

компаній з вантажоперевезень здійснюється з урахуванням запитів споживачів та наявної непошкодженої транспортної інфраструктури. Якщо останні 2-3 місяці в Україні переважали експортні потоки, то нині спостерігається збільшення завезення імпортованої продукції (товари для дому, інструменти, запчастини).

Крім того, організовуючи експедирування вантажів та вирішуючи питання термінального обслуговування, беруть до уваги що на даний час робота морських портів Азовського та Чорного морів залишається заблокованою, призупинено експлуатацію повітряного транспорту, основне навантаження припадає на залізничні та автошляхи.

Нині широко використовується в західних регіонах України технологія кросс-докінгу, яка передбачає приймання та відвантаження товарів без довготривалого зберігання.

[1] Нагорний Є.В. Транспортно-експедиторська діяльність. Підручник. Харків: ХНАДУ, 2012. 352с.

[2] Транспортно-експедиторська діяльність: Навч. посібник / В. М. Запара, С. М. Продашук, А. Л. Кравець та ін. – Харків: УкрДУЗТ, 2017. 214 с.

УДК 656.2

ОСОБЛИВОСТІ ФУНКЦІОНУВАННЯ АТ «УКРЗАЛІЗНИЦЯ» В ВОЄННИЙ ПЕРІОД

FEATURES OF FUNCTIONING OF JSC "UKRZALIZNYTSIA" IN THE WAR PERIOD

канд. екон. наук К.В. Соляник¹, канд. екон. наук М. В. Кондратюк²

¹Міністерство інфраструктури України (м. Київ)

²Український державний університет залізничного транспорту (м. Харків)

PhD (Econ.) O.Y. Cherednychenko¹, PhD (Econ.) M. V. Kondratyuk²

¹Ministry of Infrastructure of Ukraine (Kyiv),

²Ukrainian State University of Railway Transport (Kharkiv)

АТ «Укрзалізниця» є найбільшою державною компанією, головний елемент критичної інфраструктури. Військове вторгнення північних сусідів завдало потужного удару по всіх ланках економічної системи нашої держави, знищило значну частину транспортно-логістичної системи країни. Збитки, завдані війною транспортній інфраструктурі України (дороги, мости, залізниця, обладнання, аеропорти), становлять понад 10 мільярдів доларів (близько 9,2 мільярда євро). Війна коштує «Укрзалізниці» до 3 млрд грн щомісяця. Основний дохід від вантажних

перевезень, впав більше ніж вдвічі до 4–4,5 млрд грн на місяць. АТ «Укрзалізниця» виконує всі завдання, які перед нами ставила влада, і продемонструє свою ефективність.

Пріоритетними цілями забезпечення подальшого розвитку є відновлення транспортного сполучення залізничними шляхами та транспортних переходів які з'єднують життєво необхідними зв'язками країну. В першу чергу, необхідно проводити швидку відбудову в тих районах, де це вже зараз можливо робити.

Оскільки порти тимчасово недоступні. «Укрзалізниця» стає основним перевізником зерна. Для розширення пропускної спроможності до 5 млн тонн необхідна розбудова тих терміналів, які вже є, та будівництво нових; створення мобільних перевалочних пунктів; збільшення кількості вузькоколієних візків і залучення додаткового вагонного парку перевізників на вузькій колії.

Важливим напрямком в забезпеченні подальшого розвитку АТ «Укрзалізниця» є розвиток залізниці та її подальшу інтеграція в єдину залізничну інфраструктуру з ЄС, зокрема координоване планування та організація виконання перевезень між українською залізницею та залізницями ЄС, зокрема формування узгоджених графіків завантажень-розвантажень, налагодження вантажовідправниками логістичних ланцюгів на території інших країн.

Нарощення пропускної спроможності залізниці з країнами ЄС можливо досягти шляхом розбудови та модернізації комплексів з перестановки вагонів з колії 1520 мм на 1435 мм та перевантажувальних потужностей (логістичних центрів) в межах або поза межами пунктів пропуску через державний кордон на прикордонних переходах з ЄС із урахуванням вимог інтероперабельності та ефективного використання інфраструктури залізниць систем 1435 мм та 1520 мм.

