

УДК 656.225:629.1

Запара В.М.¹, Литвинюк Г.О.², Пушенко Д.В.³, Харченко А.О.⁴

¹ проф. УкрДУЗТ

² маг. гр.213-ОПУТ-322 УкрДУЗТ

³ маг. гр.213-ОПУТ-322 УкрДУЗТ

⁴ маг. гр.213-ОПУТ-322 УкрДУЗТ

ТЕХНОЛОГІЧНІ АСПЕКТИ ВИКОРИСТАННЯ РУХОМОГО СКЛАДУ ДЛЯ ПЕРЕВЕЗЕННЯ ЗЕРНОВАНТАЖІВ ЗАЛІЗНИЦЕЮ УКРАЇНИ

За обсягами перевезення (із загального обсягу у 150,6 млн т в 2022 році) зернові вантажі посідають третє місце, не значно поступаючись руді залізній та марганцевій, а також вугіллю кам'яному. До 1 серпня 2022 року відбувалося блокування Чорноморських портів України (через них проходило 98% експорту зернових вантажів у 2021 році), після чого було впроваджено «зернову ініціативу», завдяки якій розпочався експорт через порти Великої Одеси – за 5 місяців (серпень – грудень 2022 року) у напрямку цих портів залізницею експортовано 7,7 млн т зернових вантажів, проте Російська Федерація штучно обмежує можливості зернового коридору, що не дозволяє використовувати його з максимальною ефективністю. Загалом через порти у 2022 році вивезено 63% експорту. Загальні обсяги перевезення залізницею України зерна і продуктів помелу за 2022 рік склали 28 871 тис. т.

На мережі залізниці України у зерновози навантажувалось близько 90% обсягів зернових вантажів. Решта приходить на не призначений безпосередньо для цього рухомий склад. Серед інших типів рухомого складу лідирують піввагони, у яких навантажено понад 4% обсягів зерна. Далі в порядку зменшення слідує цементовози, мінераловози та криті вагони. Наразі в Україні в експлуатації нараховується понад 27 тис. зерновозів. Проте попит на ці вагони, а відповідно і ставки плати за користування більші, ніж на інші масові типи рухомого складу.

Проблеми із вивезенням зерна у піввагонах, мінераловозах та цементовозах наразі спостерігаються на прикордонних переходах з Польщею. Там застрягли сотні одиниць рухомого складу із зерновими вантажами. Причиною є не прийняття вантажів санітарною службою Польщі. Українські залізничники запропонували представляти відмітку «Не для харчовий цілей» в графі «Найменування вантажу» накладної. Таким чином, буде позначено, що вантаж у цементовозах, мінераловозах та піввагонах призначений не для харчування людей, а як фураж для тварин. Для цього також пропонується давати відповідну телеграму щодо вагонів, які застрягли на кордоні.

В свою чергу, представники польської компанії РКР LHS мають намір співпрацювати щодо цього з колегами із санітарної служби, а також запросили інформацію щодо отримувачів вантажу, аби розібратися із його призначенням.

У лютому 2023 року значні ускладнення спостерігались на прикордонному переході Ягодин—Дорогуськ та інших переходах з Польщею. На це вплинуло передусім призупинення дії процедури спрощеного ветеринарного контролю. Якщо раніше фахівці перевіряли один вагон із поїзда, то наразі інспектують кожен вагон і контейнер. Відповідно, значно сповільнюється рух вантажів. Наприклад, час обробки потягів із зерном по станції Дорогуськ збільшився у кілька разів та наразі сягає 4 діб.

Якщо АТ «Укрзалізниця» дозволила порушити технологію перевезення і транспортувати зерно у відкритому рухомому складі (піввагонах) – то це був вимушений тимчасовий захід для підтримки аграріїв в кризовий період, коли був дефіцит спеціалізованого рухомого складу. Наразі зерновозів вистачає, тому цей тимчасовий захід АТ «Укрзалізниця» має скасувати.

Перевезення зерна у відкритому рухомому складі несе багато ризиків: псування зерна; крадіжки; збільшується час на технологічні операції (відбір зразків, завантаження та вивантаження).

Окреме питання – безпека руху на залізниці. Наявність конструкцій та кріплень на піввагонах несуть ризики. Під впливом вітру або в результаті навмисних дій крадіїв зерна можливе потрапляння кріплень та залишків вкладишів під контактну мережу тощо.

Ще одне питання – це різниця у вартості перевезення зерна у неспеціалізованому рухомому складі (піввагони, цементовози і мінераловози) та у зерновозах. Через профіцит на ринку піввагонів вартість користування ними у рази нижча за зерновози. Відповідно дешевша і загальна вартість перевезення.

Для зменшення негативного цінового впливу на економіку аграріїв через повернення до перевезень у зерновозах керівництво АТ «Укрзалізниця» повинна реалізувати декілька заходів:

- переглянути порядок розрахунку швидкостей руху зерновозів, що призведе до зростання розрахункової швидкості та здешевлення вагонної складової тарифу;

- переглянути мінімальний поріг вартості зерновозів на голландських аукціонах (наразі він становить 2795 грн/добу). Це питання необхідно опрацювати з причетними вантажовласниками;

- вжити технологічні заходи щодо пришвидшення руху поїздів на мережі (покращити планування, посилити контроль за просуванням вагонів по мережі, зменшити черги тощо).

Важливим також вбачається підвищення дієвості взаємодії між суміжниками на західних прикордонних залізничних переходах.