

DOI 10.32782/city-development.2025.1-19

УДК 656.073

ВПРОВАДЖЕННЯ СВІТОВОГО ДОСВІДУ ОРГАНІЗАЦІЇ МУЛЬТИМОДАЛЬНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ В УКРАЇНІ В КОНТЕКСТІ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ СТАЛОГО РОЗВИТКУ

Хоменко Інна Олександрівна

доктор економічних наук, професор,
завідувач кафедри маркетингу, PR-технологій та логістики
Національний університет «Чернігівська політехніка»
ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-0839-4636>

Горобінська Ірина Владиславівна

кандидат економічних наук, доцент,
доцент кафедри фінансів, обліку і аудиту
Національний транспортний університет
ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-9670-7198>

Горобінський Артур В'ячеславович

здобувач вищої освіти
Національний транспортний університет
ORCID: <https://orcid.org/0009-0001-3302-1970>

Анотація. Статтю присвячено вивченню світового досвіду розвитку мультимодальних перевезень з метою розроблення відповідних рекомендацій щодо підвищення ефективності транспортних послуг в Україні. Метою статті є аналіз світового досвіду організації мультимодальних перевезень та можливості запровадження дієвих механізмів їх організації в Україні в контексті реалізації концепції сталого розвитку. Досліджено проблеми, що стримують розвиток мультимодальних перевезень в Україні. Визначено фактори розвитку мультимодальних перевезень, основними серед яких є: перехід на екологічні види транспорту, оптимізація маршрутів, скорочення порожнього пробігу; інвестування в розвиток відповідної залізничної та водної інфраструктури з метою зменшення частки автомобільного транспорту; турбота про навколишнє середовище, скорочення негативного впливу за рахунок зменшення викидів вуглецю, зменшенню споживання енергії та підвищення ефективності планування землекористування; забезпечення реалізації цілей сталого розвитку; позитивна динаміка розвитку міжнародної торгівлі; автоматизація даних та інтеграція штучного інтелекту. Проведено аналіз світових практик організації транспортування вантажів та доведено ефективність функціонування мультимодальних транспортних систем. Встановлено, що врахування світового досвіду сприятиме активному входженню України в світову транспортно-логістичну систему на шляху до сталого розвитку. За результатами дослідження визначено, що одним з напрямків забезпечення ефективної інтеграції національної транспортної системи у міжнародні транспортні мережі та впровадження ощадливих норм поведінки є перехід до моделі сталого розвитку. Також встановлено, що реалізація цілей сталого розвитку вимагає формування комплексного підходу до вирішення соціальних, економічних та екологічних проблем за рахунок переходу на екологічні види транспорту, зменшення шкідливості викидів, скорочення споживання енергії тощо.

Ключові слова: мультимодальні перевезення, вантажні перевезення, мультимодальна транспортна система, світовий досвід, сталий розвиток.

Актуальність проблеми. Розвиток транспортної галузі України тісно пов'язаний як із загальними економічними трендами та динамікою сфер економіки, які обслуговує транспорт, так і внутрішньогалузевими чинниками та потенціалом. Макроекономічна динаміка України характеризується надмірною нестабільністю, що є наслідком накопичених системних та структурних проблем в економіці.

Транспорт як ключова обслуговуюча ланка знаходиться у багаторівневій залежності: від стабільності та прогнозованості попиту на транспортні послуги для інших галузей та споживачів; від стану транспортної інфраструктури; від наявного технічного та організаційного рівня розвитку транспортних підприємств; від регуляторного та конкурентного середовища, яке формує можливості чи перешкоди реалізації підприємницького потенціалу.



Позитивні чи негативні тренди та умови на кожному із таких рівнів здійснює відповідний синергетичний вплив на динаміку економічного аце стало помітно з початком війни на глобальному рівні, яка, передусім, критично трансформує моделі споживання на ринках й, відповідно, змінює транспортну логістику.

Посилює проблему й критично низький рівень мультимодальних перевезень, які дозволяють більш ефективно поєднувати доставку вантажів різними видами транспорту. Тому вивчення світового досвіду розвитку мультимодальних перевезень на сьогодні є актуальним питанням, яке потребує подальшого дослідження для розроблення відповідних рекомендацій щодо збільшення рівня мультимодальності та підвищення ефективності транспортних послуг в Україні. Крім того, забезпечення сталого розвитку є однією з найбільш значущих проблем, що нині стоїть перед світовою спільнотою, і саме розвиток мультимодальних перевезень дозволить знизити негативний вплив логістичної діяльності передусім за рахунок зменшення частки автомобільних перевезень та зростання більш екологічних морських, річкових та залізничних перевезень.

Аналіз останніх досліджень і публікацій.

Оцінці світового досвіду організації мультимодальних перевезень для можливого використання його в Україні, а також аналізу вантажних мультимодальних перевезень в Україні, наявним проблемам та перспективам подальшого розвитку присвятили свої праці багато вчених: О. Петренко, Т. Дереповська, С. Пронь, С. Ширяєва, Н. Новальська, Т. Пономарьова, О. Сайко, Х. Притула, Я. Калат, А. Максименко, Д. Ломотко, В. Клименко, Г. Примаченко та ін.

