

О. І. Платонов,
к. е. н., докторант кафедри публічного адміністрування,
Міжрегіональна Академія управління персоналом
ORCID ID: 0000-0002-3059-5389

DOI: 10.32702/2306-6814.2022.4.98

ДЕРЖАВНЕ РЕГУЛЮВАННЯ КОНТЕЙНЕРНОГО ТА КОНТРЕЙЛЕРНОГО ТРАНСПОРТУВАННЯ ВАНТАЖІВ У РАМКАХ СТРАТЕГІЇ РОЗВИТКУ МУЛЬТИМОДАЛЬНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ

O. Platonov,
PhD in Economics, Interregional Academy of Personnel Management, Kyiv

STATE REGULATION OF CONTAINER AND CONTRAILER TRANSPORTATION
OF CARGOES WITHIN THE FRAMEWORK OF THE STRATEGY
FOR THE DEVELOPMENT OF MULTIMODAL TRANSPORT

У статті акцентовано увагу на проблемних питаннях розвитку контейнерного та контрейлерного транспортування вантажів у системі мультимодальних перевезень. Обґрунтовано, що в умовах глобалізації та інтеграція, внаслідок яких все активніше між країнами масштабується обмін ресурсами і товарами, основним гравцем на ринку мультимодальних перевезень має стати залізниця завдяки розвитку контрейлерних перевезень. Встановлено, що за рівнем транзитності Україна посідає перше місце в Європі, проте рівень використання потенціалу контрейлерних перевезень дотепер не перевищує п'яти відсотків, в той час як у країнах ЄС даний показник – понад сорок відсотків. Проаналізовано тенденцій розвитку в Україні контрейлерних перевезень. Акцентовано увагу на невдалих спробах Укрзалізниці запровадження контрейлерних вантажоперевезень. Підкреслено, що зростання потреб у транспортних послугах і водночас вимог до них щодо часу транспортування та якості транспортування вантажів і їх збереження, актуалізує питання відновлення спроб запровадження в Україні контрейлерного транспортування вантажів у системі мультимодальних перевезень. Наголошено, що одним зі стратегічних напрямів Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року визначено створення ефективної конкурентоспроможної мультимодальної національної транспортної системи, експлуатаційно сумісною з мультимодальною світовою транспортною системою завдяки використанню як контейнерних, так контрейлерних перевезень вантажів. Розглянуто, розроблені Мініфраструктурою України сценарії розвитку перевезень залізницею на період до 2030 р., які враховують збільшення обсягів перевезень за рахунок нових вантажопотоків та переключення частини вантажів з автотранспорту на залізничний транспорт (завдяки розвитку контейнерних та контрейлерних перевезень). Встановлено причини гальмування розвитку в Україні контрейлерних перевезень. Визначено вектори державного регулювання розвитку контрейлерного транспортування вантажів у системі мультимодальних перевезень.

The article focuses on the problematic issues of development of container and piggyback transportation of goods in the system of multimodal transportation. It is substantiated that in the conditions of globalization and integration, as a result of which the exchange of resources and goods between the countries is more and more active, the railway should become the main player in the multimodal transport market due to the development of piggyback transport. It is established that Ukraine ranks first in Europe in terms of the level of transit, but the level of utilization of the potential of piggyback transportation still does not exceed five percent, while in the EU this figure is over forty percent. Trends in the development of piggyback transport in Ukraine are analyzed. Emphasis is placed on Ukrzaliznytsia's unsuccessful attempts to introduce piggyback transportation. It is emphasized that the growing demand for transport services and at the same time the requirements for transport time and quality of cargo transportation and their preservation, raises the issue of resuming attempts to introduce piggyback transportation in Ukraine in the system of multimodal transportation. It was emphasized that one of the strategic directions of the National Transport Strategy of Ukraine for the period up to 2030 is to create an effective competitive multimodal national transport system, interoperable with the multimodal world transport system through the use of both container and piggyback freight. Scenarios for the development of rail transportation for the period up to 2030 developed by the Ministry of Infrastructure of Ukraine are considered., which take into account the increase in traffic due to new freight flows and the switching of part of the cargo from road to rail transport (due to the development of container and piggyback transport). The reasons for slowing down the development of piggyback transport in Ukraine have been established. The vectors of state regulation of the development of piggyback transport in the system of multimodal transportation are determined.

