

УДК 338.1.330.341

DOI: <https://doi.org/10.32782/2413-9971/2020-30-25>

**Ремзіна Н. А.**  
*провідний інженер*  
*відділу ринку транспортних послуг*  
*Інституту проблем ринку та економіко-екологічних досліджень*  
*Національної академії аграрних наук України*

**Remzina Natalia**  
*Senior Engineer*  
*Institute of Market Problems and Economic-Ecological Research,*  
*The National Academy of Sciences of Ukraine*

## **ПРИНЦИПИ ФОРМУВАННЯ ОРГАНІЗАЦІЙНО-ЕКОНОМІЧНОГО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ РОЗВИТКУ ПОСТІЙНИХ ПРИСТРОЇВ ТРАНСПОРТНИХ СИСТЕМ УКРАЇНИ НА ЗАСАДАХ МУЛЬТИМОДАЛЬНОСТІ**

**Анотація.** У статті досліджено теоретичні аспекти функціонування постійних пристроїв транспортних систем України на основі мультимодальності. Визначено основи й перспективи розвитку транспортних терміналів та шляхів сполучення. Проведено аналіз законодавчого регулювання та стану розвитку мультимодальних перевезень в Україні. Визначено нормативно-правові, технічні, організаційні, фінансові, логістичні та інші чинники, які є передумовами розвитку постійних пристроїв транспортних систем на засадах мультимодальності. Досліджено досвід провідних країн щодо утримання й розвитку транспортних терміналів та шляхів сполучення. У статті вдосконалено принципи формування організаційно-економічного забезпечення розвитку постійних пристроїв транспортних систем на засадах мультимодальності.

**Ключові слова:** транспортний термінал, шляхи сполучення, мультимодальні перевезення, чинники розвитку, нормативно-правове забезпечення.

**Вступ та постановка проблеми.** Сьогодні мультимодальні перевезення в Україні перебувають на початковому етапі розвитку. Це викликано недосконалістю нормативно-правового регулювання питань мультимодальних перевезень, невизначеністю стратегічних засад їх розвитку. Шляхи сполучення України не відповідають світовим стандартам. Відсутність розвиненої мережі транспортних терміналів та наявні диспропорції між рівнями розвитку потужностей портів з перероблення вантажів та залізничної інфраструктури, що до них примикає, гальмують розвиток

мультимодальних перевезень. Наприклад, Чорноморський МТП може за добу обробити 1388 вагонів, а сусідня залізнична станція – 755 (диспропорція становить 633 вагони), Одеський МТП здатен за добу обробити 713 вагонів, а припортова залізнична станція – лише 432 вагони, Миколаївський МТП – 531 вагон, а станція – 310 [1, с. 9].

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** Формування засад державної політики розвитку мультимодальних перевезень здійснюється вченими Інституту проблем ринку та економіко-екологічних досліджень НАН України. Питання

розвитку постійних пристроїв транспортних систем досліджується низкою вчених, таких як А.В. Петров [1], О.І. Никифоров [2], К.М. Михайличенко [3].

**Метою статті** є вдосконалення принципів формування організаційно-економічного забезпечення розвитку постійних пристроїв транспортних систем на засадах мультимодальності. Для досягнення поставленої мети доцільно визначити чинники, що є передумовами розвитку шляхів сполучення та транспортних терміналів.

**Результати дослідження.** Розвиток як філософська категорія передбачає певні зміни та рух об'єкта, що розвивається, у заздалегідь визначеному напрямку. Можна вважати, що розвиток – це такий перехід з одного стану в інший, який характеризується:

- керованістю у часі, просторі та спрямованості;
- незворотністю процесів та індивідуалізацією форм, яких набуває об'єкт у процесі розвитку;
- формуванням у процесі розвитку нових характеристик об'єкта;
- закономірним характером розвитку, тобто підпорядкованістю розвитку певним принципам та законам.

До основних законів розвитку можна віднести наявність внутрішніх суперечностей, які спонукають до розвитку, перетворення кількісних змін у якісні, спадкоємність та циклічність.

Сьогодні найбільш активно розвиваються мультимодальні перевезення, які є одним із головних трендів сучасної європейської транспортної політики. Щорічно обсяги таких перевезень (виражені у тонно-кілометрах) зростають у середньому на 5%. У перспективах, відповідно до ініціативи ЄС щодо розширення зовнішньоторговельних відносин з Україною та формування транс'європейських транспортних мереж (TEN-T), формуються дев'ять мультимодальних коридорів у напрямках «схід – захід», «північ – південь» та діагональні. Це підтверджує перспективність розвитку цього виду перевезень в Україні.

