

максимально швидке та ефективне пряме відправлення зернових вантажів сполученням «вагон-судно» та відкриває додаткові сезонні станції вантажопереробки. Крім того, залізничники подовжують час роботи товарних контор, задіюють додаткові локомотиви.

В теперішній час питання ритмічної роботи АТ «Укрзалізниця» повинно стати топ-пріоритетом. Фактично країні необхідно мати якісно працюючу систему української залізниці. Для покращення ритмічності перевезень залізничники разом з вантажовідправниками мають бути односторонніми та партнерами у питанні налагодження ефективної системи перевезень вантажів, розуміючи, що лише спільними зусиллями можливо прискорити обіг вагона, зберегти його, забезпечити ритмічність роботи, що позитивно впливатиме на роботу підприємств, а в результаті допоможе отримувати синергетичний ефект.

УДК 629.04.083

**ПІДВИЩЕННЯ ЕФЕКТИВНОСТІ ФУНКЦІОНУВАННЯ
ВАНТАЖНИХ СТАНЦІЙ ПРИ ОБСЛУГОВУВАННІ
АГРОПРОМИСЛОВОГО КОМПЛЕКСУ УКРАЇНИ**

**IMPROVING EFFICIENCY OF THE FREIGHT STATIONS
FUNCTIONING IN SERVICE OF AGROINDUSTRIAL COMPLEX OF
UKRAINE**

*канд. техн. наук В.М. Запара, Я.О. Хворостянна, А.О. Фалько
Український державний університет залізничного транспорту (м. Харків)*

*PhD (Tech.) V.M. Zapara, Y.O. Khvorostyanna, A.O. Falko
Ukrainian State University of Railway Transport (Kharkiv)*

Для підвищення ефективності роботи залізниць актуальним є вирішення питання щодо концентрації вантажної роботи (повне або тимчасове закриття малоефективних станцій, раціоналізація роботи іншого господарства станцій відповідно до наявних обсягів перевезень). За останніми даними малоефективними вважаються не менше 99 зернових вантажних станцій.

Обсяги середньодобового навантаження вагонів по станціях ПАТ «Укрзалізниця» (всього 945 станцій) за 2018 рік: до 2 вагонів 292 станції; від 2 до 10 – 338 станцій; від 10 до 20 – 138 станцій; від 20 до 50 вагонів – 94 станції; від 50 вагонів – 83 станції.

Вантажні станції з незначними обсягами перевезення можна умовно

поділити на декілька груп:

- до I групи віднесемо близько 45 станцій, на яких в середньому на добу навантажують/вивантажують 0,23 вагона;
- до II - 45 станцій, де середньодобово обслуговують 0,67 вагона;
- до III - 40 станцій із середнім значенням загального навантаження/вивантаження більше 0,67 вагона.

Для підвищення ефективності функціонування залізничної галузі, на деяких з них слід повністю зупинити або призупинити вантажну роботу. На сьогодні функціонує близько 300 вантажних зернових станцій. На добу вони обслуговують в середньому два вагони зерна. Це призводить до значних витрат, а також завдає збитків компанії за їх утримання.

Удосконалення конструктивних параметрів і технології роботи залізничних станцій – один з основних напрямків підвищення ефективності їх роботи. Беззбитковість вантажної станції - спільна справа АТ «Укрзалізниця» та вантажовідправників, які можуть відтепер впливати та оперативно будувати стратегію свого розвитку на основі єдиних принципів. Діючи в межах чинного законодавства, АТ «Укрзалізниця» надає можливість усі учасникам перевізного процесу чітко розуміти та прогнозувати статус станції а також свої витрати під час роботи з нею.

Мова йде про те, що АТ «Укрзалізниця» повідомляє місцеві органи про збитковість станції з наданням конкретних розрахунків, а у місцевих органів є можливість вплинути на необхідність функціонування вантажної станції шляхом компенсації її збитковості. Станція може бути закрита лише за відмови місцевих органів в подальшій її функціональності.

Важливим напрямком підвищення ефективності функціонування вантажних станцій є зростання кількості маршрутних відправок. АТ «Укрзалізниця» має намір вдвічі збільшити рівень маршрутизації при перевезенні зерна, чим збільшить обсяг перевезень зернових вантажів, пришвидшить обіг вагонів як навантажених, так і порожніх, а також обмежить власників вантажів у їх бажанні використовувати вагони у якості складів на колесах на припортових станціях.

Завдяки такій організації перевезень, послуги АТ «Укрзалізниця» стануть більш якісними, а планування перевезень - більш прозорим, проте залишається питання охоплення клієнта з меншими обсягами перевезень, які, в певній мірі, можуть перейти на обслуговування автотранспортом.

Агропромисловий комплекс (АПК) є однією з найважливіших галузей національної економіки (майже 40% надходження валюти в Україну) На європейському ринку працює понад 700 українських компаній. Показники початку 2019 року свідчать про зростання експорту продукції АПК. Отже, співпраця з АПК повинна і подальшій залишатись в пріоритеті та цілях АТ «Укрзалізниця».

На сьогодні приватну тягу на залізниці запроваджено лише в

експериментальному режимі, адже до тепер відсутня законодавча база її допуску до інфраструктури. Нестача локомотивів, їх великий ступінь зносу негативно впливає на ефективність. В цьому напрямі АТ «Укрзалізниця» зроблені перші кроки з оновлення тяги (діє контракт із General Electric на поставку локомотивів до України). Вантажні вагони АТ «Укрзалізниця» почали надаватись в оренду на електронних аукціонах ProZorro.Продажі.

Завдяки онлайн-сервісу АТ «Укрзалізниця» планує перейти на електронну систему продажу та котирування вартості перевезень у вантажних вагонах.

Запровадження цього прозорого механізму має визначати реальну вартість перевезення та встановити конкурентну ціну на вагони. Ціна може і повинна коливатися залежно від попиту і пропозиції. До того ж електронні аукціони – це антикорупційний захист. Всі ці заходи спрямовані на підвищення ефективності функціонування вантажних станцій і в цілому залізничної галузі.

УДК 658.7:656.2

**ЛОГІСТИЧНІ ПІДХОДИ ЩОДО УДОСКОНАЛЕННЯ ВЗАЄМОДІЇ
ВАНТАЖОВІДПРАВНИКІВ ТА АТ «УКРЗАЛІЗНИЦЯ»**

**LOGISTIC APPROACHES TO IMPROVE THE INTERACTION OF
LOADERS AND UKRZALIZNITSYA**

*Канд. техн. наук Я.В. Запара, Є.Л. Бугайчук, Є.В. Нестеров
Український державний університет залізничного транспорту (м. Харків)*

*PhD (Tech.) Y.V. Zapara, E.L. Buhaichuk, E.B. Nesterov
Ukrainian State University of Railway Transport (Kharkiv)*

Сьомий рік поспіль обсяги перевезень вантажів залізничним транспортом зменшуються. В структурі перевезень за 2018 рік зростання припадає тільки на імпорتنі перевезення (близько 5%). Динаміка зменшення обсягів відправлення основних номенклатурних вантажів (нафтопродукти, цемент, будівельні матеріали тощо) за останні роки свідчать про систематичні проблеми у процесі взаємодії роботи учасників перевізного процесу.

Серед вантажів, перевезення яких здійснюється залізничним транспортом, слід виділити сільськогосподарські, зокрема зерно та продукти перемолу. За показниками відправлення цих вантажів за останні