

УДК 656.212.5

М. І. БЕРЕЗОВИЙ^{1*}, В. В. МАЛАШКІН^{2*}, С. В. ЛАУШНИК^{3*}

^{1*} Каф. «Транспортні вузли», Дніпропетровський національний університет залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна, вул. Лазаряна, 2, м. Дніпро, Україна, 49010, тел. +38 (056) 371 51 03, ел. пошта n.berezovy@gmail.com, ORCID 0000-0001-6774-6737

^{2*} Каф. «Транспортні вузли», Дніпропетровський національний університет залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна, вул. Лазаряна, 2, м. Дніпро, Україна, 49010, тел. +38 (056) 371-51-03, ел. пошта malaxa79@gmail.com, ORCID 0000-0002-5650-1571

^{3*} Львівський коледж транспортної інфраструктури Дніпропетровського національного університету залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна, вул. Снопковская, 47, 79011, м. Львів, Україна, тел. +38 (032) 276 14 90, ел. пошта Svetik2005@ukr.net, ORCID 0000-0002-9166-2303

СУЧАСНИЙ СТАН ТА ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ КОМБІНОВАНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ В УКРАЇНІ

В статті виконано аналіз історії розвитку інтермодальних перевезень, виконано опис основних етапів становлення та розвитку інтермодальних перевезень: локального розвитку, контейнеризації та логістичної інтеграції. Виконано аналіз структури концепції інтермодального переміщення вантажів з виділенням двох основних схем інтермодальних перевезень: «океанської» та «континентальної». На прикладі взаємодії портового контейнерного терміналу ТОВ «Трансінвестсервіс», розташованого в малому Аджаликському лимані, та магістральної залізничної мережі ПАТ «Укрзалізниця» проілюстровано перетин ринкових сегментів інтермодальних перевезень за основними їх схемами – «океанською» та «континентальною».

Виконано аналіз динаміки зміни обсягів перевалки контейнерів морськими портами України та обґрунтовано тенденції у зміні цих обсягів. Виконано аналіз базових сервісів транспортно-експедиторського обслуговування, що надаються контейнерними перевізниками клієнтам. Проаналізовано динаміку зміни українського показника зв'язку з системою лінійного судноплавства (*Liner Shipping Connectivity Index*), який щорічно розраховується ЮНКТАД і характеризує ступінь інтегрованості національних економік у світову систему інтермодальних контейнерних перевезень.

Розглянуто досвід реалізації спільного проекту ПАТ «Укрзалізниця» в особі філії ЦТС «Ліски», MAERSK LINE, ТОВ «Трансінвестсервіс», а також АСК «Укррічфлот» по відкриттю щотижневих контейнерних залізничних маршрутів між ТОВ «Трансінвестсервіс» та контейнерними терміналами у містах Київ, Дніпро, Тернопіль та Харків.

Сформульовано основні висновки по напрямках розвитку та впровадження в Україні комбінованих перевезень та участі у них залізничного транспорту.

Ключові слова: контейнер; інтермодальні перевезення; комбіновані перевезення; інтермодальна транспортна одиниця; зйомний кузов; контейнерний термінал; морський порт; залізничний маршрут.

Вступ

Транспортна діяльність завжди супроводжує людство і є невід'ємною складовою його розвитку. Слід відзначити, що прогрес транспорту як галузі економіки пов'язаний, перш за все, з технічними досягненнями людства. Але поряд зі збільшенням швидкості транспортування, покращенням безпеки та зменшенням вартості процесу транспортування, скороченням завдяки інформатизації непродуктивних втрат часу, базова транспортна технологія залишалася незмінною. Якісні зміни відбулися в середині минулого сторіччя завдяки появі контейнерної технології. Саме її поява сприяла розвитку взаємопов'язаних процесів, що призвели до виникнення «феномену інтермодалізму» [1].

Історія розвитку інтермодальних перевезень

Аналізуючи основні етапи розвитку інтермодальних перевезень, слід виділити наступні.

Етап локального розвитку (від початку ХХ сторіччя до 60-х років), що характеризується появою і розвитком транспортних систем, заснованих на передачі між видами транспорту різнотипних контейнерів, автомобільних причепів, напівпричепів та залізничних вагонів. Провідна роль належала залізничним компаніям, а безумовним лідером в області застосування контейнерів була Англія. Перші кроки зі стандартизації залізничних контейнерів, впровадження першого у світі контейнерного сервісу (1926 р., залізниця *Southern Railway*) з використанням на початковій та кінцевій ділянках

маршруту власного автомобільного парку компанії були зроблені в 20-х роках саме у Великобританії.