Основними необхідними умовами розвитку мультимодальних перевезень є ефективне нормативно-правове поле для здійснення таких перевезень, наявність технічних засобів та відповідних постійних пристроїв транспортних систем, а саме транспортних терміналів та шляхів сполучення.

Провідне місце в таких перевезеннях посідають транспортні термінали, оскільки вони є місцем стикування різних видів транспорту. В Україні найбільш активно використовуються мультимодальні перевезення вантажів з використанням автомобільного, залізничного та морського видів транспорту. Набуває поступового поширення практика залучення до зазначених вантажних перевезень повітряного флоту. Сьогодні мультимодальні перевезення в Україні розвиваються з опорою на морські порти, насамперед Чорноморський, який має мультимодальну (залізнично-паромну) термінальну площадку, Одеський та Південний, що мають розвинені термінали та глибоководні підхідні канали й акваторію. Це передбачає використання автомобільно-паромного та залізнично-морського транзитного сполучення, зокрема в рамках проєкту «Вікінг». Поїзд комбінованого транспорту «Вікінг» дає змогу поєднати інфраструктуру морських контейнерних та контейнерних ліній Балтійського регіону з аналогічною інфраструктурою Чорного, Середземного й Каспійського морів [2, с. 58].

Мультимодальні перевезення вимагають забезпечення погодження нормативно-правових, технічних, організаційних, фінансових, логістичних та інших чинників, які мають місце в процесі переміщення вантажів територією країн. Ці чинники є передумовою розвитку постійних

пристроїв транспортних систем на засадах мультимодальності. Розглянемо ці чинники докладніше.

1) Погодження нормативно-правових чинників полягає в інтегруванні законодавчої бази країн – учасників мультимодальних перевезень. Нині існує положення про мультимодальні та змішані перевезення, які містяться як в окремих розділах міжнародних конвенцій, так і в конвенціях та угодах, які повністю присвячені саме такому виду перевезень. Зокрема, слід відзначити Конвенцію про міжнародні залізничні перевезення (COTIF), Конвенцію про міжнародні змішані перевезення вантажів, Європейські угоди про найважливіші лінії міжнародних комбінованих перевезень та відповідні об'єкти. Крім міжнародних конвенцій та угод, мультимодальні перевезення в ЄС регулюються директивою Ради 92/106/ЄЕС про встановлення спільних правил для окремих типів транспортування товарів між державами-членами та Регламентом Ради (ЄЕС) № 881/92 про доступ до ринку транспорту товарів дорожніми шляхами в межах Співтовариства на або з території держави-члена або через територію одного чи декількох держав-членів [4]. За Угодою про асоціацію між Україною та ЄС Україна має імплементувати Директиву 92/106/ЄЕС [4], відповідно до якої Міністерством інфраструктури розроблено План заходів з імплементції Директиви Ради про встановлення спільних правил для окремих типів комбінованого транспортування товарів між державами – членами ЄС. В ЄС планується перегляд Директиви 92/106/ЄЕС про встановлення загальних правил для деяких видів комбінованих перевезень вантажів між державами-членами задля більшого сприяння розвитку мультимодальних перевезень, необхідності додаткових інвестицій, ефективної інтеграції видів транспорту, а також поліпшення підготовки та умов роботи для залучення нових фахівців.

2) Погодження технічних чинників полягає в оновленні потужностей постійних пристроїв задля не лише їх оновлення, але й формування передумов для відповідності останніх світовим стандартам якості послуг та обслуговування. Це завдання є досить проблемним, оскільки ступінь зносу постійних пристроїв подекуди сягає 80%, що на фоні скорочення прибутків та майже повної відсутності державного фінансування розвитку становить певну проблему.

3) Погодження організаційних чинників полягає в оптимізації структури моніторингу процесів розвитку шляхів сполучення та транспортних терміналів на засадах мультимодальності, а також управління ними. Щодо оптимізації структури управління розвитком постійних пристроїв, на наш погляд, доцільно провести переорієнтацію самої системи управління шляхом переходу від лінійно-функціональної структури до дивізійної. Доцільність застосування цієї структури під час переходу до розвитку постійних пристроїв на засадах мультимодальності обумовлюється тим, що дивізійна структура містить відносно самостійні підрозділи, що можуть бути просторово відокремленими один від одного, мають власну сферу діяльності, центри відповідальності, а також спроможні швидко та самостійно вирішувати поточні виробничі питання. Ключовими цінностями дивізійної структури управління є спрямованість на результат, гнучкість, висока швидкість прийняття рішень, активна генерація технологічних та бізнес-ідей керівниками стратегічних дивізіонів, тобто в умовах розвитку мультимодальних перевезень, коли вантажі просуваються територією низки країн, доцільність впровадження відокремлених дивізіонів очевидна. Втім, існує необхідність забезпечення ефективної координації дій дивізіонів, що розташовані на відстані один від одного та від центрального органу управління. Тут необхідним є моніторинг діяльності

