

зумовлює необхідність створення ефективних транскордонних хабів, що відповідають європейським стандартам. Зокрема, перспективним є розвиток інтермодальних терміналів на стикових станціях. Інтеграція цифрових технологій у процес перевезень (електронні документи, трекінг, обмін даними між суб'єктами перевезення) є не лише вимогою часу, а й критичним фактором підвищення прозорості, швидкості та безпеки логістичних операцій. Інфраструктурні виклики, пов'язані з технічною несумісністю з європейськими мережами, потребують системного підходу до модернізації: подвоєння колій, розширення потужностей на прикордонних станціях, електрифікація, впровадження систем автоматичного керування.

У підсумку, лише системне оновлення залізничної інфраструктури, цифровізація процесів та стратегічне партнерство з країнами ЄС здатні забезпечити стабільну, ефективну та конкурентоспроможну модель вантажних залізничних перевезень в умовах сьогодення та майбутнього відновлення.

[1] Міністерство розвитку громад, територій та інфраструктури України. (2024). *Звіт про стан транспортної інфраструктури України*. [online] Available at: <https://mtu.gov.ua> (дата звернення: 26.05.2025).

[2] UIC (2023). *Rail Freight Forward – Strategies for a Sustainable and Efficient Rail Freight Sector in Europe*. Paris: International Union of Railways. (дата звернення: 18.05.2025).

[3] Європейський банк реконструкції та розвитку (2023). *Можливості розвитку залізничного сектора України*. [online] Available at: <https://www.ebrd.com> (дата звернення: 18.05.2025).

УДК 656.073

ЛОГІСТИЧНІ ПІДХОДИ У МІЖНАРОДНИХ КОНТЕЙНЕРНИХ ПЕРЕВЕЗЕННЯХ

LOGISTICS APPROACHES IN INTERNATIONAL CONTAINER TRANSPORTATION

канд. техн. наук Г.О. Примаченко¹, аспірант Г.С. Пащенко¹

¹Український державний університет залізничного транспорту (м. Харків)

Н.О. Prymachenko¹, PhD (Tech.), post graduate G.S. Pashchenko¹

¹Ukrainian state university of railway transport (Kharkiv)

Останні роки для України виявилися досить динамічними. Після десятиліть відносно стабільного стану наша держава зіткнулася з кардинальними змінами. Але найбільш впливовими стали коронавірусна криза та війна, яка триває уже понад три роки. Суттєвих змін зазнала й транспортна інфраструктура, яку довелося пристосовувати під нові умови. Вантажопотоки переорієнтувалися на західний напрямок. Тому для

найбільш ефективного впровадження таких змін можливе застосування логістичних підходів. Сама наука логістика виникла внаслідок необхідності оптимального переміщення та розподілу товарів під час військових дій. З тих часів методи ведення війни сильно змінилися, але й інші науки, в тому числі й логістика, досить успішно пристосовуються під зміни, тому доцільно розглянути застосування підходів та принципів для підвищення ефективності міжнародних контейнерних перевезень.

Необхідність інтеграції транспортної системи України до європейської викликала в тому числі й розвиток контейнерних перевезень. Обсяги контейнерних перевезень стабільно зростають в середньому на 6 % за рік, а до 2030 року прогнозується позитивний сценарій розвитку. Скорочується частка автомобільних контейнерних перевезень з 65-70 % у 2014 році до 57 % у 2024 році, але поступово збільшується частка перевезень цього виду тари залізницею [1]. Це свідчить про більш масове використання контейнерів, оскільки саме залізниця є найоптимальнішим видом транспорту для перевезення масових вантажів. До того ж, навіть під час війни триває активний розвиток нових термінальних комплексів, а обсяги обробки контейнерів на терміналах перевищили 125 тис. контейнерів на рік. Такі події є запорукою успішності торгівлі з країнами Європейського Союзу, що життєво важливо для України під час військових дій та її майбутнього відновлення.

