

- Реалізація зазначених інфраструктурних проєктів за умови належної організації може тривати менше 6 місяців;
- Запропоновані рішення дозволять збільшити пропускну проможність для пасажирських поїздів більш ніж вдвічі за рахунок паралельного використання інфраструктури 1435 мм та 1520 мм;
- Результатом реалізації цих заходів стане формування в Україні потужного хабу для пасажирських перевезень між Україною та ЄС на ст. Мостиська-II, що буде актуальним і після відкриття повітряного простору України для цивільної авіації;
- Окрім того, пересадка пасажирів з рухомого складу АТ «Укрзалізниця» на рухомий склад європейських операторів на території України сприятиме підвищенню експлуатаційних та економічних показників перевезень за рахунок уникнення просто рухомого складу на кордоні.

[1] Відновлено рух потягів на двох дільницях на кордоні з Польщею: офіційний інтернет-сайт Міністерства розвитку громад, територій та інфраструктури. <https://mtu.gov.ua/news/34044.html>

УДК 338.47 - 048.78 (477)

РАЦІОНАЛІЗАЦІЯ ІНФРАСТРУКТУРИ ЗАЛІЗНИЧНИХ ВУЗЛІВ ПІД ЧАС ВОЄННОГО СТАНУ

RATIONALIZATION OF THE INFRASTRUCTURE OF RAILWAY NODES UNDER MARTIAL LAW

канд. техн. наук К.В. Крячко, Д.О. Гавришов
Український державний університет залізничного транспорту (м. Харків)

K.V. Kriachko PhD (Tech.), D.O. Havrishov,
Ukrainian State University of Railway Transport (Kharkiv)

Залізнична транспортна інфраструктура та її технічний стан є одним із найважливіших чинників розвитку країни. Але залізничні транспортні вузли сьогодні стикаються з різноплановими проблемами, які перешкоджають інфраструктурному розвитку. Серед основних з них [1; 2, с.31; 3, с.76]:

- застарілість за плануванням та технічним станом вокзальних комплексів, особливо у великих залізничних вузлах;
- недостатня довжина платформ та перонних колій для посадки-висадки пасажирів на великих станціях;

- відсутність колійного розвитку та необхідних пристроїв для виконання технічних операцій як на проміжних станціях, так і у парках формування рухомого складу поїздів;
- застарілість та значна ступінь зносу рухомого складу вантажних, пасажирських вагонів та тягової сили;
- недостатня місткість станційних парків для відстою;
- невідповідність схем розміщення станцій містобудівним вимогам;
- недостатня розвиненість технічної бази екіпірування та ремонту поїздів, що призводить до значної кількості ручної праці та непродуктивних витрат часу;
- відсутність необхідної соціальної інфраструктури.

Існуючі умови воєнного стану значно ускладнюють роботу залізничних вузлів. Військові дії, численні обстріли з боку країни агресора спричиняють пошкодження колій, будівель і споруд та інших інфраструктурних об'єктів та рухомого складу, порушують електропостачання.

Враховуючи вищезначене та відзначаючи роль залізничної транспортної інфраструктури акцентуємо увагу на загостренні проблеми раціоналізації та модернізації всіх складників залізничного транспорту країни, в тому числі і інфраструктури.

Дослідження сучасного стану розвитку інфраструктури доводять, що в існуючих умовах, а також при післявоєнному відновленні раціоналізація цих процесів уможлиблюється лише на основі комплексного підходу до вирішення завдань та його реалізації в контексті запровадження інноваційної моделі.

Вважаємо доцільним відзначити, що основними пріоритетними завданнями розвитку галузі, спрямованими на раціоналізацію залізничної інфраструктури (в тому числі транспортних вузлів) в сучасних умовах, в рамках означеної моделі, є наступні:

- використання інструментів транскордонного співробітництва для інноваційно-технологічного партнерства шляхом залучення інноваційних технологій та ресурсів підприємств-партнерів з транскордонних регіонів для реалізації інфраструктурних проєктів на залізничному транспорті, спрямованих на структурно-технологічні трансформації та раціоналізацію інфраструктури залізничних вузлів, розвиток мультимодальних і нових контейнерних маршрутів, створення транскордонної транспортно-логістичної інфраструктури;
- гармонійна інтеграція інфраструктурних об'єктів залізничних вузлів (в тому числі вокзальних комплексів, як важливого елемента формування транспортного вузла) в середовище міст;
- розширення функціоналу інфраструктури, в тому числі вокзалів;
- модернізація системи управління залізничними вузлами;
- запровадження цифрових технологій в роботу транспортних вузлів (будівництво роботизованих складських комплексів і безпілотного

«розумного» рухомого складу; налагодження електронного обігу та цифрових виробництв і ремонтних баз, будівництво Smart-вокзалів);

- організація високошвидкісного руху, електрифікація ділянок залізниць.

Важливо акцентувати увагу на тому, що реалізація зазначених пріоритетів вже на початкових етапах, сприятиме закладенню основ для трансформації інфраструктурних об'єктів як інтермодальних транспортно-пересадочних залізничних вузлів та їх раціонального розвитку.

[1] Ейтутіс Г. Д., Крищенко С. О., Зіць О. Є. Характеристика світових моделей управління інфраструктурою залізничного транспорту. *Економіка та суспільство*. 2017. № 9. : веб-сайт. URL: http://www.economyandsociety.in.ua/journal/9_ukr/70.pdf (дата звернення: 24.02.2019).

[2] Овчиннікова В.О. Стратегічне управління розвитком залізничного транспорту України: монографія. Харків: УкрДУЗТ, 2017. 426 с.

[3] Боровик Ю. Т., Єлагін Ю. В., Полякова О. М. Форми стратегічного партнерства при реалізації проектів розвитку залізничної інфраструктури. *Вісник економіки транспорту і промисловості*. 2019. № 68. С. 75-84.

УДК 656.21

ДО ПРОБЛЕМИ ЕФЕКТИВНОГО ВИКОРИСТАННЯ ЛОКОМОТИВНОГО ПАРКУ РІЗНИХ ВЛАСНИКІВ В УМОВАХ ІНФОРМАТИЗАЦІЇ

TO THE PROBLEM OF EFFICIENT USE OF THE LOCOMOTIVE PARK OF DIFFERENT OWNERS IN THE CONDITIONS OF INFORMATIZATION

Канд. техн. наук В.В. Кулешов, А.С. Магальяс

Український державний університет залізничного транспорту (м. Харків),

PhD (Cand. Tech. Sciences) V.V. Kuleshov, A.S. Magalyas

Ukrainian State University of Railway Transport (Kharkiv)

Стратегічне завдання залізничного транспорту України - зміцнення позицій при орієнтації на повне і високоякісне задоволення існуючих і прогнозованих потреб користувачів із використанням досягнень науково-технічного прогресу на рівні, що відповідає наявним і перспективним технологіям перевезень [1-3].

Інформацію про приватні локомотиви, локомотивні бригади до АСК ВП УЗ-Є під час виїзду із колій дислокації (примикання) виробничого підрозділу (регіонального центру) здійснюється відповідальними працівниками виробничого підрозділу (регіонального центру). Технічне обслуговування та (або) ремонт приватних локомотивів здійснюють