

- [3] Залізничні перевезення зерна в Україні в 2022 році скоротилися найменше. URL: <https://agravery.com/uk/posts/show/zaliznicni-perevezenna-zerna-v-ukraini-v-2022-roci-skorotilisa-najmense> – (Дата звернення 30.10.2023)
- [4] Експорт зерна з України: переваги співпраці з аграріями | Економічна правда. URL: <https://www.epravda.com.ua/columns/2023/04/27/699529/>
- [5] Зернові вантажі займають найбільшу частку експортних перевезень Укрзалізниці — 38% — SuperAgronom.com. URL: <https://superagronom.com/news/16639-u-2022-rotsi-ukrzaliznitsya-perevezla-289-mln-t-zerna-na-eksport--2255-mln-t> – (Дата звернення 30.10.2023)
- [6] Укрзалізниця в березні 2023 року збільшила перевезення руди на 30 відсотків — Інфраструктурні новини. URL: <https://gmk.center/ua/news/ukrzaliznitsya-v-berezni-zbilshila-eksportni-perevezennya-rudi-na-30-m-m/> – (Дата звернення 30.10.2023)
- [7] Національна транспортна стратегія України на період до 2030 року : розпорядження кабінету міністрів України від 30 травня 2018 р. № 430-р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/430-2018-p#Text>. – (Дата звернення 30.10.2023)
- [8] Игрушку Lego Technic превратили в реальный колесный погрузчик – Автоцентр.ua. URL: <https://www.autocentre.ua/ua/news/sobytie/igrushku-lego-technic-prevratili-v-realnyj-kolesnyj-pogruzchik-1380276.html>
- [9] Как автопогрузчиками научились управлять из дома (видео) – Автоцентр.ua. URL: <https://www.autocentre.ua/ua/opyt/tehnologii/kak-avtopogruzchikami-nauchilis-upravlyat-iz-doma-video-1359200.html>

УДК 656.223

ФОРМУВАННЯ ЛАНЦЮГІВ ПОСТАВОК ВАНТАЖІВ ЗА УЧАСТЮ АВТОМОБІЛЬНОГО ТА ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ У СУЧАСНИХ УМОВАХ

FORMATION OF CARGO SUPPLY CHAINS INVOLVING ROAD AND RAIL TRANSPORT IN MODERN CONDITIONS

О.О. Нестеренко

Український державний університет залізничного транспорту (м. Харків)

О.О. Nesterenko

Ukrainian State University of Railway Transport (Kharkiv)

Вантажні перевезення в Україні задовольняють виробничі і невиробничі потреби господарств і населення країни. Вони можуть забезпечити обмін товарами між окремими регіонами, та є необхідною умовою функціонування господарства країни. Транспортна система повинна відповідати вимогам суспільного виробництва та національної безпеки, мати розгалужену інфраструктуру для надання всього комплексу транспортних та супутніх послуг, забезпечувати зовнішньоекономічні зв'язки України.

В умовах воєнного стану транспортний комплекс України виконує багато надзвичайно важливих та додаткових місій. Їх виконання передбачає доставку військової техніки, обладнання та озброєння, вантажів гуманітарного характеру, тощо по всій території України.

Структура вантажних перевезень в Україні в 2021 році, а саме частка видів транспорту в загальному обсязі перевезених вантажів **Рис. 1**, розподіляється так: залізниця – 51%, автомобільний – 32%, водний – 1%, трубопровідний – 16%, авіаційний – 0,10% [1].

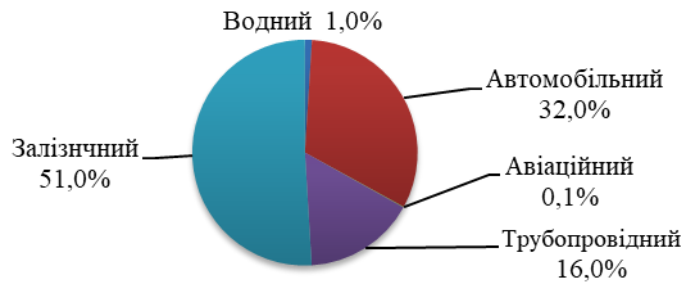


Рис. 1 Частка видів транспорту в загальному обсязі перевезених вантажів

В теперішній час, пропускна потужність та провізна спроможність недостатньо використовується, а відправники вантажів та постачальники логістичних послуг все ще мають справу з достатньо нерозвинутою інфраструктурою та послугами, що відображається у високих витратах на логістику.

Це підтверджує 80-е місце України з 160 країн в рейтингу за індексом ефективності логістики LPI, укладеному Світовим банком у 2016 році [2].

