

# ІНСТИТУЦІЙНЕ СЕРЕДОВИЩЕ МУЛЬТИМОДАЛЬНИХ (ЗМІШАНИХ) ПЕРЕВЕЗЕНЬ ЗА УЧАСТЮ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ: ЄС ТА УКРАЇНА

Стасюк О. М. к. е. н, науковий співробітник

Україна, Київ, Державна установа «Інститут економіки та прогнозування Національної академії наук України»

DOI: [https://doi.org/10.31435/rsglobal\\_ijite/01062018/5666](https://doi.org/10.31435/rsglobal_ijite/01062018/5666)

## ARTICLE INFO

Received 02 April 2018  
Accepted 15 May 2018  
Published 01 June 2018

## KEYWORDS

multimodal (mixed) traffic,  
institutional environment,  
formal institutes,  
rail,  
transport,  
incentive measures

## ABSTRACT

The institutional environment of multimodal (mixed) transport with the participation of rail is considered. The analysis of the main provisions of formal institutes regulating multimodal transportations at the international, European and national levels was carried out. As a result, it was determined: 1) at the international level, there is no single universal and legally defined concept of "multimodal transportation"; 2) the concept of "multimodal transportation" is defined as the basis in the mixed transport of goods, which includes intermodal, which in turn include the combined, serving their subspecies; 3) measures to stimulate the development of multimodal (mixed) transport with the participation of rail in Ukraine are proposed. They relate to improving the institutional environment (formal institutions) implementation of multimodal (mixed) transportation.

© 2018 The Author.

**Вступ.** Мультимодальні (змішані) перевезення за участю залізничного транспорту активно розвиваються в ЄС та виступають одним з головних напрямів сучасної європейської транспортної політики як такі, що покликані знизити негативні наслідки вантажних перевезень, зменшити викиди CO<sub>2</sub>, затори, нещасні випадки тощо. Протягом 2015–2016 рр. європейські автомобільно-залізничні перевезення, підтримкою яких займається Міжнародний союз автомобільно-залізничних комбінованих перевезень (UIRR – International union for road-rail Combined Transport), продовжили тенденцію зростання обсягів вантажних перевезень (+ 0,75 %), а особливо в т-км вираженні (+ 5,23 %) [1].

Мультимодальні (змішані) перевезення в Україні за участю залізничного транспорту сьогодні розвиваються з опорою на морські порти, насамперед, Іллічівський, який має мультимодальну (залізнично-паромну) термінальну площадку та Одеський порт, що передбачають використання автомобільно-паромного та залізнично-морського транзитного сполучення [2], зокрема в рамках спільного проекту «Вікінг», в рамках якого регулярно здійснює перевезення починаючи з 2003 року й до якого, починаючи з 2012 року, долучилися такі країни: Болгарія, Молдова, Румунія, Грузія, Азербайджан. Таке розширення учасників дозволило поєднати інфраструктуру морських контейнерних та контейнерних ліній Балтійського регіону з аналогічною інфраструктурою Чорного, Середземного і Каспійського морів [3].

Крім того, залізничний транспорт має значний досвід роботи з контейнерних перевезень, як у складі окремих вагонних відправок, так і контейнерних поїздів. Наразі територією країни курсує 11 контейнерних поїздів, як місцевого, так і міжнародного сполучення, перевезення контейнерів в складі яких складає 26 % від загального об'єму перевезених контейнерів по території країни [4]. Зокрема, контейнерний поїзд «Зубр» курсує по території України, Білорусі, Латвії, Естонії, Молдови, поєднуючи Балтійське і Чорне моря.

Міжнародні мультимодальні перевезення продовжують рости в геометричній прогресії, в той час як відповідне інституційне середовище залишається поки недосконалим, так як досі не прийнято міжнародного документу, яким би врегульовувались всі питання, що виникають при організації мультимодальних перевезень. Положення щодо змішаних (або комбінованих) перевезень містяться як в окремих розділах конвенцій, що присвячено перевезенню за

допомогою того чи іншого виду транспорту, так і конвенціях та угодах, які повністю присвячено саме такому виду перевезень.

Розвиток мультимодальних (змішаних) перевезень в Україні потребує вирішення низки внутрішніх проблем, насамперед, нормативно-правового характеру (вдосконалення існуючої та розробка нової законодавчої бази підтримки та розвитку мультимодальних (змішаних) перевезень, гармонізація з міжнародними нормами та нормами Європейського Союзу, в першу чергу директивами та регламентами, відповідно до Угоди про Асоціацію між Україною та ЄС), а також технічного та технологічного характеру, за якими Україна відстає від європейських країн.

