

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ  
СХІДНОУКРАЇНСЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ  
імені ВОЛОДИМИРА ДАЛЯ  
Кафедра «Логістичне управління та безпека руху на транспорті»

РЕГІОНАЛЬНА ФІЛІЯ «ДОНЕЦЬКА ЗАЛІЗНИЦЯ»  
АТ «УКРАЇНСЬКА ЗАЛІЗНИЦЯ»

ДЕРЖАВНА СЛУЖБА УКРАЇНИ З БЕЗПЕКИ НА ТРАНСПОРТІ

ТРАНСПОРТНО-ЛОГІСТИЧНА КОМПАНІЯ «AVA CARRIER»

# **Глобалізація наукового і освітнього простору. Інновації транспорту. Проблеми, досвід, перспективи**

ЗБІРНИК НАУКОВИХ ПРАЦЬ

XVI МІЖНАРОДНОЇ НАУКОВО-ПРАКТИЧНОЇ  
КОНФЕРЕНЦІЇ

26 Червня, 2024

MINISTRY OF EDUCATION AND SCIENCE OF UKRAINE  
VOLODYMYR DAHL EAST UKRAINIAN NATIONAL UNIVERSITY  
Department «Logistics management  
and traffic safety in transport»

REGIONAL BRANCH «DONETSK RAILWAY»  
PJSC «UKRZALIZNYTSIA»

STATE SERVICE OF UKRAINE FOR TRANSPORT SAFETY  
TRANSPORT AND LOGISTICS COMPANY «AVA CARRIER»

**GLOBALIZATION OF SCIENTIFIC  
AND EDUCATIONAL SPACE.  
INNOVATIONS OF TRANSPORT.  
PROBLEMS, EXPERIENCE, PROSPECTS**

SCIENTIFIC PAPERS

OF XVI INTERNATIONAL SCIENTIFIC  
AND PRACTICAL CONFERENCE

June 26, 2024

## ОРГАНІЗАЦІЙНИЙ КОМІТЕТ

---

### Голова організаційного комітету

**Чернецька-Білецька Наталія Борисівна** – д.т.н., професор, завідувачка кафедри «Логістичне управління та безпека руху на транспорті» Східноукраїнського національного університету ім. В.Даля, м. Київ. Засновник ГО «Східноукраїнська логістична асоціація».

### Заступник голови організаційного комітету

**Круть Олександр** – керівник інституту «ДЕРЖАВНИЙ НАУКОВО-ДОСЛІДНИЙ, ПРОЕКТНО-КОНСТРУКТОРСЬКИЙ І ПРОЕКТНИЙ ІНСТИТУТ ВУГІЛЬНОЇ ПРОМИСЛОВОСТІ «УКРНДІПРОЕКТ» Фахівець у галузі вугільних технологій.

### Члени організаційного комітету

**Рязанцева Антоніна** – головний спеціаліст відділу державного нагляду у м. Київ Державної служби України з безпеки на транспорті.

**Кравчук Ігор** – начальник відділу державного нагляду у м.Київ Державної служби України з безпеки на транспорті.

**Сидисв Володимир** – начальник Центру професійного розвитку персоналу регіональної філії «Донецька залізниця» АТ «Укрзалізниця».

**Борисенко Дмитро** – головний інженер регіональної філії «Донецька залізниця» АТ «Укрзалізниця».

**Турняк Сергій** – д.т.н., проф., завідувач кафедри «Транспортні технології» Національного університету «Запорізька політехніка».

**Марушевський Сергій** – головний ревізор з безпеки руху, департамент безпеки руху АТ «Укрзалізниця».

**Водолазський Олексій** – співробітник транспортно-логістичної компанії «AVA CARRIER» США, штат Небраска.

### Вчений секретар конференції

**Мірошнікова Марія Володимирівна** – к.т.н., доц., доцент кафедри «Логістичне управління та безпека руху на транспорті» Східноукраїнського національного університету ім. В.Даля, м. Київ. Член Ради ГО «Східноукраїнська логістична асоціація».

Рекомендовано до друку кафедрою логістичного управління та безпеки руху на транспорті Східноукраїнського національного університету імені Володимира Даля (Протокол №35 від 21.06.2024 р.)

**Глобалізація наукового і освітнього простору. Інновації транспорту. Проблеми, досвід, перспективи:** збірник наукових праць конференції, 26 червня 2024 р. / відп. ред. Н.Б. Чернецька-Білецька. – Київ: СЛУ ім. В. Даля, 2024. – 152 с.

© Східноукраїнський національний університет імені Володимира Даля, 2024

© Volodymyr Dahl East Ukrainian National University, 2024

## АНАЛІЗ ЗАКОРДОННОГО ДОСВІДУ РОЗМІЩЕННЯ СУХИХ ПОРТІВ

**Ломотько Д.В., Ковальов Д.Д.**

*Український державний університет залізничного транспорту*

Розв'язання проблеми непродуктивного простою вагонів значно підвищує якість перевізних послуг, оскільки скорочує час доставки вантажів до отримувача. Світовий досвід показує, що створення логістичних центрів типу «сухий порт» знижує навантаження на прикордонні перевантажувальні станції. Концепція сухих портів виникла з ідеї морських портів, що дозволяють користуватися всіма їхніми перевагами на суші без використання водного транспорту. Отже, такий логістичний центр забезпечує інтегрованість, мультимодальність та спрощує процес перетину кордону.

