

Результати проведеного аналізу в подальшому будуть ураховані при розробці математичної моделі вартості життєвого циклу пасажирського вагона за умовами експлуатації залізниць України.

УДК 656.021.5:355.01

**ПРОБЛЕМИ ПРОПУСКУ ВАНТАЖНИХ ПОЇЗДІВ ЧЕРЕЗ
ПРИКОРДОННІ СТАНЦІЇ УКРАЇНИ ПІД ЧАС ВОЄННОГО СТАНУ**

**PROBLEMS OF PASSING FREIGHT TRAINS THROUGH BORDER
STATIONS OF UKRAINE DURING THE MARTIAL LAW**

канд. техн. наук А.В. Колісник

Український державний університет залізничного транспорту

PhD (Tech.) A. V. Kolisnyk

Ukrainian State University of Railway Transport

Залізничний транспорт - одна з провідних галузей, яка охоплює практично всі промислові області України та забезпечує транспортування вантажів як територією України так і в міжнародних напрямках. Навіть під час війни, залізниця залишається ключовим звеном, яке безперебійно виконує в оперативному режимі транспортування гуманітарної допомоги в «гарячі точки України», евакуацію населення, переміщення військової техніки.

Однією із проблем, яка виникає під час організації транспортування вантажів у міжнародному напрямку – це неузгодженість підвозу вантажів на прикордонні станції та відправлення їх в срок у необхідному напрямку. Вантаж, який прибув на прикордонну станцію може простоювати тривалий час в очікуванні відправлення.

В умовах війни ця проблема загострюється все більше. Як свідчать джерела, на сьогодні на заході нашої країни на прикордонних станціях скопичення залізничних вагонів досягло кількості 24900, з них 1100 - із зерном на експорт, інші – з різними вантажами, такими як рослинна олія, залізна руда, метали, хімікати та вугілля, тобто ті товари, які йшли на експорт [1]. Як відомо, це пов'язано з такими проблемами як різна ширина колії, нестача рухомого складу та персоналу. Воєнний стан теж вніс свої корективи, із-за блокування морських портів, через які транспортувалось 98% зерна у інші країни, вантажовідправники звернулись до послуг залізниць. З одного боку це позитивний фактор для залізниць, але як показала практика, стан рухомого складу та залізнична

інфраструктура не може в повній мірі задовольнити потреби клієнтів [2].

Такі непродуктивні простой призводять до збільшення вартості транспортування вантажу залізницею, до додаткових експлуатаційних витрат, а також до невчасного надходження вантажу до вантажовідправників і можливо до штрафів за невчасну доставку.

Одним із варіантів вирішення проблеми пропуску вагонів на прикордонних станціях є раціональне розподілення навантажених вагонів на станціях на шляху слідування до прикордонної станції.

Таким чином, актуальною задачею є удосконалення технології просування вантажу залізницею з різних напрямків до прикордонної станції з урахуванням всіх випадкових подій, які виникають під час організації процесу перевезення вантажу від вантажовідправників до вантажоодержувачів. Це дозволить усунути затримки в перевезеннях при мінімальних експлуатаційних витратах.

[1] "Укрзалізниця" обмежила перевезення вантажів у країни Європи через черги на кордоні.- Режим доступу : <https://biz.censor.net/n3339311>

[2] Залізнична логістика України: що змінила війна і до чого готуватися в піковий період сезону?.-Режим доступу: <https://www.apk-inform.com/uk/exclusive/opinion/1526708>

УДК 351:332:021

ЗАЛІЗНИЦЯ, ЯК ОСНОВА БЕЗПЕКИ ДЕРЖАВИ

RAILWAY AS THE BASIS OF STATE SECURITY

канд. екон. наук М.В. Косич, канд. екон. наук О.Ю. Александрова
Український Державний університет залізничного транспорту

PhD (Econ.) M.V Kosych, PhD (Econ.) O.Y Aleksandrova
Ukrainian State University of Railway Transport, Kharkiv, Ukraine

Нестабільне економічне становище в країні, зазвичай, характеризується високим рівнем монополізму, коли підприємства-монополісти мають можливість збільшувати прибуток не за рахунок оптимізації виробництва, а за рахунок підвищення цін. Проте є певні сектори економіки, де найефективніше функціонування одного виробника – це так звані природні монополії, прикладом якої є залізниця. Загальна довжина залізничних шляхів в нашій країні складає 22 тисячі кілометрів, де працює 230 тисяч. Перед Чемпіонатом Європи з футболу в покращення стану колій та вагонів вклали 700 мільйонів євро - тож українська залізниця сьогодні має відносно сучасний вигляд [1].