кожного дивізіону та всієї структури управління. Задля забезпечення ефективного моніторингу доцільним є утворення моніторингового комітету, до складу якого включатимуться представники зацікавлених органів виконавчої влади, громадських організацій, представників бізнесу, засобів масової інформації тощо. Це водночас відповідає основним засадам Транспортної стратегії України на період до 2030 року, де визначено необхідність комплексного контролю (державного, приватного та суспільного) за розвитком транспортних систем [5].

4) Для погодження фінансових чинників доцільно дослідити досвід провідних країн щодо розвитку транспортних терміналів та шляхів сполучення. Так, більшість постійних пристроїв в Канаді фінансується з провінційного бюджету, незначна частина – з муніципального, певну частину коштів (додаткове фінансування, близько 15%, на підтримку провінційних програм розвитку постійних пристроїв) відшкодовує федеральний бюджет. Дороги національного значення, які пролягають через територію муніципалітетів, провінцій та національних парків, співфінансуються на 1/3, 1/2 або 3/4 з федерального бюджету залежно від рішення федерального уряду, а також фінансових можливостей конкретних провінцій, територій та муніципалітетів. Головними джерелами фінансування є податкові надходження та сплата за реєстрацію транспортних засобів. Також фінансування інфраструктурних проєктів відбувається за рахунок спеціальних фондів федерального рівня [6]. У США фінансування робіт з утримання внутрішніх водних шляхів здійснюється з федерального бюджету за рахунок акцизу на паливо, а відновлювальні роботи ведуться за участю приватних компаній. У Європі утримання внутрішніх водних шляхів також здійснюється за рахунок коштів федерального бюджету з додатковим залученням коштів регіонів і приватних компаній (Німеччина, Австрія, Великобританія, Франція) [3, с. 39]. В Європі шлюзування на річках Рейн, Майн і Дунай здебільшого є безкоштовним для судновласників. В Австрії всі шлюзи ГЕС на річці Дунай та в Німеччині шлюзи на річці Рейн фінансуються за рахунок виробленої електроенергії (плата за проходження ними не справляється). Вісім шлюзів на кордоні Німеччини та Франції фінансуються приватною енергетичною компанією «Electricity de France» за рахунок виробленої електроенергії. У США та Росії плата за шлюзування не стягується, судноплавні гідротехнічні споруди утримуються виключно за рахунок держави, що робить річковий транспорт більш економічно вигідним [3, с. 39].

5) Погодження логістичних та інших чинників. Для максимального використання транспортного потенціалу України, зокрема як транзитної держави, необхідно створити клієнтоорієнтовану систему транспортного обслуговування та вжити заходів для забезпечення ефективної організації роботи транспортних терміналів задля розвитку мультимодальних перевезень та максимізації фінансової результативності поєднання потенціалу та можливостей усіх видів транспорту. Розвиток мультимодальних перевезень має відбуватися на основі ліквідації відомчої та технологічної роз'єднаності роботи залізниць, портів, автомобільного й річкового транспорту. Слід забезпечити управління перевезеннями як нерозривним процесом, ефективність якого пов'язана з комплексним використанням усіх видів транспорту та постійних пристроїв транспортних систем, розбудовою мережі вантажних митних комплексів і логістичних центрів у зоні крупних транспортних вузлів. Логістична транспортна мережа має бути збалансованою, ресурсо- та енергоефективною, враховувати гармонійний розвиток автошляхів, залізниць, внутрішніх водних шляхів та інших постійних пристроїв [7, с. 35].

Великого значення набуває питання безпеки, екологічності та енергоефективності постійних пристроїв, тому в межах розвитку мультимодальних перевезень необхідно погодити системи управління безпекою та привести її до міжнародних стандартів. Одночасно вжиття аналогічних заходів необхідне щодо питань екологічної безпеки, безпеки від тероризму та енергоефективності.