**Результати досліджень.** Мультимодальні (змішані) перевезення вантажів спрямовані на усунення нормативно-правових, технічних, організаційних, фінансових та інших бар'єрів в процесі переміщення вантажів. Тобто, основними необхідними умовами в організації мультимодальних (змішаних) перевезень є наявність 1) нормативно-правового поля для здійснення таких перевезень; 2) технічних засобів та 3) відповідної інфраструктури.

Інституційне середовище мультимодальних (змішаних) перевезень, що формувалось відповідно до потреб таких перевезень та з метою узгодження інтересів учасників перевізного процесу й надалі продовжує удосконалюватись, з огляду на швидкі темпи росту зазначених перевезень.

До сьогодні, основним міжнародним документом в області правового регулювання міжнародних комбінованих перевезень виступає Конвенція ООН 1980 про міжнародні змішані перевезення вантажів. Конвенція дає визначення таких правових термінів: "міжнародне змішане перевезення" (означає перевезення вантажів щонайменше двома різними видами транспорту на підставі договору змішаного перевезення з пункту в одній країні, де вантажі надходять у відання оператора змішаного перевезення, до обумовленого пункту доставки в іншій країні), "оператор змішаного перевезення", "договір змішаного перевезення", "документ змішаного перевезення" та ін. Конвенцією закріплено правовий статус оператора змішаних перевезень, оскільки основну увагу приділено питанням відповідальності оператора змішаного перевезення, визначено процедуру подання претензій та позовів. Не дивлячись на те, що Конвенція до теперішнього часу не набула чинності, на практиці її положення застосовуються за всіма договорами міжнародного змішаного перевезення, якщо хоча б одне місце – приймання вантажу до перевезення або видачі його в кінцевому пункті одержувачу – знаходиться в країні-учасниці Конвенції [5].

В умовах поширення глобалізації, не ратифікована конвенція не могла вирішувати спірні питання, що виникали в результаті швидких темпів збільшення змішаних перевезень, особливо в "універсальних вантажних модулях" – контейнерах. Це стало поштовхом для ухвалення ряду визначень конференцією ООН з торгівлі і розвитку – UNCTAD (United Nations Conference on Trade and Development). Так, на конференції UNCTAD з мультимодальних перевезень 1995 р. [6] були вироблені поняття для кожного з видів перевезень різними видами транспорту, що дозволило розподілити коло обов'язків між усіма учасниками організації даного виду перевезень.

Важливим кроком у становленні інституційного середовища мультимодальних (змішаних) перевезень стала підготовка в 2001 році трьома міжурядовими організаціями, а саме: Європейським союзом, Європейською конференцією міністрів транспорту (ЄКМТ) і ЄСК ООН, документу «Термінологія комбінованих перевезень (Terminology on combined transport)» [7] в якому перераховуються основні терміни, що використовуються в комбінованих перевезеннях або мають відношення до цих перевезень з метою полегшення роботи зазначених організацій та поступового узгодження цієї термінології. Всі визначення щодо комбінованих перевезень безпосередньо відносяться до географічних рамок Європи та можуть також використовуватися в інших регіонах світу.

Як основоположний нормативний документ, що регулює перевезення вантажів і пасажирів, КОТІФ, яка набула чинності з 1 травня 1985 року, закріплює найважливіші положення, що стосуються вантажних перевезень, у тому числі підготовки вантажу до перевезення, розрахунків за його здійснення, основних етапів перевізного процесу, гарантій виконання договірних зобов'язань. Так, Конвенція визначає форму перевізного документа, встановлює вимоги до вантажів, що перевозяться, оголошення цінності вантажу, його доставки і видачі, встановлює відповідальність.

Перевезення вантажів регулюється Конвенцією у доданих до неї Єдиних правилах до договору про міжнародне залізничне перевезення вантажів – ЦІМ. ЦІМ застосовуються до міжнародних перевезень, що є предметом єдиного договору, й включає крім залізничного перевезення через кордон ще й автомобільні перевезення або перевезення по морських і

внутрішніх судноплавних лініях, відповідно до переліку, передбаченого в спеціальній статті Конвенції (ст. 24).

Приєднання України до КОТІФ дало змогу українським перевізникам уникнути подвійного переоформлення перевізних документів з транспортного права УМПС (Угода про міжнародне залізничне пасажирське сполучення) та КОТІФ і, навпаки, при здійсненні перевезень у міжнародному сполученні.

