

УДК 656.225:629.1

Запара В.М.¹, Запара Я.В.², Конарьов В.В.³, Чернишева В.В.⁴

¹ канд. техн. наук, проф. УкрДУЗТ

² канд. техн. наук, доц. УкрДУЗТ

³ маг. гр.211-ТТ-321 УкрДУЗТ

⁴ маг. гр.212-ОПУТ-321 УкрДУЗТ

АНАЛІЗ МОЖЛИВОСТІ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ЕКСПОРТУ ЗЕРНОВИХ ВАНТАЖІВ АТ «УКРЗАЛІЗНИЦЯ» ЗА ВОЄННОГО СТАНУ

Одним зі стратегічних експортних продуктів, які пропонує Україна, є зерно. Зернова галузь є базою та джерелом сталого розвитку агропромислового комплексу й основою аграрного експорту України. На початок 2022 року Україна впевнено займала лідируючі позиції серед світових виробників і експортерів зерна. Так, в сезоні 2018/2019 при виробництві 70,1 млн. т. було експортовано 49 млн. т зерна, що у грошовому еквіваленті склало близько 17% від загального обсягу українського експорту. Одним з шляхів підвищення конкурентоспроможності вітчизняного зерна на світових ринках є побудова ефективної системи організації експортних перевезень.

Докорінним чином змінилася ситуація з початком широкомасштабної російської військової агресії, що призвела суттєвого зниження пропускної здатності магістралей (в першу чергу неможливості або обмеженості використання електричної тяги) та до фактичного закриття портів, через які Україна експортувала сільськогосподарську продукцію споживачам у світі.

На кардинальну зміну ситуації з початком повномасштабної агресії вказує те, що у лютому 2022 року було в цілому по залізниці навантажено 2,9 млн. т зерна, що на 37,4% більше, ніж у лютому 2021 року. Після різкого спаду (кінець лютого – початок березня) почалося поступове нарощування обсягів навантаження зернових: якщо у березні цей показник склав 416 тис. т, то у квітні – 638 тис. т, а у травні уже 1 303 тис. т.

Виходячи з такої ситуації АТ «Укрзалізниця» повинна у максимально короткі терміни реалізувати можливості альтернативних шляхів для експортних потоків зернових вантажів. В цьому контексті важливим (і можливим) вбачається збільшення мінімум удвічі пропускної спроможності західних залізничних прикордонних переходів з країнами ЄС. Це якраз і дозволить наростити експортні спроможності України, зокрема для перевезення аграрної продукції, поки блокуються основні чорноморські морські порти. Наразі лише два порти України (Ізмаїл та Рені) в змозі перевантажувати вантажі на експорт, але в порівняно невеликій кількості

Проте є певні труднощі. На прикордонних переходах продовжують зростати черги із вагонів. Наразі до інших країн прямують понад 37 тис. одиниць рухомого складу. За травень загальне накопичення зросло майже на 6 тис. вагонів. Суттєве збільшення продемонстрували зернові вантажі (+46%). До прикордонних переходів прямують 9,3 тис. вагонів із ними. Найскладніша ситуація щодо транспортування агропродукції спостерігається на переходах із Румунією. Сумне лідерство утримує перехід Вадул-Сірет-Дорнешти. Сюди прямують понад 4 тис. вагонів із зерновими (черга перевищує 90 діб).

Нині в Україні спостерігається нестача колісних візків для перестановки вагонів (через різну ширину колії вагони доводиться або перевантажувати, або замінювати їм колісні візки). Зокрема, понад 1 тис. візків перебувають поза межами України, тобто іноземним перевізникам необхідно швидше повертати АТ «Укрзалізниця» порожні вагони.

Всеукраїнська аграрна рада запропонувала побудувати на території Польщі 300 км залізничних колій стандарту 1520 мм для прямих поставок українського зерна до литовського порту Клайпеда.

На початку червня з України до литовського порту Клайпеда відправлено тестовий контейнерний поїзд із 44 спеціально пристосованими контейнерами з рослинною олією. Маршрут проходить через територію Польщі.

Сьогодні АТ «Укрзалізниця» перевозить лише 2 тис. вагонів або приблизно 130 тис. т вантажів на день на західних прикордонних переходах,

що приблизно дорівнює 3,8 млн т вантажів на місяць. При цьому власні потужності АТ «Укрзалізниця» дозволяють перевозити 3422 вагони або 220 тис. т на день. Не вистачає терміналів для перевантаження на кордоні. Квінтесенція проблеми в тому, що інфраструктура європейських країн має обмежену пропускну спроможність, оскільки будувалася для потреб внутрішньоевропейських перевезень.

Одним із перспективних напрямів вирішення експортних проблем зернових вбачається максимально можливе використання великотоннажних контейнерів. Як показують розрахунки, при перевезенні залізницею зерна у контейнері економія складає 2...8 USD/т у порівнянні з перевезенням у вагоні-зерновозі. Універсальні якості контейнерів дозволяють зменшити логістичні витрати зернотрейдера за рахунок вивезення попутного вантажу контейнером замість порожнього рейсу. Зважаючи на обсяги перевезень та наявність довгострокових контрактів на зернові такий підхід дозволить залучити відправників зерна всіх рівнів, що сприятиме розвитку інвестування у галузь. Такий варіант перевезення дозволить скоротити тягові витрати у оператора перевезення з можливою перспективою залучення приватної тяги. Реалізація запропонованої технології не потребує великих капітальних витрат та сприятиме розширенню мультимодальних контейнерних перевезень.