

ПЕРСПЕКТИВИ ЗАЛІЗНИЧНОЇ ЗЕРНОВОЇ ЛОГІСТИКИ В СУЧАСНИХ УМОВАХ

Український державний університет залізничного транспорту

Анотація

Проаналізовано сучасний стан та перспективи розвитку залізничної зернової логістики в Україні. Досліджено динаміку обсягів перевезень за останній період. Розглянуто структуру парку зерновозів. Визначено фактори впливу на вартість логістики. Обґрунтовано передумови для відновлення та подальшого розвитку галузі.

Ключові слова: залізнична логістика, зернові вантажі, експорт зерна, парк зерновозів, сухопутні коридори, морські порти, вартість перевезень, контейнеризація вантажів, агрологістика.

Abstract

The current state and prospects for the development of railway grain logistics in Ukraine are analyzed. The dynamics of transportation volumes over the recent period are studied. The structure of the grain truck fleet is considered. Factors influencing the cost of logistics are determined. The prerequisites for the restoration and further development of the industry are substantiated.

Keywords: railway logistics; grain cargo; grain export; grain truck fleet; land corridors; seaports; transportation costs; cargo containerization; agrologistics.

Вступ

Залізнична зернова логістика є стратегічно важливою складовою вітчизняної економіки [1], що забезпечує стабільність аграрного сектору та реалізацію експортного потенціалу України. Актуальність дослідження зумовлена необхідністю пошуку нових шляхів оптимізації витрат на транспортування [2]. Аналіз сучасного стану зернової логістики дозволить визначити передумови до подальшого розвитку та зміцнення економіки держави в післявоєнний період [3].

Результати дослідження

Після рекордного 2024, 2025 рік став роком значного скорочення перевезень зернових вантажів залізницями України. За останній рік цей показник має значення 28 857 тисяч тон, що є історичним мінімумом за останнє десятиліття [5].

На рисунку 1 представлено діаграму обсягів перевезень зернових вантажів у 2012-2025 роках. Можна прослідкувати значне падіння перевезень у 2015, 2022 та 2025 роках. Падіння обсягів 2015 року зумовлене значною втратою інфраструктури та парку зерновозів на Сході України, а також девальвацією національної валюти, що вплинуло на вартість палива та обслуговування залізниць. Головними факторами зниження обсягів перевезень у 2022 році стали блокади портів, значні руйнування залізничної інфраструктури та необхідність екстреної розбудови нових маршрутів у західному напрямку [4]. Причинами спаду у 2025 році стали відновлення експорту морем, висока вартість залізничної логістики та технічні обмеження, такі як дефіцит електроенергії на електрифікованих ділянках.

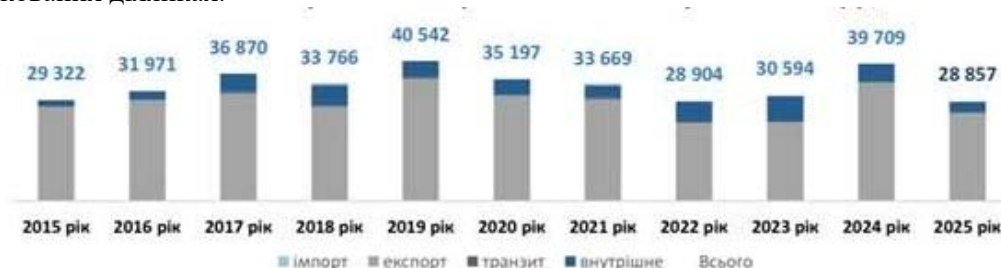


Рис. 1. Обсяги перевезень зернових вантажів у 2015-2025 рр, тис. т.

Найбільшим каналом експорту зернових залишаються порти, забезпечуючи 92% в загального обсягу експорту (23,45 млн т). Різке падіння (з 58,7% до 8%) частки сухопутних маршрутів свідчить про відновлення морських перевезень та меншу економічну доцільність сухопутних коридорів.

Робочий парк зерновозів станом на 10.11.2025 складає 23 060 вагонів, з яких лише 18% належать АТ «Укрзалізниця», а інші – приватним власникам. Укрзалізниця насамперед виконує роль «буфера». Її вагони використовуються здебільшого в пікові періоди та за надлишковим принципом. У 2025 році частка навантажень у власні вагони знизилася до 5,6% проти 7,4% у 2024. Загальну тенденцію використання зерновозів АТ «Укрзалізниця» та інших власників за останні два роки наведено на рисунку 2.