Визначені чинники, які необхідно погоджувати в процесі розвитку постійних пристроїв на засадах мультимодальності, є системоутворюючими для визначення та погодження основних принципів, які будуть покладені в основу формування організаційно-економічного забезпечення розвитку постійних пристроїв на засадах мультимодальності.

Аналіз наукових праць, які стосуються розвитку постійних пристроїв транспортних систем, дав змогу визначити такі основні принципи:

- принцип взаємозалежності, який передбачає аналіз, урахування та узгодження взаємозв'язку нормативно-правових, технічних, організаційних, фінансових, логістичних та інших чинників, які мають місце в процесі розвитку постійних пристроїв на засадах мультимодальності;
- принцип різноманітності підходів до розвитку, який передбачає інваріантність методів вирішення нормативно-правових, технічних, організаційних, фінансових, логістичних та інших завдань;
- принцип взаємозв'язку, який вимагає врахування світових трендів та домінують розвитку постійних пристроїв, які впливають на транспортні потоки;
- принцип вантажопідйомності, який передбачає врахування стану та можливостей наявних потужностей постійних пристроїв;
- принцип керованості, який дає змогу враховувати наслідки методів управління та регулювання, що застосовуються, а також прогнозувати можливі кризи;
- принцип узгодженості логістики з обсягами виробництва та споживання, який передбачає, окрім іншого, формування математичних моделей оптимізації мультимодальних перевезень (щодо маршрутів, навантаження та безпеки) з урахуванням обсягів виробництва та споживання задля забезпечення максимально можливого навантаження на перевізників;
- принцип невизначеності зовнішнього середовища, який полягає в необхідності дослідження конкурентів, споживачів, міжнародного геополітичного стану, інших чинників задля своєчасного реагування на можливі зміни кон'юнктури;
- принцип екологічності та енергоефективності, який базується на дотриманні відповідних міжнародних стандартів.

Візуалізація принципів формування організаційно-економічного забезпечення розвитку постійних пристроїв на засадах мультимодальності наведена на рис. 1.

Зазначені принципи мають бути покладені як базові в розвиток транспортних терміналів та шляхів сполучення України на засадах мультимодальності. Вони також мають бути враховані під час формування механізму організаційно-економічного забезпечення розвитку постійних пристроїв транспортних систем України.

**Висновки.** Розроблено основні принципи формування організаційно-економічного забезпечення розвитку постійних пристроїв на засадах мультимодальності, до яких віднесено принцип взаємозалежності, різноманітності підходів до розвитку, взаємозв'язку, вантажопідйомності, керованості, узгодженості, невизначеності середовища, екологічності та енергоефективності. Наведено змістовне наповнення та спрямованість застосування означених принципів розвитку постійних пристроїв транспортних систем.

Принцип	Зміст та застосування
Принцип взаємозалежності	Аналіз, урахування та погодження взаємозв'язку нормативно-правових, технічних, організаційних, фінансових, логістичних та інших чинників, які мають місце в процесі розвитку постійних пристроїв на засадах мультимодальності. Він дає змогу застосовувати оптимальні методи розвитку, провідний світовий досвід, сучасні технічні та управлінські засоби, а також спиратись на міжнародне правове поле.
Принцип різноманітності підходів до розвитку	Передбачає інваріантність методів вирішення нормативно-правових, технічних, організаційних, фінансових, логістичних та інших завдань. Дає змогу маневрувати в підходах до розвитку задля вибору оптимального методу та організаційних структур управління чи комбінування низки методів.
Принцип взаємозв'язку	Вимагає врахування світових трендів та доміант розвитку постійних пристроїв, які впливають на транспортні потоки. Дає змогу формувати взаємозалежну оптимальну інфраструктуру мультимодальних перевезень з урахуванням соціально-економічних та геополітичних чинників.
Принцип вантажопідйомності	Передбачає врахування стану та можливостей наявних потужностей постійних пристроїв. Дає змогу оптимізувати навантаження з урахуванням потужностей та зносу, визначити потенціал розвитку та необхідні обсяги інвестицій.
Принцип керованості	Передбачає аналіз та контроль за змінами правового поля, зокрема міжнародного, а також ринкового середовища. Дає змогу враховувати наслідки методів управління та регулювання, що застосовуються, а також прогнозувати можливі кризи.
Принцип узгодженості	Полягає в узгодженості логістики з обсягами виробництва та споживання. Дає можливість моделювати потоки мультимодальних перевезень з урахуванням обсягів виробництва та споживання на певних територіях для забезпечення максимально можливого (чи оптимального) навантаження на перевізників.
Принцип невизначеності зовнішнього середовища	Полягає в необхідності врахування ступеня невизначеності зовнішнього середовища та впливу на виробничі процеси. Дає змогу формувати та систематизувати модель конкурентного середовища з урахуванням міжнародних геополітичних трендів задля своєчасного та адекватного реагування на зміни ринкової, геополітичної, тарифної та іншої кон'юнктури.
Принцип екологічності та енергоефективності	Базується на дотриманні відповідних міжнародних норм та стандартів. Дає змогу скоротити відповідні витрати, розширити коло потенційних учасників мультимодального перевезення завдяки дотриманню міжнародних норм та стандартів на фоні забезпечення власної енергоефективності та екологічності перевезень.

