

*ЗАПАРА В.М., к. техн. н., професор*

*Український державний університет залізничного транспорту*

*ЗАПАРА Я.В., к. техн. н., доцент*

*Український державний університет залізничного транспорту*

*м. Харків, Україна*

## **ДОСЛІДЖЕННЯ СТАНУ СХОРОННОСТІ ВАНТАЖІВ ТА НАПРЯМКІВ ЇЇ ПОКРАЩЕННЯ НА АТ «УКРЗАЛІЗНИЦЯ» З УРАХУВАННЯМ СУЧАСНИХ РЕАЛІЙ**

Схоронність вантажу є основною умовою вантажовласника. Якість виконання технології охорони вантажів, коли вони перебувають у парках станцій або транспортуються до місця призначення залежить від багатьох взаємозалежних факторів. Аналіз описання факторів, які впливають на схоронність вантажу, показав відсутність універсального, узагальненого переліку факторів та класифікації з описанням причинно-наслідкових зв'язків при перевезенні залізничним транспортом.

Висока ймовірність пошкодження або крадіжки вантажу при перевезенні призводить до зниження ефективної ролі залізничного транспорту в народногосподарському комплексі країни, негативно впливає на конкурентоспроможність залізничного транспорту.

Значний вплив на несхоронність мають також природні втрати вантажу. До природних втрат не відносяться втрати, викликані порушенням вимог стандартів, технічних умов, правил перевезень, що визначають спосіб транспортування і вибір рухомого складу, а також механічні втрати, які утворюються внаслідок пошкодження тари або кузова вагона.

У 2019 році близько 40% злочинних спроб становили зазіхання на вантажі, які перевозить залізничний транспорт. Найчастіше розкрадачів цікавили вугілля, брухт, метал чи металопродукція.

У січні-лютому 2020 року працівники воєнізованої охорони регіональної філії «Придніпровська залізниця» АТ «Укрзалізниця» припинили 134 спроби розкрадання залізничного майна і вантажів загальною вартістю понад 929 тис. грн, за злочинні дії затримали 137 осіб.

Щоб забезпечити схоронність залізничного майна та вантажів, працівники ВОХОП регулярно патрулюють найбільш криміногенні перегони й станції, об'єкти, які привертають увагу розкрадачів; супроводжують вантажні поїзди, оперативно реагують на повідомлення про несанкціоновані втручання в роботу залізниці.

Окрім цього, за вісім місяців 2020 року спільно з працівниками Національної поліції стрільці здійснили 211 перевірок пунктів приймання

брухту, насамперед тих, що знаходяться поблизу колій. На восьми з них виявлено та вилучено вантажі зі слідами маркування, деталі верхньої будови колії, рухомого складу, засобів сигналізації та зв'язку, електропостачання.

Під час оперативно-профілактичних заходів за цей період було затримано 875 осіб, які порушили правила, встановлені на залізничному транспорті, зокрема, ходили коліями у невизначених місцях. Усіх порушників оштрафовано.

Підсиленню мір схоронності вагонів може сприяти огороження території станції. Це допоможе працівникам станції підтримувати контроль за технікою безпеки, а працівникам воєнізованої охорони – контролювати цілісність вагонів і вантажів в парках станцій, унеможливаючи потрапляння сторонніх осіб з метою скоєння протиправних дій.

За 2019 рік підрозділи служби воєнізованої охорони регіональної філії «Південна залізниця» АТ «Укрзалізниця» попередили 40 крадіжок матеріальних цінностей залізниці на суму 252,4 тис. грн. За підозрою у скоєнні крадіжок затримано та передано до правоохоронних органів 41 особу.

Окрім того, загалом у 2019 р. під час проведення оперативно-профілактичних заходів за порушення Правил безпеки громадян на залізничному транспорті України, зокрема ходіння коліями в невстановлених місцях та незаконний проїзд у вантажному потязі, працівники служби воєнізованої охорони затримали 820 осіб. 616 правопорушників притягнуті до адміністративної відповідальності.

Важливим для забезпечення схоронності вантажів при перевезенні залізничним транспортом є розробка і впровадження нормативно-технічної документації, спрямованої на скорочення втрат вантажів, та здійснення контролю її виконання, а також підвищення відповідальності працівників за несхоронні перевезення вантажів, навчання, підвищення кваліфікації та інструктаж осіб, пов'язаних з перевізним процесом.

На сьогодні країнами Європи та СНД використовуються такі сучасні технології як: відеонагляд у поєднанні з огороженням парків станцій, складів, перегонів, ЗПП із GPS-навігацією та GPS-навігація вагонів, БПЛА (тобто дрони).

Для реалізації системного підходу до вирішення задачі зниження несхоронності вантажів необхідно розкрити механізм формування факторів, які є причиною несхоронності вантажів.

Схоронність вантажу в період етапу перевезення, є залежною від організації перевезення. Причиною цьому служать статистичні і динамічні сили джерелом яких є вантаж. А також неякісне проведення заходів на попередньому етапі (кріплення вантажу, навантаження, розвантаження, упаковка вантажу), що

в більшості випадках є основною причиною несхоронності вантажу на шляху слідування. Важливу роль на схоронність вантажу в період перевезення відіграють фактори, які є постійними, тобто сутність яких відбивається в застосуванні на будь-яких видах перевезення, і виключення яких неможливо, такими факторами є: кріплення, розміщення, завантаження і розвантаження вантажу. Отже, схоронність вантажу в момент перевезення буде похідною від організаційних заходів на попередньому етапі. Крім того, при організації визначаються параметри перевезення, такі як вибір маршруту, вибір транспортного засобу, вибір засобів і методів проведення заходів на вантажно-розвантажувальному етапі, що також впливає на схоронність вантажу на етапі транспортування.

**КОТЕНКО Ю.А.**, аспірант

*Український державний університет залізничного транспорту*

*м. Харків, Україна*

## **ДОЦІЛЬНІСТЬ СТВОРЕННЯ МЕРЕЖІ ВИСОКОШВИДКІСНИХ МАГІСТРАЛЕЙ І ПОДІЛУ ВАНТАЖНОЇ І ПАСАЖИРСЬКОЇ ЗАЛІЗНИЧНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ**

Поява високошвидкісного залізничного транспорту в будь-якій країні світу принципово змінює її життя. Особливо це стосується регіонів, через які проходять траси високошвидкісних магістралей (ВШМ). ВШМ дозволяють розширити межі існуючих міських агломерацій та збільшивши продуктивність праці цих територій.

Крім відчутних економічних ефектів країна отримує і великі соціальні переваги. Створення єдиних міжрегіональних агломерацій дозволяє створити можливості для соціально-економічного розвитку малих міст. При цьому збільшується ділова активність населення, що проживає в регіонах, розвиток малого і середнього бізнесу як в невеликих містах, так і в містах-мільйонниках, а значить рівень доходів громадян. Об'єднання великих міст мережею високошвидкісного руху дозволяє також підвищити мобільність населення і доступність транспортних послуг, що є однією з основних цілей Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року.

ВШМ навіть в короткостроковій перспективі принципово змінює життя регіонів, через які проходять їх маршрути, і дає імпульс для розвитку економіки. Підтвердженням тому служать звіти експертних агентств, в яких зазначається те, що найефективнішим вкладенням державних коштів для