Забезпечення ефективного функціонування залізниці потребує удосконалення системи фінансування відтворення та подальшого розвитку підприємства. В першу чергу потребує удосконалення модель фінансування підприємства, яка матиме бюджетне фінансування по напрямкам пасажирські перевезення та інфраструктура. Також слід розвивати партнерство з західними партнерами, в тому числі ленд-ліз, який передбачає локомотиви GE, двигуни для модернізації інших локомотивів, спецмашини для відновлення інфраструктури та інше. Найбільш коштовні етапи відновлення перебудови та інвестування в розбудову залізничної інфраструктури має забезпечуватися грантовими ресурсами міжнародних фінансових інституцій, коштами від перезапуску національних механізмів з реалізації програми державного-приватного партнерства.

[1] Відбудова України під час війни: як і що вже можливо. Режим доступу:

<https://www.dw.com/uk/vidbudova-ukrainy-pid-chas-viiny-lyshe-kosmetychnyi-remont/a-61996008>

[2] Як розвиватимуть агроекспорт і три експортні артерії України – автотранспорт, Укрзалізниця та морські порти. Режим доступу: <https://agropolit.com/spetsproekty/976-yak-rozvivatimut-tri-ekспортni-arteriyi-ukrayini--avtotransport-ukrзалізниця-ta-morski-porti>

[3] "Укрзалізниця" на военных рельсах. Режим доступу: <https://www.epravda.com.ua/rus/columns/2022/03/25/684660/>

[4] Війна коштує «Укрзалізниці» до 3 млрд грн щомісяця. Як не зупинитись під російськими обстрілами, втративши більше половини доходів. Режим доступу: <https://forbes.ua/inside/viyna-koshtue-ukrзалізниця-do-3-mlrd-grn-shchomisyatsa-yak-ne-zupinitis-pid-rosiyskimi-obstrilami-ta-vtrativshi-bilshe-polovini-dokhodiv-velike-intervyu-z-oleksandrom-kamishinin-10062022-6507>

УДК 656.212.5

УДОСКОНАЛЕННЯ ТЕХНОЛОГІЇ РОБОТИ ВИРІШАЛЬНИХ СТАНЦІЙ В ЗАЛІЗНИЧНОМУ ВУЗЛІ

IMPROVEMENT OF TECHNOLOGY OF OPERATING STATIONS IN THE RAILWAY NODE

Ю.О. Сорочук, Є.С. Строганова, канд. техн. наук К.В. Крячко
Український державний університет залізничного транспорту (м. Харків)

U. O. Sorochuk, E.S. Stroganova, PhD (Tech.) K.V. Kryachko
Ukrainian State University of Railway Transport (Kharkiv)

Варіанти оптимального перерозподілу маневрової та сортувальної роботи між вантажними і технічними станціями при формуванні передаточних поїздів з можливістю урахування детального підбору окремих груп вагонів на певні вантажні фронти надають можливість раціонального використання сортувального пристрою та маневрових локомотивів, як на технічній, так і на вантажних станціях, також зменшення тривалості знаходження місцевого вагонопотоку під час виконання технологічних операцій в залізничному вузлі [1].

З метою удосконалення технології роботи вирішальних станцій виникає необхідність виявлення оптимальної технології, що дозволила б прийняття оперативних рішень, направлених на зменшення обороту вагонів, що від навантаження до наступного навантаження розташовуються на вантажних станціях більше половини часу і понад 40% - на технічних станціях, що їх обслуговують.

Незважаючи на постійне скорочення обсягів вантажних перевезень, що за останні три роки щорічно складало більше 10%, попит на залізничні послуги не скорочується, але цілий ряд причин викликає суттєві збитки. Так 91,5% маневрових локомотивів використовується з перевищенням нормативним строком експлуатації; із 111200 вантажних