

## РОЗВИТОК КОМБІНОВАНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ В УКРАЇНІ

ORCID ID: 0000-0002-3257-256X

Жарська Ірина Олександрівна

канд. екон. наук, доцент, доцент кафедри маркетингу  
Одеський національний економічний університет

УКРАЇНА

При перевезенні вантажів у міжнародному сполученні вантажовідправники, обираючи шлях доставки своїх вантажів до тієї чи іншої країни, враховують класичні логістичні критерії: мінімальні витрати часу та коштів при забезпеченні необхідного рівня сервісу.

Транспортні організації різних країн світу, які мають сприятливе географічне положення, намагаються встановлювати максимально вигідні умови перевезення з метою залучення транзитних вантажів. Відповідно, створюються логістичні ланцюжки доставки вантажів з однієї країни до іншої і, відповідно, конкуренція ланцюжків, які можуть запропонувати різні регіони, країни або групи країн.

Тому, в сучасних умовах окремим транспортним підприємствам важче залучати значні обсяги транзитних вантажопотоків. Більш конкурентоздатними виявляються спільні пропозиції декількох видів транспорту.

Одним з найбільш перспективних напрямків розвитку транспортного ринку є комбіновані перевезення. Використання маршрутних контейнерних потягів робить можливими так звані перевезення “від дверей до дверей”. Характерною рисою продукту «комбіновані перевезення» є те, що різні види транспорту забезпечуються спеціальним устаткуванням, що дає можливість навантаження/вивантаження контейнера при перевантаженні з одного виду транспорту на інший.

Комбіновані перевезення з використанням контейнерних потягів мають цілу низку конкурентних переваг: на відміну від традиційних вантажних перевезень це графікові потяги з певним (чітко відомим) інтервалом руху; термін доставки контейнерів у декілька разів менший, ніж по традиційному морському шляху навколо Європи; строго визначений маршрут руху потягу і регулярність рейсів; для них встановлено спеціальні тарифні умови та забезпечено спрощені процедури прикордонного й митного контролю; вони працюють як поїзди комбінованого транспорту (транспортні одиниці залізничного, автомобільного та водного транспорту побудовані таким чином, щоб контейнер переставлявся з одного транспорту на інший без розпльовування); забезпечення схоронності вантажу; можливість навантаження/вивантаження на проміжних станціях проходження. [1]

На початку 2003 р. в Україні відбувся перший рейс контрейлерного (тобто такого, що включає як вагони з контейнерами і спеціалізовані платформи, так і пасажирські і вантажні вагони для проїзду водіїв і провідників вантажовідправників) потягу «Вікінг» за маршрутом Одеса/Іллічівськ-Клайпеда через Білорусь.

При створенні потягу була зроблена спроба усунути основні недоліки при функціонуванні вже діючих потягів. Зокрема, на рівні трьох держав України, Литви і Білорусі було вирішене питання про спрощений митний огляд. Сторони також узгодили операторів перевезень від кожної із залізниць - учасниць цього

проекту, для забезпечення скоординованої роботи з організації курсування потяга. На відміну від інших комбінованих потягів була чітко розроблена і проведена кампанія по просуванню: від статей в газетах до інтенсивної реклами по радіо і телебаченню.

Зараз по території України курсують 33 контейнерних поїзда, з яких дев'ять - в міжнародному сполученні. Перш за все, слід відмітити такі поїзди як поїзд Containerships Train сполученням Литва - Білорусь – Україна по маршруту Драугісте (Литва) – Бровари (Україна) з перспективою продовження до порту Одеса та контейнерні поїзди сполученням КНР – Євросоюз (сьогодні по території України контейнерні поїзди перевозять вантажі з КНР до Словаччини, Угорщини і Німеччини).

За підсумками 2019 р. територією України перевезення вантажів у контейнерах перевищили 384 тис. ДФЕ (1,77% від загального обсягу перевезень вантажів). [2] Основними групами вантажів є: зернові і продукти помолу, металургійна продукція, соняшникова олія, синтетичні смоли, деревина.

Найбільш завантаженими є внутрішні маршрути: Нікополь – порти Чорного моря, Нижньодніпровськ-Пристань – Чорноморська (ТІС), Рожнятів – Одеса-Порт, Тернопіль – Чорноморська (ТІС), Київ-Ліски – Чорноморська (ТІС) з сумарним обсягом 81083 ДФЕ. [2] До ТОП-10 також входять міжнародні маршрути, такі як Україна-Литва (Вікінг), Білорусь-Румунія, Харків-Ліски – Чорноморська (ТІС), Дніпро-Ліски – Одеса-Порт («Дніпровець»), Росія – Польща з сумарним обсягом 39151 ДФЕ. [21]

Одним із важливих напрямків розвитку контейнерних перевезень в Україні є співпраця АТ «Укрзалізниця» та Міжнародної логістичної компанії DHL Global Forwarding для організації нових міжнародних маршрутів і залучення додаткових вантажів з Китаю до Європи. Зокрема, передбачено, що на основі філії «Центр транспортного сервісу «Ліски» в Києві буде створений потужний логістичний центр для вантажів компанії DHL. Зі свого боку «Укрзалізниця» буде працювати над спрощенням проходження митних процедур територією України та гарантувати дотримання графіку руху поїздів. [3]

### Список використаних джерел:

- [1] Окландер, М. А. & Жарська, І. О. (2010) *Маркетингові аспекти реформування залізничного транспорту*. Одеса: Астропринт.
- [2] Контейнерні тренди-2019: зростання внутрішніх перевезень. Вилучено із: [https://info.uz.ua/articles/konteynerni-trendi2019-zrostantnya-vnutrishnikh-perevezen\\_1582639901](https://info.uz.ua/articles/konteynerni-trendi2019-zrostantnya-vnutrishnikh-perevezen_1582639901)
- [3] «Укрзалізниця» та DHL розвиватимуть вантажні перевезення з Китаю до Європи. Вилучено із: <https://glavcom.ua/economics/finances/ukrzeliznitsya-pracyuvatime-z-kitayskimi-konteynerami-721247.html>