

Міністерство освіти і науки України
Український державний університет залізничного транспорту



МАТЕРІАЛИ

СІМНАДЦЯТОЇ НАУКОВО - ПРАКТИЧНОЇ МІЖНАРОДНОЮ КОНФЕРЕНЦІЇ
*«Міжнародна транспортна інфраструктура,
індустріальні центри та корпоративна логістика»*

(3– 4 червня 2021 р., м. Харків, Україна)



MT.KART.EDU.UA

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
МІНІСТЕРСТВО ІНФРАСТРУКТУРИ УКРАЇНИ
ТРАНСПОРТНА АКАДЕМІЯ УКРАЇНИ
АТ «УКРАЇНСЬКА ЗАЛІЗНИЦЯ»
CONSERVATOIRE NATIONAL DES ARTS ET MÉTIERS (FRANCE)
INSTITUTE OF AUTOMATIC CONTROL TELEMATICS OF
TRANSPORT (POLAND)
УКРАЇНСЬКИЙ ДЕРЖАВНИЙ УНІВЕРСИТЕТ ЗАЛІЗНИЧНОГО
ТРАНСПОРТУ
ІНСТИТУТ ЕКОНОМІКИ ПРОМИСЛОВОСТІ НАН УКРАЇНИ
БЕЛОРУССКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ
ТРАНСПОРТА

Матеріали

*сімнадцятої науково-практичної
міжнародної конференції*

**«МІЖНАРОДНА ТРАНСПОРТНА
ІНФРАСТРУКТУРА,
ІНДУСТРІАЛЬНІ ЦЕНТРИ ТА
КОРПОРАТИВНА ЛОГІСТИКА»**

(3 - 4 червня 2021р. м. Харків)

ОРГАНІЗАЦІЙНИЙ КОМІТЕТ

Голова: *Панченко С.В.*, д.т.н., проф., ректор Українського державного університету залізничного транспорту (Харків).

**Заступники
голови:** *Ватуля Г.Л.*, д.т.н., доц., проректор з наукової роботи Українського державного університету залізничного транспорту (Харків);
Дикань В.Л., д.е.н., проф., завідувач кафедри економіки та управління виробничим і комерційним бізнесом Українського державного університету залізничного транспорту (Харків).

Секретаріат:

Толстова А.В. к.е.н., доц., доцент кафедри економіки та управління виробничим і комерційним бізнесом Українського державного університету залізничного транспорту (Харків).

Шановал Г.В. к.т.н., доц., заступник декана з денної форми навчання Факультету УПП Українського державного університету залізничного транспорту (Харків).

Примаченко Г.О. к.т.н., ст.викладач кафедри транспортних систем та логістики Українського державного університету залізничного транспорту (Харків).

Засць Г.П. асп. кафедри економіки та управління виробничим і комерційним бізнесом Українського державного університету залізничного транспорту (Харків).

Острроверх Г.Є. асп. кафедри економіки та управління виробничим і комерційним бізнесом Українського державного університету залізничного транспорту (Харків).

Зміст

Секція «Розвиток індустріальних центрів в умовах глобалізації»

<i>С.В. Панченко</i> Розвиток цифрових транспортних коридорів як основа забезпечення сталого зростання економіки України	11
<i>В. Л. Дикань</i> Індустріальні центри як базис економічного зростання України в умовах транснаціоналізації	13
<i>О.М. Вовк, А.М. Ковальчук</i> Чинники розвитку індустріальних центрів на рівні функціонування підприємств	16

Секція «Міжнародна та національна транспортна інфраструктура»