На залізницях США також виконувались експериментальні перевезення контейнерів та напівпричепів. Експлуатувались контейнери і на залізницях колишнього СРСР. Перші контейнери, рекомендовані до використання на мережі залізниць з'явилися у 1931 році, у 1967 році з'явилися перші цільнометалеві 2,5-тонні та пізніше 5-тонні контейнери [2]. В період 70-80-х років переважна кількість морських та річкових портів, понад 1000 залізничних станцій були оснащені для переробки контейнерів, а парк великотоннажних контейнерів становив близько 300 тис *TEU* [3; 4].

Етап контейнеризації. Практичним початком епохи контейнеризації прийнято вважати дату перевезення переоснащеним танкером *Ideal X* 58-ми 33-футових контейнерів із Нью-Йорка в Хьюстон – 26 квітня 1956 року. Транспортний бізнес повною мірою оцінив переваги контейнерних перевезень і в 70-ті роки було вироблено міжнародну систему вимог до контейнерів, що використовуються у міжнародній торгівлі. Основними компонентами цієї системи стали: серія рекомендацій Міжнародної ор-

ганізації по стандартизації *ISO* (1968-70 р.); «Міжнародна конвенція по безпечним контейнерам» (1972 р.); «Митна конвенція стосовно контейнерів» (1972 р.).

Однак окремі спроби створення інтермодальних транспортних продуктів на основі контейнерів зазнали невдачі оскільки інвестиції в спеціалізований рухомий склад і термінали наземних видів транспорту не виглядали привабливо.

Радикальна зміна відбулася на початку 80-х років завдяки появі спеціалізованих суден контейнеровозів місткістю порядку 4000 *TEU*.

Подальший процес дерегулювання призвів до того, що автомобільні та залізничні перевізники отримали свободу вибору клієнта, вантажу та формування договірних тарифів на транспортні послуги, а вантажовласники отримали можливість укладання довготривалих угод, заснованих на гарантуванні, наприклад, регулярного відправлення суден в обмін на гарантовані обсяги вантажу.

Завдяки цьому почався незворотній процес зниження вартості та збільшення швидкості доставки генеральних вантажів у контейнерах (рис. 1) та подальшу економічну глобалізацію [5].

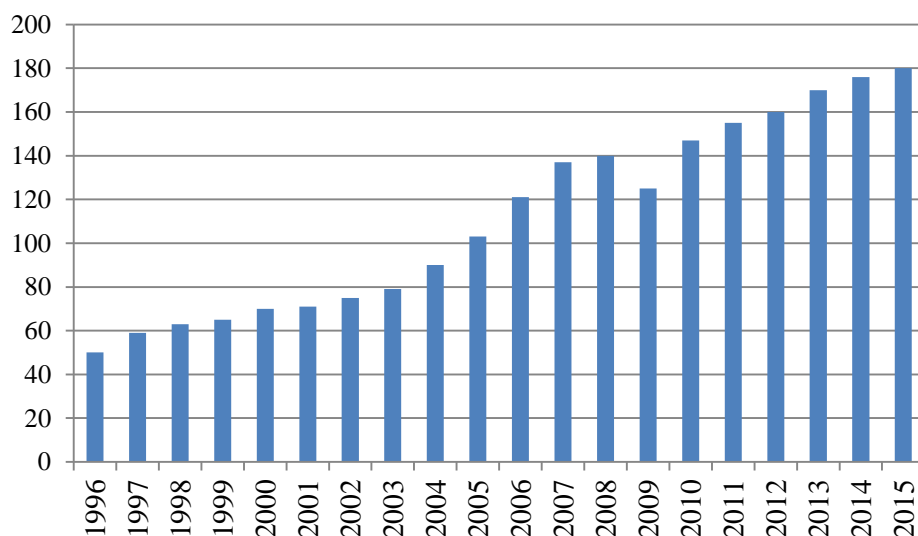


Рис. 1. Динаміка обсягів контейнерних перевезень у світовій торгівлі, млн. *TEU*

Етап логістичної інтеграції. Тотальна контейнеризація та розвиток інтермодальних перевезень серйозно вплинули на світову економіку. Результатом стала зміна вертикально інтегрованих виробничих систем на структури, що засновані на спеціалізації функцій, що пов'язані з виробництвом і розподілом товарів. Це, у свою чергу, створило умови для перенесення виробництва в регіони світу з дешевою

сировиною і трудовими ресурсами.