Мета статті: вивчення та аналіз світового досвіду організації мультимодальних перевезень та можливості запровадження дієвих механізмів їх розвитку в Україні в контексті реалізації концепції сталого розвитку.

Результати дослідження. Питання організації мультимодальних перевезень вантажів на сьогодні є актуальним, під час вантажоперевезень застосовуються різні схеми транспортування, а вибір технології передбачає врахування таких умов: мінімізація витрат на транспортування, дотримання часу доставки вантажу, гарантування максимальної безпеки; забезпечення доступності необхідних видів транспорту. В основному, учасники логістичного процесу перебувають в різних країнах, що унеможливує здійснення перевезень якимось одним з видів транспорту. Це вимагає створення відповідного ланцюга постачання, в якому доставка товару здійснюється декількома видами транспорту від пункту виробництва до пункту призначення. Схематично основні варіанти маршрутів мультимодальних вантажних перевезень між країнами зображено на рис. 1.

Певний досвід організації транспортних перевезень мав наслідком створення мультимодальних транспортних систем. Мультимодальна транспортна система поєднує рухомий склад різних видів транспорту та мультимодальну транспортну мережу, що в свою чергу відображає відповідні шляхи сполучення, транспортні вузли та транспортні коридори [1].

Завданням мультимодальної системи є інтеграція всіх ланок і учасників процесу перевезень з метою забезпечення більш швидкої, більш дешевої та більш простої технологічної організації протягом повного циклу доставки [1]. Саме на

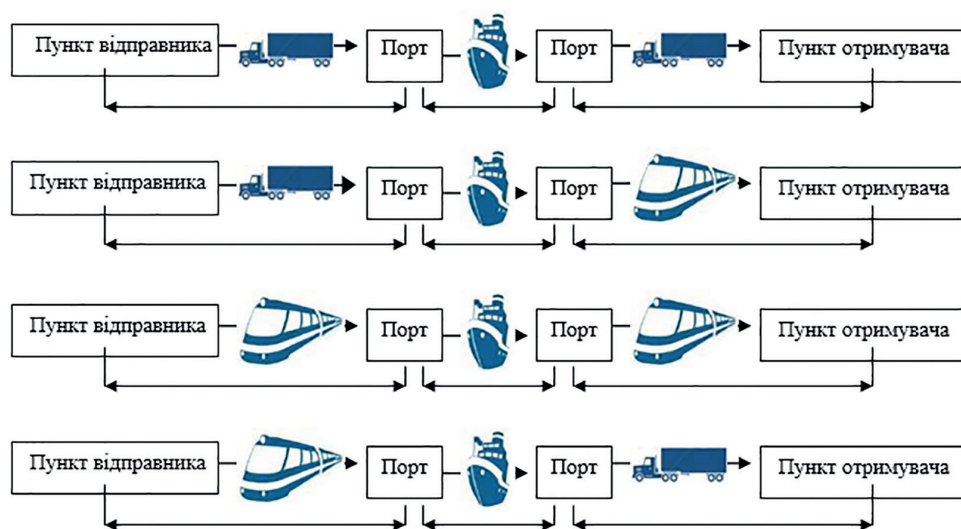


Рисунок 1 – Основні варіанти маршрутів мультимодальних вантажних перевезень

Джерело: сформовано авторами

цьому і фокусується політика мультимодальних перевезень.

Розвиток мультимодальних перевезень є вкрай важливим для розвитку транспортної системи України, оскільки впливатиме на зростання конкурентоспроможності нашої країни у світі, а також розвитку і розширенню існуючих транспортних коридорів.

Наразі в Україні низький рівень розвитку інтермодальних та мультимодальних перевезень, відсутня відповідна інфраструктури та стратегія їх розвитку. Невикористаним залишається потенціал інтеграції до міжнародних транспортних коридорів. За даними Міжнародної торгової адміністрації, Україна використовує лише 25–30% власного транзитного потенціалу [2].

Згідно Національної транспортної стратегії до 2030 року мультимодальні та інтермодальні перевезення вантажів займають менше 0,5% транспортного ринку України [3], що у 20–30 разів менше, ніж у країнах ЄС та інших розвинених країнах світу. Але очікуваними результатами реалізації цієї стратегії має стати створення ефективної мультимодальної транспортної системи України.

Що стосується обсягів вантажоперевезень та вантажообігу в Україні, то у 2023 році вантажні перевезення зросли на 3%. У 2022 році вантажоперевезення зменшились на 49%, що пов'язано передусім з початком війни, у 2021 році обсяги вантажних перевезень збільшились на 3,5% [4]. Дані щодо обсягів перевезень вантажів у 2021–2023 роках представлено на рис. 2.

У 2023 році здійснено перевезення 327,9 млн тонн вантажів. Зазначений обсяг на 3,3% більший від 2022 року (317,5 млн. тонн), але на 47,2% менший від 2021 року (621,3 млн тонн).

Вантажообіг у 2023 році склав близько 163,36 млрд. тонно-кілометрів. Це на 2% менше від 2022 року (166,73 млрд тонно-кілометрів) та на 43,6% менше від 2021 року (289,64 млрд тонно-кілометрів) [4]. Дані щодо вантажообігу у 2021–2023 роках представлено на рис. 3.

