

випрацювати таку модель приміських перевезень, що буде зручна потенційному споживачеві (а це перш за все зручний розклад руху), то вдасться скоротити перевантаженість автошляхів. Це можливо тільки при клієнт-орієнтовному підході системи приміських залізничних перевезень.

[1] Full ranking 2020. [Online]. Available: [https://www.tomtom.com/en\\_gb/traffic-index/ranking/](https://www.tomtom.com/en_gb/traffic-index/ranking/). Accessed on: Apr 17, 2021.

[2] Full-year historical traffic data. [Online]. Available: [https://www.tomtom.com/en\\_gb/traffic-index/kyiv-traffic/](https://www.tomtom.com/en_gb/traffic-index/kyiv-traffic/). Accessed on: Apr 17, 2021.

[3] Стратегія розвитку міста Києва до 2025 року (Проект). [Електронний ресурс]. Режим доступу: <https://old.kyivcity.gov.ua/files/2016/11/9/Kyiv-City-Strategy-2025-Project.pdf>. Дата звернення: Квітень 17, 2021.

**УДК 656.025.4**

## **АНАЛІЗ ТА ШЛЯХИ ПІДВИЩЕННЯ ОБСЯГІВ ЗАЛІЗНИЧНИХ ВАНТАЖОПЕРЕВЕЗЕНЬ УКРАЇНИ**

## **ANALYSIS AND WAYS TO INCREASE VOLUMES OF RAILWAY FREIGHT TRANSPORTATION OF UKRAINE**

*канд. техн. наук Г.Є. Богомазова, канд. техн. наук В.І. Шевченко,  
студенти Р.С. Олійник, В.С. Наконечна  
Український державний університет залізничного транспорту (м. Харків)*

*H.Ye. Bohomazova, PhD (Tech.), V.I. Shevchenko, PhD (Tech.),  
Students R.S. Oliinyk, V.S. Nakonechna  
Ukrainian State University of Railway Transport (Kharkiv)*

Залізничний транспорт має свої особливості, що впливають на організацію його роботи і перевезення вантажів. Від сталої роботи залізничного транспорту безпосередньо залежить економіка України. Географічні особливості України визначають базову роль залізничного транспорту у перевезеннях вантажів. Номенклатура вантажів, що перевозяться залізницею нараховує кілька тисяч найменувань, до яких відносяться: залізородна сировина, кам'яне вугілля, добрива, нафта й нафтопродукти, лісові вантажі, чорні метали, будівельні вантажі (пісок, щебінь, гравій), зерно та інші.

Наразі спостерігається негативна тенденція щодо обсягів перевезення вантажів. Залізнична галузь в останні декілька років демонструє негативну динаміку розвитку. Обсяги перевезень стрімко падають. Але, незважаючи на негативну динаміку залізничних вантажних перевезень останніх років, залізничний транспорт, безперечно, займає лідируюче положення серед вантажних перевезень України. Падіння обсягів перевезень значною мірою пов'язано зі станом залізничної інфраструктури, тягових ресурсів та рухомого складу, які не дозволяють доставляти вантажі швидко, вчасно та без втрат.

Основні засоби, а саме вантажні вагони, тяговий рухомий склад та інфраструктура, зношені. Спостерігається дефіцит як вантажних вагонів, так і локомотивів, які вибувають з експлуатації швидше, ніж існує можливість

закупівлі нових одиниць. Обіг вагона збільшується. Відсутність необхідної кількості технічно справного рухомого складу у встановлені терміни веде до збільшення часу знаходження вантажу у вантажовідправника та підвищення його фінансових втрат. Крім того, проти української залізниці працюють зміни в логістиці, які не завжди вдається передбачити та знівелювати. Все це негативно впливає на перевезення вантажів територією України [1].

Низький рівень організації перевізного процесу та в цілому неефективна робота залізничного транспорту значною мірою обумовлюють скорочення обсягів перевезень. Локомотиви в середньому обслуговують відстані в 300 – 400 км, здійснюючи рух переважно в межах залізниць, до яких вони приписані, тоді як в Європі локомотиви виконують рейси протяжністю 1,3 – 1,4 тис км, тобто значно меншим парком і з меншими експлуатаційними витратами можна перевезти більше вантажів.

Сьогодні стають все більш очевидними вияви застарілої форми управління ресурсами залізниці, що не відповідає актуальним тенденціям світового транспортного ринку і призводить до зниження рівня конкурентоспроможності залізничної галузі.

Збільшення обсягів перевезення вантажів залізницею можна досягти за рахунок скорочення терміну доставки вантажів, раціонального використання рухомого складу у залежності від його форми власності, відповідності вагонів певним експлуатаційним вимогам, скорочення витрат у процесі зберігання і пересування вантажу, вдосконалення системи організації вагонопотоків, удосконалення операційної діяльності на станції [2].

На сучасному етапі змінюються вимоги до умов і часових параметрів доставки вантажів, виникає необхідність підвищення ефективності технічного оснащення, вдосконалення способів перевезення вантажів шляхом вибору раціональних напрямків перевезення. В умовах конкуренції з іншими видами транспорту (насамперед з автомобільним) і зростаючих вимог клієнтів до якості транспортного обслуговування, залізниця повинна підвищувати конкурентоспроможність на ринку транспортних послуг і повністю задовольняти потреби та інтереси вантажовласників у перевезеннях вантажів. Але, на сьогоднішній день, крім задоволення попиту на перевезення необхідного обсягу вантажу, залізничний транспорт змушений перейти на певний рівень якості транспортних послуг і розширення їх переліку.

[1] Butko T., Kostienikov O., Parkhomenko L., Prohorov V., Bogomazova G. Formation of an automated technology of cargo transportation control on the direction. *Eastern-European journal of enterprise technologies*. 2019. Vol. 1, № 3 (97). P. 6–13.

[2] Богомазова Г.Є., Бауліна Г.С. Improvement the Technology for the Wagon Traffic Process. *International Scientific Integration '2020*. International Scientific Conference. (Seattle, Washington, USA, 9 – 10 November 2020). Seattle, Washington, USA. P. 123 – 126.