

**УМОВИ РОЗВИТКУ МІЖНАРОДНИХ ІНТЕРМОДАЛЬНИХ  
КОНТЕЙНЕРНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ ЗАЛІЗНИЧНИМ ТРАНСПОРТОМ  
УКРАЇНИ**

**CONDITIONS FOR THE DEVELOPMENT OF INTERNATIONAL  
INTERMODAL CONTAINER TRANSPORTATION BY RAILWAY  
TRANSPORT OF UKRAINE**

*канд. техн. наук Г.О. Примаченко, канд. техн. наук Ю.В. Шульдінер,  
аспірант Г.С. Пащенко  
Український державний університет залізничного транспорту (м. Харків)*

*H.O. Prymachenko, PhD (Tech.), J.V. Shuldiner, PhD (Tech.), Postgraduate  
student G.S. Pashchenko  
Ukrainian state university of railway transport (Kharkiv)*

Вантажні перевезення для країни, на території якої проходять бойові дії, є одним з найбільш важливих чинників, що підтримують її економічний стан і, відповідно, гуманітарну та військову ситуацію. Перевозяться як гуманітарні вантажі, так і вантажі для військових потреб. Чимале значення має час, витрачений на перевезення та його вартість. Вчасно доставлені вантажі можуть запобігти як зайвим людським, так і територіальним втратам держави. Тому необхідно обирати оптимальні способи доставки вантажів, одним із яких є контейнерні перевезення.

Важливо зазначити, що схеми перевезення, які успішно використовувалися та розвивалися понад 20 років, за дуже короткий термін втратили свою актуальність, тому вантажоперевізникам довелося терміново розроблювати нові із використанням інших видів транспорту. Якщо до початку бойових дій переважна більшість контейнерних перевезень здійснювалася морським транспортом, а маршрути контейнерних поїздів були зав'язані на морські порти, то тепер така схема знаходиться у великій групі ризику. І хоча були спроби відновити морські перевезення за допомогою «зернового коридору» та річкового флоту по Дунаю, загроза виведення з ладу інфраструктури для обробки вантажів і контейнерів у портах залишається високою, а останнім часом порти частіше є цілями ударів із різного виду озброєння. Тому необхідно продовжувати пристосування сухопутних прикордонних переходів на заході країни під нові політико-географічні умови.

Враховуючи, що залізничні мережі України та Європи мають різну ширину колії, можливо передбачити створення додаткових перевантажувальних контейнерних терміналів поблизу кордонів для перевалки та проходження вантажами митного та інших видів контролю. На початку серпня 2023 року стало відомо, що АТ «Укрзалізниця» створює термінальний оператор для управління 21 терміналом [1]. Варто зазначити, що терміналом може вважатися

звичайний вантажний двір, що мінімально пристосований до оброблення контейнерів. Це значно обмежує обсяги обробки та збільшує загальний час перевезень. Тому на терміналі повинно знаходитись відповідне обладнання, для встановлення якого можливо залучити міжнародні інвестиції.

Станом на жовтень 2023 року, відсутні відомості про виділення окремих ниток графіку під контейнерні поїзди. Основним місцем перевалки вантажів став польський Гданськ. Менше, але теж важливе значення мають інші порти на півночі Польщі та Німеччини.

У АТ «Укрзалізниця» є досвід пропуску своєю мережею регулярних контейнерних поїздів. Тому можливо використати його для досягнення більшої ефективності у вантажних перевезеннях. За співпрацею із польським оператором РКР Cargo та з врахуванням часу обробки контейнерів на прикордонних терміналах доцільно узгодити нитки українських та польських графіків для можливості тактових контейнерних перевезень. Такт залежатиме від попиту, що може збільшуватися поступово. Наприклад, спочатку можна встановити у розмірі одної пари на тиждень із можливістю збільшення до одної пари на 3-4 дні. Кількість вагонів у схемі поїзда буде зафіксована, але можна передбачити можливість відправлення неповних контейнерних поїздів, особливо у випадках перевезення термінових вантажів. Додаткові чинники для відправлення неповних поїздів: відстань до терміналу, наявність вільної тяги (електровози, тепловози) та об'єми контейнерів. Також впливатимуть інші обставини конкретних транспортних операцій [2].

Слід також звернути увагу на законодавчі аспекти. Робота ведеться: у листопаді 2021 року був прийнятий Закон України «Про мультимодальні перевезення», який визначає їх правові засади та спрямований на створення умов для їх розвитку та вдосконалення [3]. Багато сповіщень про можливе впровадження приватної тяги на залізницях України, але, окрім деяких невеликих ділянок, Укрзалізниця не вклала договори про роботу приватних локомотивів [4]. При цьому, в країнах Євросоюзу робота приватних вантажоперевізників із своїми локомотивами та вагонами на національних залізничних мережах широко використовується, що доводить ефективність та конкурентоспроможність такої схеми відносно морських та автоперевезень.

[1] Олександр Ткачук: Спеціалізований контейнер для зерна виявився тимчасовим інструментом [Електронний ресурс] : [Веб-сайт]. – Електронні дані. – Режим доступу: <https://www.railinsider.com.ua/oleksandr-tkachuk-pro-kontejnerni-terminaly/> (дата звернення 10.11.2023) – Назва з екрана.

[2] Пархоменко Л. О. Розроблення СППР для управління процесом формування контейнерних поїздів у рамках системи інтермодальних перевезень / Л. О. Пархоменко, В. М. Прохоров, Т. Ю. Калашнікова, О. Е. Шандер // Інформаційно-керуючі системи на залізничному транспорті. – 2023. – № 3. – С. 29-42.

[3] Верховна Рада підтримала розвиток мультимодальних перевезень в Україні, - Владислав Криклій [Електронний ресурс] : [Веб-сайт]. – Електронні дані. – Режим доступу: <https://mtu.gov.ua/news/32665.html> (дата звернення 10.11.2023) – Назва з екрана.

[4] УЗ вперше допустить приватну тягу на залізницю [Електронний ресурс] : [Веб-сайт]. – Електронні дані. – Режим доступу: <https://www.epravda.com.ua/news/2020/12/16/669262/> (дата звернення 10.11.2023) – Назва з екрана.