Наразі існує багато причин, що стримують розвиток мультимодальних перевезень в Україні, основні з них зазначено на рис. 4.

Крім зазначених проблем, зараз в Україні триває війна, яка спровокувала тектонічні зміни в глобальній економіці та світовому порядку. Загострення ситуації у сфері продовольчої, соціальної, енергетичної та логістичної безпеки зумовлене блокуванням роботи портів, знищенням виробничої інфраструктури, пошкодженням майна підприємств, руйнуванням енергетичної інфраструктури тощо. Україна відіграє важливу роль у постачанні продуктів харчування, експортує сільськогосподарську продукцію: 13% світового експорту кукурудзи, 9% світового експорту пшениці, 9% світового експорту ячменю, 2% світового експорту насіння соняшнику та 42% соняшникової олії [6]. До 2022 р. близько 90% сільськогосподарської продукції Україна експортувала через морські порти. Водночас на сьогодні не вирішеними є проблеми незначної пропускної спроможності транспортних систем, пунктів пропуску через кордон, недостат-

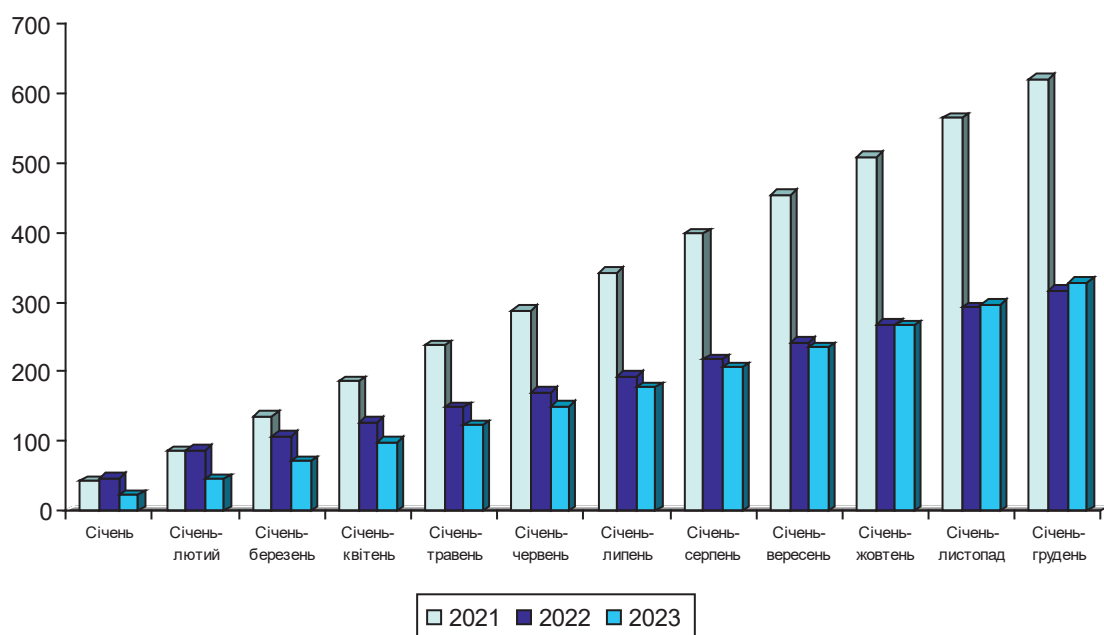


Рисунок 2 – Обсяг перевезених вантажів в Україні у 2021–2023 роках, млн тонн

Джерело: [4]

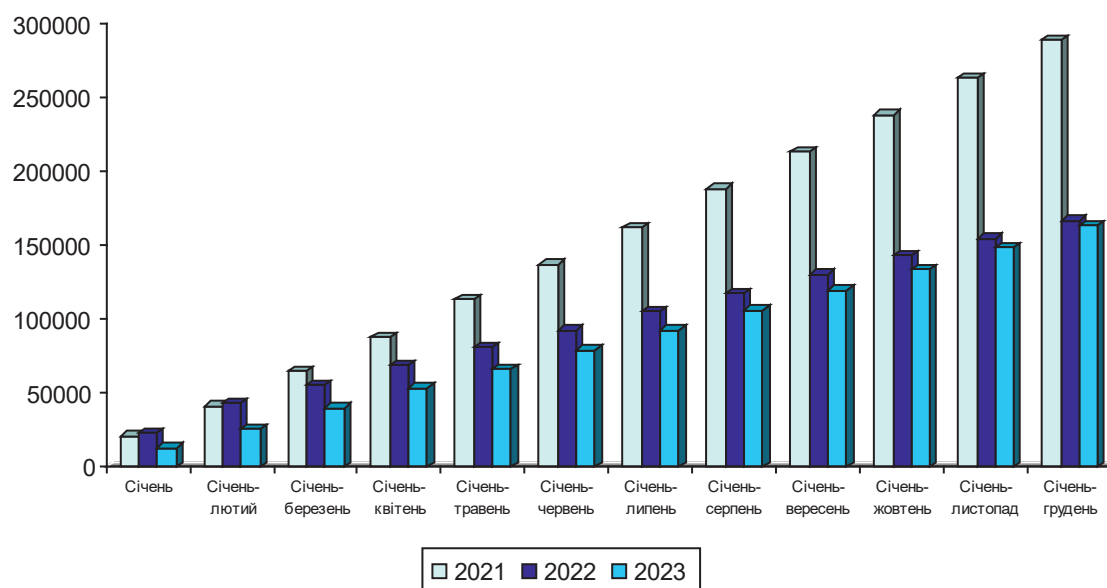


Рисунок 3 – Вантажообіг в Україні у 2021-2023 роках, млн ткм

Джерело: [4]



