

[2] Prokhorchenko A., Parkhomenko L., Kyman A., Matsiuk V., Stepanova J. Improvement of the technology of accelerated passage of low-capacity car traffic on the basis of scheduling of grouped trains of operational purpose / Procedia Computer Science. 2019. №149. P. 86-94.

[3] Аналіз методів моделювання розповсюдження затримок поїздів у графіку руху поїздів / Прохорченко А.В., Білокудря В.В., Масалов О.А. // Інформаційно-керуючі системи на залізничному транспорті. – 2018. – №. 4(додаток). – С. 70-71.

УДК 656. 22

ФОРМУВАННЯ КОНЦЕПЦІЇ ВПРОВАДЖЕННЯ ПРИВАТНОЇ ЛОКОМОТИВНОЇ ТЯГИ НА МЕРЕЖІ АТ «УКРЗАЛІЗНИЦІ»

FORMATION OF THE CONCEPT OF IMPLEMENTATION OF PRIVATE LOCOMOTIVE TRUCK ON THE NETWORK OF JSC "UKRZALIZNITSA"

*Д-р. техн. наук, професор Т.В. Бутько, аспірант С.В. Харланова
Український державний університет залізничного транспорту (м. Харків)*

*Dr. Sc., professor T.V. Butko, post graduate S.V. Kharlanova
Ukrainian State University of Railway Transport (Kharkiv)*

Вантажні перевезення на мережі АТ «Укрзалізниця» – є одним з ключових аспектів у роботі всієї галузі. На даний час, дуже гостро постало питання щодо нестачі локомотивної тяги для перевезення існуючих обсягів вантажів. Зношеність тягового рухомого складу сягає у середньому 90%, термін служби деяких локомотивів перевищений у двічі.

Наприкінці 1990-х років в Україні було прийнято рішення про допуск приватних вагонів до вантажних залізничних перевезень. Завдяки цьому рішенню українська залізниця досі перевозить вантажі, продукція українських виробників доставляється до споживачів і залізничний транспорт загалом не втратив своїх позицій, як надійний перевізник масових вантажів. Близько двох третин від усіх вагонів, що курсують сьогодні на «Укрзалізниці», є приватними.

Наразі у сегменті локомотивної тяги склалася схожа ситуація. З 2014-го по 2019 роки парк робочих локомотивів «Укрзалізниці» скоротився на 10% – з 2094 до 1843 одиниць. «Укрзалізниця» виконує план капітальних інвестицій у кращому разі на 60-70%. Велика частина цих невиконаних планів припадає саме на локомотиви. Тобто купується і ремонтується менше локомотивів, ніж потрібно [1]. Це все призводить до ускладнення організації перевізного процесу; значного часу простою вагонів на сортувальних станціях або станціях примикання; збільшення часу на формування та переформування поїздів. Все це в підсумку призводить до збільшення часу обороту вагонів та значних витрат підприємства на залізничні перевезення [2].

Згідно прийнятої угоди про Асоціацію з ЄС, щодо розвитку залізничного транспорту України, визначено термін допуску приватної локомотивної тяги та створення конкурентного ринку, у вантажних залізничних перевезеннях.

Впровадження приватної тяги дозволить покращити ситуацію у сфері вантажних перевезень, скоротити непродуктивні простой составів, дозволить підвищити пропускну спроможність на всіх дільницях.

Головним аспектом, який потрібно враховувати – це те, що контроль за виконанням усіх операцій та складання добових планів графіків, повинен залишитись за АТ «Укрзалізниця». Це дозволить уникнути транспортного колапсу, через вихід на колії загального користування більшої кількості локомотивів. Усі приватні локомотиви повинні відображатися на автоматизованих робочих місцях поїзного диспетчера, чергового по станції, маневрового диспетчера, аби оперативні працівники чітко та своєчасно змогли скорегувати графік руху, отримати усю необхідну інформацію, щодо приватних локомотивів та локомотивних бригад, часу проходження останнього ТО, та інше.

Зазначені підходи потребують розробки та формування сучасних інтелектуальних технологій, що забезпечать контроль за приватними локомотивами.

Вищезазначені підходи стануть особливо актуальними, при збільшенні обсягів перевізної роботи на залізничних напрямках, де в теперішній час особливо гостро проявляється ефект першої та останньої милі [3].

Таким чином, впровадження недискримінаційного доступу до залізничної інфраструктури разом з приватною локомотивною тягою надасть АТ «Укрзалізниця» можливість підвищити свою конкурентоспроможність на транспортному ринку.

[1] Володимир Гусак: «Укрзалізницю» потрібно розділити на вісім компаній» URL: <https://gmk.center/ua/interview/volodimir-gusak-ukrzeliznicju-potribno-rozdiliti-na-visim-kompanij/> (дата звернення 15.12.2019)

[2] Очкасов О.Б., Шепотенко А. П. Перспективи використання локомотивів промислових підприємств для перевезення вантажів в напрямку морських портів. *Перспективи взаємодії залізниць та промислових підприємств: Тези 6-ї Міжнародної науково-практичної конференції (Дніпро, 29-30 листопада 2017 р.)* – Дніпро.: ДНУЗТ, 2017. С 116-118 URL: http://diit.edu.ua/upload/files/shares/Sbornik_2017_gotovo.pdf (дата звернення 14.12.2019)

[3] Butko T., Kostiennikov O., Parkhomenko I., Prokhorov V., Bogomazova G., Forming an automated technology to manage freight transportation along a direction. *Eastern-European Journal of Enterprise Technologies*. 2019. №1/3(97).P. 6-13.