

національного університету. Серія: Міжнародні економічні відносини та світове господарство. Ужгород, 2019. Вип. 24. (ч.1) С.131-135. URL: <https://dspace.uzhnu.edu.ua/jspui/handle/lib/25447> (дата звернення: 22.05.2023).

[3] Українське Дунайське пароплавання. URL: <http://oaoudp.com.ua/> (дата звернення: 22.05.2023).

[4] Про затвердження Стратегії розвитку морських портів України до 2038 року: Розпорядження КМУ від 11.07.2013 р. № 548-р. URL: (дата звернення: 22.05.2023).

[5] Угода про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони. URL: <https://ips.ligazakon.net/document/mu14097z> (дата звернення: 22.05.2023).

[6] European Maritime Single Window environment (EMSWe). URL: <https://www.emsa.europa.eu/emsw.html> (дата звернення: 22.05.2023).

### УДК 656.212.5

## ДО ПИТАННЯ УДОСКОНАЛЕННЯ МІСЦЕВОЇ РОБОТИ НА ВАНТАЖНИХ СТАНЦІЯХ

## ON THE ISSUE OF IMPROVING LOCAL WORK AT FREIGHT STATIONS

*канд. техн. наук Д. О. Гурін, О. В. Криворотов*

*Український державний університет залізничного транспорту (м. Харків)*

*D. O. Hurin, PhD (Tech.), O.V. Ktyvorotov*

*Ukrainian State University of Railway Transport (Kharkiv)*

Незважаючи на негативний вплив заходів проти поширення коронавірусної інфекції на світову економіку у період 2019-2021 років, істотного зменшення загальних обсягів перевезень вантажів залізницею в Україні не відбулося (рис. 1).

Через військову агресію на території країни у 2022 році відбулось вимушене переміщення виробничих підприємств у західні регіони країни, тимчасове або повне припинення господарської діяльності багатьох підприємств. Внаслідок цього транспортна галузь зазнала певних змін на зовнішньому і внутрішньому ринку послуг. Змінилися напрямки транспортування і номенклатура вантажів, зменшилися обсяги транспортування на багатьох маршрутах. Через пошкодження залізничної інфраструктури відбулася деяка переорієнтація на інші види транспорту, зокрема, автомобільний.