Проте стрімкий розвиток не може не викликати певних проблем при реалізації будь-якої системи. Стосовно України вони пов'язані із застарілими методами проведення робіт на Укрзалізниці. І хоча останнім часом, особливо після початку військового стану, ведеться активна і досить успішна робота із оновлення засобів управління, все ще зустрічаються випадки нераціональних рішень. Одне з них пов'язано із тарифною політикою. Її реалізація здійснюється за допомогою Тарифного керівництва № 1, що містить тарифні схеми у тому числі й для перевезення контейнерів. Цей засіб має певні відмінності від розрахунку тарифів у країнах Євросоюзу. Внаслідок цього в Укрзалізниці виникає потреба в отриманні додаткових тарифних надходжень. Компанії довелося ініціювати підвищення вартості контейнерних перевезень з масою бруто понад 26 тисяч тон. Але це рішення може мати зворотній ефект, про що зазначили оператори інтермодального ринку України у своєму зверненні до міністра розвитку громад та територій Олексія Кулеби [2].

Одним з дієвих рішень для нівелювання цієї проблеми може стати застосування логістичних підходів. Вони уже набувають більшої популярності серед українських приватних перевізників, але все ще недостатньо розвинені у державних компаніях. Слід зазначити основні компоненти управління логістикою: планування; зберігання, складування та транспортування; упаковка та утилізація; інформація та контроль [3]. Метою логістичної системи є оптимізація транспортних потоків, під час

якої відбувається збільшення доходів компанії-перевізника завдяки застосуванню сучасних методів прогнозування поставок та підвищення рівня сервісу і скорочення витрат при реалізації послуг. Їх можливо досягнути при застосуванні сучасних інформаційних технологій, які вже існують та успішно впроваджуються у розвинених країнах.

Логістичний підхід передбачає деякі стратегії. Цінова стратегія фокусується на собівартості у якості головного чинника. При виготовленні продукції оптимізуються затрати завдяки максимального використання потужностей. Запаси мінімізуються, тому мінімізуються й витрати на їх зберігання. Швидкість реакції збільшується, але без впливу на витрати. Постачання передбачає вибір постачальника, витрати і якість процесів. Різні логістичні компанії різним чином реалізують свою діяльність. Деякі з них володіють усією інфраструктурою, включаючи склади, транспортні засоби, контейнери, а інші можуть оперувати частиною робіт. Цей підхід було б можливо реалізувати на залізницях України за допомогою впровадження приватної тяги, дискусії про це тривають ще з кінця 2010-х років. У багатьох країнах Європи дана можливість успішно впроваджена, а, враховуючи незадовільний стан локомотивів та великі ризики простоїв вантажів, вона є особливо актуальною для України. До того ж, Укрзалізниця перестане бути монополією, що в сучасній економіці вважається деструктивною

силою, яка руйнує ринкові механізми [4]. Таким чином, застосування логістичних підходів має великий потенціал, оскільки привертатиметься увага потенційних клієнтів, завдяки чому збільшуватимуться доходи за перевезення.

[1] Климпуш О. Контейнеризація залізничних перевезень: як знайти баланс між тарифами та інтеграцією до ЄС. Центр транспортних стратегій. URL: https://cfts.org.ua/blogs/konteynerizatsiya_zaliznichnikh_perevezen_yak_znayti_balans_mizh_tarifami_ta_integratsiyu_do_es_723 (дата звернення: 15.05.2025).

[2] Транспортні компанії закликали Мінрозвитку не підвищувати тарифи на контейнерні перевезення, – ЗМІ. Rail.insider. URL: <https://www.railinsider.com.ua/transportni-kompaniyi-zaklykaly-minrozvytku-ne-pidvyshhuvaty-taryfy-na-kontejnerni-perevezennya-zmi/> (дата звернення: 18.05.2025).

[3] Reznik N., Rudenko S., Pylypchuk K. MAIN CHARACTERISTICS OF THE CONCEPT OF LOGISTICS AND SUPPLY CHAIN MANAGEMENT SYSTEMS. *Innovation and Sustainability*. 2022. С. 95–102. URL: <https://doi.org/10.31649/ins.2022.3.95.102> (дата звернення: 18.05.2025).

[4] Стаджі Д. Сам собі і конкурент, і регулятор. Що таке монополія. «Ділова столиця» українською – найсвіжіші новини України та світу. URL: <https://www.dsnews.ua/ukr/economics/sam-sebe-i-konkurent-i-regulyator-cho-takoe-monopoliya-02062021-426816> (дата звернення: 18.05.2025).