китаю до Європи [14]. Але вже за рік (грудень 2019) по завершенні угоди Укрзалізниця вимагала підвищити тариф на транскордонні перевезення на 50% у 2019 році (основна причина, на погляд РКР Cargo (Польща), монополічне становище на транспортування колією 1435 мм) [18].

У межах розвитку інфраструктури, необхідної для забезпечення «життєдіяльності» мультимодальних перевезень у січні 2020 р. зареєстрована «Українська інтермодальна компанія (UIC)» (дочірнє підприємство Німецької логістичної та транспортної компанії HHLA International GmbH) [17]. Але послуги плануються надаватися тільки у сегменті «експедитори та контейнерні лінії». Водночас це є істотний крок щодо підвищення транзитної здатності України.

Висновки. Перспективність розвитку контрейлерних перевезень шляхопроводам України в складі мультимодальних сьогодні стає більш очевидною, ніж 5–10 років тому. Передумовами цього є переорієнтація вантажних потоків зі сходу (втрата трафіку у напрямку Росії) у напрямку півдня та заходу (Китай – ЄС) та поступове, але неукліне зростання вантажопотоків українськими автошляхами, що, вочевидь, може тягнути за собою погіршення екологічної ситуації, а також значне навантаження на автошляхи і, як результат, значні витрати на ремонт та підтримку доріг у належному стані. І саме географічне розташування України в умовах геополітичних перетворень дає «шанс» у зв'язку із вищезазначеними аспектами перетворити контрейлерні перевезення із «іміджового» проекту у проект реальний і зарекомендувати себе як надійного партнера в галузі транзитних перевезень за технологією «залізниця-автомобіль». Основні стратегічні питання та завдання, які мають стояти на порядку денному в Україні задля отримання статусу надійного партнера у галузі мультимодальних перевезень:

1. Оптимізація маршрутів транспортування. Сьогодні поїзд «Ярослав» курсує тільки до м. Славуків (Польща) – використання колії шириною 1520 мм). В цьому напрямі перспективним бачиться бажання подовжити цей маршрут Німеччиною до Франкфурта-на-Майні і Гамбургу (більше охоплення європейського ринку). Окрім цього, проблематичним є «завантаження» напівприцепів або вантажних автомобілів за системою RoLa за маршрутами територією України. Це можна зробити тільки із спеціалізованих від-

діленнях (станція Київ-Ліскі, Одеське, Дніпровське, Харківське, Луганське відділення). За останні роки у зв'язку із поживаленням економічних відносин та інтеграційних процесів з країнами ЄС було відкрито перевантажувальний комплекс на Львівській залізниці (станція Чоп»). Але до таких терміналів вантажівкам необхідно діставатися знову ж автомобільними шляхами.

Більші перспективи та досвід має нині поїзд «Вікінг». У нього є сполучення із Білоруссю та Литвою, позиціонується він як комбінований. Тобто за наявності спеціального обладнання (вантажної рампи) на інфраструктурних об'єктах – терміналах – є можливість транспортувати контрейлерні вагони в бік Угорщини через Румунію.

2. Тарифна політика: європейські існуючі та потенційні партнери вважають тарифи на транзитні перевезення (в т.ч. й контрейлерні) завищеними. Залізниця пояснює це значною часткою у тарифах вартості амортизаційних відрахувань та витрат на паливо. Тому слід робити кроки у бік реформування щодо прояснення структури тарифів та приведення їх у відповідність до європейської структури. Неузгоджена тарифна політика може змінити напрямок транзитних маршрутів України через Польщу, Угорщину та Румунію в країни Бенілюксу, Німеччину, Францію, Італію (наприклад, морський шлях через Констанцу (порт у Румунії, Поти (Грузія), північний маршрут).

3. Нині в Україні не затверджено на законодавчому рівні нормативні бази щодо здійснення комбінованих перевезень (практично все на стадії проектів), які би були інтегровані із законодавством країн Європейського союзу.

4. Зважаючи на досвід Європи у напрямі розвитку контрейлерних перевезень, ця галузь потребує значних капіталовкладень та підтримки з боку держави, а також пільг та преференцій автоперевізникам під час користування ними контрейлерними перевезеннями.

Такі стратегічні кроки мають підкріплюватися ретельними дослідженнями вантажопотоків, попитом на ринках Європи та уніфікації технологічних аспектів симбіозу «залізниця – автомобіль».

