

УДК 622.6:656.025.6

**ПЕРЕВЕЗЕННЯ ВАНТАЖІВ У КОНТЕЙНЕРАХ ЗА УМОВ
ВІЙСЬКОВОГО СТАНУ ТА БЛОКУВАННЯ МОРСЬКИХ ПОРТІВ
УКРАЇНИ**

**TRANSPORTATION OF CARGO IN CONTAINERS UNDER
CONDITIONS OF MARITIME CONDITION AND BLOCKING OF SEA
PORTS OF UKRAINE**

Г.С. Пащенко, канд. техн. наук Ю.В. Шульдінер
Український державний університет залізничного транспорту (м Харків)

G.S. Pashchenko, PhD (Tech.) J.V. Shuldiner
Ukrainian state university of railway transport (Kharkiv)

Транспортна концепція України ніколи не була статичною. Ринкові та політичні причини змушували постійно змінювати її напрямки, номенклатура вантажів, види транспорту та тари. Масові вантажі було вигідно відправляти морським транспортом, до портів їх довозили залізницею. Саме тоді значно розвивалися контейнерні перевезення, були запущені кілька регулярних контейнерних залізничних маршрутів, серед них – Харків-Одеса [1].

Але умови воєнного стану змусили повністю змінити і цю систему, яка тільки-но почала влаштовуватися. Морські порти тепер повністю заблоковані, тому використання морського транспорту Україною виявилось неможливим. Проте потреби у вантажних перевезеннях нікуди не ділися, у перші два місяця 2022 року було експортовано 10,4 млн т зерна. До війни відсоток вивозу зерна до Європейського союзу залізничним та автомобільним транспортом становив всього 5% [2], решта відправлялася морським транспортом. Тепер же усі 100% можливо вивозити лише через сухопутні кордони, які розташовані на заході. Багатьом перевізникам довелося повністю перебудувувати усталені логістичні ланцюги. Вони зіткнулися з низкою проблем, для яких необхідно швидке та ефективне рішення.

Залізничним транспортом вигідніше перевозити масові вантажі, ніж автомобільним. Саме так в більшості випадках вони довозяться до кордону з Євросоюзом. Там з самого початку існувала перепона: різниця у ширині залізничних колій. В Україні вона складає 1520 мм, а в країнах, що мають з нею спільний кордон, – 1435 мм. Виключенням є лише Молдова, у якій ширина колії ідентична українській, проте ця країна для переважної більшості вантажів може бути лише транзитером. Сама Молдова невелика, знаходиться у досить скрутному економічному стані, тому обсяги імпорту

до неї не можуть бути значними. Транзитні перевезення через цю країну можливо здійснювати у двох напрямках: до Румунії та до порту Джурджулешти на річці Дунай. При цьому на кордоні з Румунією однаково доведеться вирішувати проблему зміни ширини залізничної колії.

Будівництво колій ширини 1435 мм в Україні за основними напрямками вирішило би цю проблему раз і назавжди, але це дорогий процес і на тлі війни знайдеться небагато інвесторів, які були б готові вкладатися в такий сміливий проект. Держава через ведення війни та стагнуючу економіку не в стані виділити грошові кошти на нього.

Виручити та пришвидшити перевезення вантажів через кордон можуть контейнерні перевезення. При організації контейнерних перевезень через кордон доцільно використовувати контрейлери – спеціальні контейнери, встановлені на автомобільні колеса. На залізницях країн Євросоюзу встановлена норма довжини поїзда менше, ніж на УЗ (35-40 вагонів проти 50-60)[4]. Тому при перетині державного кордону необхідно переформувувати поїзди. При використанні контрейлерів частину вантажів можливо відправляти далі автомобільним транспортом. Просування цим видом транспорту Україною можливо, але недоцільно через незадовільний стан автодоріг та недостачу палива. В країнах Європейського Союзу ці проблеми відсутні. До того ж через невеликі відстані вантажні перевезення автотранспортом там розвинені більше залізничних: на перший припадає майже половина (49%), у той час як залізничним транспортом перевозиться лише 11% вантажів [5]. Отже, контейнерні перевезення вантажів значно оптимізують та пришвидшать увесь процес перевезення між Україною та іншими країнами. І найголовніше – це стане основним фактором економічного відновлення України.

[1] УЗ и Одесский морпорт запустили регулярный контейнерный поезд в Харьков [Електронний ресурс] : [Веб-сайт]. – Електронні дані.– Режим доступу: https://cfts.org.ua/news/2018/09/07/uz_i_odesskiy_morport_zapustili_regulyarnyy_konteynernyy_poezd_v_kharkov_49309 (дата звернення 27.05.2021).

[2] Суворий експорт 2022: як під час війни про дати українське зерно та запобігти продовольчій катастрофі у світі? [Електронний ресурс] : [Веб-сайт]. – Електронні дані.– Режим доступу: <https://latifundist.com/spetsproekt/969-suvorij-eksport-2022-yak-pid-chas-vijni-prodati-ukrayinske-zerno-ta-zapobigti-prodovolchij-katastrofi-sviti#:~:text=>

[3] Український бізнес не використовує наявний потенціал перевезення вантажів на експорт залізницею [Електронний ресурс] : [Веб-сайт]. – Електронні дані.– Режим доступу: https://cfts.org.ua/blogs/ukranskiy_biznes_ne_vikoristovue_nayavniy_potentsial_perevezennya_vantazhiv_na_ekспорт_zaloznitseyu_638 (дата звернення 27.05.2021).

[4] Longer trains Facts&Experiences in Europe [Електронний ресурс] : [Веб-сайт]. – Електронні дані.– Режим доступу: https://cer.be/sites/default/files/publication/160525_Longer%20Trains_Facts%20and%20Experiences%20in%20Europe_final_0.pdf

[5] Способы транспортировки: какой из них лучше всего подходит для вашего груза? [Електронний ресурс] : [Веб-сайт]. – Електронні дані.– Режим доступу: <https://mydello.com>