Положення Європейської угоди про найважливіші лінії міжнародних комбінованих перевезень та відповідні об'єкти, виступають в якості узгодженого міжнародного плану розвитку та функціонування мережі найважливіших ліній міжнародних комбінованих перевезень, які країни мають намір здійснювати у межах національних програм (досягнення експлуатаційних характеристик і мінімальних стандартів для поїздів, які використовуються в комбінованих перевезеннях, і відповідних об'єктів – термінали, прикордонні пункти, станції обміну груп вагонів, станції заміни колісних пар і залізнично-поромні переправи/порти, що мають важливе значення для міжнародних комбінованих перевезень).

Європейською угодою про найважливіші лінії міжнародних комбінованих перевезень та відповідні об'єкти встановлено правові рамки, які визначають узгоджений план розвитку комбінованих перевезень і необхідну для його здійснення інфраструктуру на основі узгоджених міжнародних параметрів і стандартів; визначено терміни "комбіноване перевезення", "мережа найважливіших ліній міжнародних комбінованих перевезень" та ін.

Виходячи з міжнародних документів [8], можна зробити висновок про відсутність єдиного універсального та законодавчо закріпленого поняття «мультимодальні перевезення», але разом з тим здійснений аналіз зазначених документів дозволяє визначити поняття «мультимодальні перевезення» як базове в змішаних перевезеннях вантажів, що включає в себе інтермодальні, що в свою чергу включають в себе комбіновані, які виступають їх підвидом.

Крім того, виходячи з інформації, що міститься в міжнародних угодах та конвенціях можна виділити такі ознаки мультимодальних перевезень: 1) залучення до здійснення перевезення щонайменше двох видів транспорту; 2) юридична та фінансова відповідальність за перевезення лежить на одній компанії – операторові мультимодальних перевезень (ОМП); 3) здійснення перевезення різними видами транспорту на основі єдиного транспортного документу (контракту); 4) використання оператором мультимодальних перевезень єдиної наскрізної тарифної ставки на всьому маршруті перевезень; 5) перебування вантажу на всьому маршруті мультимодального перевезення в одній і тій же транспортній одиниці.

Окрім міжнародних конвенцій та угод мультимодальні перевезення в ЄС регулюються директивою Ради 92/106/ЄЕС від 7 грудня 1992 року про встановлення спільних правил для окремих типів транспортування товарів між державами-членами (стосується комбінованих перевезень) [9] та Регламентом Ради (ЄЕС) № 881/92 від 26 березня 1992 року про доступ до ринку транспорту товарів дорожніми шляхами в межах Співтовариства на або з території держави-члена або через територію одного або декількох держав-членів [10].

Україна повинна імплементувати Директиву 92/106/ЄЕС відповідно до Угоди про асоціацію між Україною та ЄС, відповідно до чого Мінінфраструктури розроблено План заходів з імплементатії Директиви Ради від 7 грудня 1992 р. 92/106/ЄЕС про встановлення спільних правил для окремих типів комбінованого транспортування товарів між державами-членами ЄС. Проте в ЄС планується перегляд Директиви 92/106 / ЄЕС про встановлення загальних правил для деяких видів комбінованих перевезень вантажів між державами-членами з метою більшого сприяння розвитку мультимодальних перевезень, необхідності додаткових інвестицій, ефективної інтеграції видів транспорту, а також поліпшення підготовки і умов роботи для залучення нових фахівців [11].

В регулюванні мультимодальних перевезень ЄС широко використовується і програмний підхід. Зокрема, Програма розвитку комбінованого транспорту в Європі до 2015 р., що розроблялась на основі проведених наукових дослідженнях стану та резервів для розвитку комбінованих перевезень до 2015 року в Європі, являла собою стратегічний документ/бачення шляхів і способів забезпечення безперервного та стабільного зростання комбінованих перевезень до 2015 року і пізніший період, в якому було сформульовано основні завдання, а саме [12]:

– усунення «вузьких місць» на європейській залізничній мережі та впровадження інноваційних рішень;

– розвиток залізничної інфраструктури та її адаптація до потреб залізничних вантажних перевезень, що дозволить збільшити частку ринку залізничних вантажних перевезень в Європі;

– оптимізація використання пропускної здатності, щоб протистояти очікуваному зростанню комбінованих перевезень (щорічний темп зростання на 7,9 % у цьому періоді), так як комбінований транспорт не тільки один з найдинамічніших видів транспорту, але і займає перше місце серед сегментів зростання залізничних вантажних перевезень в Європі;

– впровадження нововведень в бізнес-моделі інтермодальних операторів, діяльність яких є ключовою в формуванні та сприянні в комбінованих перевезеннях й стала можливою внаслідок лібералізації ринку залізничних послуг для того, щоб відповідати змінам логістичних потреб вантажовідправників та експедиторів;

– розробка комплексної програми розвитку залізничної інфраструктури, що включає набір чітко визначених заходів та інвестицій і об'єднує зацікавлені сторони для поліпшення міжнародної координації та збільшення пропускної здатності інфраструктури, в процесі очікуваного зростання обсягів комбінованих перевезень у визначений період.