Рисунок 4 – Основні причини, що стримують розвиток мультимодальних перевезень в Україні

Джерело складено авторами на основі [5]

ньої кількості рухомого складу, відсутності якісних складських приміщень і терміналів перевантажування тощо як в Україні, так і в країнах ЄС.

Все це вплинуло на транспортування вантажів: у 2022 р. частка міжнародних та транзитних перевезень сухопутним транспортом зросла до 68% порівняно із 48% у 2021 р.; у 2022 р. зросла на 20,3%, інтенсивність вантажопотоків через ділянку кордону Україна-ЄС. У 2023 році міжнародні вантажні перевезення залізницею становили 63,6 млн. т, що на 15% менше, ніж у 2022 році [6]. Водночас інтермодальні перевезення залізницею зросли на 34%, до 201,3 тис. двадцятифутових контейнерів, з яких 62% перевезено на експорт. Але у 2022 році спостерігалось падіння таких перевезень до 46% [6].

Забезпечення ефективного функціонування мультимодальних транспортних систем має включати визначення економічного, соціального, екологічного ефектів від організації вантажоперевезень та їх співставлення зі витратами на їх здійснення, а також аналіз внутрішніх і зовнішніх ризиків, розробку заходів мінімізації виявлених загроз та визначення відповідних критеріїв оцінки мультимодальної системи.

Фактори розвитку мультимодальних перевезень представлено на рис. 5.

Забезпечення привабливих умов для розвитку мультимодальних систем вантажних перевезень можливо лише на базі ефективного нормативно-правового забезпечення. Нормативно-правові акти, що регулюють діяльність в сфері перевезень вантажів в Україні представлені на рис. 6.

Прийняття Верховною Радою 17 листопада 2021 року Закону «Про мультимодальні перевезення» [8] є важливим для України в напрямку інтеграції до європейської спільноти, адже він відображає положення Директиви Ради ЄС від

07 грудня 1992 року та встановлює правові механізми здійснення мультимодальних вантажних перевезень. Це сприятиме впровадженню концепції сталого розвитку і захисту навколишнього середовища через переорієнтацію перевезень на більш екологічні види доставки.

Мультимодальні перевезення активно розвиваються на транспортних шляхах Європи, Азії та США. Україна знаходиться на перетині важливих торговельних шляхів. Через її територію проходять коридори Організації співробітництва залізниць № 3, 4, 5, 7, 8, Пан'європейські транспортні коридори № 3, 5, 7, 9 та транспортний коридор Європа – Кавказ – Азія (ТРАСЕКА) [1]. Тому Україна має вивчати світовий досвід розвитку мультимодальних перевезень для його ефективного використання на міжнародному рівні.

Дослідження світового досвіду організації мультимодальних вантажних перевезень доводить їх ефективність. Створення нових мультимодальних коридорів та ефективне використання вже існуючих зробить можливим ліквідацію інфраструктурного дисбалансу. Підтвердженням цього є стратегічні проекти Європейського Союзу щодо розвитку мультимодальних перевезень в таких напрямках: Північ – Південь та Схід – Захід [9].

З метою забезпечення ефективного функціонування транспортних коридорів у розвинутих країнах використовуються мультимодальні транспортно-логістичні центри, які розташовуються на перехресті певних транспортних вузлів, що пов'язують різні види транспорту (морський, залізничний, автомобільний, річковий). Мультимодальні транспортно-логістичні центри відповідають за формування вантажопотоків та їх оптимальний розподіл між різними видами транспорту.

Аналіз світових практик доводить важливу роль міжнародних логістичних асоціацій. Яскра-



Рисунк 5 – Фактори розвитку мультимодальних перевезень

Джерело: складено авторами на основі [6]

