

УДК:656.223:073

## АНАЛІЗ ПРОБЛЕМ КОНТЕЙНЕРНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ ПРИ ІМПОРТІ ТОВАРІВ В УКРАЇНУ

Д.В. Ломотько, проф., д-р техн. наук

О.В. Кофанов, асп.,

О.Ф.Афанасова, асп.

К.І. Гаманюк, магістрант,

Український державний університет залізничного транспорту, м. Харків

Контейнеризація — ключовий елемент сучасної логістики, що забезпечує ефективність, безпеку та стандартизацію міжнародних вантажних перевезень. В умовах глобалізації імпорту товарів в Україну у контейнерах став не лише технічним процесом, а й стратегічним чинником економічної стабільності та обороноздатності. Проте, незважаючи на переваги контейнерних перевезень, українська транспортна система стикається з низкою проблем: воєнний стан, нестача та пошкодження інфраструктури, затримки на митниці, нерівномірний розвиток транспортних коридорів, а також вплив геополітичних чинників.

Актуальність дослідження зумовлена необхідністю комплексного аналізу стану контейнерних перевезень при імпорті, з урахуванням статистичних даних за видами транспорту, що дозволяє виявити критичні точки та сформулювати рекомендації для покращення логістичних процесів [1], [2].

Контейнерні перевезення при імпорті товарів в Україну здійснюються переважно морським, залізничним та автомобільним транспортом, причому кожен має свої логістичні переваги та проблеми. За даними 2024 року, найбільший обсяг імпортованих вантажів у контейнерах припадає на морський транспорт, тоді як залізничний демонструє стабільне зростання (рис. 1).

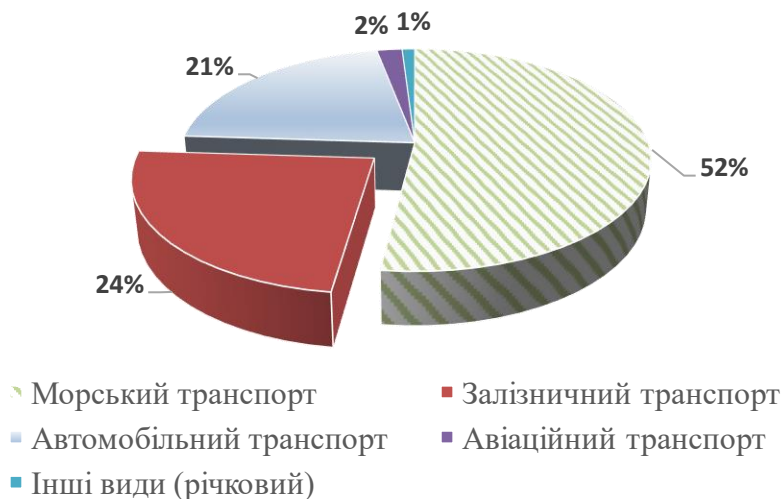


Рисунок 1 - Частка виду транспорту в загальному обсязі імпорту вантажів у контейнерах

При аналізі виявлено ключові проблеми кожного виду транспорту під час контейнерних перевезень при імпорті товарів в Україну. Для морського транспорту це перевантаженість портів, нестача глибоководних терміналів, складнощі з перевалкою на внутрішні види транспорту. Залізничний транспорт має проблеми, що пов'язано з обмеженою кількістю контейнерних поїздів, недостатньою інтеграцією з європейськими логістичними мережами, слабкий рівень інтероперабельності на прикордонних переходах. Автомобільний транспорт під час контейнерних перевезень стикається з перевантаженням автодоріг, нестачею паркінгів та терміналів, тривалими чергами на кордонах та митними затримками. Авіаційний транспорт майже не використовується

внаслідок воєнного стану, але йому притаманні висока вартість, обмеження по обсягу та типу вантажів.

Основними країнами-експортерами до України залишаються Китай, Німеччина, Польща, Туреччина та США. Тому для кожного напряму характерні специфічні маршрути доставки, які формують логістичні та географічні виклики контейнерної логістики. Імпорт з Китаю здійснюється морем через порти Чорного моря або транзитом через європейські хаби. Обидва варіанти мають суттєві недоліки: ризики, що пов'язані з воєнним станом в країні, затримки на кордоні, необхідність багаторазового перевантаження. Все це впливає на термін доставки контейнерних вантажів та подовжує його до 50–70 діб.

Європейський імпорт (Німеччина, Польща) демонструє суттєву перевагу автотранспорту над залізницею за терміном доставки, який складає 4–7 діб проти 15–25 діб (при порівнянній вартості). Турецький імпорт переважно здійснюється морем або автотранспортом. Залізничні перевезення практично не використовуються через відсутність прямого сполучення та складність маршруту.

Типова структура імпортих вантажів створює додаткові труднощі для ефективного використання контейнерів. Ці вантажі високовартісні, але легковагові товари (зокрема, електроніка, одяг тощо) не дозволяють повністю використовувати вантажопідйомність контейнерів. Наприклад, контейнер з електронікою заповнений лише на 20–30% за вантажопідйомністю, що призводить до економічно необґрунтованих витрат у вантажовласника. Одяг і текстиль мають ще нижчу щільність завантаження (до 12–20% вантажопідйомності), що робить контейнерні перевезення слабо економічно ефективними.

Фармацевтична продукція потребує спеціальних умов транспортування у контейнерах (температурний режим, вологозахист, моніторинг умов доставки), які залізнична інфраструктура наразі майже не забезпечує належним чином. Через це перевага у доставці надається авіа- та автотранспорту.

Контейнерні перевезення в імпортих логістиці України стикаються з низкою системних проблем: невідповідність маршрутів сучасним вимогам швидкості та безпеки; низька ефективність використання внутрішнього контейнерного простору через особливості вантажів; відсутність належної інфраструктури для перевезення вантажів, що потребують спеціальних умов транспортування.

В якості напрямів підвищення ефективності контейнерної логістики запропоновано: всебічно розвивати мультимодальні маршрути з мінімізацією перевантажень на шляху прямування; стимулювати розвиток спеціалізованих контейнерів (рефрижераторів, контейнерів для легковагових вантажів, танк- контейнерів тощо); бажано оптимізувати прикордонну інфраструктуру для зменшення часу очікування [3].

Таким чином, розглянуто ключові логістичні бар'єри, що виникають при імпорті товарів в Україну контейнерними перевезеннями. Проаналізовано структуру імпорту, особливості вантажопотоків з основних країн-партнерів, а також техніко-економічні обмеження, пов'язані з типами вантажів. Визначено чинники, що знижують конкурентоспроможність залізничного транспорту в імпортих логістиці.

#### Список використаних джерел

1. О कोरोков А.М., Бех П.В., Лашков О.В. Організація міжнародних мультимодальних перевезень з урахуванням ризиків. *Технічні науки та технології*. – 2025. – № 1(1). – С. 41–47. – DOI: <https://doi.org/10.32782/2663-5941/2025.1.1/41>
2. Ломотько Д.В., Ільчишин В.М., Афанасова О.Ф., Нестеренко О.О. Удосконалення технології функціонування зернових логістичних ланцюгів за участю залізничного транспорту. *Залізничний транспорт України*. – 2025. – № 2. – С. 4-11. DOI: 10.34029/2311-4061-2025-155-2-04-11
3. Про мультимодальні перевезення. Закон України № 1887-IX від 17.11.2021р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1887-20#Text>