Згідно із Міжурядовим договором (Agreement on Dry Ports), сухий порт це - місце всередині території країни з логістичним центром, з'єднаним з одним або більше видами транспорту, призначеним для обробки, тимчасового зберігання та передбаченого законом огляду вантажів, що перевозяться в процесі міжнародної торгівлі, та здійснення застосованих митних контрольних функцій та формальностей [1]. Серед основних функцій сухих портів можна виділити:

- обробка та зберігання контейнерів;
- упаковка та розпакування контейнерів;
- обробка та зберігання навалочних вантажів;
- митний та інший прикордонний контроль, огляд та оформлення вантажів;
- дрібний ремонт контейнерів;
- транспортно-експедиційні послуги та консолідація вантажів;
- банківські/страхові/фінансові послуги;
- бронювання транспорту/брокерські послуги;
- перевантаження вантажу на інші види транспорту та організація доставки вантажу до кінцевого пункту призначення;
- додаткові послуги (наприклад, пакування, маркування, довгострокове складування).

З огляду на обсяги перевезень можна виділити три найбільш розвинені регіони світу: країни Європи, Азії та Північної Америки.

Європейський досвід створення сухих портів тісно пов'язаний із взаємодією залізниць та морських портів. Залізничні термінали в Європі переважно створюються та експлуатуються великими залізничними компаніями. Найбільші залізничні об'єкти мають групи до 10

залізничних колій, кожна довжиною до 800 метрів. Залізничні вузли зазвичай обладнані таким чином, щоб дозволити одночасний обмін вантажами (пряме перевантаження) за допомогою козлових кранів, встановлених на рейках, що простягаються над групами колій.

Важливу роль відіграє і річковий транспорт у північно-західних регіонах Європи. У 2010 році до портів Антверпен та Роттердам було перевезено майже 5 мільйонів TEU внутрішніх перевезень баржами, що складає близько 95% від загального обсягу європейських контейнерних перевезень цим видом транспорту [2].

Країни Азії мають порівняно невеликий досвід у створенні сухих портів, оскільки концентрація населення вздовж узбережжя та орієнтовані на експорт стратегії розвитку національних економік не сприяли розвитку внутрішніх терміналів. Контейнери в основному перевозяться вантажівками вглиб країни.

Однак Китай має найбільший потенціал для розвитку мережі внутрішніх терміналів і активно працює над впровадженням такої системи. У китайському досвіді виділяють три основні види терміналів, на підставі якої можливо запропонувати їх наступну класифікацію.

Перший тип – це внутрішні термінали, розташовані у зоні морських портів. Вони виконують в основному традиційні функції, зменшують навантаження на портову інфраструктуру та виконують операції із зберігання контейнерів, завантаження і розвантаження контейнерів, а також здійснення митного очищення.

Другий тип стосується внутрішніх інфраструктурних об'єктів. Вони розташовані у мегаполісах щоб забезпечити кращий зв'язок із портовими терміналами вздовж узбережжя та підтримувати логістику зростаючого внутрішнього ринку споживання.

Третій тип – це прикордонні інфраструктурні об'єкти, які виконують функції митного оформлення, консолідації та деконсолідації вантажів, а також трансмодальні функції зв'язку між різними системами або потоками вантажів. Створення залізничного сполучення між Азією та Європою вздовж Євразійського сухопутного мосту сприяло виконанню цих функцій, що залишатимуться важливими для обсягів залізничної торгівлі.

Американський досвід переважно поділяє термінали на дві основні категорії. Перша категорія терміналів безпосередньо стосується перерозподілу навантаження з морських портів. Сполучені Штати мають доступ до двох океанів з понад 50 основних портів. Кожен з цих портів має мережу внутрішніх центрів розподілу контейнерів.

Друга категорія терміналів пов'язана є внутрішніми, що переважно спеціалізуються на транскордонній торгівлі і можуть діяти як

центри попереднього митного оформлення. Прикладом таких терміналів є споруди типу CenterPoint Intermodal Center у Чикаго. Цей інтермодальний центр включає широку залізничну інфраструктуру, яка об'єднується з автомобільними шляхами і магістралями. Важливо зазначити, що це найбільший термінал у США залучає лише два види транспорту: залізничний та автомобільний.

У порівнянні з Європою, сухі порти в Північній Америці, як правило, мають більші розміри і охоплюють значно ширшу ринкову територію. Це досягається завдяки партнерству і спільному розташуванню компаній у логістичних зонах сухих портів, оскільки всі учасники проекту мають прийняти рішення продовжити свої відповідні інвестиції у термінальні споруди та комерційну нерухомість.

Загальний світовий досвід підтверджує, що сухі порти широко використовуються, тому що дають підвищення якості логістичних послуг та зниження вартості перевезень завдяки залученню залізничного транспорту.

Переваги від модальної диверсифікації сухих портів виявляються у чотирьох показниках:

- зниження експлуатаційних витрат на транспорт, що призведе до збільшення торгівлі;
- зниження екологічних збитків (шляхом скорочення викидів парникових газів; шкідливих викидів; поширення параметричного забруднення);
- посилення суспільної безпеки (зниження витрат на усунення наслідків аварій);
- зниження витрат на утримання транспортної інфраструктури.

#### Література:

1. Intergovernmental Agreement on Dry Ports. URL: <https://treaties.un.org/doc/Treaties/2013/11/20131107%2012-02%20PM/XI-E-3.pdf>
2. Jean-Paul Rodrigue, Theo Notteboom. Inland Ports / Dry Ports. URL: <https://porteconomicmanagement.org/pemp/contents/part2/dry-ports/>

**Збірник наукових праць  
XVI Міжнародної науково-практичної конференції  
«Глобалізація наукового і освітнього простору.  
Інновації транспорту. Проблеми, досвід, перспективи»**

Відповідальний за випуск

Чернецька-Білецька Н.Б.

Оригінал-макет

Юров Б.В.,

**Статті надруковано в авторській редакції  
Автори несуть відповідальність  
за зміст та якість наданих матеріалів**

**Київ 2024**