

СЕКЦІЯ
ТРАНСПОРТНА ПОЛІТИКА ТА УПРАВЛІННЯ АВТОТРАНСПОРТНИМ
ГОСПОДАРСТВОМ

УДК 656.1

**ОБГРУНТУВАННЯ ДОЦІЛЬНОСТІ СТВОРЕННЯ МЕРЕЖІ
«СУХИХ ЗЕРНОВИХ ПОРТІВ» В УКРАЇНІ**

Мацюк Вячеслав Іванович, д.т.н., професор,
Мацюк Надія Олексіївна, MSc, асистент
vimatsiuk@nubip.edu.ua

Передумова проблеми. В умовах повномасштабної війни та нагальної потреби української економіки у забезпеченні безперервного експорту продукції агропромислового комплексу (передусім зернових і зернобобових культур), зростає актуальність пошуку безпечних і ефективних логістичних маршрутів у глобальних ланцюгах постачання [1-10].

Зі зростанням обсягів виробництва зерна в Україні транспортна система виявила дефіцит пропускної здатності та потужностей для обробки вантажів на стику наземного та водного транспорту – передусім у морських портах Миколаїв, Одеса, Чорноморськ.

Основні проблеми зумовлені як об'єктивними факторами – блокадою судноплавства в акваторії Чорного моря внаслідок агресії з боку РФ, – так і хронічною нестачею потужностей для зберігання та перевалки вантажів (елеваторів, терміналів тощо). Сукупність цих факторів суттєво знижує ефективність транспортування зернових на зовнішні ринки.

Таким чином, актуальною стає науково-прикладна задача щодо розширення інфраструктури зберігання та перевалки зерна, а також визначення оптимальних локацій для її розміщення.

Сучасна логістика зернових вантажів в Україні.

Наразі основні схеми транспортування зернових в Україні мають такий вигляд:

1. Автомобільне транспортування від місць накопичення до морських портів, з подальшим перевезенням морським транспортом.
2. Комбінована схема: доставлення автомобілем до пунктів консолідації, перевалка на залізницю, транспортування до портів, зберігання й навантаження на балкери.
3. Контейнерні перевезення.
4. Доставка до річкових портів автомобілем, подальше транспортування водним шляхом до морських терміналів.

Найпоширенішою є перша схема – через відносну простоту організації та мінімальне регуляторне навантаження. Проте вона є малоефективною з точки зору собівартості, надійності логістики (особливо в припортових зонах) та екологічного впливу.

Другий варіант є логістично доцільнішим, проте його стримує державне регулювання залізничних перевезень і дефіцит проміжних потужностей зберігання – зокрема транзитних елеваторів. Розширення таких потужностей у припортових зонах ускладнене обмеженням вільної землі та високою щільністю міської забудови.

Концепція створення мережі «сухих зернових портів».

Альтернативним рішенням може стати створення мережі транзитних хабів – «сухих зернових портів», що представлятимуть собою потужні елеваторні комплекси, розміщені безпосередньо в регіонах виробництва зерна.

Попередні результати імітаційного моделювання (на прикладі Миколаївського морського порту) свідчать про суттєві переваги такої логістичної моделі (див. таблицю 1). Зокрема:

- зменшення викидів CO₂ до 90% завдяки використанню електрифікованого залізничного транспорту;
- зниження собівартості транспортування на 57%;
- незначне зростання середнього часу доставки (+16,2%) та протяжності маршруту (+6,8%).

Додатковою перевагою є можливість гнучкого зберігання великих обсягів зерна в регіонах, а не виключно в припортових територіях. Це дозволяє адаптувати продажі до змін цінової кон'юнктури зовнішніх ринків і здійснювати експорт у вигідніші періоди маркетингового року.

Принципи реалізації.

Для ефективної реалізації концепції передбачається створення мережі елеваторів, здатних зберігати щонайменше 50% річного обсягу експорту зернових протягом півроку. Розміщення таких об'єктів має бути тісно пов'язане з плановими локаціями «сухих зернових портів» у виробничих регіонах.

Необхідні кроки для реалізації.

1. Завершення імплементації європейського законодавства – зокрема Директиви 2001/14/ЄС, а також ухвалення Закону України «Про залізничний транспорт» з метою забезпечення прозорого доступу приватних операторів до інфраструктури.

2. Формування конкурентного середовища у сфері перевезень і перевалки зерна, недопущення монополізації послуг транспортування та зберігання.

3. Забезпечення державної підтримки для операторів «сухих зернових портів» – через фінансування, юридичний супровід, податкові стимули та вдосконалення законодавства, зокрема щодо екологічної безпеки.

Висновки. Створення мережі «сухих зернових портів» може стати стратегічним рішенням для зміцнення експортної інфраструктури України, підвищення її стійкості та адаптивності в умовах війни й післявоєнної відбудови.

