

УДК 629.04.083

**ТЕНДЕНЦІЇ УДОСКОНАЛЕННЯ
ТЕХНОЛОГІЙ ПЕРЕВЕЗЕННЯ
ЗЕРНОВИХ ВАНТАЖІВ
ЗАЛІЗНИЦЯМИ УКРАЇНИ**

*Запара В.М., к.т.н., професор,
Запара Я.В., к.т.н., доцент,
Костюкевич С.В., магістр,
Мокляк Н.Г., магістр(УкрДУЗТ)*

"Укрзалізниця" є найбільшим перевізником зернових культур в Україні. Не зважаючи на прогнози щодо нарощування виробництва зерна, виробничі потужності компанії дозволяють закривати потребу в зерновозах для перевезення урожаю.

Сучасні технології перевезення зернових залізницями вимагають корегувань та нововведень для більш оптимальної роботи із аграріями.

За період з 2008 по 2016 років виробництво зернових зросло на 23,5%, з 2001 по 2008 роки – на 34,2%. Проаналізувавши зазначені темпи, зростання урожаю зернових протягом наступних 8-10 років оцінюється до рівня 81,5-88,5 млн т, при цьому зберігатиметься коливання врожайності. Ураховуючи застосування новітніх технологій, ці коливання ставатимуть менш різкими. Протягом наступних 3 років зростання урожаю відбуватиметься на 3-3,5 додаткових млн т, або 2,5-4%.

ПАТ «Укрзалізниця» збільшила обсяги перевезень зернових на 40% за останні 4 роки. На сьогодні 6 з 10 тонн вирощених зернових транспортуються компанією [1].

Разом з тим, ефективність роботи залізниці зростає мінімум вдвічі швидшими темпами, ніж виробництво зернових. Лише за минулий рік зростання перевезень зернових становило 18%. З 2014 по 2017 рік середньорічний приріст перевезень становив 5%, а на 2018 рік досягне 8,8%.

Такий темп зростання зумовлений покращенням операційної моделі за рахунок збільшення кількості маршрутних відправок. Це покращить показник обороту зерновозів, що в свою чергу призведе до збільшення перевезень.

Зростання обсягів перевезень зернових вантажів напряму пов'язане з прогнозним

зростанням обсягів експорту зернових вантажів на 7,8%. При цьому частка експорту в структурі перевезення зернових вантажів складає 84,2%.

Значною трудностю для ритмічної роботи ПАТ «Укрзалізниця» є заявки від вантажовідправників за тиждень до моменту необхідності їх виконання. Прогнозованість обсягів перевезень стане запорукою удосконалення технології перевезення в т.ч. зернових вантажів. З цією метою ПАТ «Укрзалізниця» на початку 2018 року надіслала до основних асоціацій промисловців та центральних органів влади 3-х річний план вантажних перевезень зернових. Спільна співпраця щодо інвестиційних планів для реалізації найбільш необхідних проектів дозволить усім учасникам перевізного процесу суттєво зекономити кошти та час [2].

Згідно з проведеними дослідженнями на ринку зерна існує три групи гравців.

Перші — це великі латифундисти, які вирощують значні обсяги зернових і паралельно закупають зерно у менших за розмірами виробників, щоб сукупно реалізувати його на експорт. Такі компанії інвестують у розвиток інфраструктури виробництва зернових, у т.ч. в елеватори.

Ця група відрізняється системністю і у плануванні, і у взаємовідносинах з партнерами, будуючи бізнес-процеси на подальшу перспективу.

Друга – великі міжнародні та вітчизняні компанії, які спеціалізуються на експорті сільгосппродукції на зовнішні ринки. Закупають зерно у великих та середніх виробників. Обережно інвестують у рухомий склад, транспорт, інколи – у інфраструктуру зі зберігання зернових. Вони цікаві для ринку з точки зору передачі світового досвіду та технологій.

Треті — це середні та дрібні "перекупники", котрі намагаються максимізувати свою маржу за рахунок реального виробника та відсутності будь-яких інвестицій, скуповуючи "з току" урожай у дрібних фермерів, які не мають можливості чи вміння самостійно пройти весь ланцюг зернового експорту.