Структура концепції інтермодального переміщення вантажів

Дослідження показують, що при багатогранності інтермодальних транспортних систем у світовій практиці розвиток отримали дві основні принципові схеми інтермодальних перевезень, що відрізняються передумовами заро-

дження та погашення вантажопотоків, технологічними рішеннями та характером участі у них держави. Це, так звані, «океанська» та «континентальна» схеми.

Передумовами формування «океанської» схеми є конкуренція океанських перевізників контейнерів, а основними умовами реалізації є контроль чи доступ оператора до морських та сухопутних ділянок маршруту; відсутність обмежень у взаємодії різних видів транспорту. Слід також відзначити обов'язкову наявність відповідної правової бази для формування транспортного продукту.

Передумовами формування «континентальної» схеми є конкуренція операторів внутрішнього транспорту, а умовами реалізації є наявність технологій транспортування інтермодальних одиниць залізницею чи водним транспортом за умови їх конкурентоспроможності у по-

рівнянні з прямим автомобільним сполученням.

Якщо у рамках «океанської» схеми основними інтермодальними транспортними одиницями являються контейнери *ISO*, то для «континентальної» схеми характерна досить широка різноманітність інтермодальних одиниць і технологій їх перевезення. В якості інтермодальних одиниць можуть застосовуватися автомобільні напівпричепа (контрейлери), контейнери як стандартів *ISO*, так і інших типорозмірів, а також зйомні кузови [6, 7].

Взаємозв'язок і перетин сегментів «океанської» та «континентальної» схем транспортування інтермодальних одиниць ілюструє рис. 2. У якості прикладу обрано контейнерний термінал морського порту ТОВ «Трансінвестсервіс» та контейнерні термінали у містах Київ та Дніпро, між якими здійснюється рух контейнерних поїздів.

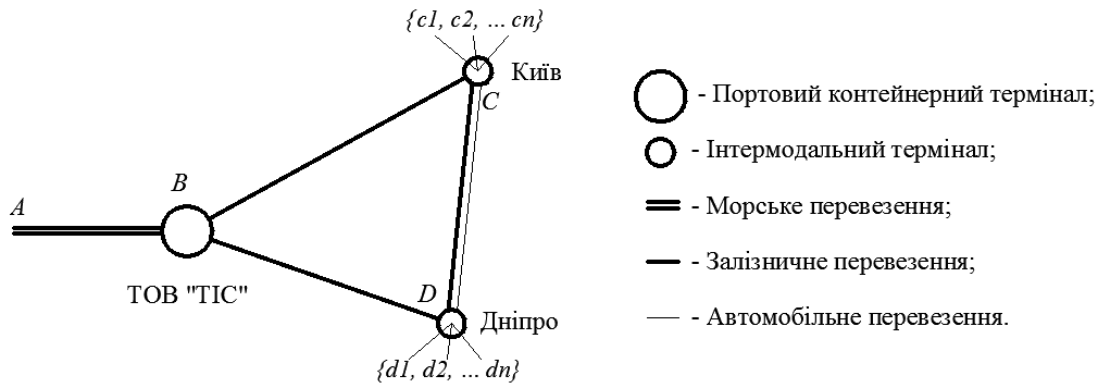


Рис. 2. Перетин ринкових сегментів інтермодальних перевезень

На напрямках $A-B-C-\{c1, c2, \dots, cn\}$ та $A-B-D-\{d1, d2, \dots, dn\}$ здійснюються інтермодальні перевезення контейнерів, що включають морське плече $A-B$ «океанської» схеми. Пункти множин $\{c1, c2, \dots, cn\}$ та $\{d1, d2, \dots, dn\}$, що являються джерелами зародження вантажопотоків та місцями їх погашення знаходяться в зонах тяжіння (впливу) інтермодальних терміналів відповідно C та D , тобто хінтерландами вказаних терміналів.

На напрямку $\{c1, c2, \dots, cn\}-C-D-\{d1, d2, \dots, dn\}$ інтермодальні транспортні одиниці перевозяться між пунктами хінтерландів C та D , а залізнична та автомобільна дільниці, що їх з'єднують, задіяні в обслуговуванні транспортних потоків різнотипних інтермодальних транспортних одиниць.