Ключові слова: мультимодальні перевезення, контейнерні перевезення, контрейлерні перевезення, транспортна інфраструктура.

Key words: multimodal transportations, container transportations, piggyback transportations, transport infrastructure.

ПОСТАНОВКА ПРОБЛЕМИ

Глобалізаційні та інтеграційні процеси у світовій економіці передбачають тісний взаємозв'язок національних економік, посилений обмін ресурсами і товарами, що робить мультимодальні перевезення основою функціонування економіки не тільки окремих країн та економічних систем, а й світу загалом [1, с. 74]. При цьому основним гравцем на ринку мультимодальних перевезень має стати залізниця завдяки масштабуванню контрейлерних перевезень — перевезень визначеними маршрутами автопоїздів, автомобілів, автопричепів, напівпричепів, знімних автомобільних кузовів (у навантаженому або порожньому стані) завантажених одним відправником на станції відправлення на адресу одного одержувача на одну або декілька станцій призначення без переробки на шляху прямування на сортувальних станціях.

Більшість європейських мультимодальних перевезень при комбінованому транспортуванні вантажів відбувається в трейлерах та зйомних кузовах. У 2020 р. європейський автомобільно-залізничний комбінований транспорт, незважаючи на пандемію, забезпечив зростання обсягів відправлень на 1,02% порівняно з показником 2019 р., а отже, і зростання продуктивності на 6,77%, досягнувши рівня 89,6 млрд т/км та 9,12 млн ТЕУ, що стало історичним максимумом європейських мультимодальних перевезень протягом останнього десятиріччя [2].

В Україні ж до тепер зроблено лише поодинокі спроби запровадження контрейлерних перевезень. Вперше контрейлерний поїзд було запущено у 1998 р. за маршрутом Луганськ — Київ — Катовіце (Польща). Натомість здійснення регулярних комбінованих (у т.ч й контрейлерних) перевезень було розпочато лише у 2003 р, із запуском поїзду "Вікінг" та "Ярослав". Проте відсутність зацікавленості бізнес-структур у новій послугі залізниці ускладнила завантаження маршрутів, а отже, "Вікінг" фактично наразі курсує як контейнерний поїзд, а "Ярослав" продовжує позиціонувати як контрейлерний за маршрутом Україна (Київ — Ліски — Ізов) — Польща (Лудін — Славкув).

У 2006 році було здійснено спробу запуску ще одного маршруту для контрейлерних перевезень "Київ — Експрес" за маршрутом Україна — Угорщина — Австрія. Проте, як і попередні спроби запуску контрейлерних поїздів, вона не увінчалась очікуваним результатом.

Натомість суттєве збільшення в останні роки обсягів перевезень автотранспортом з України до країн ЄС примусило повернутись до ідеї транспортування вантажів за системою контрейлерних перевезень, проте вже із залученням поїздів "Вікінг", "Ярослав" та "Чардаш". Однак нерозв'язання організаційних питань з означеного виду вантажоперевезень ускладнило їх подальше масштабування [1], а отже, статусу контрейлерних поїздів дотепер набуває лише "Ярослав".

Таблиця 1. Обсяги транзитних вантажопотоків за видами транспорту протягом 2011—2020 рр., т/км

Вид транспорту	Роки									
	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Залізничний	713745	858024	835557	820920	711448	644296	635538	616839	589981	312900
Автомобільний	1168219	1252390	1259698	1260768	1131313	1020604	1085663	1121674	1205531	1305000
Водний	4067	4145	3457	3428	2805	3291	3032	2253	1892	6100
Авіаційний	87	92	122	99	78	69	74	82	99	100

Джерело: [4].

Ігнорування урядом України світового досвіду з питань організації контейнерних вантажоперевезень стало на заваді їх розвитку, а отже, і на заваді розвитку мультимодальних перевезень в цілому, що з потенціалом транспортної системи України та її географічним розташуванням є вкрай недопустимим.