Список використаних джерел:

1. Аудитори ЕС призвали прекратити субсидирования по типу программ Марко Поло. URL: <https://www.automotivemanufacturing.com/-----/32409.article> (дата звернення: 22.07.2020).
2. Баланов В.О. Розвиток контрейлерних перевезень в Україні та досвід перевезень в європейських країнах. *Збірник наукових праць Дніпропетровського національного університету залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна. Транспортні системи та технології перевезень*. 2012. Вип. 4. С. 5–8. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/znpdnu_tstp_2012_4_3 (дата звернення: 20.08.2020).
3. Европейский Союз: факты и комментарии. Вып. 74: октябрь-декабрь 2013 г. URL: http://www.edc-aes.ru/data/edcaes/content/user_files/files/74.pdf (дата звернення: 22.07.2020).
4. Грузоперевозки, страны ЕС. URL: <http://eurostatica.com/services/state/> (дата звернення: 18.08.2020).
5. Клочко Р. Мимо колес. Почему контрейлерные перевозки к востоку от Буга уже полтора десятилетия остаются в состоянии возможной перспективы? *Международные Автомобильные Перевозки*. 2012. № 2. С. 55–58.
6. Контрейлерные перспективы Украины. URL: http://romashko.com.ua/index.php?option=com_content&view=article&id=4359:2016-08-01-17-29-21&catid=14:2013-12-25-08-51-48&Itemid=87 (дата звернення: 21.08.2020).
7. Міністерство інфраструктури приступило до відновлення контрейлерних перевезень. URL: <https://mtu.gov.ua/news/29666.html> (дата звернення: 10.07.2020).
8. Обсяг перевезених вантажів за видами транспорту. URL: http://www.ukrstat.gov.ua/operativ/operativ2018/tr/tr_rik/tr_rik_u/or_vant_vt_u.htm (дата звернення: 20.08.2020).
9. Объем ВВП Европейский Союз. URL: <https://take-profit.org/statistics/gdp/european-union/> (дата звернення: 17.07.2020).
10. Проект Закону про мультимодальні перевезення. URL: http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4_1?pf3511=67796 (дата звернення: 10.07.2020).
11. Статистика рынка автомобильных грузоперевозок ЕС-Украина в 2018/19 гг. URL: <http://www.eurostatica.com/news/509/> (дата звернення: 18.08.2020).
12. Стратегія акціонерного товариства “Українська залізниця” на 2019–2023 роки. URL: https://uz.gov.ua/about/documents_jsc/ (дата звернення: 10.07.2020).
13. Транспорт і зв'язок України : Статистичний збірник / За редакцією І. Петренко. Київ : Державна служба статистики України, 2019. С. 88.

14. «Укрзалізниця» и венгерская Rail Cargo Hungaria договорились развивать контейнерные перевозки. URL: https://cfts.org.ua/news/2018/05/05/ukrzaliznytsya_i_vengerskaya_mav_dogovorilis_razvivat_kontreylernye_perevozki_47100 (дата звернення: 29.07.2020).
15. ФРУ продовжує роботу по запровадженню контейнерних перевезень між Україною та ЄС. URL: <http://fru.ua/ua/media-center/news/fru/fru-prodovzhuje-robotu-po-zaprovadzhennyu-kontrejlernikh-perevezen-mizh-ukrajinoju-ta-es> (дата звернення: 15.08.2020).
16. Харчук О.Г. Залізничні міжнародні транспортні коридори України та роль УДЦТС «Ліски» в їх розвитку. *Міжнародний науковий журнал «Інтернаука». Економічні науки*. 2017. № 15(37), 2 т. С. 63–68. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/mnj_2017_15%282%29__14 (дата звернення: 30.08.2020).
17. HHLA інвестує у створення української інтермодальної компанії. URL: <https://ameu.org.ua/news/4828-hhla-investue-u-stvorennya-ukrajinskoji-intermodalnoji-kompaniji> (дата звернення: 25.08.2020).
18. Rail Cargo Hungaria призиває УЗ к підписанню нового договору о совместных грузоперевозках. URL: https://cfts.org.ua/news/2019/01/31/rail_cargo_hungaria_prizyvaet_uz_k_podpisaniyu_novogo_dogovora_dlya_osuschestvleniya_sovmestnykh_gruzoperevozok_51460 (дата звернення: 29.07.2020).
19. International Union for Road-Rail Combined Transport – UIRR. URL: <http://www.uirr.com/en/road-rail-ct.html> (дата звернення: 16.07.2020).
20. UIRR Report 2019-20. URL: <http://www.uirr.com/en/media-centre/annual-reports/annual-reports.html> (дата звернення: 16.07.2020).

