

І саме завданням перевізника – є надання якісної транспортної послуги та відстеження попиту і пропозиції на ринку перевезень.

Список посилань

1. Біліченко В. В. Підвищення ефективності системи міських пасажирських перевезень / В.В. Біліченко, С.В. Цимбал, С.С. Коробов // Вісник машинобудування та транспорту. №1(7), 2018. – С. 18-25.

2. Бережна Н.Г. / Щодо обсягів перевезення пасажирів, тенденції їх зміни і прогнозування / Н.Г. Бережна, Т.В. Волкова, О.В. Кутя // Матеріали VIII-ої міжнародної науково-практичної інтернет-конференції «Проблеми і перспективи розвитку автомобільного транспорту», 14-15 квітня 2020 року: збірник наукових праць / Міністерство освіти і науки України, Вінницький національний технічний університет [та інш.]. – Вінниця: ВНТУ, 2020. – С. 46 – 50.

3. <https://apluss.pro/upravlinnya-hromadskym-transportom/doslidzhennja-pasazhiropotokiv-na-gromadskomu-transporti/>

УДК 338.47:656

ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ

*Городецька Т.Е., к.е.н., доцент, Овчаренко Д.В., студентка
Харківський національний технічний університет сільського господарства
імені Петра Василенка*

PROSPECTS FOR THE DEVELOPMENT OF RAILWAY TRANSPORT OF UKRAINE

*Gorodetska T.E., Ovcharenko D.V., student
Kharkiv Petro Vasylenko National Technical University of Agriculture*

Досить вдале географічне розташування України в центрі Європи створює природний міст між високоінтегрованим Європейським Союзом і країнами Азії, які сьогодні розвиваються прискореними темпами. Це є однією з основних передумов для розвитку транспортної системи.

Українські залізниці безпосередньо межують і взаємодіють із залізними дорогами Білорусії, Молдови, Польщі, Росії, Румунії, Словаччини, Угорщини та забезпечують роботу 40 міжнародних залізничних переходів, а також обслуговують 18 українських морських портів Чорноморсько-Азовського басейну (Чорноморського, Азовського і Дунайського).

Залізничний транспорт є основою транспортної системи України і ним перевозитися близько 55% усіх вантажів у країні. За підсумками 2019 року АТ «Укрзалізниця» перевезено 312,9 млн тонн вантажів. Загальне падіння перевезень вантажів УЗ за рік склало -2,9%, або -9,4 млн тонн. За даними перевізника фіксується зростання обсягів перевезення тільки трьох видів вантажів:

- зернових +21%, або +6,9 млн тонн (до 39,8 млн тонн);
- хімічних і мінеральних добрив +31,5%, або +1 млн тонн (до 4,4 тонн);
- залізна руда і марганець +2,7%, або +1,8 млн тонн (до 68,3 млн тонн).

Решта вантажів без винятку показали падіння обсягів перевезення залізничним транспортом. Максимальне падіння перевезень:

- лісових вантажів -58,2%, або -1,4 млн тонн (до 1 млн тонн);
- мінеральних будматеріалів -19,1%, або -6,8 млн тонн (до 29,1 млн тонн);
- металобрухту чорного -21,9%, або -0,6 тонн (до 2,4 млн тонн) [1].

Залізнична галузь незалежної України щорічно забезпечує перевезення понад 300 млн т вантажів та біля 500 млн пасажирів. Вона пройшла складний період становлення і розвитку держави, пошуку шляхів виживання в умовах переходу до ринкових відносин. Ситуацію ускладнювало різке падіння обсягів перевезень і несвочасні розрахунки клієнтів за перевезення, що призвело до значних фінансових втрат та хронічних неплатежів до бюджету і невиводу заробітної плати.

Наприкінці 90-х років галузь вразив вірус посередництва та бартеру. Обігові кошти вимивались комерційними структурами. Переломним моментом для залізничного транспорту став Указ Президента України, який визначив основні напрями його подальшого функціонування та розвитку. Реалізація вимог Указу Президента України дозволила, при тій же законодавчій базі і незначних зрушеннях в економіці держави, стабілізувати роботу залізничного транспорту, ліквідувати посередництво та бартеризацію і за короткий термін погасити борги до бюджету та по заробітній платі залізничникам. Позитивні результати діяльності дозволили розпочати відновлення інфраструктури і технічних засобів. За кошти залізниць реконструйовано десятки вокзалів, серед яких столичний Київський вокзал, що став одним із кращих у Європі.

Розпочато виготовлення сучасних пасажирських вагонів у Кременчуці, дизельних та електропоїздів у Луганську, електровозів у Дніпропетровську, колійної техніки у Старокраматорську. Залізниця є базовою галуззю економіки України та найважливішим, стрижневим елементом транспортної системи. Саме на них припадає 85,1% вантажообігу (без урахування трубопровідного транспорту) та 54,5 % пасажирообігу. За густотою залізниць Україна займає провідне місце серед країн СНД і наближається за цим показником до європейських країн: Франції, Італії, Румунії. Вантажонапруженість українських залізниць у 3-5 разів перевищує відповідний показник розвинених європейських країн [2].

Експертне опитування провідних фахівців транспортної сфери та аналіз функціонування залізничного транспорту показав, що основним фактором, який формує майбутнє галузі в умови нестаціонарної інституційного середовища, є: стан інфраструктури залізничного транспорту, попит на вантажну і пасажирське перевезення і ефективність її здійснення, а також реалізація процесу реформування галузі.