Інтенсифікація перевезень за участю залізниць в Україні здійснюється відповідно до напрямків [3] та орієнтується на збільшенні частки залізничного транспорту в перевезеннях. Однією з задач в організації транспортно-експедиційної роботи на залізницях є оптимізація ланцюга поставок вантажів шляхом перерозподілу транспортного потоку, забезпечення швидкісної доставки вантажів, а також скорочення затримок на прикордонних передавальних станціях. Виконувати подібні перевезення з економічно доцільним результатом можливо у випадку забезпечення тісної взаємодії видів транспорту.

Після 24 лютого 2022 року через окупацію чорноморських шляхів, навіть коли деякі європейські країни, такі як Румунія, Польща та країни Балтії, погодилися надати власні порти для подальшого перевезення, зернових культур морем, основними ланцюгами поставок стають сухопутні коридори з країнами ЄС. Суть майбутнього ефекту полягає у інтегруванні в транспортну систему засоби автомобільного та залізничного транспорту. Змішані, мультимодальні, інтермодальні і комбіновані перевезення з'єднують у єдиний транспортний процес два домінуючі види наземного транспорту – автомобільний і залізничний.

Основною задачею таких перевезень є незмінність транспортної одиниці із вантажем, тобто у процесі яких вантаж до місця призначення прибуває в тому самому знімному модулі – вантажній одиниці (контейнери, знімні кузови, напівпричепа, автотранспортні засоби тощо). Це надасть можливість для істотного збільшення транспортних потоків та доступність нових транспортних напрямків до найвіддаленіших районів, особливо у сучасних умовах.

Прийшов час коли необхідно вдосконалювати логістичну інфраструктуру (впровадження комп'ютерних технологій, оснащення спец обладнанням для виконання вантажно-розвантажувальних робіт, логістичних та інформаційних методів управління, інтегрування із зовнішніми елементами логістичного

ланцюга). Слід провести роботу з перегляду деяких нормативних правил, що пов'язані із порядком перетину кордону [4].

Це сприятиме розвитку ринку логістичних послуг, позитивному впливу на обсяги перевезень, показники роботи залізничної галузі, фінансовий результат АТ «Укрзалізниця» та промислових підприємств, що дасть загальносистемний ефект для економіки України.

[1] “Європейський зелений курс” та залізниця: як зробити ринок вантажних перевезень України більш “зеленим” – Офіс ефективного регулювання. *Офіс ефективного регулювання*. URL: <https://brdo.com.ua/analytics/21368/> (дата звернення: 29.10.2023).

[2] World Bank (2015). *Shifting into Higher Gear: Recommendations for Improved Grain Logistics in Ukraine*.

[3] Національна транспортна стратегія України на період до 2030 року. веб-сайт. URL: <http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/430-2018-%D1%80>. (дата звернення 01.11.2023)

[4] Науково-технічні дослідження у галузі транспорту: колективна монографія / за заг. ред. Д.В. Ломотька. – Академія технічних наук України. – Івано-Франківськ: Видавець Кушнір Г.М. – 2022. Т1. – 216 с.

УДК 629.4.078

ОБГРУНТУВАННЯ РАЦІОНАЛЬНОГО ВАРІАНТУ ОБСЛУГОВУВАННЯ ТРАНЗІТНИХ ВАГОНІВ НА ТЕХНІЧНІЙ СТАНЦІЇ З ВИКОРИСТАННЯМ СИСТЕМИ МАСОВОГО ОБСЛУГОВУВАННЯ

JUSTIFICATION OF THE RATIONAL OPTION OF MAINTENANCE OF TRANSIT WAGONS AT THE MAINTENANCE STATION USING THE MASS MAINTENANCE SYSTEM

*Є.О. Сірук, Д.В. Черкашин, канд. техн. наук К.В. Крячко
Український державний університет залізничного транспорту (м. Харків)*

*E. Siruk, D. Cherkashin, K. Kryachko PhD (Tech.)
Ukrainian State University of Railway Transport (Kharkiv)*

Для визначення тривалості обслуговування транзитних поїздів без переробки у роботі застосована система масового обслуговування (СМО), що дає можливість встановити співвідношення між інтенсивністю прибуття, обслуговування і відправлення цих составів.

З цією метою були проведені статистичні та хронометражні спостереження, на основі яких були виявлені такі характеристики як: інтенсивність обслуговування, тривалість очікування основних технологічних операцій, потрібна кількість бригад ПТО, кількість груп в них, середній інтервал надходження транзитних поїздів (заявок) в систему та кількість колій для їх обслуговування [1].

СМО називається будь-яка система, яка призначена для обслуговування заявок [2], що прибувають до неї у випадкові моменти часу відповідними каналами обслуговування приклади СМО: ремонтне депо, білетна каса, телефонна станція, а у нашому випадку ця система буде – приймально-відправний парк на станції.