АНАЛІЗ ОСТАННІХ ДОСЛІДЖЕНЬ І ПУБЛІКАЦІЙ

Аналіз останніх досліджень і публікацій свідчить, що питання розвитку контейнерних перевезень в Україні постійно перебувають у центрі уваги вітчизняних науковців та практиків. Так, над питаннями контейнерних перевезень не перший рік працюють Андрушків Б., Кирич Н, Погайдак О., Стойко І, Шерстюк Р., Дацій О.І., Вернигора Р.В., Журавель І.Л., Єльнікова Л.О., Рикова І.С., Петренко О.І., Горбенко О.І., Левченко Н.М. Комчатих О.В., Петровська С.І., Редько Н.О. та ін. В їх роботах розглядаються різні аспекти впровадження контейнерних перевезень, їх переваги та недоліки, аналізуються існуючі світові моделі контейнерних перевезень (зокрема, організація руху контейнерних поїздів та основні проблеми щодо їх широкого використання в Україні), наводяться техніко-економічні розрахунки по впровадженню європейських технологій на українських теренах. Однак питання щодо векторів державного регулювання розвитку контейнерного транспортування вантажів у системі мультимодальних перевезень, до тепер лишаються поза увагою [2, с. 58], що саме і потребує на подальші дослідження, результати якого, як нами очікується, мають стати поштовхом до впровадження якісно нового інструментарію державного регулювання розвитку як контейнерних перевезень, зокрема, так і мультимодальних перевезень в цілому.

МЕТА СТАТТІ

Метою статті є дослідження тенденцій розвитку в Україні контейнерних перевезень та визначення векторів державного регулювання розвитку контейнерного транспортування вантажів у системі мультимодальних перевезень.

ВИКЛАД ОСНОВНОГО МАТЕРІАЛУ ДОСЛІДЖЕННЯ З ПОВНИМ ОБГРУНТУВАННЯМ ОТРИМАНИХ НАУКОВИХ РЕЗУЛЬТАТІВ

Транспортна система України включає понад 20,9 тис. км залізничних колій, що взаємодіють із залізницями семи сусідніх країн (Росії, Білорусі, Молдови, Польщі, Румунії, Словаччини, Угорщини), на яких функціонує 40 міжнародних залізничних переходів, близько 169,7 тис. км автомобільних доріг (у т. ч. 166,2 тис. км

із твердим покриттям), 30 аеропортів, де діє 130 злітних смуг, 13 державних морських торговельних портів загальною технологічною потужністю понад 170 млн т [3; 12]. Тож, за коефіцієнтом транзитності Україна посідає перше місце в Європі (коефіцієнт транзитності України — 3,75, Польщі, яка займає друге місце, — 2,92).

Щодо вітчизняної транспортної системи перевозить до 4,5 млн т вантажів. Обсяги ж транзитних вантажопотоків за останнє десятиріччя за видами транспорту характеризуються даними, поданими в таблиці 1, які переконливо свідчать, що серед різних видів транспорту перевага замовниками все більше надається авто-транспорту, який, на жаль, має найбільший вуглецевий слід, за якого до тепер допускаються порушення вагових норм (що спричиняє руйнування автодоріг, а отже, і надмірне витрачання державою коштів на їх ремонт), який супроводжується високим рівнем травматизму внаслідок ДТП, і наостанок, який призвів до значного завантаження міжнародних автомобільних трас [2, с. 57].

Одним із найбільш дієвих способів подолання наслідків нарощування обсягів вантажних перевезень автотранспортом та упередження подальшого збільшення викидів парникових газів транспортним сектором економіки України, має стати розширення контейнерних перевезень [5, с. 25], які поєднують у собі мобільність автомобільного та надійність і економічність залізничного транспорту.

Контейнерна технологія передбачає доставку вантажів автомобільними причепами чи напівпричепами переважною частиною маршруту на спеціальних залізничних платформах, а перевезення вантажів автотягачами виконується на початковому та кінцевому етапах доставки. Однак, як показує аналіз, попри значний потенціал транспортної системи країни (в першу чергу, у міжнародному сполученні), наразі в Україні за контейнерною технологією здійснюються вкрай незначні обсяги перевезень [2, с. 57]. Тож з метою повноцінного використання існуючого потенціалу, одним зі стратегічних напрямів Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року [6] урядом визначено створення ефективної конкурентоспроможної мультимодальної національної транспортної системи, експлуатаційно сумісною з мультимодальною світовою транспортною системою завдяки використанню як контейнерних, так контейнерних перевезень вантажів [6].