<i>І.В. Берестов, А.В. Колісник</i> Організація транспортування контейнерів залізницею в системі інтермодальних перевезень за принципами логістики	18
<i>Г.Л. Ватуля, В.М. Астахов, О.С. Саяпін</i> Спільне моделювання як метод залучення стейкхолдерів до процесу розвитку вітчизняної транспортної інфраструктури	20
<i>І.В. Волохова, В.А. Волохов</i> Партнерсько-конкурентні засади мультимодальних перевезень	22
<i>Т.М. Гайворонська, Т.М. Глушенко</i> Об'єкти залізничного транспорту як загроза екологічній безпеці	24
<i>Г.П. Засць, А.А. Токаренко</i> Основні напрямки та перспективи розвитку вагонобудування в умовах кризи транспортної інфраструктури	27
<i>А.О. Каграманян</i> Екологічні переваги розвитку високошвидкісних залізничних перевезень в Україні	30
<i>О.М. Кібік, Ю.В. Хаймінова, К.В. Белоус</i> Логістична інфраструктура в системі управління розвитком транскордонного співробітництва	32

<i>О. Г. Кірдіна</i> Проблеми і перспективи інвестиційного забезпечення розвитку залізничного транспорту	34
<i>P. V. Kovtun, T. A. Dubrovskaya, V. A. Tsarikov</i> State and directions of travel farm development Belarusian railway	36
<i>В. В. Кулешов, О.С. Пестременко-Скрипка, М. С. Циганок, Я. Є. Поліщук</i> Проблеми вдосконалення роботи прикордонних станцій України в умовах системи управління ризиками	39
<i>Д.О. Кульова, О.В. Лаврухін</i> Моделювання поїзних станів при просуванні поїздопотоків з небезпечними вантажами на основі абстрактних поїзних конструкцій	42
<i>О.М. Лук'янова</i> Ринок залізничних перевезень в умовах пандемії Covid-19	44
<i>І. Л. Назаренко, А.В. Воробйова, Н.А. Погорілець</i> Нарощування інтелектуального капіталу вагонної дільниці шляхом цифровізації	46
<i>В. М. Павліченко, І. В. Чорнобровка, М. В. Кондратюк</i> Формування конкурентних переваг АТ «Укрзалізниця» на ринку залізничних перевезень	50
<i>О.І. Платонов</i> Державна політика з розвитку «сухих портів» у мультимодальній транспортній мережі	52
<i>І.В. Токмакова, М.В. Корінь, Г.Є. Степанський</i> Розвиток логістичної інфраструктури міжнародних транспортних коридорів	54
<i>Н.О. Федяй</i> Вплив глобалізації на морські порти України	56
<i>І. М. Tsarenkova</i> Theoretical and methodological foundations of the formation of logistics systems in the development of transport road infrastructure	58
<i>Л.Ю. Чмирьова</i> Етапи становлення субконцепції сталого розвитку транспорту	60

УДК 351

**ДЕРЖАВНА ПОЛІТИКА З РОЗВИТКУ «СУХИХ ПОРТІВ» У
МУЛЬТИМОДАЛЬНІЙ ТРАНСПОРТНІЙ МЕРЕЖІ**

**STATE POLICY ON THE DEVELOPMENT OF "DRY PORTS" IN THE
MULTIMODAL TRANSPORT NETWORK**

канд. екон. наук О.І. Платонов

Міжрегіональна академія управління персоналом (м. Київ)

PhD (Econ.) O.I. Platonov

Interregional Academy of Personnel Management, (Kyiv)

Забезпечення інтеграції України в європейську та світову економічні системи в певній мірі означається розвитком мультимодальних перевезень, визначальну роль в якому відіграє Укрзалізниця. За даними Державної служби статистики в 2020 році територією України залізничним транспортом перевезено понад 425 тис. контейнерів в умовних од. (в ДФЕ – 20-футовому еквіваленті), що майже на 11% вище показника попереднього року [1]. Укрзалізниця планує і надалі розширювати географію й обсяги міжнародних контейнерних перевезень та веде переговори щодо підписання низки договорів про мультимодальні перевезення. Зокрема, наприкінці 2020 р. Укрзалізницею укладено довгострокові угоди про надання послуг з компаніями та DHL Global Forwarding, РКР Cargo Connect і BTLC Germany. Домовленість із DHL Global Forwarding передбачає мультимодальне перевезення контейнерних вантажів всією територією України, тобто з наданням комплексу послуг «під ключ». Разом із РКР Cargo Connect здійснюватимуться перевезення контейнерних поїздів із/на станцій залізниць України на станції Польщі з подальшим перевезенням одержувачам по всій території ЄС. Домовленість із BTLC Germany передбачає перевезення вантажів у сполученні Китай – Україна/ЄС та в зворотному напрямку і т.д. [2].