Програмою передбачалась підтримка всім учасникам, які працювали в напрямку зміцнення та просування цієї галузі. Програмний досвід також є цікавим для України в контексті розвитку мультимодальних (змішаних) перевезень за участю залізничного транспорту.

В даному напрямку працює і UNCTAD. Згідно проведених опитувань практично всі респонденти (98 %) вказали, що вони будуть підтримувати будь-які узгоджені зусилля з розробки нового міжнародного документа. Проте, невелика кількість респондентів, які представили додаткові коментарі, зазначили, що на практиці рівень підтримки буде залежати від змісту будь-якого можливого нового документа [13].

Значна кількість європейських країн надає вагому роль розвитку даного виду перевезень в межах розвитку транспортних коридорів.

Розвиток вітчизняних мультимодальних (змішаних) перевезень зазнає значних труднощів через:

1) обмежений рівень логістичного середовища. Відповідно до розробленого Світовим банком індексу ефективності логістики LPI [14], Україна відноситься до групи країн з обмеженим рівнем розвитку логістичного середовища. Так, у 2014 р. з показником 2,98 Україна знаходилася на 61 місці, тоді як у 2016 р. з показником 2,74 на 80 місці, що свідчить про зниження логістичного потенціалу;

2) низький рівень правового врегулювання мультимодальних (змішаних) перевезень за участю залізничного транспорту.

Згідно діючого Закону України «Про залізничний транспорт» [15], пряме змішане сполучення передбачає перевезення, що здійснюється залізничним та іншими видами транспорту за єдиним транспортним документом, складеним на весь шлях.

Відносини організацій і підприємств автомобільного та залізничного транспорту України, що здійснюють перевезення у прямому змішаному сполученні, визначаються за домовленістю між ними і регулюються Господарським кодексом України, Цивільним кодексом України, транспортними статутами, правилами перевезення та іншими нормативними актами.

Зокрема, перевезення контейнерів в межах території України здійснюються згідно з Правилами перевезення вантажів в універсальних контейнерах та Правилами перевезення вантажів у спеціальних та спеціалізованих контейнерах відправників і одержувачів, а в міжнародному сполученні – пунктом 15 розділу III Правил перевезень вантажів (додаток 1 до СМГС).

Перевезення контейнерів у міжнародному сполученні здійснюються згідно з пунктом 16 розділу III Правил перевезень вантажів (додаток 1 до СМГС). Оператором комбінованих перевезень на залізницях України є філія «ЦТС «Ліски» ПАТ «Укрзалізниця», що володіє терміналами у Києві, Дніпропетровську, Донецьку, Харкові, Луганську, Одесі, Чопі та здійснює комплексне транспортно-експедиційне обслуговування, використовуючи переваги комбінованих перевезень [16].

Спроби законодавчого вирішення питань розвитку сучасних способів доставки вантажів, які не регламентовані діючим національним законодавством, так і не були завершені. Ініційований у 2009 р. «Укрзалізницею» Закон «Про комбіновані перевезення» [17], метою якого було оптимальне поєднання на ринку транспортних послуг різних видів транспорту, після врахування всіх зауважень, втратив мету, заради якої був розроблений. Проект Закону України «Про змішані (комбіновані) перевезення», який повинен був врегулювати питання щодо комбінованих перевезень та визначити правове поле розвитку сучасних способів доставки вантажів, було скасовано розпорядженням КМУ від 29.08.2012 р № 613-р. Наразі неврегульованими залишаються ряд положень, зокрема укладення угод між перевізниками, які беруть участь у комбінованих перевезеннях. Це потребує нової ініціативи щодо відповідного

законопроекту з огляду на те, що наразі Мінінфраструктури активно працює з усіма учасниками транспортного процесу, в т.ч. міжнародними, шляхом проведення круглих столів з цих питань.