Наразі Мініфраструктури України розроблено прогноз контейнерних перевезень на період до 2030 р., який враховує збільшення обсягів перевезень контейнерів за рахунок нових вантажопотоків та переключення частини вантажів з автотранспорту на залізничний транспорт [7, с. 25].

За базового сценарію передбачається збільшення частки перевезень контейнерів з/до портів залізничним транспортом у 2025 році — 35%, у 2030 році — 45% за умови залучення з 2021 року незначних (до 1 контейнерного поїзда на день у 2025 році) додаткових обсягів транзитних перевезень між ЄС та Китаєм, Іраном та Індією.

Припускається, що до 2025 року більшість (понад 95%) контейнерів, які перевозяться залізницею, будуть перевозитися графіковими контейнерними поїздами [7, с. 25].

За оптимістичного сценарію передбачається збільшення частки перевезень контейнерів з/до портів залізничним транспортом у 2025 році — 45%, у 2030 році — 55% за умови залучення з 2021 року значних (до 2 контейнерних поїздів на день у 2025 році) додаткових обсягів транзитних перевезень між ЄС та Китаєм, Іраном та Індією [7, с. 26].

Нарощування ж обсягів перевезень за оптимістичним сценарієм окрім графікових контейнерних перевезень передбачає залучення комбінованих (контрейлерних) перевезень [7, с. 25].

Контрейлерні перевезення на сьогоднішній день, як зазначалось раніше, є один з найбільш інноваційних і затребуваних трендів у розвитку вантажоперевезень. Ця інноваційна технологія поєднує у собі переваги як автомобільного транспорту — перевезення door-to-door, так і залізничного — доставки за жорстким графіком з незначним транзитним часом, безпекою перевезення, збереженням вантажів на шляху транспортування, прискореними митними та прикордонними процедурами оформлення документів та зменшенням негативного впливу на навколишнє середовище [5, с. 25].

Прискорення їх запровадження в Україні визначається, насамперед, векторами державної політики в частині масштабування мультимодальних перевезень, механізмом та інструментарієм державного регулювання їх розвитку. Однак натомість, щоб чітко визначитись з векторами державної політики з означених питань, необхідно повноцінно усвідомлювати причини гальмування розвитку контрейлерних перевезень.

На погляд більшості науковців та практиків такими варто визнати такі:

- відсутність спеціальної інфраструктури для виконання вантажних операцій;
- нестача залізничного рухомого складу для перевезення контейнерів, і насамперед, фітінгових платформ;
- обмежений попит на контрейлерні перевезення;
- нестабільність тарифів на перевезення контрейлерів;
- неприпустимий стан транспортних засобів, сервісної інфраструктури та різниця в технічних вимогах до них в Україні та в країнах ЄС [2, с. 59].

Інституційні, що передбачають: організацію управлінських структур, що здійснюють контроль та оцінку ефективності контрейлерних перевезень; розробку комплексу програмного забезпечення контрейлерних перевезень, який забезпечував би стиковку даних щодо відправлення, пересування та прибуття вантажів та представлення даних клієнтові в режимі реального часу

Законодавчі завдання передбачають: формування нормативн-правової бази здійснення контрейлерних перевезень; розробку документації для прискореного митного оформлення

Організаційні, що передбачають: консолідацію інтересів залізничного і автомобільного транспорту; удосконалення логістики контрейлерних перевезень; організацію об'єднаних підприємств залізничного та автомобільного транспорту; створення та використання уніфікованої єдиної накладної, яка може заповнюватися на різних мовах та надає право перевозити вантаж по одному документу по всьому просторі від Китаю до Західної Європи

Технологічні, що передбачають: розробку спеціалізованого рухомого складу з врахуванням конструктивних особливостей контрейлерних перевезень (конструкція візка має передбачати можливість прискореного переходу з однієї колії на іншу, а також альтернативні способи переходу: застосування розсувних колісних пар, заміна колісних пар або заміна візка)

Економічні, що передбачають: розробку єдиної гнучкої тарифної політики (тобто впровадження регресивної тарифної шкали, гнучкі форми ціноутворення, включаючи надання знижок, встановлення наскрізних тарифних ставок, виключних і договірних тарифів, тарифів, встановлених на паритетній основі тощо); розробку науково-обґрунтованих напрямків під вищення конкурентоспроможності вітчизняних транспортних підприємств в системі міжнародних перевезень на основі витрат, часу доставки та якості виконуваних транспортних робіт

Рис. 1. Вектори державного регулювання розвитку контрейлерного транспортування вантажів у системі мультимодальних перевезень

Джерело: доповнено [10].

