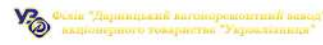


Міністерство освіти і науки України
Український державний університет залізничного транспорту



МАТЕРІАЛИ

двадцять першої науково-практичної міжнародної конференції
*«Міжнародна транспортна інфраструктура,
індустріальні центри та корпоративна логістика»*
(5-6 червня 2025р. 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

Матеріали

*Двадцять першої науково-практичної
міжнародної конференції*

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

(5 - 6 червня 2025р. м. Харків)

ОРГАНІЗАЦІЙНИЙ КОМІТЕТ

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

Заступники голови: *Каграманян А.О.*, к.т.н., доц., проректор з науково-педагогічної 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).

Шаповал 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., доц., доцент кафедри транспортних систем та логістики Українського державного університету залізничного транспорту (Харків).

УДК 656.2

**АНАЛІЗ І РОЗРОБКА МОДЕЛЕЙ БУДІВНИЦТВА І УПРАВЛІННЯ
«СУХИМ» ПОРТОМ**

**ANALYSIS AND DEVELOPMENT OF MODELS FOR CONSTRUCTION
AND MANAGEMENT OF A "DRY" PORT**

канд. техн. наук, доцент В.М.Прохоров, Д.В.Тарасенко
Український державний університет залізничного транспорту

V.Prokhorov, PhD(Tech), docent, D.Tarasenko
Ukrainian State University of Railway Transport

В сучасних умовах політичної та економічної невизначеності морські порти відіграють ключову роль для української економіки. Зменшення кількості портів внаслідок бойових дій та зміна основних товарних потоків в західному напрямку виявили проблему обмеженої пропускної здатності портів, що негативно впливає на швидкість та ефективність обробки вантажів, а також збільшує ціну транспортування для відправників та отримувачів вантажу.

Вирішенням даної проблеми може бути розширення тилових зон морських портів. Але, зважаючи на щільну міську забудову навколо портів, завдання збільшення тилових зон в межах діючих портів є майже неможливою задачею. Тому була запропонована концепція так званого «сухого порту», що вже реалізована у багатьох країнах і показує гарний рівень ефективності.

Якщо проаналізувати чинне законодавство, то питання «сухих» портів на законодавчому рівні не врегульоване, але є Закон України «Про мультимодальні перевезення», що визначає таке поняття як мультимодальний термінал[1]. Багато науковців вважає, що мультимодальний термінал і «сухий порт» є різними визначеннями. Головною відмінною ознакою є те, що «сухий порт» є частиною морського порту, хоч і територіально відділеною, і тому повинен мати єдиний пункт пропуску з основним портом. Саме ця ознака повинна забезпечити вільне переміщення товарів, не очищених від мита, від морського порту до сухого для проведення подальших митних операцій з даним вантажем.

Побудова «сухого» порту здатна значно розвантажити морський порт шляхом перенесення частини операцій, які виконуються безпосередньо на території основного порту. Спираючись на міжнародний досвід раціональною буде ідея, щоб на території морського порту проводитись лише основні технологічні процеси пов'язані з безпосереднім завантаженням-вивантаженням морських суден. В той час, як всі інші

операції (обробка і вивантаження контейнерів, насипних вантажів; взаємодія з перевізниками, які використовують інші види транспорту; здійснення митних операцій; надання фінансових, страхових, банківських послуг тощо) повинні здійснюватися безпосередньо на території «сухого» порту.

Отже, будівництво «сухого» порту є гарним рішенням для збільшення пропускної здатності портів і зменшення затрат на вантажоперевезення. Головною перепорою є значні інвестиції у проєкт; питання щодо земельних ділянок, на яких буде розміщено даний об'єкт; питання щодо будівництва транспортної інфраструктури, складських приміщень; отримання статусу митного ліцензійного складу тощо. Тому виникає питання щодо моделей фінансування і будівництва, за яких сторони можуть отримати економічну вигоду при мінімальних ризиках. Аналізуючи світовий досвід можна виділити наступні моделі :

1. Фінансування повністю за рахунок приватних інвесторів. Досить поширене в Європі і Північній Америці. Інвесторами є оператори морського, залізничного та автомобільного транспорту, які розглядають будівництво «сухого порту» як продовження їхнього основного бізнесу. При цьому вони отримують додатковий дохід від збільшення обсягів перевезень і надання додаткових послуг іншим учасникам ринку. Переваги : висока зацікавленість в ефективності проєкта, незалежність від державного фінансування. Недоліки: велика сума інвестицій, адміністративні ризики пов'язані з отриманням дозволів і ліцензій.

2. Фінансування повністю за рахунок державних коштів. Переваги : можлива приватизація об'єкта після завершення будівництва, організаційні питання щодо виділення земель, будівництва інфраструктури вирішуються відносно швидко. Недоліки : велика сума інвестицій, ризик недобудови в результаті недостатності фінансування з боку держави.

3. Поєднання державного і приватного інвестування. Досить поширені варіанти, коли за рахунок державних коштів відбувається будівництво необхідної транспортної інфраструктури і виділення землі під будівництво «сухого» порту, а за рахунок коштів приватних інвесторів будується безпосередньо «сухий порт» і здійснюється його технічне забезпечення. Досить часто при такій моделі використовують договір концесії.

Таким чином, в теперішніх реаліях для України найбільш оптимальною видається модель де поєднується державне і приватне інвестування, шляхом укладання договору концесії на термін від 5 до 50 років (строк визначається концесіонером для відшкодування інвестицій і отримання прибутку[2]), а після закінчення договору концесії у концесіонера повинно виникати переважне право на придбання об'єкту концесії у приватну власність.

[1] Закон України «Про мультимодальні перевезення» [Редакція від 01.01.2025 р.] ; [Електронний ресурс]// Сайт Верховної Ради України.—Режим доступу : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1887-20#Text>.