Оскільки така тенденція зберігатиметься і надалі, то вже найближчим часом в Україні постане питання необхідності розвитку в широкому сенсі слова «тилів» мультимодальних перевезень, а саме «сухих портів».

Термін «сухий порт» (Dry Port) вперше набув вжитку в 1982 році на конференції ООН по торгівлі та розвитку (UNCTAD). Натомість чіткості трактування його змісту як у зарубіжній, так і у вітчизняній практиці до тепер не спостерігається.

Для українських експертів даний термін взагалі відносно новий, оскільки у зв'язку зі суттєвим скороченням контейнерних перевезень внаслідок кризи 2008 року, анексії Криму та геополітичних подій на сході

України, інтерес до даного терміну тривалий час практично був відсутнім [3]. І лише з масовою контейнеризацією вантажів та стрімким розвитком мультимодальних перевезень, даний термін набув сплеску інтересу, а отже, і різноманітних підходів щодо його трактування.

З точки зору впливу «сухих портів» на розвиток мультимодальних перевезень, вважаємо, що під «сухими портами» варто розуміти ланку у мультимодальній транспортній мережі, що забезпечує розширення можливостей мультимодальних перевезень вантажів та зниження сумарних транспортно-складських витрат, вирішення соціальних та екологічних проблем регіонів.

Основною причиною гальмування створення «сухих портів» в Україні варто визнати несприятливе інвестиційне середовище для інвестування капіталу у їх будівництво. Зокрема, такі світових транспортно-логістичні компанії, як Kuehne+Nagel, Panalpina, DHL, Danzas, Stinnes і ін. зацікавлені у створенні «сухих портів», однак для інвесторів звісно, насамперед, важливе стабільне зростання вантажопотоку, яке забезпечить окупність інвестицій хоча б протягом п'яти-семи років. Не менш важливими є і стабільність правил гри на ринку мультимодальних перевезень, які наразі в Україні змінюються з кожним змінюваним через рік-два міністром. Не менш важлива і правова захищеність інвестицій, забезпечена нормальною судовою системою. А з цим в Україні великі проблеми [4]. Тож, забезпечити розвиток мультимодальних перевезень можливо за умови розробки виваженої державної політики з формування сприятливого середовища для розвитку транспортної інфраструктури, і зокрема, для створення «сухих портів».

Яскравий приклад з формування сприятливого середовища для створення «сухих портів» наразі демонструє Грузія, яка запропонувала західним інвесторам зрозумілі і звичні порядки, гарантії захисту їх власності тощо.

Отже, векторами державної політики зі створення «сухих портів» у мультимодальній транспортній мережі мають бути:

- наближення законодавства України до європейського з метою створення сприятливого інвестиційного клімату та залучення приватних учасників до будівництва «сухих портів»;
- застосування міжнародних стандартів та норм в сфері будівництва;
- правовий захист інвестицій та інтересів інвесторів.

[1] Перевезення контейнерів територією України у 2020 році зросли майже на 11%. URL: https://www.uz.gov.ua/press_center/up_to_date_topic/532811/

[2] Веб-сторінка УЗ. URL: https://www.uz.gov.ua/cargo_transportation/general_information/contracts

[3] Воронков В. Чому сухі порти не стають локомотивами морської галузі? Голос України. 2021. URL: <http://www.golos.com.ua/article/341199>

[4] Зростання контейнеропотока призведе до появи проектів сухих портів. Асоціація міжнародних експедиторів України. URL: <https://ameu.org.ua/news/4818-zrostannya-kontejneropotoka-prizvede-do-poyavi-proektiv-sukhikh-portiv>