Таким чином виникає потреба не тільки в оснащенні терміналів та рухомого складу під інтермодальні транспортні одиниці різних типів, а і в можливості диференціації транспортних послуг та тарифів з урахуванням ринку попиту на перевезення.

Характерною сферою застосування «океанської» схеми є транспортне забезпечення міжконтинентальних сполучень в ланцюгах поставчань. Базовим сервісом є міжнародне перевезення, в основі якого лежить доставка морською контейнерною лінією, що доповнюється залізничною або/та автомобільною ділянками транспортування, послугами терміналів і деякими нетранспортними послугами. Більшість океанських контейнерних перевізників пропонує клієнтурі два види обслуговування:

– *Merchant Haulage* – «звичайна» морське перевезення між контейнерними терміналами морських портів, при якій наземні ділянки маршруту забезпечує вантажовідправник та/або вантажоодержувач. *Merchant Haulage* пропонується для всіх портів, які обслуговує дана лінія;

– *Carrier Haulage* або *Line Haulage* – інтермодальне перевезення за участю наземних видів транспорту, в якому контейнерна лінія приймає відповідальність за все перевезення, видаючи клієнту єдиний транспортний документ і пропонуючи йому «наскрізний» тариф.

Carrier Haulage пропонується клієнтурі тільки для тих регіонів або окремих пунктів хінтерланда, де контейнерна лінія здатна забезпечити необхідне якість сервісу, взаємодіючи з перевізниками наземного транспорту і термінальними операторами.

Досвід України у здійсненні комбінованих контейнерних перевезень

Основа комбінованих перевезень в Україні становлять контейнери *ISO*, напівпричепи та зйомні кузови. Основними пунктами перетину кордонів України інтермодальними транспортними одиницями являються чорноморські морські порти та сухопутні залізничні та автомобільні переходи.

Привабливість української транспортної системи для потенційних вантажовласників, що здійснюють перевезення вантажів в інтермодальних транспортних одиницях, зокрема у контейнерах оцінюється багатьма факторами, основними із яких є термін і вартість доставки. І якщо зв'язок з країнами Європейського союзу, Білоруссю, країнами Прибалтики, Казахстаном, Росією здійснюється через сухопутні кордони, то міжконтинентальні перевезення у контейнерах здійснюються через морські порти Чорного моря.

Ілюстрацією процесів, що відбуваються в Україні і їх впливу на якість транспортних послуг є, зокрема, динаміка зміни обсягів перевалки контейнерів серед країн Чорноморського басейну (рис. 3).

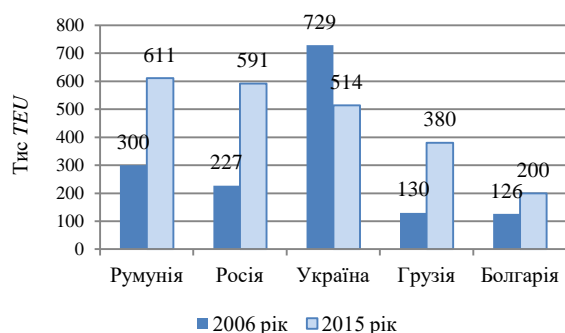


Рис. 3. Роль країн Причорномор'я у перевалці контейнерів, 2006 і 2015 р.

З першого місця за 10 років з 2006 по 2015 роки українські порти опустилися на третє місце, скоротивши при цьому обсяг перевалки контейнерів майже на 30%. У той же час Румунія, Росія та Грузія збільшили обсяг перевалки контейнерів більше ніж удвічі.

Позитивна динаміка у обсягах перевалки контейнерів намітилася у 2016 році; у 2017 році

було перевищено обсяги перевалки 2006 року; за 9 місяців 2018 року порівняно з аналогічним періодом минулого року морські порти України збільшили контейнерообіг на 15% – до понад 591 тис *TEU*. Перспективні прогнозовані обсяги перевалки контейнерів у 2018 році перевищать 780 тис *TEU* [8].

Транспортна система України інтегрована в глобальну контейнерну систему через основні українські порти; міжнародні та українські стивідорні компанії пропонують клієнтурі сервіси, організовані відповідно до принципів «океанської» схеми інтермодальних перевезень. Український показник зв'язку з системою лінійного судноплавства (*Liner Shipping Connectivity Index*), який щорічно розраховується ЮНКТАД [9] і характеризує ступінь інтегрованості національних економік у світову систему інтермодальних контейнерних перевезень, постійно зростає (рис. 4).