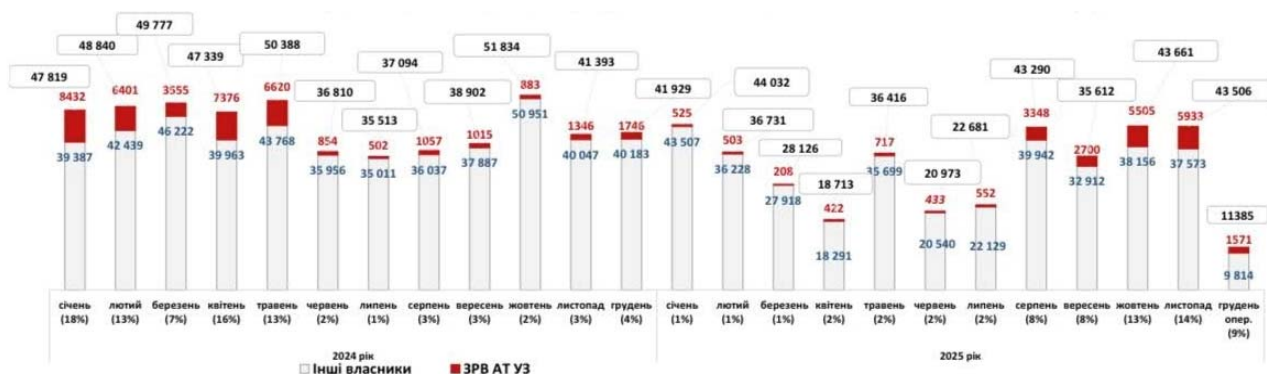


Рис. 2. Частка зерновозів АТ «Укрзалізниця» у загальних обсягах навантаження зерновозів у 2024-2025 рр., %.

Більшу частину 2025 року вартість використання вагонів-зерновозів не перевищувала 100-250 грн на добу, однак з середини жовтня (на початку активного збору кукурудзи) вартість тимчасово збільшилась до 1000-2500 грн на добу, що неминуче призвело до значного збільшення вартості перевезень. Так провізні платежі збільшилися з 15-18 долл. США в січні-серпні до 25-37 долл. США в вересні-грудні.

За оцінками Української зернової асоціації, врожай 2026 року може зрости до 84,5 млн. т, що дозволить експортувати до 50 млн. т.

Висновки

Таким чином, створюються передумови для зростання обсягів залізничних перевезень зернових вантажів. Також важливим фактором є контейнеризація: очікується зростання частки зернових вантажів у контейнерних перевезеннях. Проте, залишаються високим вплив зовнішніх факторів, таких як обстріли залізничної інфраструктури та дефіцит електроенергії на електрифікованих ділянках. Аналіз галузевої аналітики свідчить про те, що попри спад обсягів перевезень у 2025 році, 2026 стане роком відновлення для агрологістики на залізницях України.

СПИСОК ВИКОРИСТАНОЇ ЛІТЕРАТУРИ

1. Ломотько, Д. В., Ільчишин, В. М., Афанасов, Г. М., & Афанасова, О. Ф. (2025). Вплив логістичної складової на зберігання та транспортування зерна в Україні. Транспортні системи та технології перевезень, (29), 52–58. <https://doi.org/10.15802/tstt2025/325407>
2. Арсененко, Д. В. Удосконалення логістичного управління транспортуванням зернових вантажів залізничним транспортом : дис. ...канд. техн. наук : 05.22.01 – транспортні системи ; 27 - транспорт / Д. В. Арсененко ; наук. керівник Ломотько Д. В. ; Укр. держ. ун-т заліз. трансп. - Харків, 2020. - 151 с. - Бібліогр. : с. 123-134.
3. Вернигора, Р. В., О कोरोков, А. М., Тітяпов, В. І., & Латаш, С. О. (2024). Дослідження та оцінка ефективності логістичних схем перевезення зернових вантажів на експорт в умовах військового стану. Транспортні системи та технології перевезень, (28), 4–15. <https://doi.org/10.15802/tstt2024/312032>

4. Лук'янова, О. М. (2024). Транспортний комплекс України: виклики воєнного часу та перспективи розвитку. Вісник економіки транспорту і промисловості, (85), 48–57. <https://doi.org/10.18664/btie.85.306415>

5. Ткачов В. Статистична інформація щодо перевезень зернових вантажів залізничним транспортом. Facebook. 2025. URL: <https://www.facebook.com/VALERIITKACHOV/posts/1461660839292316> (дата звернення: 16.01.2026).

Ломотько Денис Вікторович, докт. техн. наук, професор, завідувач кафедри Транспортні системи та логістика, Український державний університет залізничного транспорту, Харків, Україна, e-mail den@kart.edu.ua (ORCID <https://orcid.org/0000-0002-7624-2925>)

Беляєв Ярослав Андрійович, аспірант кафедри Транспортні системи та логістика, Український державний університет залізничного транспорту, Харків, Україна, e-mail bieliaev_phd@kart.edu.ua (ORCID <https://orcid.org/0009-0000-2218-1381>)

Lomotko Denis V., Doctor of Technical Sciences, Professor, Head of the Department of Transport Systems and Logistics, Ukrainian State University of Railway Transport, Kharkiv, Ukraine, e-mail den@kart.edu.ua (ORCID <https://orcid.org/0000-0002-7624-2925>)

Bieliaiev Yaroslav A., graduate student of the Department of Transport Systems and Logistics, Ukrainian State University of Railway Transport, Kharkiv, Ukraine, e-mail bieliaev_phd@kart.edu.ua (ORCID <https://orcid.org/0009-0000-2218-1381>)