

АНАЛІЗ СУЧАСНОГО СТАНУ ОРГАНІЗАЦІЇ АВТОМОБІЛЬНО-ЗАЛІЗНИЧНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ ВАНТАЖІВ В УКРАЇНІ

Ширяєва С.В., кандидат технічних наук
Конрад Т.І.

Постановка проблеми.

В умовах інтенсивного розвитку світових торговельно-транспортних відносин та глобальних інтеграційних процесів важливого значення набуває підвищення ефективності змішаних перевезень вантажів між регіонами, країнами і континентами, зокрема, вантажних перевезень територією України, а також її зовнішньоекономічної діяльності з державами Центральної та Західної Європи і країнами СНД [1]. Аналіз сучасного стану організації автомобільно-залізничних перевезень вантажів на території України необхідний для визначення особливостей і недоліків притаманних вітчизняній методиці організації змішаних вантажних перевезень, що в подальшому має на меті вдосконалення взаємодії даних видів транспорту та стимулювання високої якості та ефективності їх співпраці на ринку національних і міжнародних транспортних послуг.

Аналіз публікацій.

Дослідженню проблем і перспектив розвитку автомобільно-залізничних вантажних перевезень присвячено праці вітчизняних вчених: Підлісного І.П., Брайковської А.М., які розглядають стан змішаних перевезень вантажів в залежності від тарифної політики [2], Кірюхіної О.Ю., яка розглядає підвищення ефективності автомобільно-залізничних вантажних перевезень за рахунок чіткої централізації прийняття рішень на всіх рівнях державного регулювання [3], Кадали В.В., який дає правовий аналіз поняття «перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні» [4], а також Ланкової Ю.В., Ломотько Д.В., Шраменко Н.Ю., та ін. Проте, попри велику кількість наукових праць, присвячених питанням автомобільно-залізничних вантажних перевезень, актуальним завданням є визначення останніх тенденцій розвитку даного типу перевезень і факторів, що неодмінно викликають зміни в цих тенденціях.

Виклад основного матеріалу дослідження.

Автомобільний і залізничний транспорт (промисловий і загального користування) являються складовими єдиної транспортної системи України, що має розгалужену інфраструктуру для надання всього комплексу транспортних послуг, у тому числі для складування, технологічної підготовки вантажів до транспортування і забезпечення зовнішньоекономічних зв'язків України [5]. Змішані автомобільно-залізничні вантажні перевезення є одним із напрямків технічного прогресу, так як дають можливість використовувати переваги кожного з видів транспорту на окремих етапах перевезень.

Згідно з законом України «Про залізничний транспорт» [6] до прямого змішаного сполучення належать перевезення вантажів, що здійснюються залізницями разом з іншими видами транспорту за єдиним транспортним документом.

За визначеннями UNCTAD (United Nation Conference on Trade and Development) інтермодальним є перевезення вантажів декількома видами транспорту, коли один з перевізників організовує доставку від пункту відправлення через один і більше пунктів перевалки до пункту призначення і, залежно від розподілу відповідальності за перевезення, видає різні види транспортних документів. До мультимодальних відносяться перевезення вантажів декількома видами транспорту за умови, що особа, яка організовує перевезення, несе за нього відповідальність на всьому шляху слідування вантажу незалежно від кількості видів транспорту, що приймають участь в перевезенні при оформленні єдиного перевізного документа. Комбіноване перевезення на відміну від інтермодального являє собою перевезення вантажів у тому самому вантажному місці чи транспортному засобі шляхом комбінації автомобільного, залізничного і внутрішнього водного транспорту при використанні наскрізного документа. Сегментованим називається перевезення, якщо перевізник, який його організовує, бере на себе відповідальність тільки за ту частину, що він здійснює. При цьому він може виписати коносамент на інтермодальне чи комбіноване перевезення [7], [8].

Техніко-технологічна класифікація комбінованого транспорту визначає такі види автомобільно-залізничних перевезень:

- контейнерні перевезення, що припускають перевезення власне контейнерів, а також знімних (обмінних) кузовів;
- контрейлерні перевезення, це перевезеннями автотранспортних засобів – великотоннажних автопоїздів (тягачів з напівпричепами й автомобілів з причепами), а також окремих напівпричепів;
- бімодальні перевезення, що здійснюються за допомогою спеціальних напівпричепів, пристосованих до експлуатації як на автомагістралях, так і на залізницях [9].