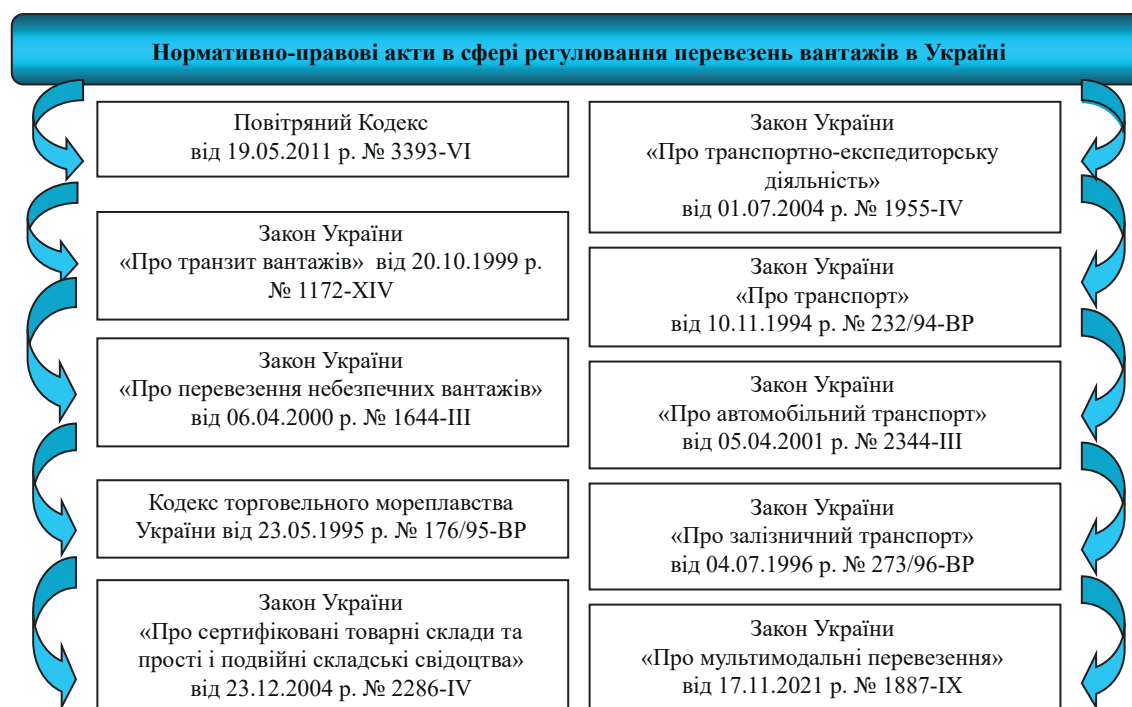


Рисунок 6 – Нормативно-правові акти в сфері регулювання вантажних перевезень в Україні

Джерело [7]

вим прикладом такої асоціації є «Європлатформа», метою якої є формування мультимодальних транспортно-логістичних центрів в різних країнах, розвиток взаємовідносин на міжрегіональному і міжнародному рівнях. Діяльність «Європлатформи» відбувається на принципах державно-приватного партнерства, що значно розширює можливості для інвестування. Повноваження ж державних і місцевих органів влади обмежуються наданням державної підтримки та забезпеченням контролю. «Європлатформа» сприяла значним позитивним змінам в сфері транспортно-логістичної діяльності в таких європейських країнах, як Франція, Німеччина, Італія, Голландія [9].

Протягом останніх десятиліть було досягнуто важливі цілі транспортної політики в напрямках забезпечення безпеки та екологічності. Їх досягнення відбувалось за рахунок таких заходів:

- значне скорочення викидів парникових газів;
- створення ефективної мережі для мультимодальних перевезень;
- створення глобальних хабів [10].

В Європі створюється спільний авіаційний простір, використовуються ефективні системи управління водним та наземним транспортом:

- ERTMS – Європейська система управління залізничним рухом;
- RIS – Річкові інформаційні послуги;
- ITC – Інтелектуальні транспортні системи для автомобільного транспорту;
- SSN – Морські інформаційні системи ЄС;

– Galileo – Європейська глобальна супутникова навігаційна система;

– Safe Sea Net та LRIT – Ідентифікація та відстеження суден на великі відстані [10].

Європейський зелений курс робить пріоритетом досягнення більш сталого та екологічно чистого майбутнього. В грудні 2020 року Європейська комісія прийняла «Стратегію сталого та розумного розвитку мобільності», відповідно до якої заплановано запровадити до 2030 року експлуатацію транспортних засобів з нульовими викидами та до 2050 року збільшити в два рази обсяги перевезень залізницею [11].

Показники, що фіксують шкідливі викиди транспортних засобів, протягом останніх років постійно зростають і складають близько 25% від загальних викидів парникових газів у ЄС [6]. Враховуючи те, що курс ЄС направлений на реалізацію цілей сталого розвитку і, в першу чергу, на покращення кліматичних умов до 2050 року, це вимагає відповідних змін у транспортному секторі, серед яких розвиток морських портів та аеропортів, перехід на електричні і водневі транспортні засоби та розбудова відповідної зарядної інфраструктури з метою мінімізації негативного впливу на навколишнє середовище.

Як свідчить досвід зарубіжних країн, ефективна взаємодія між учасниками мультимодальних перевезень забезпечується використанням інноваційних технологій, серед основних з яких варто відмітити системи геоопозиціонування та хмарні технології.

Світовий ринок мультимодальних перевезень постійно збільшується, відповідно, підвищується роль транспорту в міжнародних економічних зв'язках, постійно розробляються нові логістичні технології, створюються об'єкти транспортної інфраструктури, вирішуються технологічні проблеми взаємодії видів транспорту.

В країнах ЄС за останнє десятиріччя рівень комбінованих перевезень зріс на 50%. За висновками BSL Transportation Consultants до 2030 року він збільшиться ще на 30%, що становитиме 700 млрд.ткм вантажних перевезень залізничним транспортом, 450 млрд ткм з яких будуть інтермодальними [9].

