

цього процесу, що сприятиме підвищенню конкурентоспроможності України на світовому ринку.

[1] Шапатіна О. О., Зінов'єва Л. М. Розвиток сучасних технологій доставляння вантажів. Прогресивні технології засобів транспорту: матеріали першої міжнародної науково-технічної конференції (м. Харків-Миргород, 23-24 вересня 2021 року). Харків-Миргород: УкрДУЗТ, 2021. С. 178.

[2] Н. О. Prymachenko, O. O. Shapatina, O. S. Pestremenko-Skrypka, A. V. Shevchenko, M. V. Halkevych. Improving the technology of product supply chain management in the context of the development of multimodal transportation systems in the European union countries. International Journal of Agricultural Extension. Special Issue 01/Issues of Legal Regulation in Agrarian and Tourism Space. 2022. P. 77–89.

[3] Крашенінін О. С., Шапатіна О. О., Продащук С. М., Кім К. В. Розвиток логістичних технологій на промислових та підприємствах залізничного транспорту. Міжнародна транспортна інфраструктура, індустриальні центри та корпоративна логістика: вісімнадцята науково-практична міжнародна конференція (м. Харків, 2-3 червня 2022 року). Харків: УкрДУЗТ, 2022. С. 153-154.

УДК 656.073

ПОКРАЩЕННЯ ЗЕРНОВОЇ ЛОГІСТИКИ ЗА РАХУНОК ВПРОВАДЖЕННЯ СУЧАСНИХ ТЕХНОЛОГІЙ

IMPROVEMENT OF GRAIN LOGISTICS DUE TO IMPLEMENTATION OF MODERN TECHNOLOGIES

***О.О. Шапатіна, канд. техн. наук, А.Г. Жигальов,**
Український державний університет залізничного транспорту (м. Харків)*

***O.O. Shapatina, PhD (Tech.), A.H. Zhyhalov,**
Ukrainian State University of Railway Transport (Kharkiv)*

До воєнних дій Україна здійснювала експорт зернових культур у розмірі 60-65 млн т на рік, основну частину з яких (65 %) залізничним транспортом. Експорт зернових вантажів переважно здійснюється через морські порти. На даний момент працюють лише чотири порти, через які можна здійснити відправлення зернових вантажів, що знаходяться в гирлі Дунаю (Кілія, Усть-Дунайський, Рені та Ізмаїл). Однак ці порти можуть здійснювати лише десяту частину всіх обсягів портового перевалювання зерна, що здійснювалось до війни. Приблизно 300-500 тис. т зерна щомісячно перевозиться автотранспортом, залізницею – 900 тис. т [1].

При здійсненні експорту зерна залізницею у країни Європи залишається проблема різної ширини колії, що уповільнює та ускладнює процес передачі вагонів з зерном. Зерно доводиться або перевантажувати з вагону в вагон, або переставляти візки на вагонах.

Основним типом залізничного рухомого складу, що

використовується для перевезень зернових вантажів є зерновоз. На 2021 рік парк українських зерновозів складає майже 26 тис. вагонів, більшість з яких використовується наднормативний строк експлуатації [2].

Отже існуюча система залізничних перевезень зернових вантажів на експорт малоефективна, серед основних проблем можна виділити наступні: дефіцит справних вагонів-зерновозів, а також низька ефективність їх експлуатації, що призводить до значних простоїв вагонів як при навантаженні, так і під час вивантаження в портах.

Для усунення існуючих недоліків та підвищення ефективності залізничних перевезень застосовується практика перевезення зерна у контейнерах, які мають ряд переваг:

- можливість відправки невеликих партій вантажів безпосередньо виробниками;
- можливість роботи з невеликими зернотрейдерами;
- нижча вартість перевезення морським транспортом при доставленні на великі відстані.

Також варто відмітити, що зернові є сезонним вантажами, тобто їх обсяги коливаються протягом року. У зв'язку з чим спеціалізованих вагонів чи автомобілів зерновозів у пікові періоди буде не вистачати, тоді як контейнерний спосіб перевезення з використанням універсального рухомого складу забезпечить рівномірне їх використання.

Так у США при перевезенні контейнерів активного поширення набули бімодальні технології, які доцільні на відстані до 500 км та дозволяють знизити собівартість перевезень на 10-15 % [3, 4].

Отже залізничні перевезення зерна в контейнерах є перспективною альтернативою як автомобільному транспорту, так і перевезенню зерна у зерновозах, актуальні також при взаємодії видів транспорту.

Таким чином, для ефективного перевезення зернових вантажів потрібна реформа залізничної галузі та розроблення нових технологій, що задовольняють потреби ринку.

[1] Аграрний ринок та зерновий коридор: як вплинули на українців Стамбульські угоди? URL: <https://usm.media/agrarnij-rinok-ta-zernovij-koridor-yak-vplinuli-na-ukraïncziv-stambulski-ugodi/>.

[2] Оборот зерновозів Укрзалізниці знизився. URL: <https://urm.media/oborot-zernovoziv-ukrzalizniczi-znizivsya/>.

[3] Козаченко Д. М., Рустамов Р. Ш., Матвієнко Х. В. Напрямки підвищення ефективності перевезень зернових вантажів залізничним транспортом. Транспортні системи та технології перевезень, 2013. Вип. 6. С. 56- 60.

[4] Бімодальні технології перевезень – ключ до нових сегментів транспортного ринку / О. М. Пшінько, С. В. Мямлін, Р. Г. Коробйова, Д. М. Козаченко, Ч. Фоскетт // Залізничний транспорт України, 2009. № 5. С. 20-22.