Необхідність широкого впровадження автомобільно-залізничних вантажних перевезень обумовлюють такі чинники:

- нагальна потреба у скороченні витрат обороту за рахунок застосування технології, що поєднує високу швидкість і помірну вартість доставки вантажів;
- лібералізація цін на енергоносії потребує впровадження технологій, які забезпечать економію;
- тенденція до втрати залізницями традиційних транспортних ринків через відсутність з їх боку пропозицій, які забезпечують конкурентоспроможні умови перевезень;
- конкуренція між підприємствами автомобільного і залізничного транспорту;
- різке скорочення обсягів міжнародної торгівлі країнами-учасницями Організації співдружності залізниць (ОСЖД);
- екологічні вимоги національного законодавства до транспортних підприємств щодо скорочення шкідливих викидів, вихлопних газів і шуму, а також безпеки руху транспортних засобів.

Інтеграція національної транспортної інфраструктури України що включає підприємства автомобільного та залізничного транспорту в єдину транснаціональну мережу є державним пріоритетом України. За розпорядженням Кабінету Міністрів України заплановано підготувати проект Закону України «Про змішані (комбіновані) перевезення» відповідно до Директиви Ради ЄС від 7 грудня 1992 р. N 92/106/ЄЕС про встановлення спільних правил для окремих типів транспортування товарів між державами-членами [10]. Прийняття Закону України «Про змішані (комбіновані) перевезення», який на теперішній час знаходиться на доопрацюванні, дасть можливість вирішити нагальні питання щодо координації змішаних перевезень вантажів, відповідальності сторін, державного контролю змішаних перевезень, оформлення перевізних документів, митних вимог тощо. На теперішній час головним органом у системі центральних органів виконавчої влади що формує та забезпечує реалізацію державної політики у сфері транспорту України і координує діяльність органів виконавчої влади в галузі автомобільного та залізничного транспорту є Міністерство інфраструктури України. Відносини організацій і підприємств автомобільного та залізничного транспорту, 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 – Правилами перевезення контейнерів (додаток 8 до Угоди про міжнародне залізничне вантажне сполучення, надалі СМГС). Перевезення контрейлерів у міжнародному сполученні здійснюються згідно з Правилами перевезень автопоїздів, автомобілів, причепів, напівпричепів і знімних автомобільних кузовів (додаток 21 до СМГС). Оператором комбінованих перевезень на залізницях України є ДП «УДЦТС «Ліски», що володіє терміналами у Києві, Дніпропетровську, Донецьку, Харкові, Луганську, Одесі, Чопі та здійснює комплексне транспортно-експедиторське обслуговування, використовуючи переваги комбінованих перевезень [11].

Значна частина наявного потенціалу транспортної галузі України, зокрема автомобільного та залізничного транспорту, задіяна у виконанні транзитних перевезень вантажів з використанням вигідного географічного розташування країни та проходженням її територією як міжнародних критських транспортних коридорів, так і транспортних осей у напрямках «Північ-Південь» і «Схід-Захід», коридорів TRASECA та нових міжконтинентальних транспортних маршрутів, зокрема швидкісних з Азії до Європи [12]. У 2011 році залізницями України перевезено 51 млн. тонн транзитних вантажів, що більше показника минулого року на 9,3%. У загальній структурі перевезень вантажів залізницями України частка транзитних складає 10,9%. Основу транзитного вантажопотоку складають: нафта та нафтопродукти, руда залізна та марганцева, кам'яне вугілля, хімічні та

мінеральні добрива, чорні метали та хімікати (рис. 1.). За інформацією Державної митної служби України про транзитні вантажні перевезення територією України автомобільним та залізничним транспортом за період січень-вересень 2008-2012 рр. з урахуванням обсягів перевезень контейнерів на залізничних вагонах і контейнерів на вантажних автомобілях (табл. 1) можна зробити висновок про значні коливання обсягів транзитних перевезень і автомобільним, і залізничним видами транспорту. Зокрема, на залізничному транспорті спостерігається спад обсягів перевезень з 2008 р. по 2010 р., збільшення обсягів – у 2011 р, і знову стрімкий спад – у 2012 р.