Звісно, перелік можна продовжувати і далі (залежно від інтересів стейкхолдерів, зацікавлених у розвитку контрейлерних перевезень), проте обмежимося переліченими, оскільки саме вони є підґрунтям сформованого бар'єру у розвитку контрейлерних перевезень міжнародного сполучення.

В Уряді України з причини недосконалості чинного законодавства з концесії у транспортній інфраструктурі та невдалих спроб передачі чи будівництва об'єктів на умовах державно-приватного партнерства (далі — ДПП) сформувалось недовіра до ДПП, що є значною помилкою, на яку варто звернути увагу передусім.

Наразі на вирішення питання відсутності спеціальної інфраструктури для виконання вантажних операцій, зокрема, спрямовано проєкт українських компаній "Лемтранс" та "Рейл Транс Інвестмент" "Контейнерний термінал Мостиська", за яким передбачено будівництво терміналу поблизу залізничної станції Мостиська-2 за кілька кілометрів від кордону Польщі. Проєктна потужність терміналу на початковому етапі становитиме 100 тис. TEU. Натомість з його повноцінним запуском збільшиться до 200 тис. TEU. Користувачі послугами контейнерного терміналу Мостиська зможуть отримати такі послуги: перевалювання різних типів вантажів у контейнерах із колії 1520 на 1435 мм і навпаки, можливість обслуговування рефрижераторних контейнерів з огляду на наявність спеціального обладнання, наливних вантажів у танк-контейнерах, пакування вантажів, криге та відкрите зберігання вантажів, митне оформлення тощо. Зокрема, на новому терміналі обслуговуватимуться шатлові поїзди між Україною та ЄС. Вони перевозитимуть вантажі, які раніше транспортувалися автомобілями. У такий спосіб "Лемтранс" та "Рейл Транс Інвестмент" зроблять свій внесок у скорочення викидів

парникових газів, як-то: передбачено Другим Національно визначеним внеском України до Паризької Угоди (НВВ2) [9], адже залізничні перевезення вже давно визнані Євросоюзом більш екологічним видом транспорту, ніж автомобільні [9].

І такі приклади непоодинокі. Отже, ДПП, як свідчить світовий та вітчизняний досвід, має бути взято за основу у розвитку контейнерного транспортування вантажів у системі мультимодальних перевезень. Основними векторами державного регулювання розвитку контейнерного транспортування вантажів у системі мультимодальних перевезень варто визнати (рис. 1).

Переконані, що вжиття заходів за означеними векторами державного регулювання розвитку контейнерного транспортування вантажів у системі мультимодальних перевезень дозволить ефективно використати вдале географічне розташування нашої країни на карті Європи, сприятиме подальшій інтеграції національної транспортної системи в міжнародну транспортну систему та реалізації національних стратегічних інтересів щодо прискореного розвитку в Україні контейнерного транспортування вантажів, а отже, і мультимодальних перевезень.

ВИСНОВКИ

Таким чином, за результатами проведено дослідження досягнуто поставленої мети, а саме здійснено дослідження тенденцій розвитку в Україні контейнерних перевезень та визначено на найближчу перспективу вектори державного регулювання розвитку контейнерного транспортування вантажів у системі мультимодальних перевезень.