В умовах реформування галузі виникає необхідність нового підходу до організації мультимодальних (змішаних) перевезень за участю залізничного транспорту, який дозволив би з однієї сторони скоротити витрати залізниць, з іншої – підвищити їх привабливість для користувачів. Для цього потрібно:

1) розробити Концепцію та Стратегію розвитку мультимодальних/змішаних перевезень в Україні або ж окремим параграфом викласти стратегічне бачення щодо розвитку мультимодальних (змішаних) перевезень в Новій транспортній стратегії розвитку транспорту до 2030 року, так як те, що передбачалось програмою утвердження України як транзитної держави виконано не було, беручи до уваги ініціативу, насамперед, сусідніх держав щодо розробки й втілення низки проектів, якими передбачається здійснення євроазійських економічних зв'язків в обхід території України;

2) внести зміни до нормативно-правових документів, які регулюють правовідносини в сфері мультимодальних (змішаних) перевезень, відповідно до плану імплементації Директиви 92/106/ЄЕС [18], а саме: Митний кодекс України; Закон України “Про транспорт”; Закон України “Про залізничний транспорт”; Закон України “Про автомобільний транспорт”; Закон України “Про морські порти України”; Закон України “Про зовнішньоекономічну діяльність”; Закон України “Про транзит вантажів”; Закон України “Про перевезення небезпечних вантажів”; Закон України “Про транспортно-експедиторську діяльність”;

3) розробити новий/оновити існуючий (2009 р.) проект Закону України «Про мультимодальні перевезення» виходячи з аналізу міжнародних конвенцій та договорів за видами транспорту, Директиви Ради 92/106/ЄЕС та Угоди про асоціацію, в якому визначити чіткий категоріальний апарат, який би узгоджувався з міжнародним законодавством, що регулює відносини, пов'язані з перевезенням вантажів, передбачити державну підтримку розвитку мультимодальних (змішаних) перевезень та компенсаційні заходи для національних операторів, що дозволить розвивати сучасні способи доставки вантажів, підвищити якість обслуговування споживачів транспортних послуг, зменшити витрати на перевезення, знизити екологічне навантаження від діяльності автотранспорту на навколишнє середовище, прискорити час перетину кордонів тощо;

4) створити умови для оптимального поєднання на ринку транспортних послуг різних видів транспорту, що сприятиме збільшенню кооперації залізничного транспорту з іншими видами транспорту, розвитку національної мультимодальної (змішаної) транспортної мережі та підключення її до Транс'європейської транспортної мережі (TEN-T) та Північної гілки Нового Шовкового шляху. Це є перспективним з огляду на те, що два мультимодальних коридори, що входять до транс'європейської транспортної мережі TEN-T (оновленої Транс'європейської транспортної мережі Європейського Союзу), закінчуються на кордоні з Україною [19]: «Середземноморський коридор» (RFC № 6), який межує через ст. Захонь (Україна) з Угорщиною, та «Східний коридор» (RFC № 9), що межує через станції Черна-над-Тісоу та Матівци із Словаччиною (наразі працює його «Чесько-Словацька» частина), натомість частина Шовкового шляху, що проходить через територію України, є складовою Транскаспійського логістичного коридору Китай – ЄС;

5) переглянути й доопрацювати діючі правила з перевезення небезпечних вантажів відповідно до європейських норм у зв'язку з тенденціями щодо розширення номенклатури вантажів (зерно, продукти помелу, деревина і вироби з деревини, олія), що можна перевозити в контейнерах, зокрема й таких вантажів, що відносяться до категорії небезпечних (мінеральні добрива, отрутохімікати); впровадження дієвого контролю з боку держави за перевезеннями небезпечних вантажів;

6) розробити проекти щодо перспективних напрямів міжнародних та внутрішніх маршрутів комбінованих поїздів з урахуванням існуючої інтенсивності руху поїздів та завантаженості автотранспортних напрямів, а також змін, що відбулися у відносинах України та ЄС після підписання Угоди про асоціацію.

**Висновки.** Подальший розвиток мультимодальних (змішаних) перевезень в Україні за участю залізничного транспорту є одним з потенціалів збільшення обсягів перевезень вантажів українськими залізницями, актуальність розвитку якого обумовлена: світовими тенденціями їх динамічного зростання, євроінтеграційними пріоритетами України, де мультимодальні (змішані) перевезення виступають одним з головних напрямів сучасної європейської

транспортної політики, політикою міжнародних організацій залізничного транспорту (діяльність яких пов'язана з вантажними перевезеннями) тощо. Для цього потрібна державна підтримка (яка надається і в країнах ЄС) з метою створення нормативно-правової бази регулювання даного виду перевезень та відповідного інституційного середовища, забезпечення рівних умов конкуренції вітчизняних та іноземних перевізників.