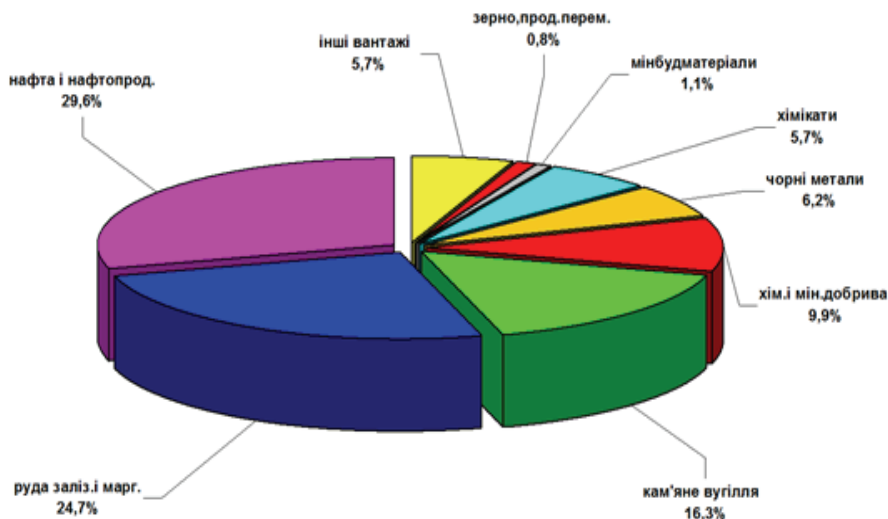


Рисунок 1. – Структура транзитного вантажопотоку залізницями України у 2011 р., %.

Таблиця 1. – Обсяги транзитних перевезень вантажів територією України автомобільним та залізничним транспортом за період січень-вересень 2008-2012 рр., тис. т

Вид транспорту	2008р.	2009р.	2010р.	2011р.	2012р.
Залізничним	76208,09	32635,40 ¹	32041,57	36923,55 ¹	30591,01 ¹
Автомобільним	3922,50	2338,62 ²	3390,55	3547,89 ²	4596,63 ²

¹З урахуванням контейнерів на залізничних вагонах.

²З урахуванням контейнерів на вантажних автомобілях.

Це пояснюється високим рівнем зношеності рухомого складу залізничного транспорту, відсутністю розмежування пасажирського та вантажного залізничного руху, нерозвиненістю потрібної логістичної системи перевезень тощо. Тому актуальною є загальна модернізація залізничної галузі України для її відповідності європейським стандартам як за швидкістю, так і за якістю перевезень вантажів. Заходи щодо інтеграції залізниць України до транспортної мережі ЄС передбачають активніше співробітництво у розбудові колії 1520 мм на території Західної Європи, а також модернізацію існуючої в Україні колії європейського зразка, що пролягає до Ковеля. На відміну від залізничного транспорту в автомобільному транспорті, після спаду в 2009 р., спостерігається тенденція до зростання обсягів перевезень у наступні роки. До специфічних проблем України щодо організації високоефективного транспортування вантажів автопоїздами до країн Європи належать, перш за все, низький рівень розвитку автомобільних доріг, їх суттєве перевантаження, відсутність потрібної інфраструктури. В табл. 2 наведена питома вага транзитних вантажних перевезень територією України у 2008-2012 рр.

Таблиця 2. – Питома вага транзитних вантажних перевезень територією України у 2008-2012 рр., %

Вид транспорту	2008р. у % до січня– вересня 2007р.	2009р. у % до січня– вересня 2008р.	2010р. у % до січня– вересня 2009р.	2011р. у % до січня– вересня 2010р.	2012р. у % до січня– вересня 2011р.
Залізничним	105,1	42,8	90,2	115,2	87,1
Автомобільним	119,6	59,6	145,0	104,6	127,9

