

цін на використання вантажних вагонів. Необхідність розроблення такого плану викликана низкою факторів. Так, до 2020 року для подолання штучно створеного дефіциту на ринку вантажоперевезень, АТ «Укрзалізниця» була змушена збільшувати вартість оренди своїх вагонів. Це призводило до послаблення логістичних позицій компанії. Крім того, через зростання цін у 2019 році приватні оператори залучали нові та орендовані вагони, що призвело до збільшення їх власного парку піввагонів – на 16%, зерновозів – на 99%, фактично створивши надлишок рухомого складу.

Вбачається, що успіх трансформації АТ «Укрзалізниця» можливий лише за умови реального розподілу функцій між вертикалями, реалізації функцій кожної вертикалі, в результаті чого відбудеться посилення конкурентних позицій АТ «Укрзалізниця» на транспортному ринку.

УДК 656.073

**ПІДВИЩЕННЯ КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНОСТІ ЗАЛІЗНИЧНИХ
ПЕРЕВЕЗЕНЬ ЗА РАХУНОК ПОКРАЩЕННЯ ПЛАНУВАННЯ
ІНТЕРМОДАЛЬНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ ВАНТАЖІВ**

**INCREASING THE COMPETITIVENESS OF RAILWAY
TRANSPORTATION DUE TO IMPROVING PLANNING OF INTERMODAL
FREIGHT TRANSPORTATION**

*канд. техн. наук. О.О. Шапатіна, канд. техн. наук. А.Л. Кравець,
С.П. Кануннікова*

Український державний університет залізничного транспорту (м. Харків)

*O. Shapatina, PhD (Tech.), A. Kravets, PhD (Tech.),
S. Kanunnikova
Ukrainian State University of Railway Transport (Kharkiv)*

Організація інтермодальних перевезень вантажів є одним із головних напрямів розвитку експортного та транзитного потенціалу України. Планування інтермодальних перевезень сприяє підвищенню конкурентоспроможності системи вантажних залізничних перевезень в державі.

Важливою складовою інтермодальних перевезень є контейнерні перевезення. Інтермодальні перевезення здійснюються із залученням двох або більше видів транспорту, при цьому вантаж знаходиться у одній і тій самій транспортній одиниці, наприклад контейнері, на протязі усього шляху прямування, а перевезення виконується за єдиним транспортним документом та під контролем єдиного оператора. Перевагами таких перевезень є те, що вантажовідправнику немає необхідності укладати окремі договори з транспортними підприємствами і особисто контролювати процес перевезення.

Для того, щоб інтермодальні оператори та разом із ними і вантажовідправники змогли скористатись всіма перевагами залізничного

транспорту, є необхідним впровадження сучасної технології планування інтермодальних перевезень. Так, однією з важливих задач є задача оперативного планування перевезень, в результаті вирішення якої буде визначатись маршрут всіма видами транспорту, що задіяні. При цьому буде враховуватись не лише довжина шляху, а й затримки при переході видів транспорту.

Злагоджена та узгоджена робота всіх задіяних видів транспорту дозволить підвищити якість транспортних послуг, зменшити термін доставки та збільшити рівень довіри до всього транспортного комплексу України в цілому.

УДК 656.213

УДОСКОНАЛЕННЯ ТЕХНОЛОГІЇ ПЕРЕВЕЗЕННЯ ЗЕРНОВИХ ВАНТАЖІВ

IMPROVEMENT OF GRAIN CARGO TRANSPORTATION TECHNOLOGY

*канд. техн. наук С.М. Продащук, С.П. Кануннікова
В.Д. Логвінов, Н.І. Сталинська*

Український державний університет залізничного транспорту (м. Харків)

*S. Prodashchuk, PhD (Tech.), S. Kanunnikova
V. Lohvinov, N. Stalynska*

Ukrainian State University of Railway Transport (Kharkiv)

Проведення аналізу існуючого стану перевезень зернових вантажів виявило стабільне їх зростання. В Україні перевезення зернових вантажів є актуальним питанням тому, що з кожним роком врожайність цих культур зростає і є можливість здійснювати експорт в країни СНГ.

Згідно з [1] у серпні 2020 року Укрзалізниця перевезла 3,7 млн тонн зернових. Це на 8,8% більше показника аналогічного періоду минулого року, коли залізничники перевезли 3,4 млн тонн [2].

Наразі Укрзалізниця навантажує близько 2 тис. вагонів-зерновозів на добу, що є досить високим показником. Подальше збільшення обсягів перевезень зернових можливе лише за умови більш ефективної взаємодії з іншими учасниками перевізного процесу щодо прискорення технологічних процесів розвантаження вагонів та належної організації роботи зернових станцій тому, що на сьогодні для переробки існуючих обсягів перевезень недостатньо транспортних засобів та складських приміщень. Під час пікових перевезень зерна щодоби на зернових станціях несвоєчасно розвантажуються до 200 вагонів, за десять діб – це вже дві тисячі вагонів, які в очікуванні розвантажувальних операцій створюють затори на підходах до морських портів. Як наслідок, порушується вся логістика перевезення зернових, зростають експлуатаційні витрати.