

при виборі оптимальної схеми роботи є мінімізація сукупних витрат на протязі всього логістичного ланцюга;

д) сервісне обслуговування клієнтів на відповідному європейському рівні. Можливість до різкого підвищення якості продукції є сьогодні об'єктивно обмеженою через низку різних причин. Саме запровадження логістичного підходу у сферу сервісного обслуговування може позитивно вплинути на роботу підприємств і галузей в плані підвищення конкурентоздатності своєї продукції, тому підвищення рівня надання сервісних послуг при здійсненні комерційних операцій та вантажних процесів здатні вивести залізничну галузь у лідери на транспортному ринку;

е) здатність адаптування до умов ринку.

УДК 629.04

ДОСЯГНЕННЯ РИТМІЧНОСТІ РОБОТИ У ВАНТАЖНИХ ПЕРЕВЕЗЕННЯХ ЗАЛІЗНИЦЕЮ ЯК ТОП-ПРІОРИТЕТ ГАЛУЗІ

ACHIEVEMENT OF THE RHYTHM OF WORK IN FREIGHT TRANSPORT BY RAIL AS THE TOP PRIORITY OF THE BRANCH

*канд. техн. наук В.М. Запара, І.О. Лейба, К.В. Позднякова
Український державний університет залізничного транспорту (м. Харків)*

*PhD (Tech.) V.M. Zapara, I.O. Leiba, K.V. Pozdnyakova
Ukrainian State University of Railway Transport (Kharkiv)*

Практично єдиним перевізником вантажів залізничним транспортом на сьогодні є АТ «Укрзалізниця». Основними вантажами, що перевозяться є кам'яне вугілля, залізорудна сировина, будівельні вантажі та мінеральні добрива. Важливе місце займають також різноманітні метали, нафтові вантажі, зерно. Ці вантажі становлять близько чверті усіх перевезень.

АТ «Укрзалізниця» повинна сконцентрувати роботу з вантажовідправниками на підтриманні ритмічної роботи в режимі 24/7, впродовж усього тижня, у тому числі й у вихідні. Адже неритмічна робота вантажовідправників, нераціональне використання ними рухомого складу ускладнюють раціональну організацію вантажних перевезень, призводять до необґрунтованих нарікань на роботу залізниці, яка має достатні ресурси, щоб здійснювати перевезення вантажів у плановому режимі.

Упродовж січня 2019 року АТ «Укрзалізниця» перевезла зерна та продуктів помелу на 18,4% більше, ніж роком раніше. Це склало 3,6 млн

тонн, з яких в експортному сполученні перевезено 3,1 млн тонн. Наростити перевезення цього виду вантажів вдалося завдяки покращенню використання тягових ресурсів та ефективному плануванню. Локомотиви, що були вивільнені з перевезення сезонних вантажів, зокрема сипучих матеріалів, були спрямовані на перевезення зернових. Це дало позитивний результат, який вкотре підтвердив, що при достатній кількості локомотивів АТ «Укрзалізниця» може нарощувати перевезення.

Проведений аналіз простоїв вагонів вказує на те, що до довготривалих простоїв зерновозів призводить незадовільна робота контролюючих органів при оформленні дозвільних документів на експортні перевезення. АТ «Укрзалізниця» постійно інформує контролюючі органи про незадовільну роботу їхніх підрозділів при оформленні дозвільних документів на експортні перевезення, які приводять до довготривалого простою зерновозів. До того ж, через неготовність партнерів залізниці працювати у вихідні та святкові дні проблематичною залишається перспектива покращити ритмічність навантаження за рахунок цих періодів.

«Мертвий сезон», який влаштовують вантажовідправники на початку січня, наприкінці місяця перетворюється на одночасний масовий попит і претензії, нібито залізниця повною мірою не задовольняє замовлення клієнтів. Однак наразі залізниця може оперувати вдвічі більшою кількістю піввагонів Центру транспортної логістики, ніж у попередньому місяці. Є невикористані резерви і в інших власників піввагонів. Однак вантажовідправники ігнорують наявні технічні можливості перевізників, як і власні планові зобов'язання щодо навантаження, необґрунтовано відкладають основну вантажну роботу на кінець місяця. Таким чином, суттєвим є недовиконання заявлених обсягів перевезень.

Так, на початку січня 2019 року залізничникам було пред'явлено до перевезення: чорних металів — 4972 піввагони із 8572 запланованих на цей період (58 %), відповідно будівельних вантажів — 451 із 580 (78 %), брухту — 67 із 210 (32 %), промислової сировини — 112 із 227 (49 %), мінеральних добрив — 326 із 602 (54 %), вугілля — 5834 із 10428 (56 %).

Як засвідчує досвід, наприкінці місяця така ситуація призведе до одночасного ажіотажного попиту на вантажні ресурси, до спроб вантажовідправників перекласти на перевізника відповідальність за свої прорахунки в плануванні чи невиконання договірних зобов'язань, насамперед експортних.

Залізниця спроможна перевезти заплановані вантажовідправниками обсяги вантажів за умови якісно спланованої клієнтами вантажної роботи, ритмічного навантаження упродовж усього місяця, раціонального використання навантажувальних ресурсів.

На замовлення вантажовласників АТ «Укрзалізниця» організовує

максимально швидке та ефективне пряме відправлення зернових вантажів сполученням «вагон-судно» та відкриває додаткові сезонні станції вантажопереробки. Крім того, залізничники подовжують час роботи товарних контор, задіюють додаткові локомотиви.

В теперішній час питання ритмічної роботи АТ «Укрзалізниця» повинно стати топ-пріоритетом. Фактично країні необхідно мати якісно працюючу систему української залізниці. Для покращення ритмічності перевезень залізничники разом з вантажовідправниками мають бути одnodумцями та партнерами у питанні налагодження ефективної системи перевезень вантажів, розуміючи, що лише спільними зусиллями можливо прискорити обіг вагона, зберегти його, забезпечити ритмічність роботи, що позитивно впливатиме на роботу підприємств, а в результаті допоможе отримувати синергетичний ефект.

УДК 629.04.083

**ПІДВИЩЕННЯ ЕФЕКТИВНОСТІ ФУНКЦІОНУВАННЯ
ВАНТАЖНИХ СТАНЦІЙ ПРИ ОБСЛУГОВУВАННІ
АГРОПРОМИСЛОВОГО КОМПЛЕКСУ УКРАЇНИ**

**IMPROVING EFFICIENCY OF THE FREIGHT STATIONS
FUNCTIONING IN SERVICE OF AGROINDUSTRIAL COMPLEX OF
UKRAINE**

*канд. техн. наук В.М. Запара, Я.О. Хворостянна, А.О. Фалько
Український державний університет залізничного транспорту (м. Харків)*

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

Для підвищення ефективності роботи залізниць актуальним є вирішення питання щодо концентрації вантажної роботи (повне або тимчасове закриття малоефективних станцій, раціоналізація роботи іншого господарства станцій відповідно до наявних обсягів перевезень). За останніми даними малоефективними вважаються не менше 99 зернових вантажних станцій.

Обсяги середньодобового навантаження вагонів по станціях ПАТ «Укрзалізниця» (всього 945 станцій) за 2018 рік: до 2 вагонів 292 станції; від 2 до 10 – 338 станцій; від 10 до 20 – 138 станцій; від 20 до 50 вагонів – 94 станції; від 50 вагонів – 83 станції.

Вантажні станції з незначними обсягами перевезення можна умовно