Можна відзначити 2 можливих альтернативних варіанти розвитку інфраструктури залізничного транспорту України:

альтернатива 1 - реалізація існуючої програми реформування залізничного транспорту з урахуванням угоди про асоціацію єс і Україна, яка передбачає відділення процесу перевезення від управління інфраструктурою;

альтернатива 2 - еволюційний розвиток залізничного транспорту з урахуванням можливого напрямку оптимізації інфраструктури залізничного транспорту [3].

Пріоритетним для Укрзалізниці є розвиток мережі міжнародних транспортних коридорів по території України, який базується на таких принципах:

- модернізація інфраструктури;
- удосконалення транспортно-митних технологій;
- розвиток комбінованих і контрейлерних перевезень;
- застосування єдиних тарифів;
- організація прискореного просування вантажопотоків зовнішньоторговельних і транзитних вантажів за рахунок концентрації та маршрутизації;
- поліпшення взаємодії різних видів транспорту в транспортних вузлах, розвиток інтермодальних систем міжнародних перевезень;
- створення єдиного інформаційного поля для перевізників, вантажовідправників і вантажоодержувачів, експедиторів, органів державного контролю на кордонах [2].

Мережа залізничних міжнародних коридорів України та термінали на сьогодні мають резерв пропускної спроможності і можуть у перспективі забезпечувати зростання транспортних потоків у напрямках МТК. На сьогодні реалії Укрзалізниці такі: прагнення збільшити темпи економічного розвитку галузі з абстрактної категорії в конкретну реальну перспективу. Головний принцип подальшого функціонування залізничного транспорту України — це збереження нинішнього потенціалу національної залізничної системи, її ролі як однієї з базових галузей економіки України, зміцнення її позицій на ринку транспортних послуг. Залізниця України взаємодіє із залізницями 7 сусідніх країн через 56 пунктів перетину кордону та з 13 основними морськими портами Чорного та Азовського морів та р. Дунай. Питання розвитку транзиту займають виняткове місце в європейській транспортній

політиці. Тому розвиток міжнародних транспортних коридорів в Україні віднесено до найголовніших напрямків інтеграції Українських залізниць у міжнародну транспортну систему.

Список посилань

1. Транспортні питання: які перспективи розвитку галузі [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <https://mind.ua/openmind/20207842-transportni-pitannya-yaki-perspektivi-rozvitku-galuzi>
2. Сучасний стан залізничного транспорту [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <https://subject.com.ua/technology/transport/93.html>
3. Листровая Е.С., Валевская А.С. Проблемы и перспективы развития железнодорожного транспорта Украины [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://molodyvcheny.in.ua/files/journal/2018/11/265.pdf>

УДК 656.073

УДОСКОНАЛЕННЯ ПЕРЕВЕЗЕННЯ В МІЖМІСЬКОМУ СПОЛУЧЕННІ МЕБЛЕВИХ ВИРОБІВ

*Лиховоз Дмитр Миколайович, здобувач вищої освіти, 4-й курс (43ТТпр)
Харківський національний технічний університет сільського господарства
імені Петра Василенка*

IMPROVING LONG-DISTANCE TRANSPORTATION OF FURNITURE

*Lixovoz D.M.
Kharkiv Petro Vasylenko National Technical University of Agriculture*

Автомобільним транспортом виконується 70% перевезень. Транспорт задовольняє як виробничі, так й індивідуальні потреби у вигляді послуг [1-4]. Він не провадить продукту, але змінює його місце розташування.

Перевезення відбувається за маятниковими маршрутами з оборотнім порожнім пробігом. Іноді автомобілю вдається знайти при зворотному рейсі попутне завантаження [5]. Таким чином можна стверджувати, що процес перевезення організовано нераціонально. У дипломному проекті розглянуте питання, щодо заключення договору на перевезення із Івано-Франківською меблевою фабрикою. Це дозволить частково компенсувати витрати, які виникають при зворотному порожньому пробігу [6-8]. В ході аналізу було виявлено, що завантаження меблі до напівпричепів здійснюється немеханізованим способом, що збільшує загальну тривалість перебування автопотягу під навантаженням у пункті.

Для зменшення часу простою автомобіля було запропоновано замість завантаження меблі в кузов вручну використовувати два альтернативних навантажувача підлогового транспорту.

Так при скороченні пробігу ефект отримано значний економічний ефект на рік, а при застосування для навантаження електронавантажувача моделі Komatsu FB07-3 з вантажністю 0,7 т замість бригади вантажників можна отримати економію виконання навантажувально-розвантажувальних операцій в 2-3 рази. При виборі оптимальних пунктів заправки автомобілів на маршруті можна досягти зниження витрат при купівлі дизельного пального на суму в півтори рази менше ніж при існуючих умовах роботи.

Список посилань

1. Нагорный, Е.В. Методика проектирования виртуальных маршрутов при перевозке товаров народного потребления в городах / Е.В. Нагорный, Д.А. Музылёв, А.С. Черехаха // Вестник Харьковского национального автомобильно-дорожного университета. – 2012. – Вып. 56. – С. 151–156.
2. Vojtov V.A. Integrated approach in calculation of the economic effect of the functioning of the transport and logistic complex with the account of the risk factor / V.A. Vojtov, D.A.