

УДК 656.13:656.212

**МІЖНАРОДНІ ВАНТАЖОПОТОКИ УКРАЇНИ В УМОВАХ ВІЙНИ:  
ПРОБЛЕМИ ТА ПЕРСПЕКТИВИ**

**INTERNATIONAL CARGO FLOWS OF UKRAINE IN THE  
CONDITIONS OF WAR: PROBLEMS AND PROSPECTS**

*канд. техн. наук Г.О. Примаченко, Г.С. Пащенко  
Український державний університет залізничного транспорту (м. Харків)*

*H.O. Prymachenko, PhD (Tech.), G.S. Pashchenko,  
Ukrainian state university of railway transport (Kharkiv)*

Початок активних бойових дій у 2022 році повністю змінив звичний ритм у багатьох сферах людської діяльності. З того страшного моменту уже пройшло два роки, під час яких Україні та українцям довелося з максимальною можливістю пристосовуватися до нових умов. З точки зору історії цей період є невеликим, але обсяги робіт, що були виконані з 2022 року, заслуговують особливої уваги. Тому виникає потреба в огляді стану міжнародних вантажних перевезень з точки зору виконаних завдань, існуючих проблем та подальших перспектив.

Можна зазначити, що за два роки компанії-перевізники запропонували досить багато рішень, і деякі з них були прийняті та виявились успішними. Одним з таких рішень є реєстрація європейського оператора «Ukrainian Railways Cargo Poland», що є дочірньою компанією АТ «Укрзалізниця». Основною метою створення цього підприємства було налагодження координації роботи українських вантажовласників з іноземними залізницями та вирішення проблемних питань під час співробітництва [1]. Також передбачено удосконалення схеми перевезення вантажів «від дверей до дверей» між Україною та країнами Євросоюзу. За неповний рік діяльності компанією було відправлено 10 інтермодальних поїздів з Одеси, Дніпра та Вінниці до польських портів Гданськ та Гдиня. Вантажами стали переважно зерно та продукти перемолю. Поїзди прямували за жорстким графіком та мали ручне стикування на кордоні. В Укрзалізниці заявили, що розглядається запуск такого поїзда з Києва. До того ж, є можливість відправляти інтермодальні поїзди з інших станцій за умови наявності вантажної бази та готовності відправника регулярно замовляти його курсування.

Вищезазначений оператор працює в Польщі. Даний напрямок є пріоритетним для українських вантажів, оскільки саме в цій країні розташовані основні порти перевалки українських вантажів Гдиня та Гданськ. Але в 2023 році на польському кордоні розпочалися протести,

внаслідок яких було частково заблоковано рух вантажних поїздів. Крім цього, прикордонні станції не мали змогу вчасно обробляти зростаючі вантажопотоки, через що Укрзалізниця доводилося запроваджувати обмеження на перевезення визначених номенклатур вантажів (приклад – обмеження на перевезення олії та макухи до Польщі через станцію Ізов [2]).

Тому залізниця закликала відправників олії та інших міжнародних вантажів переорієнтувати їх у напрямку Угорщини. Таким чином, їх маршрут проходитиме через Чоп, сполучення що є другим за пріоритетністю після польського. Поблизу цього вузла розташовано декілька вантажних терміналів на українському, словацькому та угорському боці. Окрім цього, можна застосовувати перевалку на автомобільний транспорт, а у віддаленій перспективі передбачається створення річкового порту на річці Тисі. У той же час, вона не є повноводною річкою, тому матиме суттєві обмеження для типів суден, що будуть експлуатуватися. Тому річковий транспорт у Чопі може виконувати лише допоміжну функцію.

Важливість Чопа як прикордонного вузла підтверджується увагою компаній-перевізників: у квітні 2024 року оператор перевезень Global Ocean Link запустив послугу з перевезення вантажів контейнерами в рамках інтермодальних та мультимодальних перевезень через станцію Чоп [3]. Серед переваг виділяються терміни доставки. Строк переміщення експортних вантажів до Польщі складає більше 30 днів, для імпорتنих – більше 20, в той же час для угорського напрямку ці показники складають відповідно 15-20 та 8-10 днів.

Інтерес до контейнерного терміналу в порту Чорноморськ вже сьогодні проявляють як великі глобальні портові оператори, так і вітчизняні інвестори [4]. За умови відповідної безпечної ситуації передбачається транспортування вантажів через порт в рамках проекту Транскаспійського коридору, який пов'язує Євросоюз з Китаєм та іншими країнами Азії, до якого вкладатиме кошти Євросоюз. Таким чином, концесія контейнерного терміналу в порту Чорноморськ буде значним кроком до перезавантаження комерційної та логістичної привабливості України та повернення її статусу як країни-транзитера.

[1] Ukrainian Railways Cargo Poland розпочала роботу. Rail.insider – інформаційно-аналітичне видання про залізницю в Україні. URL: <https://www.railinsider.com.ua/ukrainian-railways-cargo-poland-rozpchala-robotu/> (дата звернення: 27.05.2024).

[2] УЗ введе нову конвенцію на перевезення олії до Польщі. Rail.insider – інформаційно-аналітичне видання про залізницю в Україні. URL: <https://www.railinsider.com.ua/ukrzaliznyczya-vvede-novu-konvencziyu-na-perevezennya-oliyi-do-polshhi/> (дата звернення: 27.05.2024).

[3] Перевезення вантажів контейнерами. Rail.insider – інформаційно-аналітичне видання про залізницю в Україні. URL: <https://www.railinsider.com.ua/efektyvne-logistychne-rishennya-vid-global-ocean-link-kontrejleri-perevezennya-do-yes-yak-alternatyva-v-umovah-blokvannya-kordoniv/> (дата звернення: 27.05.2024).

[4] Бистрицька О. Контейнеризація вантажопотоків: Яким був 2023 рік для ринку та як основні гравці оцінюють перспективи росту. Центр транспортних стратегій. URL: [https://cfts.org.ua/articles/konteynerizatsiya\\_vantazhopotokiv\\_yakim\\_buv\\_2023\\_rik\\_dlya\\_rinku\\_ta\\_yak\\_osnovni\\_gravci\\_otzinyuyut\\_perspektivi\\_rostu\\_2018/140140](https://cfts.org.ua/articles/konteynerizatsiya_vantazhopotokiv_yakim_buv_2023_rik_dlya_rinku_ta_yak_osnovni_gravci_otzinyuyut_perspektivi_rostu_2018/140140) (дата звернення: 27.05.2024).