

[2] На переходах з Румунією досі чимало вагонів стоять у черзі з квітня. – URL: <https://www.railinsider.com.ua/na-rumunskyh-prykordonnyh-perehodah-dosi-chymalo-vagoniv-stoyat-iz-kvitnya/> (дата звернення: 31.10.2022).

**УДК 656.025**

## **НАПРЯМКИ ПІДВИЩЕННЯ ОБСЯГІВ ВАНТАЖООБІГУ У МІЖНАРОДНОМУ СПОЛУЧЕННІ МІЖ ЄВРОПОЮ ТА АЗІЄЮ**

### **DIRECTIONS OF INCREASE OF CARGO TRAFFIC IN THE INTERNATIONAL CONNECTION BETWEEN EUROPE AND ASIA**

*к.т.н, доцент Калашнікова Т.Ю., аспірант Сидорець Д.П.  
Український державний університет залізничного транспорту (м. Харків)*

*PhD (Tech.) Kalashnikova T., asp. Sydorets D.  
Ukrainian State University of Railway Transport (Kharkiv)*

На сучасному етапі на розвиток світової торгівлі суттєво впливають глобалізаційні процеси, які значною мірою формують нові тенденції в міжнародних економічних відносинах, змінюючи їх зміст і риси. Основними факторами глобалізації, що впливають на збільшення обсягів світової торгівлі є активна діяльність транснаціональних корпорацій та урядів країн, інтернаціоналізація виробництва, міжнародний поділ праці, лібералізація міжнародної торгівлі, науково-технічний прогрес, укрупнення постачальників та збільшення кола споживачів. Такі фактори, перетинаючись між собою безліччю різних варіацій, поступово змінюють товарну та географічну структуру світової торгівлі товарами та послугами. Поступово змінювалися і світові вантажопотоки, перетворюючись на важливі геополітичні лінії. Країни, що розвиваються, з'явилися серед провідних експортерів і міцно утримують позиції.

На сьогоднішній день, загострилася конкурентна боротьба за вантажопотоки між Європою та Азією, де зокрема перше місце вже кілька років посідає динамічно зростаюча економіка Китаю, що прагне розширення взаємної відкритості з країнами, розташованими вздовж «Одного поясу- одного шляху» для спільного розвитку глобальної економіки відкритого типу.[1] Україна, що має великий потенціал розвитку транспортно-логістичного комплексу, прагне стати значним геополітичним регіоном, зав'язати на собі право на розподіл транзитних потоків з Азії до Європи та Європи до Азії.

Стратегія Китаю «Один пояс– один шлях» спрямована на розвиток альтернативних наземних маршрутів на противагу морським перевезенням, тому заходи, які мають проводитись в Україні, повинні бути направлені на отримання транзиту китайських товарів, використовуючи наявний транспортний транзитний і експортно-імпорتنний потенціал. Україні дуже

важливо бути присутньою у місцях погашення потоків, як з погляду послуг «останньої милі» (останньої частини мультимодального чи тривалого перевезення), так і в частині формування зворотного вантажопотоку, без чого неможлива економічна ефективність цього трансконтинентального коридору.

Комплексне розв'язання даних питань підвищить переваги маршрутів суходелом, але без підтримки держави, науки і бізнесу одноосібно важко створити таку багаторівневу систему взаємовідносин всіх учасників процесу формування і трансформації вантажопотоків. Потрібно приділити увагу ідеї створення «національного бюро підтримки експорту». За попередніми оцінками це дозволить за рахунок підтримки експорту українських товарів сприяти розвитку несировинного експорту, зокрема українського транспорту.

Важливим засобом підвищення ефективності транзитного і експортно-імпортного вантажообігу є впровадження технології контрейлерних перевезень, в яких поєднуються якості двох видів транспорту: маневреність, оперативність і швидкість автомобільного транспорту та висока продуктивність залізничного транспорту, більш безпечного і менш залежного від погодних умов. [2]

В Україні магістральні автодороги міжнародного значення, що перетинають Україну зі Сходу на Захід, інтегровані з системою транс'європейської транспортної мережі (TEN-T) та мають можливість прямого виходу до будь-якої точки Європи. Залізничні лінії, що проходять територією України, в рамках китайської ініціативи «Один пояс – один шлях» повністю електрифіковані, що дозволяє забезпечувати швидкість доставки та конкурентоспроможні тарифи на перевезення.

