

інших суб'єктів транспортної інфраструктури регіонального рівня в розробці стратегії, її плану впровадження та показники успіху стратегії є важливим фактором підвищення ефективності транскордонного співробітництва.

[1] Експортні залізничні перевезення зменшилися на 5,8% у 2023 році. URL: <https://gmk.center/ua/infographic/eksportni-zaliznichni-perevezennya-zmenshilisya-na-5-8-u-2023-roci/>

[2] Щуклін Ю. Чим спричинений страйк польських перевізників і чи адекватні їх вимоги? URL: <https://gmk.center/ua/opinion/chim-sprichinenij-strajk-polskih-pereviznikiv-i-chi-adekvatni-ih-vimogi/>

[3] Найбільший в Європі перевалювальний зерновий залізничний термінал побудовано на українсько-румунському кордоні. URL: <https://interfax.com.ua/news/economic/979096.html>

**УДК 624.01**

**ШЛЯХИ ПІДВИЩЕННЯ ПРОПУСКНОЇ СПРОМОЖНОСТІ ДЛЯ  
ЗБІЛЬШЕННЯ ОБСЯГІВ ПАСАЖИРСЬКИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ НА  
СТИКУ МОСТИСЬКА-II (УКРАЇНА) - МЕДИКА (ПОЛЬЩА)**

**WAYS OF INCREASE CAPACITY TO INCREASE THE VOLUME OF  
PASSENGER TRANSPORT AT THE MOSTYSKA-II (UKRAINE) -  
MEDYKA (POLAND) JUNCTION**

*О.М. Красноштан, канд. техн. наук  
Національний транспортний університет (м. Київ)*

*О.М. Krasnoshtan, PhD (Tech.)  
National transport university (Kyiv)*

В поточній ситуації питання забезпечення пасажирських перевезень у міжнародному сполученні між Україною і країнами Європейського Союзу має виключне соціальне, економічне та безпекове значення. Тому розвиток зазначених перевезень є актуальною науково-практичною задачею.

З-поміж всіх країн Європейського Союзу найбільший попит на перевезення та, відповідно, існуючий пасажиропотік спостерігається в напрямку Республіки Польща.

На сьогоднішній день перевезення пасажирів між Україною та Республікою Польща здійснюються через 3 міжнародні стики:

- Ягодин-Дорохуськ (1520 мм і 1435 мм);
- Мостиська-II-Медика (1520 мм);
- Рава-Руська – Гребенне (1435 мм).

Відповідно до офіційних перевезень, в лютому 2023 року було

завершено підготовку інфраструктури на ділянці Держкордон-Нижанковичі-Хирів [1], що повинно було забезпечити можливість курсування поїздів пасажирських поїздів через стик Ніжанковичі-Перемишль колією 1435 мм. Не зважаючи на те, що у своєму повідомленні Міністерство розвитку громад, територій та інфраструктури повідомляло про те, що на даній ділянці відновлено рух потягів, по факту на момент подання тез доповіді перевезення тут не розпочаті, більш того початок перевезень офіційно не анонсувався.

В сезони пікових перевезень (літні, новорічні, Великодні перевезення) на напрямку перевезень між Україною і Республікою Польща спостерігається дефіцит місць, викликаний тим фактом, що попит на перевезення значно перевищує пропозицію. При цьому, стик Мостиська-II-Медика є одним з найпопулярніших з-поміж пасажирів, оскільки він забезпечує зручні стиковки для пасажирів з України в напрямку як міст Республіки Польща, так і інших країн (Німеччина, Австрія, Чехія тощо).

Графіком руху пасажирських поїздів на 2023-24 рр. через стик Мостиська-II – Медика передбачено курсування 5 пар пасажирських поїздів, 2 з яких – категорії ІНТЕРСІТІ+. З врахуванням цього максимальна кількість пасажирів, що може бути перевезена на цьому напрямку впродовж доби становить 2500 пасажирів.

При цьому, на сьогоднішній день фактично вичерпано резерв можливостей для подальшого збільшення парності пасажирських поїздів, що зумовлено об'єктивними обмеженнями, спричиненими поточною структурою та параметрами інфраструктури. При цьому інші можливі лімітуючі фактори дозволять подальше зростання: для прикладу тривалість контрольних операцій становить лише 11 годин на добу, що забезпечує значні резерви до зростання.

У зв'язку із цим, єдиним можливим шляхом підвищення перевізної здатності є організація паралельного курсування пасажирських поїздів по даному стику колією 1435 мм. і організація передаски пасажирів з цих поїздів на поїзди колії 1520 мм та зворотно.

Для забезпечення зазначеної можливості необхідно забезпечити реалізацію інфраструктурного проекту, що складається з двох основних складових:

- Будівництво пасажирської платформи біля колії 1a (1435 мм);
- Будівництво пішохідного мосту для переходу пасажирів від зазначеної платформи до будівлі вокзалу.

З врахуванням пересадкового сполучення по ст. Мостиська-II, доцільно передбачити проведення прикордонного, митного та інших видів контролю в будівлі вокзалу станції, що забезпечить підвищення ефективності контрольних операцій та зручність для пасажирів.

Проведені дослідження дали можливість створджувати про наступне:

- 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;