

ПРОБЛЕМИ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ У ВОЄННИЙ ПЕРІОД

Актуальність проблем залізничного транспорту значно зросла на тлі російської агресії в Україні. До повномасштабного вторгнення російської федерації в Україну через морські порти здійснювалося понад 75% усього експорту товарів з нашої країни, проте з початком військової агресії порти Азовського і Чорного морів виявилися заблокованими, що стало причиною пошуків нових логістичних ланцюгів, а також транспорту, зокрема і залізничного.

По-перше, проблемою даного транспорту у воєнний період є технічна та організаційна несумісність залізничних систем в Україні та Європі. Ширина колій в наших союзників складає 1435 мм, в нас – 1520 мм. Це призводить до додатково витраченого часу при здійсненні експортних перевезень, адже існує необхідність заміни колісних візків, пристроїв зчеплення вагонів. Україна має всього п'ять переходів із тридцяти, які мають здатність переставляти або перевантажувати вагони на європейську колію, що дуже впливає на швидкість обслуговування експортних вантажів та є гальмівним чинником для системи залізничного сполучення України та ЄС. Також є різниця між ваговими нормами, у Європі маса поїзда-2 400-2 700 тонн, в Україні – близько 5 400 тонн.

По-друге, проблемою є бюрократія та завантаженість прикордонної служби України. Недостатність цілодобового режиму роботи Державної ветеринарної та фітосанітарної служби України, митних органів на деяких прикордонних переходах, сприяє збільшенню часу перетину товару з України до ЄС. Важливо додати, що лише технічний огляд поїзда зазвичай вимагає близько п'яти годин.

Укрзалізниця змушена запроваджувати тимчасові призупинення, які обмежують та забороняють перевезення вантажів до окремих станцій, що є результатом недостатньої пропускної здатності пунктів перетину державного кордону та західних залізничних переходів. Унаслідок таких дій виникає нераціональне використання рухомого складу, а також порушення зобов'язань, які були закріплені контрактом, стосовно строків постачання, що позбавляє можливості прогнозувати експортні потоки більш об'єктивно.

По-третє, необхідність в експортуванні з України значно зросла через російське вторгнення, а здатність залізничної системи Європейського Союзу обслуговувати таку кількість експорту є обмеженою. Транспортні компанії Європи дотримуються принципу ощадливого виробництва, аби отримувати максимальний прибуток за умови мінімальних витрат. Як результат, з початком воєнних дій на території України залізнична система наших партнерів не була готова до різкого збільшення масштабів перевезень українських вантажів, які були переорієнтовано з одного логістичного шляху на інший, а також їх зберігання та перероблення. Також, необхідно взяти до уваги потребу у транспортуванні та експорті власної продукції країни-союзника, що може тимчасово заблокувати деякі доступні потужності. Зокрема, у країнах ЄС існує брак вагонів та локомотивів для здійснення перевезень українського вантажу у повному обсязі.

Для вирішення цих проблем доцільно збільшити пропускну здатність залізничних пунктів перетину, будуючи додаткові термінали з перевантаження вантажів з обох сторін кордону; удосконалити сумісність залізничних систем нашої держави та Європи, тобто партнерам України необхідно знайти вагони, колії яких сягають 1435мм, аби виконувати перевантаження зерна на нашій території або території суміжних доріг; варто будувати нові логістичні ланцюги. Такі дії сприятимуть ефективнішій роботі залізничного транспорту і допоможуть уникнути проблем при експорті товарів з України.

Перелік посилань:

1. Міністерство інфраструктури України. [Електронний ресурс] – Режим доступу: <https://mtu.gov.ua/content/statistichni-dani-pro-ukrainski-zaliznici.html>