При вимірюванні обсягу глобального ринку мультимодальних перевезень встановлено, що у 2023 році він досяг 44,78 млрд дол. США, до 2032 року планується збільшення його розміру до 92,38 млрд дол. США; середньорічний темп зростання на рівні 8,3% прогнозується на період 2024–2032 років [6].

Врахування світового досвіду мультимодальних перевезень, розвиток існуючої транспортної інфраструктури та ефективне використання транзитного потенціалу сприятиме входженню України в світову транспортно-логістичну систему на шляху до сталого розвитку.

Висновки. Враховуючи те, що попит на мультимодальні перевезення постійно зростає, актуальним питанням стає розробка рекомендацій щодо використання світового досвіду їх організації в Україні. Мультимодальні перевезення відкривають широкий спектр переваг і дозволяють

використовувати найбільш продуктивні та економічні види транспорту, що сприятиме розширенню транспортної інфраструктури, підвищенню рівня міжнародної співпраці, інтеграції національної транспортної системи до міжнародних транспортно-логістичних систем.

Одним з напрямків забезпечення збалансованості національної транспортної системи, її ефективної інтеграції у міжнародні транспортні мережі та забезпечення екологічних норм поведінки є перехід до моделі сталого розвитку. На шляху реалізації цілей сталого розвитку актуалізуються питання зменшення шкідливого впливу на навколишнє середовище, це вимагає комплексного підходу до вирішення соціальних, економічних та екологічних проблем за рахунок переходу на екологічні види транспорту, зменшення шкідливості викидів, скорочення споживання енергії тощо.

Організація мультимодальних перевезень має базуватися на таких ключових факторах їх розвитку: перехід на екологічні види транспорту, оптимізація маршрутів, скорочення порожнього пробігу; інвестування в розвиток відповідної залізничної та водної інфраструктури з метою зменшення частки автомобільного транспорту; турбота про навколишнє середовище, скорочення негативного впливу за рахунок зменшення викидів вуглецю, зменшенню споживання енергії та підвищенню ефективності планування землекористування; забезпечення реалізації цілей сталого розвитку; позитивна динаміка розвитку міжнародної торгівлі; автоматизація даних та інтеграція штучного інтелекту.

Бібліографічний список:

1. Ширяєва С. В. Фактори, що впливають на формування і розвитку мультимодальної транспортної системи України в сучасних умовах. *Вісник Національного транспортного університету. Серія «Технічні науки»*. Київ: НТУ, 2020. Вип. 1 (46). С. 466–454. URL: <http://publications.ntu.edu.ua/visnyk/46/446.pdf>
2. Зелена книга: Залізничні вантажні перевезення / З. Мельник, А. Буковський, М. Гринишин, В. Пінчук, П. Яремчук. 2021. URL: https://cdn.regulation.gov.ua/34/ce/bf/19/regulation.gov.ua_Rail%20Cargo%20Transportation%20web.pdf
3. Національна Транспортна Стратегія України до 2030 року: Розпорядження КМУ від 30.05.2018 № 430-р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/430-2018-%D1%80#Text>
4. Офіційний сайт Державної служби статистики України. URL: <http://www.ukrstat.gov.ua/>
5. Петренко О. І., Дереповська Т. В. Проблеми розвитку мультимодальних перевезень в Україні та шляхи їх розв'язання. *Ефективна економіка*. 2017. № 5. URL: <http://www.economy.nauka.com.ua/?op=1&z=5582>
6. Розвиток мультимодальних перевезень в контексті досягнення цілей європейського зеленого курсу: досвід країн V4 та Румунії, можливості для України. Науково-аналітична записка / Х. Притула, Я. Калат, А. Максименко та ін. Львів 2024. 37 с. URL: <https://ird.gov.ua/irdp/p20230037.pdf>
7. Пономарьова Т. В., Сайко О. С. Податкове регулювання розвитку мультимодальних перевезень. *БІЗНЕС ІНФОРМ*. 2022. № 1. С. 211–216. URL: https://www.business-inform.net/export_pdf/business-inform-2022-1_0-pages-211_216.pdf
8. Про мультимодальні перевезення: Закон України від 17.11.2021 № 1887-IX. URL: <http://www.rada.gov.ua> (дата звернення: 25.02.2025).
9. Пронь С. В. Дослідження світових тенденцій розвитку мультимодальних перевезень. *Світове господарство і міжнародні економічні відносини*. 2021. Випуск 54. С. 20–24. URL: http://www.market-infr.od.ua/journals/2021/54_2021/6.pdf
10. Науково-технічні дослідження у галузі транспорту: колективна монографія / за заг. ред. Д. В. Ломотька. *Академія технічних наук України*. Івано-Франківськ: Видавець Кушнір Г.М. 2022. Т. 2. 216 с. URL: <https://ukrtsa.org.ua/wp-content/uploads/2022/02/transport2.pdf>