Існують також і недоліки у обох видів перевезень: «вузькі місця» на шляхах перевезення товарів, черги на кордоні, невелика пропускна здатність митниць, низька автоматизація, обмеження деяких країн щодо екологічного стандарту транспортних засобів, що провокують черги з транспортних засобів в інших напрямках, які намагаються оминати обмеження, відсутність дозволів тих чи інших країн, обмеження за кількістю прийнятих поїздів на станціях, нерозгалужена мережа станцій, що можуть приймати контейнерні і контрейлерні поїзди. [3]

Розроблення і впровадження нових транспортних рішень дозволить підвищити привабливість та швидкість доставки вантажів. Також стає можливим дотримання режиму праці і відпочинку водіїв автотранспортних засобів, які приймають участь в контрейлерних перевезеннях, не тільки з транзитними, а й з експортно-імпортними товарами. Це дозволить зменшити екологічне навантаження на навколишнє середовище та підвищити ефективність міжнародних перевезень при зростанні доходів від них.

[1] ЕЭК ООН. АНАЛИТИЧЕСКИЙ ОБЗОР и концептуальные предложения по формированию Комплексного плана развития транспортно-логистического комплекса Казахстана до 2030 года. <http://kazlogistics.kz/upload/iblock/fd2/fd2133ee4090c40a585465074bc8b11e.pdf>

[2] Конкурентоспособность логистики и транспорта в Республике Казахстан [https://unece.org/DAM/trans/publications/Report\\_Kazakhstan\\_as\\_a\\_transport\\_logistics\\_centre\\_Europe-Asia\\_RU.pdf](https://unece.org/DAM/trans/publications/Report_Kazakhstan_as_a_transport_logistics_centre_Europe-Asia_RU.pdf)

**УДК 656.225**

## **НАПРЯМКИ ОПТИМІЗАЦІЇ ОРГАНІЗАЦІЇ ЕКСПОРТУ ЗЕРНОВИХ ВАНТАЖІВ В УМОВАХ ЗРОСТАЮЧИХ РИЗИКІВ**

### **DIRECTIONS FOR OPTIMIZING THE ORGANIZATION OF THE EXPORT OF GRAIN LOADS UNDER THE CONDITIONS OF GROWING RISKS**

*канд. техн. наук Т.Ю. Калашнікова, магістрант А.О. Черниш  
Український державний університет залізничного транспорту (м. Харків)*

*T.Y. Kalashnikova, PhD (Tech.), A.O. Chernysh undergraduate  
Ukrainian State University of Railway Transport (Kharkiv)*

Україна є однією з небагатьох виробників та експортерів зернових культур у світі. Експорт українського зерна за останні роки зріс у 2,5 рази - з 22 млн. т. у сезоні 2012/2013 до 56 млн. т. в сезоні 2021/2022, що становить 15% світового експорту [1, 2]. Близько 95% експорту українського зерна проходить через морські порти, майже одночасно 70% експорту в порти транспортується залізницею [3].

До основних ризиків при перевезенні зернових вантажів залізничним транспортом можна віднести:

- дефіцит і зношеність вантажних ресурсів;
- дефіцит і зношеність тягових ресурсів;
- недостатня пропускна здатність портової інфраструктури;
- відсутність гнучкої тарифної політики.

При цьому обсяги експорту зернових вантажів за останні роки в цілому зросли, а обсяги перевезень цих вантажів залізничним транспортом зменшилися. Існуючі умови організації залізничних перевезень часто демонструють неефективність, що в кінцевому підсумку призводить до збільшення транспортно-логістичних витрат на перевезення зерна, тим самим знижуючи його конкурентоспроможність на зовнішніх ринках. Тому вантажовідправники все частіше вибирають для перевезення зерна інші види транспорту – автомобільний та річковий.

У зв'язку з цим особливої актуальності для залізниць набуває завдання створення зон концентрації навантаження. Метою такої системи є підвищення ефективності експортних перевезень зернових вантажів у морські порти від зон концентрації навантаження (вузлових станцій) маршрутними поїздами.

На основі кластерного аналізу було виділено 40 зон концентрації навантаження, які включають 85 станцій.