References:

1. Auditory ES prizvali prekratit' subsidirovaniya po tipu programm Marko Polo [EU auditors urged to end subsidies like Marco Polo programs]. Available at: <https://www.automotivemanufacturingsolutions.com/-----/32409.article> (accessed 22 July 2020).
2. Balanov V.O. (2012). Rozvytok kontrejlernykh perevezenj v Ekrajini ta dosvid perevezenj v jevropejsjkykh krajinaх [Development of piggyback transportation in Ukraine and experience of transportation in European countries]. *Zbirnyk naukovykh pracj Dnipropetrovsjkogho nacionaljnogho universytetu zaliznychnogho transportu imeni akademika V. Lazarjana. Transportni systemy ta tekhnologhiji perevezenj*, vol. 4, pp. 5–8. Available at: http://nbuv.gov.ua/UJRN/znpdnu_tstp_2012_4_3 (accessed 20 August 2020).
3. Evropejskij Soyuz: fakty i kommentarii (2013) [European Union: facts and comments], vol. 74: October-December. Available at: http://www.edc-aes.ru/data/edcaes/content/user_files/files/74.pdf (accessed 22 July 2020).
4. Gruzoperevozki, strany ES [Cargo transportation, EU countries]. Available at: <http://eurostat.com/services/state/> (accessed 18 August 2020).
5. Klochko R. (2012). Mimo kolei. Pochemu kontreylernye perezozki k vostoku ot Buga uzhe poltora desyatiletija ostayutsya v sostoyanii vozmozhnoy perspektivy? [Off track. Why has piggyback transport east of the Bug remained in a state of prospect for a decade and a half?]. *Mezhdunarodnye Avtomobil'nye Perevozki*, № 2, pp. 55–58.
6. Kontreylernye perspektivy Ukrainy [Piggyback prospects of Ukraine]. Available at: http://romashko.com.ua/index.php?option=com_content&view=article&id=4359:2016-08-01-17-29-21&catid=14:2013-12-25-08-51-48&Itemid=87 (accessed 21 August 2020).
7. Ministerstvo infrastruktury prystupilo do vidnovlennja kontrejlernykh perevezenj [The Ministry of Infrastructure has started before the renewal of piggyback]. Available at: (accessed 21 July 2020).
8. Obsjagh perevezenykh vantazhiv za vydamy transportu [Volume of transported goods by types of transport]. Available at: http://www.ukrstat.gov.ua/operativ/operativ2018/tr/tr_rik/tr_rik_u/op_vant_vt_u.htm (accessed 20 August 2020).
9. Ob»em VVP Evropejskij Soyuz [European Union GDP]. Available at: <https://take-profit.org/statistics/gdp/european-union/> (accessed 17 July 2020).
10. Proekt Zakonu pro muljtymodaljni perevezennja [Draft Law on Multimodal Transportation]. Available at: http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4_1?pf3511=67796 (accessed 10 July 2020).
11. Statistika rynku avtomobil'nykh gruzoperevozok ES-Ukraina v 2018/19 gg. [Statistics of the EU-Ukraine road freight market in 2018/19]. Available at: <http://www.eurostat.com/news/509/> (accessed 18 August 2020).
12. Strateghija akcionernogho tovarystva «Ukrajinsjka zaliznycja» na 2019–2023 roky [Strategy of the «Ukrainian Zaliznytsya» for 2019-2023]. Available at: https://uz.gov.ua/about/documents_jsc/ (accessed 10 July 2020).
13. Derzhavna sluzhba statystyky Ukrainy (2019). Transport i zv'jazok Ukrainy [Transport and communication of Ukraine]. Kyjiv, p. 88.
14. «Ukrzaliznytsya» i vengerskaya Rail Cargo Hungaria dogovorilis' razvivat' kontreylernye perezozki [Ukrzaliznytsia and Hungarian Rail Cargo Hungaria agreed to develop piggyback transportation]. Available at: https://cfts.org.ua/news/2018/05/05/ukrzaliznytsya_i_vengerskaya_mav_dogovorilis_razvivat_kontreylernye_perevozki_47100 (accessed 29 July 2020).
15. FRU prodovzhuje robotu po zaprovadzhenju kontrejlernykh perevezenj mizh Ukrainoju ta JeS [The Federation of Employers of Ukraine continues to work on the introduction of piggyback transport between Ukraine and the EU]. Available at: <http://fru.ua/ua/media-center/news/fru/fru-prodovzhuje-robotu-po-zaprovadzhennyu-kontrejlernikh-perevezen-mizh-ukrajinoju-ta-es> (accessed 15 August 2020).
16. Kharchuk O.H. (2017). Zaliznychni mizhnarodni transportni korydory Ukrainy ta rolj UDCTS «Lisky» v jikh rozvytku [Railway international transport corridors of Ukraine and the role of Centre «Lisky» in their development]. *Mizhnarodnyj naukovyj zhurnal «Internauka». Ekonomichni nauky*, no. 15(37), vol. 2, pp. 63-68. Available at: http://nbuv.gov.ua/UJRN/mnj_2017_15%282%29__14 (accessed 30 August 2020).
17. HHLA investuje u stvorennja ukrajinskoji intermodalnoji kompaniji [HHLA is investing in the creation of a Ukrainian intermodal company]. Available at: <https://ameu.org.ua/news/4828-hhla-investue-u-stvorennya-ukrajinskoji-intermodalnoji-kompaniji> (accessed 25 August 2020).
18. Rail Cargo Hungaria призиває УЗ к підписанню нового договору о совместных грузоперевозках [Rail Cargo Hungaria calls on UZ to sign a new joint freight agreement]. Available at: https://cfts.org.ua/news/2019/01/31/rail_cargo_hungaria_prizyvaet_uz_k_podpisaniyu_novogo_dogovora_dlya_osuschestvleniya_sovmestnykh_gruzoperevozok_51460 (accessed 29 July 2020).
19. International Union for Road-Rail Combined Transport – UIRR. Available at: <http://www.uirr.com/en/our-association.html> (accessed 15 July 2020).
20. UIRR Report 2019–20. URL: <http://www.uirr.com/en/media-centre/annual-reports/annual-reports.html> (accessed 16 July 2020).

КОНТРЕЙЛЕРНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ: ЕВРОПЕЙСКИЙ ОПЫТ, ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ В УКРАИНЕ

Аннотация. Проведен анализ европейского опыта создания и развития системы комбинированных перевозок «железная дорога – автомобиль». Проанализированы основные показатели деятельности компаний – членов Международного союза комбинированных автомобильных и железнодорожных перевозок (UIRR), что позволило обосновать перспективность развития системы мультимодальных комбинированных перевозок в Украине как транзитной страны на пути «Китай – ЕС». Проведен ретроспективный анализ попыток создания системы контрейлерных перевозок в Украине и выявлены факторы геополитического, экономического характера, способствующие развитию комбинированных (в первую очередь контрейлерных) перевозок «железная дорога – автомобиль» в составе мультимодальных перевозок, что обеспечит непрерывность цепи поставок товаров от производителя к потребителю и способствует усилению конкурентных позиций Украины на рынке логистических услуг Европы.

Ключевые слова: мультимодальные перевозки, контрейлерные перевозки, комбинированные перевозки «автомобиль – железная дорога», система «от двери-к-двери», инфраструктурные объекты, логистические услуги.

CONTRAILER TRANSPORTATION: EUROPEAN EXPERIENCE & PROBLEMS AND ASPECTS OF DEVELOPMENT IN UKRAINE

Summary. The fall in the Ukraine's transfer area of to the eastern direction forces to change the direction in the provision of transport services and redirect cargo flows in other directions using the potential of transport corridors. There is a very real chance to establish as a reliable provider of logistics services in the field of transit transportation in the conditions of radical geopolitical changes in Ukraine. This article considers the experience of piggyback transport in the European Union through the analysis of the members activities of International Union of Combined Road and Rail Transport. The countries of the European Union have more than 50 years' experience in combined transport. In spite of some problems with the modal approach to the legal framework for different transport modes, the rail – car system in Europe shows a positive trend in the growth of such traffic. Shipments under the system of «Removable bodies and containers» have the most dynamic development, it is explained by the developed system of terminals. A retrospective analysis the creation of a combined system of transportation (including piggyback) in Ukraine and interests of European partners in the area of transportation allows us to reasonably consider it as a participant in transit routes on the route «China – EU». Ukraine has the greatest experience in the segment of container transportation, which today has intensified in the direction Ukraine – Hungary – Romania, European countries are interested in the development of it, which do not have common borders with Ukraine (Germany, France, Italy), as well as the Chinese side wish to reliable transport flows with EU countries. The beginning of cooperation between PJSC «Ukrzaliznytsia», the Association of International Road Transport and the Federation of Employers of Ukraine. Positive changes in the creation and development of the piggyback transport system in Ukraine are the beginning of cooperation between PJSC «Ukrzaliznytsia», the Association of International Road Transport and the Federation of Employers of Ukraine. There are positive changes in the creation and development of the piggyback transportation system in Ukraine and the development at the state level (Ukraine ministry of Infrastructure) of legislation on the terminology unification and the establishment of standards and regulations for the implementation of multimodal transportation in terms of integration processes with the EU.

Key words: multimodal transportation, piggyback transportation, combined transportation «car-rail», door-to-door system, infrastructure facilities, logistics services.