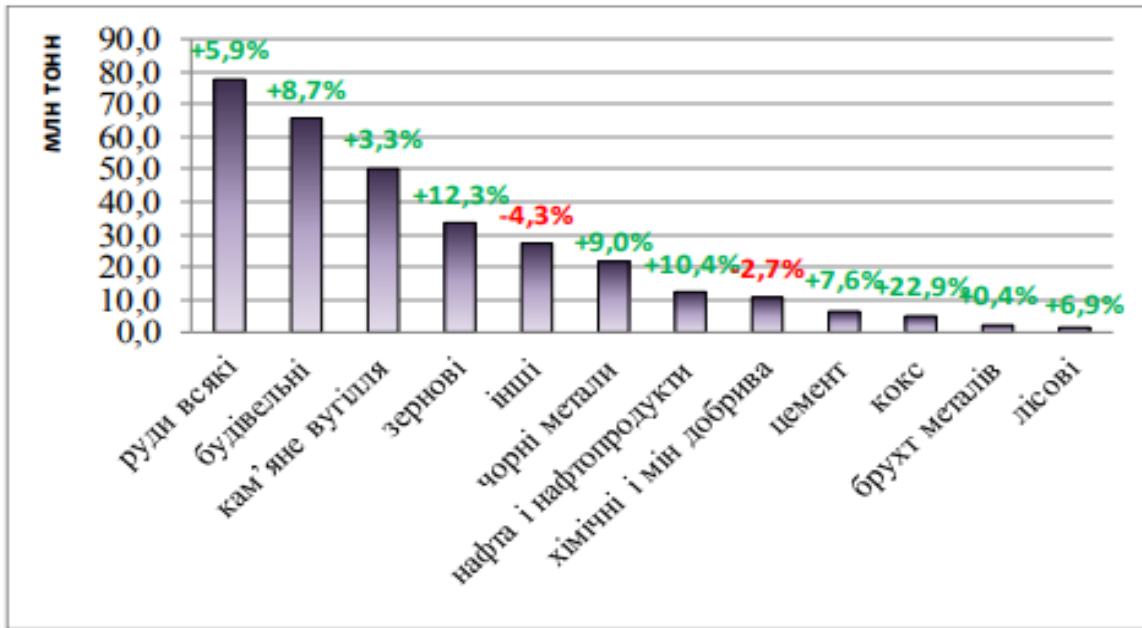


Рис. 1. Обсяги вантажних перевезень залізницею у 2021 році до 2020

На деяких залізницях місцева робота складає основну частину загального обсягу перевезень. Для виконання місцевої роботи використовується понад 20% загального парку локомотивів.

Технологія роботи з місцевими вагонами передбачає передачу і розвезення місцевого вантажу та виконання операцій з місцевими вагонами на станціях вивантаження: подачу вагонів до місць вивантаження та розвантаження вагонів, включаючи у необхідних випадках й очищення вагонів. Аналіз простою місцевих вагонів на вантажних станціях показав, що близько 8% загального часу перебування вагонів на станції приходить на операції від моменту прибуття до подачі вагонів на вантажні фронти, 75% – на простій з виконання вантажних операцій, а решта часу – на операції із забирання вагонів з вантажних фронтів до моменту відправлення.

Однією з головних причин значних простоїв є недосконалість організації місцевої роботи у залізничних вузлах. На даний час рівень організації місцевої роботи у вузлах такий, що понад 60% часу перебування у вузлі місцеві вагони простоюють саме в очікуванні виконання операцій. При обробці місцевих вагонопотоків у вузлах великих адміністративно-промислових центрів тенденція збільшення величини простоїв триває роками.

На практиці нормативні документи регламентують переважно технічні аспекти взаємодії вантажних фронтів і станцій, а саме порядок утримання технічних пристроїв, правила безпеки руху і т. д. Нормативно-правова ж база, що регулює технологічно-економічні аспекти, поки не має чітко визначених механізмів регулювання і взаємодії. До того ж, через

давність розроблених документів їх положення не відповідають сучасним технологіям, що часто призводить до невиконання нормативних значень передбачених показників.

Серед інших причин виникнення простоїв місцевих вагонів – зношеність основних технічних засобів та їх робота понад нормативний термін служби. Як наслідок виникають вимушені обмеження швидкості маневрових переміщень на під'їзних коліях, часті випадки сходу рухомого складу, несправності локомотивів, збільшення часу виконання вантажно-розвантажувальних операцій.

Незважаючи на достатньо широке висвітлення питань удосконалення технології роботи та технічного оснащення вантажних станцій у науковій літературі, вони все ще потребують додаткових досліджень і розробки прогресивних заходів. Серед них – ефективна технологія обробки вагонів, приведення станційної інфраструктури у відповідність обсягам перевезень, удосконалення технологічних процесів з вагонами різних призначень і т. д.

**УДК 629.04**

**РЕФОРМУВАННЯ АТ «УКРЗАЛІЗНИЦЯ»: СТАН ТА ПЕРСПЕКТИВИ В УМОВАХ ВОЄННОГО ПЕРІОДУ**

**REFORMING JSC "UKRZALIZNYTSYA": STATUS AND PROSPECTS IN THE CONDITIONS OF THE WAR PERIOD**

*Канд.техн.наук В.М. Запара, канд.техн.наук Я.В. Запара  
Український державний університет залізничного транспорту (м. Харків)*

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

З підписанням Угоди про асоціацію України з країнами ЄС (закон України від 19.09.2014 р. № 1678-VII) наша країна була зобов'язана до 31.10.2022 року імплементувати в законодавство вимоги і стандарти європейських нормативних документів у галузі залізничного транспорту (євродиректив). Описані в них розділи встановлюють основні прийняті у ЄС засади щодо рівноправного доступу до інфраструктури, конкуренції в послугах, незалежності в прийнятті рішень, чого ще так наразі бракує.

Основна проблема полягає в тому, що АТ «Укрзалізниця» самостійно