11. Новальська Н. Організаційно-технологічні аспекти мультимодальних перевезень в міжнародному сполученні. *Академія технічних наук України*. 2024. URL: <https://ukrtsa.org.ua/wp-content/uploads/2024/04/transport1-150-182.pdf>
12. Базилюк А. В., Дерій Ж. В., Концева В. В., Хоменко І. О. Економічна теорія. Практикум: навч. посіб. Київ : ЦУЛ, 2022. 312 с.
13. Soroka A. V., Khomenko I. O., Volynets L. M. Current state and development prospects of the road and transport infrastructure of Ukraine. *Економічний вісник державного вищого навчального закладу «Український державний хіміко-технологічний університет»*. 2023. № 1. С. 108–115.
14. Khomenko I. O., Bibik J. M., Soroka A. V. Pricing strategy in the road industry: theoretical foundations and practical aspects. *Kyiv Economic Scientific Journal*. 2023. № 3. pp. 150–157. DOI: <https://doi.org/10.32782/2786-765X/2023-3-22>
15. Волинець Л. М., Горобінська І. В., Наконечна С. А., Петунін А. В., Романюк С. О., Хоменко І. О., Зачосова Н. В. Принцип оцінки готовності автотранспортних підприємств до економічного розвитку на основі двокомпонентного методичного підходу. *Eastern-European Journal of Enterprise Technologies*. 2022. № 4 (13(118)). С. 12–21. DOI: <https://doi.org/10.15587/1729-4061.2022.263041>
16. Shynkaruk L., Ivanchenkova L., Kychko I., Kartashova O., Melnyk Y., Ovcharenko T. Managing the economy's investment attractiveness of the state as a component of international business development. *International Journal of Management (IJM)*. 2020. May 2020. pp. 240–251.
17. Волинець Л. М., Хоменко І. О., Халацька І. І., Нагорний П. В., Сопочко О. Ю. Зовнішньоекономічна безпека підприємств України в умовах інтеграції логістичних ланцюгів поставок. *Вісник НТУ. Серія «Економічні науки»*. Київ: НТУ, 2022. Випуск 2 (52). С. 57–64.
18. Кичко І. І., Парубець О. М. Напрями використання технологій HR-менеджменту у транспортному секторі України. *Проблеми і перспективи економіки та управління*. 2020. № 4 (24). С. 34–42.
19. Кичко І. І., Лопушняк Г. С., Царик І. М. Перспективи оцінки соціальних інвестицій в контексті сталого розвитку. *Науковий вісник полісся*. 2018. № 3. С. 19–24.

References:

1. Shyriaieva S. V. (2020). Faktory, shcho vplyvaiut na formuvannia i rozvytok multimodalnoi transportnoi systemy Ukrainy v suchasnykh umovakh. *Visnyk Natsionalnoho transportnoho universytetu. Seriya «Tekhnichni nauky»*. Kyiv: NTU, Vyp. 1 (46). S. 466–454. URL: <http://publications.ntu.edu.ua/visnyk/46/446.pdf>
2. Zelena knyha: Zaliznychni vantazhni perevezennia / Z. Melnyk, A. Bukovskyi, M. Hrynshyn, V. Pinchuk, P. Yaremchuk. 2021. URL: https://cdn.regulation.gov.ua/34/ce/bf/19/regulation.gov.ua_Rail%20Cargo%20Transportation%20web.pdf
3. Natsionalna Transportna Stratehiia Ukrainy do 2030 roku: Rozporiadzhennia KMU vid 30.05.2018 № 430-r. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/430-2018-%D1%80#Text>
4. Ofitsiyni sait Derzhavnoi sluzhby statystyky Ukrainy. URL: <http://www.ukrstat.gov.ua/>
5. Petrenko O. I., Derepovska T. V. (2017). Problemy rozvytku multimodalnykh perevezen v Ukraini ta shliakhy yikh rozviazannia. *Efektivna ekonomika*. № 5. URL: <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=5582>
6. Rozvytok multimodalnykh perevezen v konteksti dosiagnennia tsilei yevropeiskoho zelenoho kursu: dosvid krain V4 ta Rumunii, mozhlyvosti dlia Ukrainy. Naukovo-analitychna zapyska / Kh. Prytula, Ya. Kalat, A. Maksymenko ta in. Lviv 2024. 37 s. URL: <https://ird.gov.ua/irdp/p20230037.pdf>
7. Ponomarova T. V., Saiko O. S. (2022). Podatkove rehuliuвання rozvytku multimodalnykh perevezen. *BIZNES INFORM*. № 1. S. 211–216. URL: https://www.business-inform.net/export_pdf/business-inform-2022-1_0-pages-211_216.pdf
8. Pro multimodalni perevezennia: Zakon Ukrainy vid 17.11.2021 № 1887-IKh. URL: <http://www.rada.gov.ua>
9. Pron S. V. (2021). Doslidzhennia svitovykh tendentsii rozvytku multimodalnykh perevezen. *Svitove hospodarstvo i mizhnarodni ekonomichni vidnosyny*. Vypusk 54. S. 20–24. URL: http://www.market-infr.od.ua/journals/2021/54_2021/6.pdf
10. Naukovo-tekhnicni doslidzhennia u haluzi transportu: kolektyvna monohrafiia / za zah. red. D.V. Lomotka. *Akademiia tekhnichnykh nauk Ukrainy*. Ivano-Frankivsk: Vydavets Kushnir H.M. 2022. T. 2. 216 s. URL: <https://ukrtsa.org.ua/wp-content/uploads/2022/02/transport2.pdf>
11. Novalska N. (2024). Orhanizatsiino-tekhnologichni aspekty multimodalnykh perevezen v mizhnarodnomu spoluchenni. *Akademiia tekhnichnykh nauk Ukrainy*. URL: <https://ukrtsa.org.ua/wp-content/uploads/2024/04/transport1-150-182.pdf>
12. Bazyliuk A. V., Derii Zh. V., Kontseva V. V., Khomenko I. O. (2022). Ekonomichna teoriia. Praktykum: navch. posib. Kyiv: TsUL, 312 s.
13. Soroka A. V., Khomenko I. O., Volynets L. M. (2023). Current state and development prospects of the road and transport infrastructure of Ukraine. *Ekonomichniy visnyk derzhavnoho vyshchoho navchalnoho zakladu «Ukrainskyi derzhavnyi khimiko-tekhnologichniy universytet»*. № 1. S. 108–115.
14. Khomenko I. O., Bibik J. M., Soroka A. V. (2023). Pricing strategy in the road industry: theoretical foundations and practical aspects. *Kyiv Economic Scientific Journal*. № 3. Pp. 150–157. DOI: <https://doi.org/10.32782/2786-765X/2023-3-22>

15. Volynets L. M., Horobinska I. V., Nakonechna S. A., Petunin A. V., Romaniuk S. O., Khomenko I. O., Zachosova N. V. (2022). Pryntsyp otsinky hotovnosti avtotransportnykh pidpriemstv do ekonomichnoho rozvytku na osnovi dvokomponentnoho metodychnoho pidkhodu. *Eastern-European Journal of Enterprise Technologies*. № 4(13(118)). Pp. 12–21. DOI: <https://doi.org/10.15587/1729-4061.2022.263041>
16. Shynkaruk L., Ivanchenkova L., Kychko I., Kartashova O., Melnyk Y., Ovcharenko T. (2020). Managing the economy's investment attractiveness of the state as a component of international business development. *International Journal of Management (IJM)*. May 2020. Pp. 240–251.
17. Volynets L. M., Khomenko I. O., Khalatska I. I., Nahornyi P. V., Sopotsko O. Iu. (2022). Zovnishnoekonomichna bezpeka pidpriemstv Ukrainy v umovakh intehtatsii lohistychnykh lantsiuhiv postavok. *Visnyk NTU. Seriya «Ekonomichni nauky»*. Kyiv: NTU, Vypusk 2 (52). 2022. S. 57–64.
18. Kychko I. I., Parubets O. M. (2020). Napriamy vykorystannia tekhnolohii HR-menedzhmentu u transportnomu sektori Ukrainy. *Problemy i perspektyvy ekonomiky ta upravlinnia*. № 4 (24). S. 34–42.
19. Kychko I. I., Lopushniak H. S., Tsaryk I. M. (2018). Perspektyvy otsinky sotsialnykh investytsii v konteksti staloho rozvytku. *Naukovyi visnyk polissia*. № 3. S. 19–24.

IMPLEMENTATION OF WORLD EXPERIENCE IN ORGANIZING MULTIMODAL TRANSPORT IN UKRAINE IN THE CONTEXT OF ENSURING SUSTAINABLE DEVELOPMENT

Inna Khomenko

Doctor of Economic Sciences, Professor,
Head of the Department of Marketing, PR-technologies and Logistics
Chernihiv Polytechnic National University

Iryna Gorobinska

PhD in Economics, Associate Professor,
Associate Professor of the Department of Finance, Accounting and Audit
National Transport University

Artur Horobinskyi

Higher Education Student
National Transport University

Summary. The article is devoted to the study of the world experience in the development of multimodal transportation in order to develop relevant recommendations for increasing the efficiency of transport services in Ukraine. The purpose of the article is to analyze the world experience in organizing multimodal transportation and the possibility of introducing effective mechanisms for their organization in Ukraine in the context of implementing the concept of sustainable development. The problems that hinder the development of multimodal transportation in Ukraine are investigated. The factors of the development of multimodal transportation are identified, the main ones being: the transition to environmentally friendly modes of transport, optimization of routes, reduction of empty mileage; investment in the development of appropriate railway and water infrastructure in order to reduce the share of road transport; care for the environment, reduction of negative impact by reducing carbon emissions, reducing energy consumption and increasing the efficiency of land use planning; ensuring the implementation of sustainable development goals; positive dynamics of international trade development; data automation and integration of artificial intelligence. An analysis of world practices in organizing cargo transportation is carried out and the effectiveness of multimodal transport systems is proven. It has been established that taking into account world experience will contribute to Ukraine's active entry into the global transport and logistics system on the path to sustainable development. The results of the study determined that one of the directions for ensuring the effective integration of the national transport system into international transport networks and the introduction of economical norms of behavior is the transition to a sustainable development model. It was also established that the implementation of sustainable development goals requires the formation of a comprehensive approach to solving social, economic and environmental problems by switching to environmentally friendly modes of transport, reducing harmful emissions, reducing energy consumption, etc.

Keywords: multimodal transportation, freight transportation, multimodal transport system, world experience, sustainable development.

Стаття надійшла до редакції 26.02.2025