За останніми даними державного комітету статистики України, обсяги експорту–імпорту товарів за видами їх транспортування за 2011 рік розподілялися таким чином: найбільші обсяги експорту товарів за основними видами транспортування у 2011 р. належать морським суднам, ними було перевезено 43,2% від загального обсягу експорту товарів, залізничними вагонами – 29,5%, вантажними автомобілями – 20,3%. З цього можна зробити висновок, що найбільший сумарний відсоток, а саме 49,8% експорту товарів перевозиться саме автомобільним та залізничним транспортом. Серед основних видів транспортування, якими ввозились товари в Україну, частка перевезень автомобільним транспортом та залізничними вагонами в сумі становить 49,5%. від загального обсягу імпорту [13]. Проте, частка контейнерних перевезень у загальному обсязі експорту та імпорту товарів є незначною (табл. 3).

Таблиця 3. – Інформація щодо розподілу експорту–імпорту товарів за основними видами транспортних засобів у 2011 р.

	Експорт				Імпорт			
	2010р.	2011 р.			2010 р.	2011 р.		
		вартість млн дол. США	у % до 2010 р.	у % до загаль- ного обсягу		вартість млн дол. США	у % до 2010 р.	у % до загаль- ного обсягу
Залізничний вагон	13684,4	20207,9	147,7	29,5	9440,5	13698,6	145,1	16,6
Контейнер на залізничному вагоні	148,7	254,7	171,3	0,4	194,0	193,0	99,5	0,2
Вантажний автомобіль	11320,5	13863,1	122,5	20,3	20705,3	27161,9	131,2	32,9
Контейнер на вантажному автомобілі	138,8	156,4	112,7	0,2	178,8	274,5	153,5	0,3

Рівень контейнеризації українського експорту у 2011 р. автомобільним транспортом та залізничними вагонами становив 0,6% загального обсягу експорту товарів (у контейнерах на залізничному транспорті – 0,4 %, вантажних автомобілях – 0,2 %) (рис. 2). Рівень контейнеризації імпорту в Україну у 2011 р. автомобільним транспортом та залізничними вагонами становив 0,5 % (у контейнерах на залізничному транспорті – 0,2 %, вантажних автомобілях – 0,3 %) (рис.3). Різниця між показниками експорту та імпорту обумовлена диспропорціями у зовнішній торгівлі товарами, коли імпортується переважно готова продукція з високим ступенем обробки (яка підлягає контейнеризації), а експортуються сировинні низькотехнологічні види товарів, серед яких дуже низький відсоток тих, що можуть бути контейнеризовані.