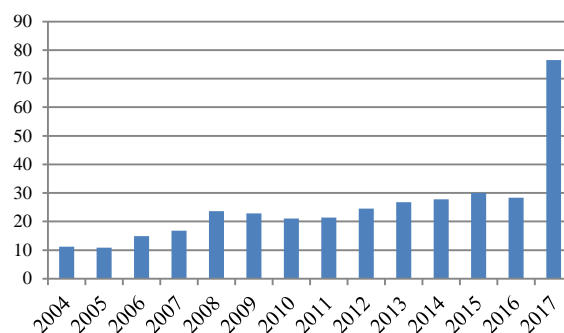


Рис. 4. Показник *Liner Shipping Connectivity Index* для України

Показник враховує число суден на контейнерних лініях, які обслуговують українські порти, їх сумарну місткість, число компаній, що пропонують сервіси в портах цієї країни, загальне число таких сервісів, а також місткість найбільшого судна, що заходить в українські порти.

Однією із складових успіху став спільний проект, реалізований ПАТ «Укрзалізниця» в особі філії ЦТС «Ліски», *MAERSK LINE* і ТОВ «Трансінвестсервіс», що є найбільшим приватним стивідорним оператором в Україні [10].

В рамках проекту відкрито щотижневі контейнерні залізничні маршрути між станцією примикання ТОВ «Трансінвестсервіс» Чорноморська та станціями Київ-Ліски, Харків-Ліски, Тернопіль та Дніпровським річковим портом (м. Дніпро, за участю у проекті Акціонерної суднохідної компанії «Укррічфлот»).

Для реалізації проекту на контейнерному терміналі ТОВ «Трансінвестсервіс» було побу-

довано 16 км залізничних колій та передано ПАТ «Укрзалізниця».

По кожному новому маршруту щомісяця буде перевозитися понад 550 контейнерів в одному напрямку. Це дозволить зменшити потік великовагових автомобілів на кожному з напрямків на 12 тис на рік.

Вантажовласники отримують переваги, пов'язані з можливістю перевозити контейнери завантажені до 29 тонн, а не до 24-х, як того вимагають вагові обмеження на автомобільних дорогах. Завантаження контейнера до повної місткості дає економію до 20 %.

Дані контейнерні маршрути характеризуються особливостями, що певною мірою є не притаманними існуючій системі контейнерних перевезень в Україні, а саме:

- погоджений графік прибуття суден *MAERSK LINE* і залізничних маршрутів. Це дозволяє скоротити вартість вантажних операцій за рахунок збільшення відсотку їх виконання по прямому варіанту;

- контроль ПАТ «Укрзалізниця» графіку руху контейнерних маршрутів по магістральній мережі з фіксацією його виконання по основних технічних станціях. Це дає можливість застосування іменних розкладів для локомотивних бригад і сприяє підвищенню ефективності використання як локомотивних бригад, так і локомотивів, а також покращує ефективність використання вагонного парку. Так наприклад, ємність одного контейнерного поїзда, що курсує між терміналом ТОВ «Трансінвестсервіс» і Дніпром, становить 100 *TEU*. Дистанцію в 630 кілометрів поїзд долає за 19 годин;

- використання схеми *Line Haulage* при обслуговуванні клієнтів. При цьому коносамент покриватиме не тільки морську, а і наземну частину перевезень, тобто транспортно-експедиторське обслуговування клієнтів буде повністю здійснювати компанія *MAERSK LINE*. Це особливо вигідно тим, хто працює з акредитивами, так як при цьому економиться додатковий час. Крім того, спільний проект дозволить спростити митне оформлення.

Єдиним вузьким місцем у даній системі залишається час накопичення маршрутних поїздів на контейнерному терміналі ТОВ «Трансінвестсервіс», що у деяких випадках перевищує 50 годин. Це пов'язано із послідовними заходами суден-контейнеровозів у порт: перший – у неділю, другий у понеділок і необхідністю очікування поїздом контейнерів певного призначення. Частково тривалий час накопичення компенсується меншою вартістю вантажних

операцій. Така схема можлива завдяки ритмічності відправлення поїздів – щотижнево.