**Рис. 1. Принципи формування організаційно-економічного забезпечення розвитку постійних пристроїв на засадах мультимодальності**

Джерело: власна розробка

#### Список використаних джерел:

- Петров А.В. Прем'єр у морській столиці. *Порти України*. 2010. № 8. С. 9.
- Розвиток транспорту з метою відновлення і зростання української економіки : наукова доповідь / ред. О.І. Никифорук. Київ : НАН України, ДУ «Інститут економіки та прогнозування НАН України», 2018. 200 с.
- Михайличенко К.М. Щодо ключових положень законопроекту «Про внутрішній водний транспорт» в контексті реформування економіки України. *Економічний часопис – XXI*. 2015. № 9–10. С. 36–40.
- Про встановлення спільних правил для окремих типів транспортування товарів між державами-членами : Директива Ради 92/106/ЄЕС від 7 грудня 1992 року. URL: <http://www.transport-ukraine.eu/docs/direktiva-radi-92106iees-vid-7-grudnya-1992-roku-pro-vstanovlennya-spilnih-pravil-dlya-okremi-0> (дата звернення: 22.02.2020).
- Про схвалення Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року : Розпорядження Кабінету Міністрів України від 30 травня 2018 року № 430-р URL: <https://www.kmu.gov.ua/npas/pro-shvalennya-nacionalnoyi-transportnoyi-strategiyi-ukrayini-na-period-do-2030-roku> (дата звернення: 20.12.2019).
- Канадський досвід децентралізації транспортної інфраструктури / Центр транспортних стратегій. URL: [https://cfts.org.ua/blogs/kanadskiy\\_dosvid\\_detsentralizatsi\\_transportno\\_infrastrukturi\\_235](https://cfts.org.ua/blogs/kanadskiy_dosvid_detsentralizatsi_transportno_infrastrukturi_235) (дата звернення: 22.02.2020).
- Ремзіна Н.А. Теоретичні засади, умови та перспективи розвитку мультимодальної інфраструктури в Україні. *Науковий вісник Міжнародного гуманітарного університету. Серія: Економіка і менеджмент*. 2019. Вип. 40. С. 30–37.

#### References:

- Petrov A.V. (2010) Prem'yer u mors'kiy stolytsi. [Prime in the maritime capital]. *Ports of Ukraine*, vol. 8, pp. 8. (in Ukrainian)
- Nykyforuk O.I. (2018) Rozvytok transportu z metoyu vidnovlennya i zrostannya ukrayins'koyi ekonomiky : naukova dopovid' [Development of Transport for the Recovery and Growth of the Ukrainian Economy : Scientific Report]. Kyiv, 200 p. (in Ukrainian)
- Mukhalychenko K.M. (2015) Shchodo klyuchovykh polozhen' zakonoproektu "Pro vnutrishniy vodnyy transport" v konteksti reformuvannya ekonomiky Ukrainy. [Concerning the key provisions of the Inland Water Transport Bill in the context of reforming Ukraine's economy]. *Economic Journal – XXI*, vol. 9–10, pp. 36–40. (in Ukrainian)
- Pro vstanovlennya spil'nykh pravyl dlya okremykh typiv transportuvannya tovariv mizh derzhavamy-chlenamy : Dyrektyva Rady 92/106/YeES [On the establishment of common rules for certain types of carriage of goods between Member States: Council Directive 92/106 / EEC of 7 December 1992] 07.12.1992. Available at: <http://www.transport-ukraine.eu/docs/direktiva-radi-92106iees-vid-7-grudnya-1992-roku-pro-vstanovlennya-spilnih-pravil-dlya-okremi-0> (accessed 22.02.2020). (in Ukrainian)
- Pro shvalennya Nacional'noyi transportnoyi strategiyi Ukrainy' na period do 2030 roku: Rozporyadzhennya Kabinetu Ministriv Ukrainy' [On approval of the National Transport Strategy of Ukraine for the period until 2030: Order of the Cabinet of Ministers of Ukraine] 30.05.2018, № 430-r. Available at: <https://www.kmu.gov.ua/npas/pro-shvalennya-nacionalnoyi-transportnoyi-strategiyi-ukrayini-na-period-do-2030-roku> (accessed 20.12.2019). (in Ukrainian)

