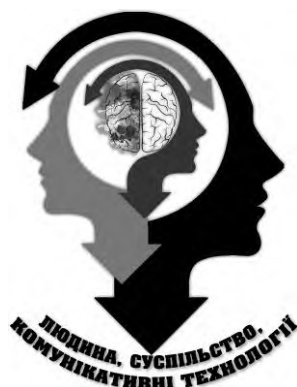


МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
УКРАЇНСЬКИЙ ДЕРЖАВНИЙ УНІВЕРСИТЕТ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ
ІНСТИТУТ ФІЛОСОФІЇ ім. Г. СКОВОРОДИ НАН УКРАЇНИ
НАЦІОНАЛЬНИЙ ПЕДАГОГІЧНИЙ УНІВЕРСИТЕТ ім. М. ДРАГОМАНОВА
КИЇВСЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ
«КИЇВСЬКИЙ ПОЛІТЕХНІЧНИЙ ІНСТИТУТ» ім. І. СІКОРСЬКОГО



ЛЮДИНА, СУСПІЛЬСТВО, КОМУНІКАТИВНІ ТЕХНОЛОГІЇ

**МАТЕРІАЛИ XII МІЖНАРОДНОЇ НАУКОВО-ПРАКТИЧНОЇ КОНФЕРЕНЦІЇ
«ЛЮДИНА, СУСПІЛЬСТВО, КОМУНІКАТИВНІ ТЕХНОЛОГІЇ»**

м. Харків, 25 жовтня 2024 р.

**Харків
2024**

УДК 316.05

Л 93

Затверджено до друку Вченою радою Українського державного університету залізничного транспорту (протокол № 8 від 25.10.2024 р.)

Головні редактори:

Панченко С. В., доктор технічних наук, професор, академік Транспортної академії України, в. о. ректора Українського державного університету залізничного транспорту

Андрущенко В. П., доктор філософських наук, професор, член-кореспондент НАН України, академік Національної академії педагогічних наук України, заслужений діяч науки і техніки України, ректор Національного педагогічного університету ім. М. Драгоманова

Редакційна колегія:

Абаши́н В. О., д-р філос. наук, професор

Вельш Вольфганг, габілітований доктор філософії, професор

Каграманян А. О., канд. техн. наук, доцент

Коростельов Є. М., канд. техн. наук, доцент

Лях В. В., д-р філос. наук, професор

Новіков Б. В., д-р філос. наук, професор

Панченко В. В., канд. техн. наук, доцент

Соломніков І. В., канд. екон. наук, доцент

Толстов І. В., канд. філос. наук, доцент

Людина, суспільство, комунікативні технології: матеріали XII Міжнар. наук.- практ. конф. 25 жовтня 2024 р. / відп. за випуск І. В. Толстов. — Харків: УкрДУЗТ, 2024. — 217 с.

УДК 316.05

від використання застарілих систем «АС Клієнт-УЗ» і «МЕСПЛАН» (наразі вони функціонують паралельно), які в подальшому не будуть підтримувані, а виведені з експлуатації.

З 20 липня 2023 року запрацював новий зручний сервіс — оформлення вантажовласниками електронної заяви на переадресування вантажу через систему «АС Клієнт-УЗ». Це значно скоротить витрати часу і прискорить обмін інформацією між АТ «Укрзалізниця» і вантажовласниками, а також поліпшить організацію логістики перевезень.

Так, електронну заяву на переадресування вантажу приймає АТ «Укрзалізниця» без надання її в паперовому вигляді з подальшою обробкою та ухваленням рішення щодо надання дозволу на переадресування вантажу. Старший зміни ПКОПД підписує своїм ЕЦП наказ на переадресування. Як наслідок, планують дати можливість вантажовідправникам самостійно переадресовувати власні вагони та вантажі в електронній системі АТ «Укрзалізниця». Повна реалізація цього проєкту завершена в першій половині 2024 року.

Отже, створення та функціонування на мережі залізниці ПКОПД дає позитивний ефект як у контексті реалізації програми диджиталізації залізничних вантажних перевезень, так і в цілому для підвищення якості надання послуг вантажовласникам.

*ЗАПАРА Я. В., канд. техн. наук, доцент,
ГНАТОВСЬКИЙ Я. В., здобувач вищої освіти другого (магістерського) рівня,
ЛИСИЦЬКИЙ М. Ю., здобувач вищої освіти другого (магістерського) рівня,
МАРЧУК В. О., здобувач вищої освіти другого (магістерського) рівня,
Український державний університет залізничного транспорту
м. Харків, Україна*

ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ СХОРОННОСТІ ВАНТАЖІВ ЯК ВАЖЛИВИЙ ЕЛЕМЕНТ БЕЗПЕКИ ПЕРЕВЕЗЕНЬ

Збереження вантажів є важливим показником ефективності транспорту, що безпосередньо впливає на його конкурентоспроможність. У практичній діяльності для забезпечення вантажів використовують різні заходи, однак вони не гарантують їхню повну захищеність. Є значний ризик пошкоджень, псування чи крадіжок вантажів під час перевезення, що негативно впливає на конкурентоспроможність перевізника, зокрема залізничного транспорту України.

З перевезенням вантажів залізничним транспортом і вантажовласники, і залізниця зазнають значних втрат, особливо через крадіжки. Якість виконання заходів з охорони вантажів під час їх перебування на станціях або в процесі транспортування до місця призначення визначена багатьма взаємопов'язаними факторами. Для ефективної охорони вантажів від крадіжок необхідно узгоджено діяти за всіма напрямками: надавати клієнтам повну інформацію про можливі варіанти охорони, забезпечувати технічні засоби захисту і вживати заходів для запобігання протиправним діям [1].