Висновки

Використовувані в Україні бізнес-моделі організації комбінованих перевезень спрямовані, головним чином, на забезпечення повного контролю залізничного оператора над організацією послуги і наданням її кінцевому споживачу. Це призвело до посилення конкуренції з боку автомобільного транспорту при перевезенні вантажів у напівпричепках, зйомних кузовах та контейнерах у прямому автомобільному сполученні. Розвиток комбінованих перевезень повинен бути визначено в якості одного з пріоритетних напрямків реформування залізничної галузі та здійснюватися на основі відповідних національних програм. При розробці положень таких програм необхідно враховувати наступне:

1. Україна має ряд переваг у розвитку комбінованих перевезень:

- розвинена залізнична мережа з технічними параметрами (осьові навантаження, габарити, довжина поїздів), більш сприятливими для розвитку комбінованих перевезень, ніж в європейських країнах;

- можливість включення в сферу розвитку комбінованих перевезень залізниць суміжних країн, що входять в «систему 1520»;

- проблеми розвитку автодорожньої мережі (низька якість мережі, перевантаження автодоріг в районі великих міст, тощо).

- відносно низький рівень розвитку комбінованих перевезень і наявність поля для обґрунтування і реалізації сучасних системних технологічних і організаційних рішень.

2. Залізниці не в змозі конкурувати з автомобільним транспортом, розвиваючись по шляху вертикальної інтеграції і створення комбінованого транспортного продукту, в основному, власними силами. Тому:

- конкуренція з автомобільним транспортом повинна бути доповнена активною співпрацею з автотранспортними підприємствами в створенні конкурентоспроможних комбінованих сервісів;

- найважливіше значення має мати співпрацю з експедиторами, які спеціалізуються на контейнерних перевезеннях;

- повинен отримати підтримку сегмент незалежних термінальних операторів, чий послуги необхідно використовувати в регіонах.

Основним продуктом залізниць в системі комбінованих перевезень має стати створення системи дешевих регулярних перевезень інтер-

модальними поїздами між терміналами. Ці продукти повинні реалізуватися найширшому колу логістичних посередників.

3. Розвиток комбінованих перевезень вимагає адекватного інституційного середовища, для створення якого необхідна розробка нормативних правових актів, що створюють необхідні умови для економічного стимулювання комбінованих перевезень, допуску операторів до даного виду діяльності, використання інфраструктури залізниць, формування адекватних тарифів і правил перевезень. Відповідні нормативні правові акти повинні зачіпати не тільки залізничний транспорт, але все галузі, пов'язані з розвитком і здійсненням комбінованих перевезень.

БІБЛІОГРАФІЧНИЙ СПИСОК

1. Lipsey, R. Economic Transformations: General Purpose Technologies and Long Term Economic Growth / Lipsey, Richard; Kenneth I. Carlaw; Clifford T. Bekhar – Oxford University Press. – 2009. – 236 p.
2. Рубцов А. Железный революционер. – 2011 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://loglink.ru/massmedia/analytics/record/?id=1253>.
3. Коган, Л. Контейнерная транспортная система / Л.А. Коган, Ю.Т. Козлов, М.Д. Ситник и др. – Москва: «Транспорт», 1991. – 250 с.
4. Резер, С.М. Контейнеризация грузовых перевозок / Резер С.М. – Москва : ВИНТИ РАН, 2012. – 670 с.
5. Heins, M. The shipping container and the

globalization of American Infrastructure. – 2013 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: https://deepblue.lib.umich.edu/bitstream/handle/2027.42/102480/mheins_1.pdf?sequence=1.

6. Колик, А. В. Комбинированные железнодорожно-автомобильные перевозки в цепях поставок / А. В. Колик. – Москва : Техполиграфцентр, 2018 г. – 301с.

7. KombiConsult GmbH. Analysis of the EU combined transport. Final report / KombiConsult GmbH, Intermodality Ltd, PLANCO Consulting GmbH, Gruppo CLAS S.p.A.. Frankfurt am Main, 2015. – 639 p.

8. Порты Украины: Глава Maersk Ukraine о том, как развивается контейнерная индустрия [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://ports.com.ua/articles/glava-maersk-ukraine-otom-kak-razvivaetsya-konteynernaia-industriia>

9. United nations conference on trade and development [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://unctadstat.unctad.org/wds/TableViewer/tableView.aspx?ReportId=92>

10. ТИС и Maersk начали регулярные железнодорожные контейнерные перевозки из Днипра [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://www.cargo-ukraine.com/tis-i-maersk-nachali-regulyarnye-zheleznodorozhnye-kontejneryeperevozki-iz-dnipra/>

Стаття рекомендована до публікації д.физ.-мат.н., проф. Огарем О. М. (Україна)

Надійшла до редколегії 31.10.2018.