6. Kanads'kyi dosvid detsentralizatsiyi transportnoyi infrastruktury. Tsentr transportnykh stratehiy. [Canadian experience in decentralizing transport infrastructure. Transport Strategy Center]. Available at: [https://cfts.org.ua/blogs/kanadskiy\\_dosvid\\_detsentralizatsiyi\\_transportno\\_infrastrukturi\\_235](https://cfts.org.ua/blogs/kanadskiy_dosvid_detsentralizatsiyi_transportno_infrastrukturi_235) (accessed 22.02.2020). (in Ukrainian)
7. Remzina N.A. (2019) Teoretychni zasady, umovy ta perspektyvy rozvytku mul'tymodal'noyi infrastruktury v Ukrayini. [Theoretical principles, conditions and prospects of development of multimodal infrastructure in Ukraine], Scientific Bulletin of the International Humanities University. Series: Economics and Management, vol. 40, pp. 30–37. (in Ukrainian)

### **ПРИНЦИПЫ ФОРМИРОВАНИЯ ОРГАНИЗАЦИОННО-ЭКОНОМИЧЕСКОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ РАЗВИТИЯ ПОСТОЯННЫХ УСТРОЙСТВ ТРАНСПОРТНЫХ СИСТЕМ УКРАИНЫ НА ОСНОВЕ МУЛЬТИМОДАЛЬНОСТИ**

**Аннотация.** В статье исследованы теоретические аспекты функционирования постоянных устройств транспортных систем Украины на основе мультимодальности. Определены основы и перспективы развития транспортных терминалов и путей сообщения. Проведен анализ законодательного регулирования и состояния развития мультимодальных перевозок в Украине. Определены нормативно-правовые, технические, организационные, финансовые, логистические и другие факторы, которые являются предпосылками развития постоянных устройств транспортных систем на основе мультимодальности. Исследован опыт ведущих стран по содержанию и развитию транспортных терминалов и путей сообщения. В статье усовершенствованы принципы формирования организационно-экономического обеспечения развития постоянных устройств транспортных систем на основе мультимодальности.

**Ключевые слова:** транспортный терминал, пути сообщения, мультимодальные перевозки, факторы развития, нормативно-правовое обеспечение.

### **PRINCIPLES OF FORMATION OF THE ORGANIZATION AND ECONOMIC DEVELOPMENT PROVISION OF PERMANENT STRUCTURES OF TRANSPORT SYSTEMS OF UKRAINE ON THE BASIS OF MULTIMODALITY**

**Summary.** The article explores the theoretical aspects of functioning of the permanent structures of transport systems of Ukraine on the basis of multimodality. The basics and prospects of development of the transport terminal and communication routes are defined. The transport system is one of the basic branches of the economy of Ukraine. However, today the transport system has the low level of development of the permanent structures of transport systems to ensure the proper volume of the multimodal transportation. This is caused by the imperfection of the regulatory and legal regulation of multimodal transport issues, the uncertainty of the strategic foundations of their development. The communication routes of Ukraine do not meet the world standards. There are not enough multimodal transport terminals in Ukraine. Due to the lack of state support and the lack of a favorable investment climate, there is no development of existing multimodal infrastructure facilities. The urgency of the problems of the permanent structures of transport systems of Ukraine on the basis of multimodality is also confirmed by the experience of the developed countries, where regional, national and transnational transport and logistics systems are being actively improved. The experience of leading countries in the maintenance and development of transport terminals and communication routes is explored. Despite the relevance of the issue of multimodal permanent structures development, most studies are focused on the problems of multimodal transportation, the interaction of different modes of transport at the transport terminal, but insufficient attention is paid to the multimodal permanent structures development. The article identifies regulatory, technical, organizational, financial, logistical and other factors that are the precondition for the development of permanent structures of transport systems of Ukraine based on multimodality. In the article it is improved the principles of formation of organizational and economic support for the development of the permanent structures of transport systems of Ukraine on the basis of multimodality.

**Key words:** transport terminal, communication routes, multimodal transportation, development factors, regulatory support.