

УДК 656.011.8

ПРОБЛЕМИ ТА МЕТОДИ ЇХ ВИРІШЕННЯ ПЕРЕВЕЗЕНЬ ЗЕРНОВИХ КУЛЬТУР ЗАЛІЗНИЧНИМ ТРАНСПОРТОМ

Ломотько Д.В., д.т.н., професор,

Бадалова М.Ю., магістрант

Український державний університет залізничного транспорту

den@kart.edu.ua

Анотація. У статті розглядається проблема зменшення вантажних перевезень зерна залізничним способом. Аналіз статистики останніх років дозволив визначити причини занепаду перевезень.

Ключові слова: перевезення залізничним транспортом, зерно, зменшення перевезень.

Вступ. Основними зерновими культурами, що виробляються в Україні, є: пшениця, кукурудза та ячмінь вони займають понад 95% всього виробництва зерна в країні. Залізниця займає найважливіше місце в перевезенні зерна до морських портів на неї припадає близько 65% в загальному обсязі перевезень зерна для експорту. Існує тенденція зниження росту перевезень зерна залізничним транспортом.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. В даний час існує 13 терміналів, доступних для експорту, але галузь використовує в основному 4 або 5 основних терміналів, оскільки вони мають можливість плавно проходити через них логістичні ланцюжки. Таким чином, ці термінали вже були надзвичайно завантажені, і вагони тепер стоять у черзі з деякими затримками, які перевищують понад 20 днів, тоді як інші термінали наполовину завантажені або порожні. Найбільш завантаженими були: Ізов-Грубеш (на польському кордоні), Вадул-Сірет-Дорнешті, Дьяково-Халмеу (румунський кордон) та Могилів-Подільський-Вельчинець (молдавський кордон). Ця перевантаженість також відображає основні торгові потоки для виробництва зерна в Україні під час воєнного стану, відрізався доступ до портів країни на Чорному та Азовському морях, причому більша частина потоку з України тепер іде до польського Гданська або румунської Констанци.

Визначення мети та завдання дослідження. З погляду географічного положення найбільш важливими ринками збуту зернових культур є країни Близького Сходу, Європейського Союзу, північної Африки та Південного Сходу. Країни СНД, Америка займає невелику частку постачання зерна. Незважаючи на те, що Україна є самодостатньою країною, невеликі обсяги зерна все одно ввозяться, де основні постачальники – країни Європи та Північна Америка. За даними державної служби статистики України, частка перевезень зернових вантажів залізничним транспортом за підсумками останніх 4 років має тенденцію до зниження.

Основна частина дослідження. Існує важлива проблема – низька пропускну спроможність припортових залізничних станцій. Крім проблем із

технічної точки, Україна стикається з проблемами у логістиці – високі витрати. У результаті українські фермери отримують меншу частку експортних цін, що має значні наслідки для їх доходів та інвестиційних доходів.

Повертаючись до портів, які також могли б зіграти свою роль, але ще не розглядалися галуззю, і це також ускладнює логістику. Весь потік має тенденцію прямувати до Гданська та Констанци. Чим більше пунктів розвантаження - тим простіше партнерам вибудовуватиме логістичні ланцюжки.

Щоб вирішити цю проблему, потрібно розробити узгоджений графік обслуговування елеваторів за складами маршрутних поїздів, а рух поїздів організувати за розкладом. Ще одною причиною зменшення перевезення зернових культур залізничним способом є старі вагони-зерновози, в середньому їх вік становить 26 років, що спричиняє сильне зношування вагона і внаслідок втрата зерна при транспортуванні.

Українські та європейські залізничні колії також мають різну ширину, що унеможливорює простий перетин кордону вагонами та призводить до подальших затримок та складності. Всього на широкій європейській трасі є чотири пункти пересадки. Фактично лише три переходи з 10 є 100%, а інші – 30-50%.

Необхідно будувати додаткові термінали з перевантаження вантажів з обох сторін кордону (як доповнення, до будівництва станцій з перестановки візків вагонів для різної ширини колії), яких зараз не вистачає.

Висновки. Залізничний транспорт є найпоширенішим видом транспортування зерна, і його вдосконалення призведе до значної економії коштів. Відносно низька вартість досягається за рахунок обмеження інвестицій в оновлення парку зерновозів, зношеність яких досягла критичної межі. Масове оновлення парку зерновозів сприяє здорожчання залізничних перевезень і втраті частки ринку. Модернізація графіку руху залізниці, використання всіх терміналів збільшить пропускну спроможність та зменшить затримки поїздів.

Література

1. Офіційний сайт. Державна служба статистики України. [Електронний ресурс] – режим доступу: <https://ukrstat.gov.ua/>
2. International Grains Council. [Електронний ресурс] – режим доступу: <http://www.igc.int/ru/markets/marketinfo-sd.aspx>
3. Промисловий портал про розвиток та промисловість України. [Електронний ресурс] – режим доступу: <https://uprom.info/>
4. Галузеве видання для фахівців залізничного транспорту. [Електронний ресурс] – режим доступу: <https://www.railway.supply/uk/>
5. Удосконалення технічного забезпечення та технологій експортних перевезень зернових вантажів в Україні/ Д.Н. Козаченко, Р.Г. Коробйова, Р.Ш. Рустамов // Вісник Дніпропетр. нац. ун-ту залізн. трансп. ім. акад. В. Лазаряна. – Дніпропетровськ: ДНУЗТ, 2015– С. 121–127.
6. Ukraine –Agricultural Trade, Transport, and Logistic Advisory Services Activity/ А.І. Шкляр, П. І. Руденко.// Звіт- Київ, 2014 – С. 22-52.
7. Shifting into Higher Gear Recommendations for Improved Grain Logistics in Ukraine/ World Bank Group 2015 С. 18-21.