Література

1. Transport 2050: The major challenges, the key measures. MEMO/11/197, European Commission, Brussels, 28 March 2011. https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/MEMO_11_197
2. Multimodal and combined transport. European Commission. <https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/logistics-and-multimodal->

transport/multimodal-and-combined-transport_en

3. Grimm V, Railsback S F 2005 Individual-Based Modeling and Ecology, Princeton University Press, Princeton and Oxford, 429
4. Brailsford S C, Eldabi T, Kunc M, Mustafee N, Osorio A F 2019 Hybrid simulation modelling in operational research: A state-of-the-art review, *European Journal of Operational Research*, 278 (3), pp. 721–737, <https://doi.org/10.1016/j.ejor.2018.10.025>
5. Ali I, Gölgeci I 2019 Where is supply chain resilience research heading? A systematic and co-occurrence analysis, *International Journal of Physical Distribution & Logistics Management*, 49 (8), pp. 793–815, <https://doi.org/10.1108/IJPDLM-02-2019-0038>
6. Eskandarpour M, Dejax P, Miemczyk J, Péton O 2015 Sustainable supply chain network design: An optimisation-oriented review, *Omega*, 54, pp. 11–32, <https://doi.org/10.1016/j.omega.2015.01.006>
7. Matsiuk V, Ilchenko N, Pryimuk O, Kochubei D, Prokhorchenko A 2022 Risk assessment of transport processes by agent-based simulation, *AIP Conf Proc*, 2557 (1), p. 080003, <https://doi.org/10.1063/5.0105913>
8. Tran N K, Lam J S L 2022 Effects of container ship speed on CO2 emission, cargo lead time and supply chain, *Research in Transportation Business & Management*, 43, 100723, <https://doi.org/10.1016/j.rtbm.2021.100723>
9. Katsman M D, Myronenko V K, Matsiuk V I, Lapin P V 2021 Approach to determining the parameters of physical security units for a critical infrastructure facility, *Reliability: Theory and Applications*, 16 (1), pp. 71–80
10. Mazaraki A, Matsiuk V, Ilchenko N, Kavun-Moshkovska O, Grygorenko T 2020 Development of a multimodal (railroad-water) chain of grain supply by the agent-based simulation method, *Eastern-European Journal of Enterprise Technologies*, 6, 3 (108), pp. 14–22, <https://doi.org/10.15587/1729-4061.2020.220214>

Міністерство
освіти і науки
України



Міністерство освіти і науки України

Національний університет біоресурсів і
природокористування України

Механіко-технологічний факультет

Кафедра транспортних технологій та засобів у АПК

Академія прикладних наук Університету
управління та адміністрування в Ополі

Академія інженерних наук України
Українська асоціація аграрних інженерів



**ЗБІРНИК ТЕЗ
доповідей
VIII Міжнародної
науково-практичної конференції
«Автомобільний транспорт та інфраструктура»**



AutoTransport and Infrastructure

**17-19 квітня 2025 року
м. Київ**

УДК 631.17+62-52-631.3

Рекомендовано до друку рішенням вченої ради механіко-технологічного факультету Національного університету біоресурсів і природокористування України від 20 травня 2025 р., протокол №. 12

Збірник тез доповідей VIII Міжнародної науково-практичної конференції «Автомобільний транспорт та інфраструктура» (17–19 квітня 2025 року). Національний університет біоресурсів і природокористування України. Київ. 2025. 242 с.

ISBN 978-617-8530-21-1

В збірнику представлені тези доповідей науково-педагогічних працівників, наукових співробітників, докторантів і аспірантів, студентів, фахівців транспортної галузі, учасників VIII Міжнародної науково-практичної конференції «Автомобільний транспорт та інфраструктура», в яких розглядаються нинішній стан та шляхи розвитку автотранспортної галузі.

ISBN 978-617-8530-21-1

© НУБіП України, 2025.

ОРГАНІЗАЦІЙНИЙ КОМІТЕТ:

Тонха О.Л., проректор з наукової роботи та інноваційної діяльності НУБіП України – голова організаційного комітету;

Отченашко В.В., начальник науково-дослідної частини НУБіП України – заступник голови організаційного комітету;

Братішко В. В., декан механіко-технологічного факультету НУБіП України – заступник голови організаційного комітету;

Киричок П.О., президент Академії інженерних наук України – заступник голови організаційного комітету (за згодою);

Тадеуш Покуса, проректор Академії прикладних наук Університету управління та адміністрування в Ополь (Польща) – співголова організаційного комітету (за згодою);

Ілесалієв Д. І., ректор Ташкентського Перфектного університету (Узбекистан) – співголова організаційного комітету (за згодою);

Дашдаміров Ф.С., директор Інституту логістики і транспорту Азербайджанського технічного університету (Азербайджан) – співголова організаційного комітету (за згодою);

Загурський О.М., професор кафедри транспортних технологій та засобів у АПК НУБіП України – секретар організаційного комітету.

Дьомін О.А., доцент кафедри транспортних технологій та засобів у АПК НУБіП України;

Калінін Є. І., завідувач кафедри тракторів та автомобілів НУБіП України;

Мацюк В. І., професор кафедри транспортних технологій та засобів у АПК НУБіП України;

Умідулла Абдураззоков, завідувач кафедри транспортної техніки Ташкентського державного університету транспорту (Узбекистан);

Роговський І. Л., завідувач кафедри технічного сервісу та інженерного менеджменту імені М. П. Момотенка НУБіП України;

Павло Навицький, професор університету Орала Робертса (США);

Савченко Л.А., завідувачка кафедри транспортних технологій та засобів у АПК НУБіП України;

Софі Лю, професор Університету Орала Робертса (США);

Степанов О.В. заступник декана з наукової роботи механіко-технологічного факультету НУБіП України.