#### ЛІТЕРАТУРА

1. UIRR Report: European road-rail Combined Transport 2015-16 // International union for road-rail Combined Transport / Brussels, Belgium // Available at: [www.uirr.com](http://www.uirr.com).
2. Шраменко О. В., Яковлева К. Ю. Обґрунтування напрямків створення стратегічного партнерства за участю залізничного транспорту // Проблеми транспортного комплексу України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [www.irbis-nbuv.gov.ua/cgi-bin/.../cgiirbis\\_64.exe?...](http://www.irbis-nbuv.gov.ua/cgi-bin/.../cgiirbis_64.exe?...)
3. Офіційний сайт VIKING Train [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.vikingtrain.com/path>.
4. Контейнерные ж/д перевозки по Украине выросли на 28 % // [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://transport-journal.com/news/kontejnernyie-zhd-perevozky-po-ukrayne-vyirosly-na-28/>.
5. Регламентация Конвенцією про міжнародні змішані перевезення вантажів правового статусу та відповідальності оператора змішаних перевезень // [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [http://stud.com.ua/29869/pravo/konventsija\\_mizhnarodni\\_zmishani\\_perevezennya\\_vantazhiv\\_1980](http://stud.com.ua/29869/pravo/konventsija_mizhnarodni_zmishani_perevezennya_vantazhiv_1980).
6. Implementation of multimodal transport rules (unctad/sdte/tlb/2) // Available at: <http://unctad.org/en/Pages/DTL/TTL/Legal/LegalDocuments.aspx>.
7. Terminology on Combined Transport (January 2001) // Available at: <https://www.unecce.org/index.php>.
8. Convention concerning International Carriage by Rail of 9 May 1980 // Available at: [www.uirr.com](http://www.uirr.com): <http://www.ukpandi.com/fileadmin/uploads/uk-pi/legal/COTIF-1999-e.pdf>.
9. Директива ради 92/106/ЄЕС від 7 грудня 1992 року про встановлення спільних правил для окремих типів транспортування товарів між державами-членами // [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.transport-ukraine.eu/docs/direktiva-radi-92106iees-vid-7-grudnya-1992-roku-pro-vstanovlennya-spilnih-pravil-dlya-okremi-0>.
10. Регламент Ради (ЄЕС) № 881/92 від 26 березня 1992 року про доступ до ринку транспорту товарів дорожніми шляхами в межах Співтовариства на або з території держави-члена або через територію одного або декількох держав-членів // [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [old.minjust.gov.ua/file/33466](http://old.minjust.gov.ua/file/33466).
11. Multimodal Transport in the TEN-T Corridors // Available at: <http://europeanshippers.eu/news/multimodal-transport-ten-t-corridors/>.
12. Agenda 2015 for combined transport in europe (DIOMIS Developing Infrastructure & Operating Models for Intermodal Shift), january 2008, International Union of Railway, Paris // Available at: [www.uic.asso.fr](http://www.uic.asso.fr).
13. Multimodal transport: the feasibility of an international legal instrument (Report by the UNCTAD secretariat) // Available at: <http://unctad.org/en/pages/PublicationArchive.aspx?publicationid=1818>.
14. Офіційний сайт Групи Світового банку [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.worldbank.org/eca>.
15. Закон України «Про залізничний транспорт» // [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/273/96-вр>.
16. Контейнерні перевезення // [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [http://www.uz.gov.ua/cargo\\_transportation/intermodal\\_transportation/piggyback/](http://www.uz.gov.ua/cargo_transportation/intermodal_transportation/piggyback/).
17. Проект Закону України «Про змішані (комбіновані) перевезення» // [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [www.asmar.org.ua/info/ZU\\_zmish.doc](http://www.asmar.org.ua/info/ZU_zmish.doc).
18. План імплементації Директиви Ради 92/106/ЄЕС про встановлення спільних правил для окремих типів комбінованого транспортування товарів між державами-членами ЄС // [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [www.kmu.gov.ua/document/.../Dir\\_92\\_106.pdf](http://www.kmu.gov.ua/document/.../Dir_92_106.pdf).
19. Наказ Міністерства інфраструктури України Про затвердження Стратегічного плану розвитку залізничного транспорту на період до 2020 року // [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://mtu.gov.ua/documents/443.html>.