

виробничих потреб агрофабрики у сировині. Тому необхідний аналіз основних факторів, що визначають пропускну спроможність гаражів розморожування і виявлення тих з них, які дозволять синхронізувати пропускну спроможність гаражів і переробну спроможність транспортно-вантажного комплексу.

ДОСЛІДЖЕННЯ СХЕМ ПЕРЕВЕЗЕНЬ ЗЕРНОВИХ ВАНТАЖІВ МІЖ УКРАЇНОЮ ТА НІМЕЧЧИНОЮ

Дідусенко В. В., Золотарьов С. А., Серета Д. Д.
Український державний університет залізничного транспорту

Didusenko V., Zolotarov S., Sereda D. Study of grain transport schemes between Ukraine and Germany.

Summary. *The paper proposes to analyse the cost of grain cargo transportation under different schemes of cargo transportation by rail and road on the route Maceiv (Ukraine) - Rostock (Germany). The results of the study prove the efficiency of rail transport when organising at least a full train for export.*

Одним із важливих напрямів експорту агропродукції є маршрути в межах так званих «шляхів солідарності» через територію Польщі до портів Німеччини. Станом на кінець жовтня 2022 р. через територію Польщі транспортування українського зерна сягало близько 452 тис. тонн, що на 50 % більше, ніж у середині року. Однак галузеві аналітики та експерти стверджують, що транспортування зерна залізницею з України до сусідньої Польщі є повільним і дорогим з кількох причин: тривалий прикордонний контроль, необхідність перевантажувати поїзди через різну ширину колії, невідповідне перевантажувальне обладнання, обмежений склад на кордоні та парк залізниць, низька пропускну спроможність і повільний рух залізничних вантажів. Тому важливим завданням постало дослідження схем перевезень зернових вантажів між Україною та Німеччиною.

В роботі запропоновано проаналізувати вартість перевезення зернових вантажів за різними схемами перевезень вантажу залізничним та автомобільним транспортом на маршруті Мацеїв (Луків) – Росток. Виявлено, що залізничні перевезення в залежності від перевізника мають вартість перевезення меншу за автотранспорт. Залізницею вартість перевезення може коливатись в межах 102-150 євро/т, а при знижках від перевізників до 75 євро/т для заданого маршруту та обсягу 1800т. Автомобільним – 160-187 євро/т.

Порівняльний аналіз тарифних систем перевезення зернових вантажів на великі відстані в експортному сполученні різних залізничних компаній перевізників з варіантами перевезення автомобільним транспортом засвідчив конкурентоспроможність автотранспортного тарифу в зоні перевезення до 130 км. На основі розрахованих за публічними тарифами залежностей величин тарифу перевезення 1 тонни зерна залізничними компаніями-перевізниками та автотранспортом від відстані перевезення виявлені зони економічної доцільності використання автотранспорту. Перша зона доцільності використання автотранспорту у порівнянні з найнижчим залізничним тарифом DB Cargo Polska S.A. знаходиться в межах 50 км. Друга зона за тарифом АТ «Укрзалізниця» - до 94 км. Третя зона за РКР Cargo S.A. – до 130 км.

За результатами досліджень доведена ефективність залізничних перевезень при організації не менше повносоставного поїзда для відправлення в експортному сполученні.