

## АНОТАЦІЯ

до кваліфікаційної (магістерської) роботи на тему  
«Дослідження та вдосконалення технологій та організацій інтермодальних  
перевезень»

студента 2 курсу за освітнім ступенем «Магістр»,  
освітньо-професійної програми «Транспортні технології (на залізничному  
транспорті)»

Мороховича Ярослава Володимировича

Перевезення більшості вантажів вимагає залучення кількох видів транспорту. Зазвичай, морські, річкові, залізничні та авіаперевезення доповнюються автомобільною доставкою. Мультимодальними вважаються такі перевезення вантажів, які виконуються щонайменше двома видами транспорту. Інтермодальні перевезення — це система транспортування вантажів, яка використовує кілька видів транспорту (наприклад, автомобільний, залізничний, морський або повітряний) для доставки товарів від відправника до отримувача. Основна перевага інтермодальних перевезень полягає в тому, що вантажі перевозяться в спеціальних контейнерах, які легко переміщуються між різними транспортними засобами без необхідності розпаковки. Це забезпечує більшу ефективність, зменшує витрати та час доставки, а також підвищує безпеку вантажів. Ринок мультимодальних перевезень, зокрема контейнерних, є однією з найбільш динамічно розвиваючихся галузей економіки у світі. З 80-х років ХХ століття обсяги контейнерних перевезень стабільно зростають.

За даними Британського інституту з проблем транспорту, коефіцієнт транзитності України становить 3,75 (максимум 5), що є найкращим показником серед європейських країн (для порівняння, у Польщі, яка займає друге місце, цей показник дорівнює 2,92). Через територію України проходять 5 міжнародних транспортних коридорів, загальна довжина яких складає близько 6,5 тисяч км, з яких 3,5 тисячі — це залізничні колії. Проте обсяги транзиту через територію України катастрофічно зменшуються. Аналіз показує, що після економічної кризи 2008-2009 років, коли обсяги транзиту зменшилися вдвічі,

Україна так і не змогла відновити втрачені позиції; більше того, щорічно обсяги транзитних перевезень скорочуються на 10-15%, в першу чергу, за рахунок залізничного транспорту. Однією з причин такого стану є, безумовно, загальна політична та економічна ситуація в країні (військовий конфлікт, коронавірус, загальноекономічна криза тощо). Існує низка інших негативних факторів, які перешкоджають Україні повноцінно і ефективно використовувати свій транзитний потенціал. Ці проблеми стосуються як технічних аспектів (зношеність транспортної інфраструктури та рухомого складу, недостатня пропускна спроможність основних транспортних магістралей, нерозвинені мультимодальні термінали в країні та на сухопутних кордонах, а також різниця в ширині колії з європейською залізничною системою), так і законодавчих (високі портові збори, надмірна бюрократія та регуляція митних процедур, відсутність гнучкої тарифної політики для перевізників).

В Україні потреби вантажовласників в перевезенні вантажів у контейнерах забезпечує філія «Центр транспортного сервісу «Ліски» АТ «Укрзалізниця». Центр транспортних послуг «Ліски» АТ «Укрзалізниця» відіграє ключову роль у організації міжмодальних перевезень, пропонуючи широкий спектр послуг, включаючи перевезення товарів у універсальних та спеціалізованих контейнерах залізницею, дорогою та морем. Філія надає комплексні логістичні послуги, включаючи митне оформлення та зберігання товарів, які є важливими для ефективної роботи міжмодальних операцій.

Вінничина знаходиться на перехресті автомобільних сполучень, з'єднуючих регіони центру, сходу, заходу та півдня України з послідуєчим виходом за її межі, тому доцільно було створити інтермодальний термінал, який дозволить задовольняти потреби в інтермодальних перевезеннях, як самого регіону, так і України в цілому. Великий логістичний центр розпочав роботу 9 вересня 2024 року. Вантажовласники зможуть отримати цілий комплекс послуг, починаючи від зберігання до транспортування вантажів до Одеси та навіть до європейських країн.

Розвитку контейнеризації перевезень в Україні перешкоджає відсутність великотонажних контейнерних кранів на залізничних станціях за виключенням

кількох станцій та незадовільний стан доріг місцевого значення, які складають 90% протяжності від усіх автодоріг, по яких не можливий проїзд автоконтейнеровозів загальною масою більше 24 тонн.

Транспортування зерна в Україні переважно ґрунтується на унімодальному дорожньому транспорті, з переходом до мультимодальних систем залученням залізниці та річкового транспорту . В роботі пропонується капілярна міжмодальна система для транспортування зерна, з використанням 10-футових контейнерів для підвищення ефективності та зменшення залежності від спеціалізованих зернових вагонів. Ця система спрямована на оптимізацію логістики від ферм до портових терміналів, покращуючи загальний ланцюг постачання .

На структуру витрат перевезення впливає багато факторів, таких, як відстань перевезення, тип рухомого складу, кількості вантажу, зовнішні умови та інші. Ставка на перевезення одиночного навантаженого 20-ти футового контейнера за маршрутом Одеса-Порт – Київ-Ліски (681 км, 19 годин в дорозі) складає 6245 грн., теж саме для 40-ка футового контейнера – 8390 грн. Для порівняння, перевезення навантаженого контейнера (20-ти чи 40-ка футового) з використанням лише автомобільного транспорту буде коштувати в два рази більше, приблизно 21000 гривень, а відсутність оператора інтермодального перевезення та єдиних тарифів значно знизить якість послуг що надаються, проте, забезпечить швидку доставку.

Вище сказане дозволяє зробити висновок, що використання інтермодальних технологій перевезення, у порівнянні з перевезенням лише одним видом транспорту, є більш ефективним та зручним для вантажовідправників, особливо за умов не термінових, масових та регулярних відправок.