

технологією втрачається можливість безпересадочного сполучення зі станції a_0 до станції a_{nf} , при побудові графіку руху поїздів необхідно буде пов'язувати поїзди призначенням x_2 з поїздами призначенням x_1 ;

▪ секційований рух поїздів – розробка технології при якій на станції a_y відбувається розчеплення складу, що прямував по ділянці від a_0 до a_y на склад n_m – що прямує призначенням x_3 від станції a_y до a_n , і n_f – що прямує призначенням x_2 від станції a_y до a_{nf} .

[1] Транспортна стратегія України на період до 2030р. розпорядження Кабінету Міністрів України від 30 травня 2018 р. N 430-р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/430-2018-%D1%80#Text> (дата звернення: 12.09.2019).

[2] Директива 95/18/ЄС "Щодо залізничних підприємств" URL: http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/994_952 (дата звернення 15.06.2020).

[3] Garrisi G., Cervelló-Pastor C. Train-Scheduling Optimization Model for Railway Networks with Multiplatform Stations. Sustainability. 2020. Vol.12. 257. doi:10.3390/su12010257.

[4] Бобровський В.І., Коробйова Р.Г., Баланов В.О. Імітаційна модель для оцінки пропускної здатності залізниць. Наука та прогрес транспорту. Вісник Дніпропетровського національного університету залізничного транспорту ім. акад. В.Лазаряна. 2018. №6 (78). С.16-27

[5] Прохорченко Г.О., Щербачька А.І., Ткачук М.М. Дослідження впливу величини резерву часу на надійність графіка руху швидкісних поїздів. Збірник наукових праць Українського державного університету залізничного транспорту. 2017. №169. С. 205–213.

УДК 656

ЗМІНИ В ЛОГІСТИЦІ УКРАЇНСЬКОГО ЗЕРНА

CHANGES IN UKRAINIAN GRAIN LOGISTICS

канд. техн. наук Г.Є. Богомазова, М.О. Лазаренко
Український державний університет залізничного транспорту (м. Харків)

H. Bohomazova, PhD (Tech.), M. Lazarenko
Ukrainian State University of Railway Transport (Kharkiv)

За останній рік карта експорту української агропродукції на зовнішні ринки змінилася. Логістика експорту українського зерна зараз зазнає значних змін. Фактично Україна є одним із найбільших експортерів зерна у світі. Найбільшими країнами-імпортерами цього вантажу є такі країни, як Китай, Єгипет, Іспанія, Індонезія та інші. Зерно завжди доставлялося морем через українські порти, враховуючи географічне положення цих країн.

Українська економіка значною мірою залежить від міжнародної торгівлі. У 2018 році експорт товарів і послуг становив 45,5% ВВП країни,

а імпорту, відповідно, 53,8% ВВП. Ці показники значно вищі за середньосвітові. Водночас морські порти України є надзвичайно важливою транспортною магістраллю України для світового ринку. Понад 60% українського експорту здійснюється через морські порти, тобто морем. Для порівняння, понад 80% усієї світової торгівлі відбувається морем. За оцінками фахівців Світового банку, українські морські порти були здатні обробляти 250 млн тонн вантажів на рік. Інфраструктурний потенціал усіх морських портів України в довоєнні часи використовувався лише наполовину.

Морська галузь України включає мережу морських портів, а також навантажувальні термінали, причали та комплекси різних форм власності. В Україні 13 портів, у тому числі 5 глибоководних: порт «Южний», порти в Чорноморську, Одесі та Миколаєві. Близько 60% вантажів проходить через три основні порти в Одесі, Чорноморську та Южному. Крім того, наразі всі українські порти є державними підприємствами, на території яких працюють приватні стивідорні компанії. До п'ятірки державних стивідорних компаній у 2021 році традиційно увійшли Морський транспортний порт «Южний», «Маріупольський СТП», НТП «Чорноморськ», «Ізмаїльський СТП» та «Будівельна компанія «Ольвія», які загалом займають 22,3% ринку. Цікавим моментом є те, що, за даними Адміністрації морських портів України, торік на рейдах Миколаївського порту було перевалено 1,66 млн тонн вантажів, що за обсягом можна порівняти з КК «Ольвія». Серед приватних операторів лідерами є ТІС, ТрансБалкТермінал, Ніка-Тера, Бруклін-Київ, Миколаївський глиноземний завод із сумарною часткою 35,3%.

Однак у 2022 році Україна втрачає свій експортний потенціал. Через захоплення російськими бойовиками українських портів на Азовському морі та блокування чорноморських портів суттєво змінилася логістика доставки зерна. Відповідно, вантажопотоки змінили свій напрямок у бік ЄС. Україні довелось зіткнутися з багатьма проблемами при експорті зерна, змінилися маршрути доставки, що також вплинуло і на інші країни.

Залізничний транспорт майже повністю взяв на себе відповідальність за всі перевезення сільськогосподарської продукції, зокрема зерна. Однак транспортування вантажів ускладнює низька здатність перетину кордону на заході України та вантажні термінали наших країн-сусідів, які не розраховані на перевантажування таких обсягів. Крім того аграрії сусідніх держав блокують українське зерно, яке, наразі, має меншу вартість ніж продукція, вироблена місцевими фермерами. Проблема виникає як внутрішньополітична, так і зовнішньоекономічна. Як Україні, так й іншим державам необхідно знайти компромісне рішення по оптимізації зернової логістики і перспективам транспортування продукції.