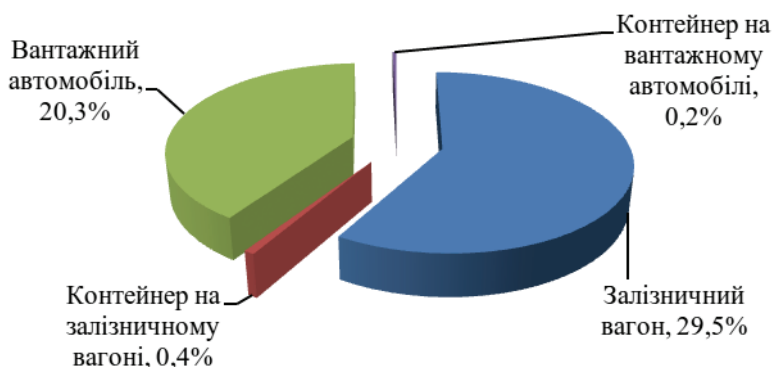


Рисунок 2. – Питома вага транспортних засобів в експорті товарів у 2011 р., %

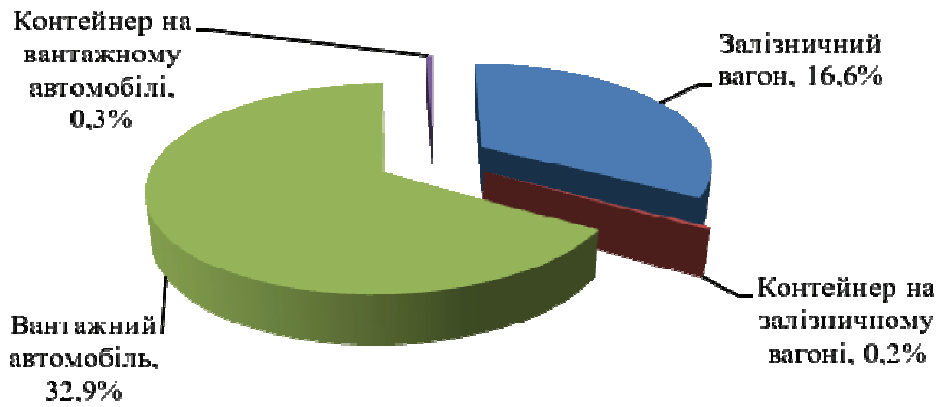


Рисунок 3. – Питома вага транспортних засобів в імпорті товарів у 2011 р., %

На думку фахівців Національного інституту стратегічних досліджень при Президентові України [14] змішані перевезення в Україні не набули необхідного розвитку через низку причин, серед яких такі:

- недосконалість нормативно-правового регулювання питань змішаних перевезень, невизначеність стратегічних засад їх розвитку;
- високі ризики мультимодальних операторів при організації мультимодальних перевезень на значні відстані за участю двох і більше видів транспорту;
- відсутність в Україні розвинутої мережі транспортно-логістичних центрів, а також інституту мультимодальних (логістичних) операторів;
- недостатність високопрофесійних і досвідчених спеціалістів з питань мультимодальних перевезень, які б на достатньому рівні володіли декількома іноземними мовами, знаннями національного і міжнародного права, практичним досвідом використання особливостей ведення переговорного процесу щодо укладання та реалізації договорів, сучасними відомостями стосовно стану ринку транспортних послуг у країнах-партнерах та актуальної тарифної політики представників партнерської мережі тощо;
- відсутність представницької мережі національних експедиторських компаній за кордоном, яка б забезпечувала високий ступень узгодженості дій усіх учасників транспортування вантажу та захисту інтересів держави за межами України.

Висновки.

Розвиток автомобільно-залізничних перевезень є перспективним напрямом розбудови транспортної системи України, оскільки дозволить значно збільшити обсяги перевезень її територією за участю національних транспортних компаній, і сприятиме підвищенню конкурентоспроможності країни на світовому ринку транспортних послуг, розвитку мережі існуючих транспортних коридорів, інтеграції транспортної інфраструктури України до світової транспортної системи.

Основними чинниками, що являються перешкодою на шляху активізації зазначених перевезень є існуюча номенклатура вантажів, що формується в Україні на експорт з низьким відсотком тих, що можуть бути контейнеризовані; неналежне правове підґрунтя для розвитку змішаних (комбінованих) перевезень та їх інтеграції в європейську мультимодальну мережу (TEN-T); недосконалі процедури митного контролю. Для діяльності автомобільного і залізничного транспорту не як конкурентів, а як партнерів в Україні необхідне створення системи автомобільно-залізничних перевезень, що передбачає у перспективі здійснити поступовий перехід на нові принципи організації та управління транспортним процесом.

Перспективи подальших досліджень у даному напрямку.

Розробка заходів щодо підвищення ефективності автомобільно-залізничних вантажних перевезень.

ПЕРЕЛІК ПОСИЛАНЬ

1. Національні проекти для України – К.: НІСД, 2010. – 37 с.
2. Підлісний І.П. Стан і тенденції розвитку змішаних вантажних перевезень / І.П. Підлісний, А.М. Брайковська // Збірник наукових праць ДЕДУТ. Серія: Економіка і управління. — К.: ДЕДУТ. – 2012. – Вип. 19. – С. 7-19.
3. Кірюхіна О.Ю. Перспективи розвитку автомобільно-залізничних послуг на сегментному транспортному ринку України / О.Ю. Кірюхіна // ЭКУЖТ. Секция 10. Транспортные системы. – 2009.