На сьогодні обґрунтованими та ефективними у використанні є такі сучасні технічні засоби:

- огороження території складів, вантажних районів, парків або станцій [2];
- відеоспостереження з механізмом повороту на 180⁰ (360⁰) у вантажних районах, сортувальних і приймально-відправних парках станцій;
- відеоспостереження, встановлюване безпосередньо на рухомий склад (РС) для отримання чітких знімків крадіїв і навколишньої території, де може знаходитися транспортний засіб злочинців (таке рішення потребує значних витрат);
- зчитувальні пристрої RFID-системи для зчитування інформації з RFID-міток про час несанкціонованого зняття ЗПП;
- пломби (ЗПП) із GPS-навігацією для відстежування місцезнаходження РС на шляху прямування та передавання даних із датчика на розрив;
- GPS-навігація вагонів для відстежування місцезнаходження вагонів у режимі «online» і виключення їхнього несанкціонованого переміщення в межах станції;
- БПЛА (дрони) для моніторингу ситуації з повітря, незалежно від атмосферних умов. Під час воєнного стану використання цих засобів неможливе, хоча в подальшому вони можуть стати основними засобами контролю за збереженням вантажів та елементів інфраструктури.

Забезпечення збереження вантажів для перевезення залізничним транспортом потребує розроблення та впровадження нормативно-технічної документації, спрямованої на зменшення втрат, а також контролю за її виконанням. Важливим аспектом є підвищення відповідальності працівників за втрату вантажів, проведення навчання, підвищення кваліфікації та інструктажу осіб, залучених до перевізного процесу. Для захисту залізничного майна і вантажів працівники воєнізованої охорони регулярно патрулюють найбільш криміногенні ділянки і станції, охороняють об'єкти, що привертають увагу злочинців, супроводжують вантажні поїзди та оперативно реагують на повідомлення про незаконні втручання в роботу залізниці.

Список використаних джерел

1. Вантажознавство та схоронність вантажів: навч. посіб. / В. М. Запара, Я. В. Запара, А. О. Ковальов, О. В. Ковальова. Харків: УкрДУЗТ, 2024. 241 с.
2. Залізничники огорожують небезпечні місця на станціях Кривий Ріг – Головний. URL: <https://rudana.com.ua/news/zaliznychnyky-ogorodzhuyut-nebezpechni-miscya-na-stanciyah-kryvyy-rig-golovnyy-ta-chervona?page=37> (дата зверне (дата звернення: 03.10.2024)).

*ЗАПАРА Я. В., канд. техн. наук, доцент,
ПАНЧЕНКО В. К., аспірант,
КАМІНСЬКИЙ Б. В., аспірант,
СКОРОХОД Є. С., здобувач вищої освіти другого (магістерського) рівня,
Український державний університет залізничного транспорту,
м. Харків, Україна*

ШЛЯХИ ВИБОРУ ТЕХНОЛОГІЇ ПЕРЕВЕЗЕНЬ ВАНТАЖІВ

Один із головних напрямів роботи відповідних міністерств і транспортної спільноти України – це приведення транспортної системи у відповідність нормам і директивам Європейського Союзу. Ураховуючи світовий досвід, перспективними видами перевезень є мультимодальні, інтермодальні та комбіновані перевезення, зокрема із залученням залізничного транспорту. Для ефективної організації таких перевезень необхідне впровадження новітніх технологій, а також можливість використання альтернативних видів транспорту.

У транспортній системі України, зокрема залізничному секторі, відбуваються процеси реформування та реорганізації в різних напрямках [1]. Значну увагу приділяють ринку вантажних залізничних перевезень, зокрема забезпеченню рівного доступу перевізників будь-яких форм власності до залізничної інфраструктури та сприянню чесній конкуренції між ними. Також відбуваються зміни в нормативно-правовій базі, яка регулює ринок залізничних перевезень. Структурна реформа АТ «Укрзалізниця» включає фінансове та організаційне розмежування оператора інфраструктури та перевізника, що передбачено в проєкті нового Закону України «Про залізничний транспорт». Наприклад, у структурі управління вантажними перевезеннями ліквідовані дирекції залізничних перевезень, функціональні обов'язки дирекцій поділені між службами регіональних філій, крім того, створено виробничий підрозділ – служба роботи станцій, яка акумулює роботу як перевізного процесу, так і комерційної діяльності.

Наукове видання

ЛЮДИНА, СУСПІЛЬСТВО,
КОМУНІКАТИВНІ ТЕХНОЛОГІЇ

МАТЕРІАЛИ XII МІЖНАРОДНОЇ НАУКОВО-ПРАКТИЧНОЇ КОНФЕРЕНЦІЇ
«ЛЮДИНА, СУСПІЛЬСТВО, КОМУНІКАТИВНІ ТЕХНОЛОГІЇ»

25 жовтня 2024 р.

Відповідальність за редагування та достовірність інформації несуть автори робіт.

Відповідальний за випуск Толстов І. В.

Підписано до друку 25.10.2024 р.
Умовн. друк. арк. 13,5. Тираж . Замовлення № .

Художнє оформлення Л.І. Мачулін

Свідоцтво про держреєстрацію: сер. ХК №125 від 24.11.2004

Видавець та виготовлювач Український державний університет
залізничного транспорту,

61050, Харків-50, майдан Фейсбаха, 7.

Свідоцтво суб'єкта видавничої справи ДК № 6100 від 21.03.2018 р.