Прийнята до друку 09.10.2018.

Н. И. БЕРЕЗОВЫЙ, В. В. МАЛАШКИН, С. В. ЛАУШНИК

СОВРЕМЕННОЕ СОСТОЯНИЕ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ КОМБИНИРОВАННЫХ ПЕРЕВОЗОК В УКРАИНЕ

В статье выполнен анализ истории развития интермодальных перевозок, выполнено описание основных этапов становления и развития интермодальных перевозок: локального развития, контейнеризации и логистической интеграции. Выполнен анализ структуры концепции интермодального перемещения грузов с выделением двух основных схем интермодальных перевозок: «океанской» и «континентальной». На примере взаимодействия портового контейнерного терминала ООО «Трансинвестсервис», расположенного в малом Аджалыкском лимане, и магистральной железнодорожной сети ПАО «Укрзалізниця» проиллюстрировано пересечение рыночных сегментов интермодальных перевозок по основным их схемам – «океанской» и «континентальной».

Выполнен анализ динамики изменения объемов перевалки контейнеров морскими портами Украины и обоснованы тенденции в изменении этих объемов. Выполнен анализ базовых сервисов транспортно-экспедиторского обслуживания, предоставляемых контейнерными перевозчиками клиентам. Проанализирована динамика изменения украинского показателя связи с системой линейного судоходства (*Liner Shipping Connectivity Index*), ежегодно рассчитываемого ЮНКТАД и характеризующего степень интегрированности национальных экономик в мировую систему интермодальных контейнерных перевозок.

Рассмотрен опыт реализации совместного проекта ПАО «Укрзалізниця» в лице филиала ЦТС «Лиски», MAERSK LINE, ООО «Трансинвестсервис», а также АСК «Укрречфлот» по открытию еженедельных контейнерных железнодорожных маршрутов между ООО «Трансинвестсервис» и контейнерными терминалами в городах Киев, Днепр Тернополь и Харьков.

Сформулированы основные выводы по направлениям развития и внедрения в Украине комбинированных перевозок и участия в них железнодорожного транспорта.

Ключевые слова: контейнер, интермодальные перевозки, комбинированные перевозки, интермодальная транспортная единица, съемный кузов, контейнерный терминал, морской порт, железнодорожный маршрут.

N. BEREZOVYI, V. MALASHKIN, S. LAUSHNIK

CONTEMPORARY CONDITION AND PROSPECTS OF DEVELOPMENT OF COMBINED TRANSPORT IN UKRAINE

The article analyzes the history of the development of intermodal transport, describes the main stages of the formation and development of intermodal transport: local development, containerization and logistical integration. The analysis of the structure of the concept of intermodal movement of goods with the allocation of two main schemes of intermodal transport: the «ocean» and «continental». On the example of the interaction of the port container terminal Transinvestservis LLC, located in the small Ajalyk Liman, and the trunk railway network of PJSC Ukrzaliznytsia, the intersection of the market segments of intermodal transportation according to their main schemes – «oceanic» and «continental» is illustrated.

The analysis of the dynamics of change in the volume of container handling by the seaports of Ukraine has been carried out and the trends in the change in these volumes have been substantiated. The analysis of the basic services of freight forwarding services provided by container carriers to customers was carried out. The dynamics of changes in the Ukrainian indicator of communication with the liner shipping system (Liner Shipping Connectivity Index), calculated annually by UNCTAD and characterizing the degree of integration of national economies into the global system of intermodal container traffic, are analyzed.

The experience of the joint project of PJSC «Ukrzaliznytsia» in the person of the branch of PZL «Liski», MAERSK LINE, LLC Transinvestservis, and also JSC Ukrrichflot on opening weekly container train routes between LLC Transinvestservis and container terminals in Kiev cities, Dnipro Ternopil and Kharkiv.

The main conclusions on the directions of development and implementation in Ukraine of combined transport and participation in them of railway transport are formulated.

Keywords: container; intermodal transportation; combined transport; intermodal transport unit; swap body; container terminal; seaport; railway route.