4. Кадала В.В. Про уточнення поняття «перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні» / В.В. Кадала // Проблеми правознавства та правоохоронної діяльності. – 2009. – №4, С.186-191.
5. Управління залізничним транспортом. У чотирьох книгах. Книга перша. Організаційно-правова основа. Інфраструктура // Навчальний посібник. / Д.О.Шамрай, Т.Г.Яновська, М.В.Дорошенко, Д.В.Зеркалов. За ред. Д.В.Зеркалова. — К.: Основа, 2004. — 266 с.
6. Закон України «Про залізничний транспорт». – ВВР, 1996 р. – № 40, ст.183.
7. Конвенція Організації Об'єдинених Націй о міжнародних смешанних перевозках грузов // Женева, 24 мая 1980 г.
8. О.В. Акімов. Особливості державного регулювання розвитку транспортного комплексу України / О.В. Акімов. // Електронне наукове фахове видання «Державне управління: удосконалення та розвиток».
9. Управління залізничним транспортом. У чотирьох книгах. Книга друга. Перевезення. Тарифи // Навчальний посібник. / Д.О. Шамрай, Т.Г. Яновська, М.В. Дорошенко, Д.В. Зеркалов. За ред. Д.В. Зеркалова. — К.: Основа, 2004. — 232 с.
10. Державна служба фінансового моніторингу України [Електронний ресурс]: Про затвердження плану заходів щодо виконання у 2011 році Загальнодержавної програми адаптації законодавства України до законодавства Європейського Союзу, 2011. <http://www.sdfm.gov.ua>
11. Офіційний сайт Укрзалізниці [Електронний ресурс]: Інтермодальні перевезення, 2012. <http://uz.gov.ua>
12. Стратегічні напрями розвитку транспортної галузі України у післякризовий період. – К.: НІСД, 2011. – 48 с.
13. Державна служба статистики України [Електронний ресурс]: Розподіл обсягів експорту-імпорту товарів за видами їх транспортування за 2011 рік, 2012. <http://www.ukrstat.gov.ua>
14. Національний інститут стратегічних досліджень при Президенті України / Аналітична записка [Електронний ресурс]: Щодо шляхів розвитку мультимодальних (комбінованих) перевезень в Україні, 2012. <http://www.niss.gov.ua>

РЕФЕРАТ

Ширяєва С.В., Конрад Т.І. Аналіз сучасного стану організації автомобільно-залізничних перевезень вантажів в Україні. / Світлана Володимирівна Ширяєва, Тетяна Ігорівна Конрад // Вісник НТУ. – К.: НТУ – 2012. – Вип. 26.

У статті розглянуто сучасний стан автомобільно-залізничних перевезень вантажів на території України за участю вітчизняного автомобільного і залізничного транспорту. Проведено аналіз нормативно-правового підґрунтя впровадження змішаних перевезень. Проаналізовано чинники, що обумовлюють необхідність широкого впровадження автомобільно-залізничних вантажних перевезень. Визначено причини, що негативно впливають на широке впровадження автомобільно-залізничних вантажних перевезень.

Об'єкт дослідження – процеси автомобільно-залізничних вантажних перевезень.

Мета роботи – проведення аналізу стану вітчизняних автомобільно-залізничних перевезень вантажів в сучасних умовах для визначення особливостей і недоліків притаманних вітчизняній методиці організації змішаних вантажних перевезень.

Найбільш актуальним питанням активного впровадження і розвитку змішаних вантажних перевезень на території України є інтеграція національної транспортної інфраструктури України в єдину транснаціональну мережу, що можлива за рахунок виконання Загальнодержавної програми адаптації законодавства України до законодавства Європейського Союзу. Одним з ключових етапів такої адаптації є підготовка і прийняття проекту Закону України «Про змішані (комбіновані) перевезення», що дасть можливість вирішити нагальні питання щодо координації змішаних перевезень вантажів, відповідальності сторін, державного контролю змішаних перевезень.

В загальній структурі перевезень вантажів залізницями України частка транзитних складає 10,9%. На залізничному транспорті спостерігається спад обсягів перевезень, в той час як на автомобільному транспорті – суттєве підвищення обсягів транзитних перевезень. Частка контейнерних та комбінованих перевезень у загальному обсязі експорту та імпорту товарів і досі залишається незначною.

Прогнозні припущення щодо розвитку об'єкта дослідження – підвищення ефективності автомобільно-залізничних вантажних перевезень.