При цьому "перекупники" намагаються збути зерно у найкоротший термін, з мінімальною обробкою транспортувати у порти чи на кордон.

Оскільки перші дві групи штовхають "перекупників" до дрібних виробників, це викликає необхідність здійснення значної кількості повагонних відправок з широкої мережі станцій навантаження.

З 518 залізничних станцій, які у 2017 році відвантажували зернові, 324 – це станції, які на добу навантажували менше двох вагонів. Середня відстань такого транспортування від станції навантаження до станцій формування потягу – 45,1 км. В окремих випадках сягає понад 200 км.

Безумовно, що собівартість надання вагонів та послуг перевезення з таких станцій зростає в десятки разів. Однак збільшувати ціну на основний компонент тарифу – інфраструктурний – самостійно ПАТ «Укрзалізниця» немає права через державне регулювання. У розвинених країнах існує механізм контролю ціни через антимонопольне законодавство.

В теперішній час в Україні діє система контролю, яка більше шкодить ринку, ніж допомагає. "Перекупники" зацікавлені у подальшому транспортуванні зерна за нерентабельними для ПАТ «Укрзалізниця» цінами, тому що для них це вигідніше.

Оскільки ПАТ «Укрзалізниця» не має наміру надавати збиткові для себе послуги, при формуванні дерегульованої вагонної складової вартості перевезень слід ввести диверсифікацію між маршрутними та повагонними відправками.

Також із введенням дерегульованої складової з'явилась економічна доцільність інвестування у вагони різних типів, у тому числі зерновозів. ПАТ «Укрзалізниця» запропоновано ринку спільну модель вирішення питань кількості вагонного парку через механізм лізингу.

Необхідно на сучасному рівні вирішувати і питання, пов'язані з тягою та інфраструктурою. І тут без справедливої вартості перевезень залізничним транспортом немає шансів на відповідну якість.

Відсоток задоволення заявок клієнтів за всіма видами станцій коливається в межах 50-60%. При цьому саме у сегменті найбільш вигідних перевезень, з точки зору економічного ефекту для ПАТ «Укрзалізниця», цей показник найнижчий.

Слід відзначити, що зростання обсягу перевезень зерна у 2017 році відбулось

переважно завдяки вирівнюванню відсотка задоволення заявок між маршрутними та повагонними перевезеннями. Тому у 2018 році має сенс відмовитись від вивезення партій зернових менше п'яти вагонів, а з часом і довести цю цифру до десяти вагонів.

Ураховуючи сезонність зернових перевезень, яка сягає розривів у навантаженні у пікові періоди до 2,5 разів, зростання їх вартості щодо альтернативних варіантів має призвести до зростання інвестицій в зерносховища, зокрема елеватори.

Список використаних джерел

1. У 2017 році Укрзалізниця збільшила обсяги перевезень та покращила свою виробничу ефективність [Електронний ресурс] – Режим доступу: <https://info.uz.ua/news/u-2017-rotsi-ukrzaliznitsya-zbilshila-obsyagi-perevezen-ta-pokrashchila-svoyu-virobnichu-efektivnist>

2. Укрзалізниця запропонувала вантажовласникам алгоритм роботи для збільшення обсягів перевезення [Електронний ресурс] – Режим доступу: http://www.uz.gov.ua/press_center/up_to_date_to_pic/page-6/470852/

УДК 656.025.4:656.22

УДОСКОНАЛЕННЯ РОБОТИ ПУНКТІВ КОМЕРЦІЙНОГО ОГЛЯДУ ПОЇЗДІВ І ВАГОНІВ ЯК ЗАПОРУКА ЯКІСНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ ВАНТАЖІВ ЗАЛІЗНИЦЯМИ УКРАЇНИ

*Запара В.М., к.т.н., професор,
Запара Я.В., к.т.н., доцент,
Артеменко О.В., магістр,
Тополюк С.О., магістр(УкрДУЗТ)*

До основних стримуючих факторів розвитку вантажних перевезень належать: зношеність інфраструктури, дефіцит та зношеність рухомого складу, обмеженість матеріальних ресурсів, невідповідність організаційної структури залізничного транспорту європейським та світовим стандартам. Все це спонукає до розробки заходів щодо ефективної організації вантажних перевезень на залізничному