Література:

1. Рикованова І.С. Контейнерні перевезення: європейський досвід та проблеми і перспективи розвитку в Україні. Науковий вісник Ужгородського національного університету. 2020. № 32. С. 74—80.
2. Вернигора Р.В., Журавель І.Л., Єльнікова Л.О. Дослідження ефективності застосування контейнерної технології перевезення вантажів в Україні. Збірник наукових праць ДНУЗТ. 2021. Вип. 22. С. 56—66.
3. Комчатих О.В., Петровська С.І., Редько Н.О. Сучасний стан та перспективи розвитку транспортної інфраструктури в Україні. Причорноморські економічні студії. 2021. Вип. 64. С. 11—16.
4. Петренко І. Транспорт України. Статистичний збірник Державна служба статистики України. 2020. 116 с.
5. Андрушків Б., Кирич Н., Погайдак О., Стойко І., Шерстюк Р. Контейнерні перевезення — перспективи розв'язання проблеми в Україні. Вісник економічної науки України. 2015. № 1. С. 23—26.
6. Про схвалення Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року. Розпорядження КМУ від 30.05.2018 р. № 430-р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/430-2018-%D1%80#Text>
7. Про погодження Стратегії акціонерного товариства "Українська залізниця" на 2019—2023 роки. Розпорядження КМУ від 12.06.2019 р. № 591-р. URL: <https://www.kmu.gov.ua/npas/pro-pogodzhennya-strategiyi-akcionernogo-tovaristva-ukrayinska-zalznicya-na-t120619>

8. "Контейнерний термінал Мостиська": в Україні з'явиться новий інтермодальний хаб між Китаєм ТА Європою. INTERMODALNEWS.EU. 2021. URL: <https://www.lemtrans.com.ua/uk/press-center/media-about-us/container-terminal-mostyska>.

9. Про схвалення Оновленого національно визначеного внеску України до Паризької угоди. Розпорядження КМУ від 30.07.2021 р. № 868-р. URL: <https://www.kmu.gov.ua/npas/pro-shvalennya-onovlenogo-nacionalno-viznachenogo-vnesku-ukrayini-do-parizkoyi-t300721>

10. Петренко О.І., Горбенко О.І. Контейнерні перевезення як інструмент розвитку інтегрованих транспортних систем. Економіка та держава. 2017. № 5. С. 70—74.

References:

1. Rykovanova, I.S. (2020), "Piggyback transport: European experience and problems and prospects of development in Ukraine", Scientific Bulletin of Uzhhorod National University, vol. 32, pp. 74—80.
 2. Vernigora, R.V., Zhuravel, I.L. and Yelnikova, L.O. (2021), "Research of efficiency of application of piggyback technology of cargo transportation in Ukraine", Collection of scientific works of DNUZT, vol. 22, pp. 56—66.
 3. Komchatykh, O.V., Petrovska, S.I. and Redko, N.O. (2021), "Current state and prospects of transport infrastructure development in Ukraine", Black Sea Economic Studies, vol. 64, pp. 11—16.
 4. Petrenko, I. (2020), Transport of Ukraine. [Transport of Ukraine], Statistical Collection State Statistics Service of Ukraine. Kyiv, Ukraine.
 5. Andrushkiv, B., Kyrych, N., Pogaidak, O. and Stoyko, I., Sherstyuk, R. (2015), "Slings — prospects for solving the problem in Ukraine", Bulletin of Economic Science of Ukraine. vol.1, pp. 23—26.
 6. Cabinet of Ministers of Ukraine (2018), "On approval of the National Transport Strategy of Ukraine for the period up to 2030", available at: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/430-2018-%D1%80#Text> (Accessed 27 December 2021).
 7. Cabinet of Ministers of Ukraine (2019), "On approval of the Strategy of the Joint-Stock Company "Ukrainian Railways" for 2019—2023", available at: <https://www.kmu.gov.ua/npas/pro-pogodzhennya-strategiyi-akcionernogo-tovaristva-ukrayinska-zalznicya-na-t120619> (Accessed 23 December 2021).
 8. INTERMODALNEWS.EU (2021), "Mostyska Container Terminal: A new intermodal hub between China and Europe will appear in Ukraine", available at: <https://www.lemtrans.com.ua/en/press-center/media-about-us/container-terminal-mostyska> (Accessed 17 December 2021).
 9. Cabinet of Ministers of Ukraine (2021), "On approval of the Renewed Nationally Defined Contribution of Ukraine to the Paris Agreement", available at: <https://mepr.gov.ua/news/36563.html> (Accessed 22 December 2021).
 10. Petrenko, O.I. and Gorbenko, O.I. (2017), "Piggyback transport as a tool for the development of integrated transport systems", Economy and state. vol.5, pp. 70—74.
- Стаття надійшла до редакції 01.02.2022 р.*