КЛЮЧОВІ СЛОВА: АВТОМОБІЛЬНО-ЗАЛІЗНИЧНІ ПЕРЕВЕЗЕННЯ, ЗМІШАНІ ПЕРЕВЕЗЕННЯ, КОМБІНОВАНІ ПЕРЕВЕЗЕННЯ, КОНТЕЙНЕРНІ ПЕРЕВЕЗЕННЯ.

ABSTRACT

Shyriaieva S.V., Konrad T.I. Analysis of the current state of road-rail freight transportation in Ukraine. / Svitlana Shyriaieva, Tetiana Konrad // Visnyk NTU – K.: NTU – 2012. – Vol. 26.

The article reviews the current state of road and rail freight in Ukraine with the participation of the national road and rail transport. The analysis of the legal basis for the introduction of mixed transportation. Analyzed the factors that influence the necessitated widespread introduction of mixed road and rail transportation. The reasons that affect the widespread introduction of mixed road and rail transportation.

Object of study – process of road-rail freight.

Purpose of work – analysis of national mixed automobile and railway transportation of goods under current conditions to determine the characteristics and drawbacks of national method of mixed transportation.

The most pressing issue of the active introduction and development of mixed transportation in Ukraine is the integration of the national transport infrastructure of Ukraine into a single transnational network, which is possible due to the Approximation of the laws of Ukraine to the European Union. One of the key stages of this adaptation is the preparation and adoption of the draft Law of Ukraine «On mixed (combined) transport» that enable us to solve the pressing issues of coordination of mixed freight, liable parties, state control of mixed traffic.

In the total freight railways of Ukraine transit share is 10.9%. In rail transport observed decline in traffic, while in road transport - the substantial increase of transit. The share of container and combined transport in total exports and imports of goods and remains insignificant.

Forecast assumptions about the object of study - improve the efficiency of road and rail transportation.

KEY WORDS: ROAD-RAIL FREIGHT, MIXED TRANSPORTATION, COMBINED TRANSPORTATION, CONTAINERIZATION.

РЕФЕРАТ

Ширияева С.В., Конрад Т.И. Анализ современного состояния организации автомобильно-железнодорожных перевозок грузов в Украине. / Светлана Владимировна Ширияева, Татьяна Игоревна Конрад // Вестник НТУ. – К.: НТУ – 2012. – Вып. 26.

В статье рассмотрено современное состояние автомобильно-железнодорожных перевозок грузов на территории Украины с участием отечественного автомобильного и железнодорожного транспорта. Проведен анализ нормативно-правовой базы внедрения смешанных перевозок. Проанализированы факторы, что обуславливают необходимость широкого внедрения автомобильно-железнодорожных грузовых перевозок. Определены причины, негативно влияющие на широкое внедрение автомобильно-железнодорожных грузовых перевозок.

Объект исследования – процессы автомобильно-железнодорожных грузовых перевозок.

Цель работы – проведение анализа состояния отечественных автомобильно-железнодорожных перевозок грузов в современных условиях для определения особенностей и недостатков присущих отечественной методике организации смешанных грузовых перевозок.

Наиболее актуальным вопросом активного внедрения и развития смешанных грузовых перевозок на территории Украины является интеграция национальной транспортной инфраструктуры Украины в единую транснациональную сеть, что возможна за счет выполнения Общегосударственной программы адаптации законодательства Украины к законодательству Европейского Союза. Одним из ключевых этапов такой адаптации является подготовка и принятие проекта Закона Украины «О смешанных (комбинированных) перевозках», что позволит решить насущные вопросы по координации смешанных перевозок грузов, ответственности сторон, государственного контроля смешанных перевозок.

В общей структуре перевозок грузов железными дорогами Украины часть транзитных составляет 10,9%. На железнодорожном транспорте наблюдается спад объемов перевозок, в то время как на автомобильном транспорте – существенное повышение объемов транзитных перевозок. Часть контейнерных и комбинированных перевозок в общем объеме экспорта и импорта товаров по прежнему остается незначительной.

Прогнозные предположения о развитии объекта исследования – повышения эффективности автомобильно-железнодорожных грузовых перевозок.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА: АВТОМОБИЛЬНО-ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ, СМЕШАННЫЕ ПЕРЕВОЗКИ, КОМБИНИРОВАННЫЕ ПЕРЕВОЗКИ, КОНТЕЙНЕРНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ.