



АКАДЕМІЯ ТЕХНІЧНИХ НАУК УКРАЇНИ

V Міжнародна науково-практична конференція

**ПРИКЛАДНІ НАУКОВО-
ТЕХНІЧНІ ДОСЛІДЖЕННЯ**

5-7 квітня 2021

Івано-Франківськ

**АКАДЕМІЯ ТЕХНІЧНИХ НАУК УКРАЇНИ
ІНСТИТУТ МОДЕРНІЗАЦІЇ ЗМІСТУ ОСВІТИ
НАЦІОНАЛЬНИЙ ЛІСОТЕХНІЧНИЙ УНІВЕРСИТЕТ УКРАЇНИ
CONNECTIVE TECHNOLOGIES LTD (ВЕЛИКОБРИТАНІЯ)**

ПРИКЛАДНІ НАУКОВО-ТЕХНІЧНІ ДОСЛІДЖЕННЯ

APPLIED SCIENTIFIC AND TECHNICAL RESEARCH

Матеріали V міжнародної науково-практичної конференції
(5-7 квітня 2021 р.)

Видавець Кушнір Г. М.
Івано-Франківськ – 2021

УДК 60
ББК 30
П 75

ПРИКЛАДНІ НАУКОВО-ТЕХНІЧНІ ДОСЛІДЖЕННЯ
Матеріали V міжнародної науково-практичної конференції

Голова оргкомітету:

Кузь М.В. – доктор технічних наук, президент Академії технічних наук України, професор кафедри інформаційних технологій Прикарпатського національного університету імені Василя Стефаника, м. Івано-Франківськ.

П 75 **Прикладні** науково-технічні дослідження : матеріали V міжнар.
наук.-прак. конф., 5-7 квіт. 2021 р. – Академія технічних наук
України. – Івано-Франківськ : Видавець Кушнір Г. М. – 2021. –
436с

ISBN 978-617-7926-12-1

УДК 60

У збірнику надруковано матеріали V міжнародної науково-практичної конференції «Прикладні науково-технічні дослідження».

Для студентів, аспірантів, викладачів ЗВО та наукових організацій.

ISBN 978-617-7926-12-1

© Авторський колектив, 2021.

Дослідження питань удосконалення вантажних залізничних перевезень в Україні

Ганна Примаченко, Тетяна Хлань

*Український державний університет залізничного транспорту
м. Харків, Україна*

I. Вступ

Транспорт є однією з найважливіших галузей суспільного виробництва і покликаний задовольняти потреби населення та суспільного виробництва в перевезеннях. Законодавство про залізничний транспорт загального користування складається із Законів України «Про транспорт», «Про залізничний транспорт», «Про особливості утворення акціонерного товариства залізничного транспорту загального користування», Статуту залізниць України, який затверджується Кабінетом Міністрів України, та інших актів законодавства України. Відповідно до частини першої статті 1 Закону України «Про залізничний транспорт» залізничний транспорт – виробничо-технологічний комплекс підприємств залізничного транспорту, призначений для забезпечення потреб суспільного виробництва і населення країни в перевезеннях у внутрішньому і міжнародному сполученнях та надання інших транспортних послуг усім споживачам без обмежень за ознаками форми власності та видів діяльності тощо.

Залізниця – відокремлений підрозділ акціонерного товариства залізничного транспорту загального користування, утвореного відповідно до Закону України «Про особливості утворення акціонерного товариства залізничного транспорту загального користування», який здійснює перевезення пасажирів та вантажів у визначеному регіоні залізничної мережі.

II. АНАЛІЗ ОСТАННІХ ДОСЛІДЖЕНЬ І ПУБЛІКАЦІЙ

У роботі [1] мета дослідження – забезпечення контролю за дотриманням законодавства про захист економічної конкуренції, а саме: проведення дослідження ринку перевезення вантажів залізничним транспортом в Україні; виявлення проблематики ринку; надання пропозицій, спрямованих на розвиток конкуренції; у разі виявлення ознак порушення законодавства про захист економічної конкуренції вжиття відповідних заходів. У рамках даного дослідження аналізувалась інформація, отримана від органів державної влади, профільних асоціацій, суб'єктів господарювання – учасників ринку та з відкритих джерел у мережі Інтернет, зокрема, статистичні та аналітичні звіти консалтингових компаній та профільних видань тощо.

Під час дослідження з'ясувались такі питання:

1. Стан ринків:

- перевезення вантажів залізничним транспортом;
- надання послуг магістральних локомотивів;
- надання в користування вагонів.

2. Порівняльний аналіз плати за використання вантажних залізничних вагонів власності АТ «Укрзалізниця» та операторів рухомого складу.

3. Основні проблемні питання взаємодії операторів рухомого залізничного складу та вантажовідправників з АТ «Укрзалізниця».

III. ВИКЛАД ОСНОВНОГО МАТЕРІАЛУ

Законом України «Про природні монополії» визначено, що суміжним ринком визнається товарний ринок, що не перебуває у стані природної монополії, для суб'єктів якого реалізація вироблених товарів або використання товарів інших суб'єктів господарювання неможливе без безпосереднього використання товарів, що виробляються (реалізуються) суб'єктами природних монополій.

Статтею 6 Закону України «Про природні монополії» суміжними з природними монополіями ринками, що регулюються відповідно до цього Закону, визначено, зокрема, внутрішні та міжнародні перевезення вантажів залізничним транспортом.

Крім визначеного законодавством ринку перевезення вантажів залізничним транспортом, існують дві основні невід'ємні складові цього ринку – два окремих товарних ринки – надання послуг магістральних локомотивів та надання в користування вагонів, які відрізняються умовами вступу й діяльності, кількістю учасників тощо, а тому й стан конкуренції на кожному з них має досліджуватись окремо.

Отже, об'єктами аналізу є ринки: перевезення вантажів залізничним транспортом; надання послуг магістральних локомотивів; надання в користування вагонів та становище на цих ринках АТ «Укрзалізниця». Аналіз проводився відповідно до «Методики визначення монопольного (домінуючого) становища суб'єктів господарювання на ринку», затвердженої розпорядженням Антимонопольного комітету України від 05.12.2002 р. №49-р, зареєстрованої в Міністерстві юстиції України 01 квітня 2002 року за №317/6605 (зі змінами) (далі – Методика), з урахуванням пункту 2.2. Географічними межами ринків перевезення вантажів залізничним транспортом; надання послуг магістральних локомотивів; надання в користування вагонів є територія України, тобто ринки є загальнодержавними, дослідження цих ринків проводилось у часових межах 01.01.2017 р. – 28.12.2018 р. АТ «Укрзалізниця», будучи суб'єктом природної монополії на ринку надання в користування інфраструктури залізничного транспорту, отримавши законодавчо визначені повноваження з управління процесом перевезень у внутрішньому й міжнародному сполученнях (диспетчеризації) та займаючи монопольне (домінуюче) становище на ринку надання послуг магістральних вантажних локомотивів, може визначати умови обороту товарів на ринку надання в користування вагонів та безпосередньо визначає можливість допуску вагонів інших учасників ринку до своєї інфраструктури, тобто має значну (суттєву) ринкову владу й можливість впливати на ринок надання в користування вагонів на етапі укладання договору між оператором рухомого залізничного складу та залізницею для організації процесу перевезення вантажів та на процес перевезення вантажів. При цьому АТ «Укрзалізниця» є єдиним суб'єктом господарювання, який діє на ринку перевезення вантажів залізничним транспортом, займав на цьому ринку монопольне (домінуюче) становище із часткою 100% та діє на ринку надання в користування вагонів, де за структурними показниками в загальній кількості робочого парку більшості видів вагонів (крім цистерн, де частка становить 22%) частка АТ «Укрзалізниця» перевищує 35%. За результатами аналізу отриманої від учасників ринку інформації узагальнено основні проблемні питання взаємодії з АТ «Укрзалізниця» та пропозиції стосовно шляхів їх вирішення. Основними перевагами користування вагонами АТ «Укрзалізниця» для суб'єктів господарювання є: вагони курсують всією територією України та можуть бути залучені на більш вигідних умовах, ніж вагони інших власників/операторів; наявність великого парку необхідних вагонів; наявність власних тягових та маневрових локомотивів та електровозів; наявність власних депо з ремонту та обслуговування вагонів та тепловозів; оптимальне логістичне забезпечення використання вагонів; можливість добового оперативного планування, де заявку на забезпечення вагонами можна подавати за одну добу до моменту початку її реалізації, щодо умов подання заявки на забезпечення вагонами за 5-6 днів – в інших власників вагонів; можливість контролювати виділення локомотивів та впливати на диспетчерські послуги; нижча вартість перевезення порівняно з вагонами приватних компаній (за винятком перевезень на коротких транспортних плечах);

- універсальність – можливість проводити відвантаження в усіх необхідних напрямках; мобільність – у зв'язку з переміщенням вагонів АТ «Укрзалізниця» без визначеної станції призначення існує можливість оперативно направити вагони на найбільш пріоритетні станції навантаження; першочерговий пропуск залізничними коліями, проведення ремонту на всіх без винятку вагоноремонтних підприємствах.

Пропозиції учасників ринку щодо основних шляхів забезпечення суб'єктів господарювання вантажними вагонами: створення кредитних та лізингових програм щодо придбання вагонів з умовами, аналогічними або наближеними до встановлених в Європейському Союзі; розширення парку вантажних залізничних вагонів власності АТ «Укрзалізниця» та підвищення якості послуг цього перевізника під час здійснення перевезень у вагонах, що є власністю інших підприємств; раціональне використання рухомого складу на під'їзних коліях відправників / одержувачів із метою мінімізації невиробничих простоїв; раціональне використання вагонів як АТ «Укрзалізниця», так і приватних, а саме: уникнення / зниження зустрічних пробігів порожніх вагонів; утримання робочого парку локомотивів у необхідній кількості, яка відповідає наявним обсягам перевезень вантажів та рухомого складу; оновлення локомотивного парку, укладання договору з представниками бізнесу на проведення ремонту локомотивів за рахунок постачання ними запасних частин; демонополізація ринку локомотивної тяги (створення належної законодавчої бази та видача дозволів на використання приватної тяги на магістральних коліях); приведення у відповідність до встановлених норм показників швидкості руху рухомого складу на шляхах загального користування АТ «Укрзалізниця»; організація необхідного матеріально-технічного забезпечення вагоноремонтних підприємств і пунктів технічного огляду рухомого складу, що підпорядковані АТ «Укрзалізниця» і розміщені на вантажних станціях; посилення контролю та відповідальності АТ «Укрзалізниця» за розукомплектування та розкрадання частин рухомого складу на шляхах загального користування; електрифікація неелектрифікованих залізничних ділянок (наприклад, електрифікація ділянки Камінець-Подільський – Гречани дозволить збільшити показник середньої ваги поїзда, що фактично дозволить суттєво зменшити необхідний парк локомотивів для перевезення тієї ж кількості вантажів); виключення з відносин між АТ «Укрзалізниця» та вантажовідправниками компаній – посередників; поновлення роботи автоматизованої системи «Управління пересилкою порожніх вагонів» під час розподілу вагонів-зерновозів з урахуванням зауважень компаній – членів Асоціації; відновлення обов'язкової практики погодження та схвалення Кабінетом Міністрів України змін до будь-яких складових тарифу на залізничні перевезення, що перевищує прогнозний рівень інфляції поточного року, в т. ч. на вагонну складову; перехід до глобальної маршрутизації (розширення фронтів навантаження, інтенсивність навантаження).

IV. ВИСНОВКИ

Враховуючи сучасні норми європейського законодавства, в процесі реформування залізничної галузі необхідно здійснити організаційну, технічну і технологічну модернізацію залізничного транспорту, поступову демонополізацію залізничної галузі та запровадити ефективні ринкові механізми її функціонування та розвитку з метою динамічного нарощування обсягів перевезень і вантажів відповідно до потреб соціально-економічного розвитку країни.

ЛІТЕРАТУРА

[1] ЗВІТ про результати дослідження ринку перевезення вантажів залізничним транспортом за 2017-2018 роки. URL: https://amcu.gov.ua/storage/app/sites/1/imported_content/5d690ffe9bad7.pdf.

earthworks in a forestry enterprise.....	322
Stanislav Horzov, Borys Bakay. Image Processing Methodology for Measuring Dimension Features of Objects.....	326
Bohdan Mahura, Oles Bilous. Influence of the abrasive wheel components volume content and the abrasive grain size on its hardness.....	329
Ігор Каратник, Юрій Цимбалюк. Загальні умови для моделювання деформацій і руйнування у масиві деревини.....	331
Марина Кузнєцова, Катерина Кремнева, Денис Адаменко. Піролізна установка для виробництва біовугілля.....	334
Borys Bakay, Yuriy Tymbalyuk. New Breakthrough Technologies in Forestry.....	337
Володимир Кий, Юрій Цимбалюк. Комбінований спуск деревини на затяжних гірських схилах.....	340

Транспорт

Наталя Грищенко. Тенденції зміни обсягів перевезень вантажів за видами транспорту.....	342
Volodymyr Nerubatskyi, Denys Hordiienko. Improving the energy efficiency of the traction power supply system of electric rolling stock with alternative energy sources.....	344
Валерій Дембіцький. Підвищення якості послуг у сфері автомобільного транспорту...	347
Віктор Запара. Стан залізничної галузі України та аспекти удосконалення функціонування АТ «Укрзалізниця».....	350
Ярослав Запара. Організація вантажних перевезень в умовах створення UZ Cargo.....	353
Ганна Примаченко, Тетяна Хлань. Дослідження питань удосконалення вантажних залізничних перевезень в Україні.....	355
Iryna Ienina, Serhii Rahulin. Application of composite materials in the design gas turbine engines of aircrafts.....	358
Шраменко Наталя, Шраменко Владислав. Особливості розвитку українського ринку перевезень сільськогосподарських вантажів.....	360
Олеся Марченко. Адекватність математичної моделі для визначення раціональних капіталовкладень.....	363
Василь Равлюк, Ярослав Дерев'янчук. Раціональний спосіб модернізації елементів гальмової важільної передачі пасажирських вагонів.....	366
Наталя Шраменко, Анастасія Грицаєнко, Владислав Шраменко. Транспортно-технологічне забезпечення зернових елеваторів України: особливості та проблеми.....	371
Василь Равлюк. Ліквідація клинодуального зносу колодок шляхом модернізації елементів гальмової важільної передачі візків вантажних вагонів.....	374
Денис Ломотько, Олександр Огар, Ганна Шаповал, Микола Ломотько. Удосконалення технології обробки місцевих вагонів на сортувальній станції.....	379
Василь Равлюк. Апробація модернізованої гальмової важільної передачі візків вантажних вагонів.....	381
Наталя Шраменко, Владислав Шраменко. Тенденції ринку перевезень зернових вантажів при постачанні в порти.....	385
Марина Резуненко, Євгеній Балака, Володимир Вдовиченко. Прогнозування транспортного обслуговування населення в дальньому і міжміському сполученнях.....	388
Євгеній Балака, Дмитро Лючков. Використання електропоїздів для прискорених вантажоперевезень невеликими відправленнями.....	391
Денис Ломотько, Олександр Огар, Дмитро Козодой, Микола Ломотько. До питання актуальності контейлерних перевезень в Україні.....	393

Міждисциплінарні наукові дослідження

Hanna Nelasa, Maksym Vereshchak. Features of multi-scalar multiplication operation on elliptic curves implementation for GPU.....	396
--	-----