

визначити необхідну кількість вагонів для перевезення вантажу, що прогнозується, та підвищити точність оцінки пропускної спроможності залізничної мережі. Це дозволить заздалегідь планувати оптимальні маршрути доставки вантажів і сприятиме керівникам транспортних підприємств у покращенні системи управління перевізним процесом.

Проведені дослідження показали високу точність прогнозу як при короткостроковому, так і при довгостроковому прогнозуванні обсягів перевезення. Результат прогнозування може бути застосований для планування необхідної кількості вагонів у визначені періоди часу певного роду рухомого складу.

УДК 656.025.4:656.22

*В. М. Запара, Т. В. Щербина,
В. О. Литвиненко, Т. В. Тиник*

КОНСЕРВАЦІЯ МАЛОДІЯЛЬНИХ ВАНТАЖНИХ СТАНЦІЙ ЯК РЕАГУВАННЯ НА ЗНАЧНІ ЗМІНИ ОБСЯГІВ РОБОТИ

*V. Zapara., T. Scherbina,
V. Lytvynenko, T. Tinik*

CONSERVATION INACTIVE COMMERCIAL STATIONS AS A RESPONSE TO SIGNIFICANT CHANGES IN THE VOLUME OF WORK

Збільшення ефективності функціонування залізничного транспорту і зміцнення його становища в конкурентній боротьбі на транспортному ринку України можливо шляхом отримання додаткових прибутків від розширення транспортного обслуговування і зниження витрат на перевезення вантажів, а також від підвищення ефективності роботи вантажних станцій.

ПАТ «Укрзалізниця» у сучасних умовах розвитку транспортного ринку країни повинна знаходити можливість оперативно реагувати на різні виклики, пов'язані із змінами обсягів роботи. Одним із напрямів такої роботи має стати консервація малодіяльних станцій.

Перевізник спільно з клієнтами має визначити перелік малодіяльних станцій для їх консервації, щоб зменшувати витрати компанії. Як показав аналіз, на 54 % вантажних станцій ПАТ «Укрзалізниця» припадає 3 % вантажної

роботи, з 70 % станцій відбувається відправлення кількох вагонів вантажів на добу. Отже, перевізнику є сенс проводити локалізацію вантажних станцій та укрупнення відправок для зменшення своїх витрат. Саме в цьому аспекті ПАТ «Укрзалізниця» важливо співпрацювати і знати позицію вантажовласників, щоб найбільш ефективно провести таку роботу.

Актуальним при цьому може стати перехід до зобов'язуючих річних постанційних планів: щоб швидко та якісно перевезти вантажі, залізничники повинні чітко розуміти, коли і в якій кількості рухомий склад знадобиться. Потребує також змін порядок оформлення заявок і залучення, наприклад, елеваторів до перевізного ланцюжка, які повинні будуть підтверджувати наявність зерна до навантаження. Таким чином, з'являється можливість зменшити дефіцит рухомого складу та відслідковувати завантаженість конкретних станцій вантажною роботою.

Проаналізовано та встановлено, що існуючі моделі концентрації не враховують особливостей взаємовпливу виробництва і транспортного комплексу. Удосконалено

методику концентрації місцевої роботи на підставі просторової переваги вантажо-власників.

УДК 656.4:656.076

*Я. В. Запара, Н. М. Копиленко,
Д. В. Фандюшин, І. В. Фандюшин*

ПРОПОЗИЦІЇ ЩОДО ВДОСКОНАЛЕННЯ НОРМАТИВНОЇ БАЗИ СТОСОВНО ВІДКРИТТЯ РОЗДІЛЬНИХ ПУНКТІВ

*Y. Zapara, N. Kopylenko,
D. Fandiushyn, I. Fandiushyn*

PROPOSALS FOR IMPROVING THE NORMATIVE BASIS ON OPENING OF GENERAL ITEMS

Процеси євроінтеграції, розвиток ринкової економіки в Україні та формування нових зовнішньоекономічних зв'язків висувають нові вимоги до транспортної галузі як до важливішої ланки транспортної системи країни. На жаль, застарілі методи регулювання залізничної галузі не відповідають сучасним умовам, стримують реформування і розвиток конкуренції на ринку залізничних перевезень.

З метою реалізації повноважень ПАТ «Укрзалізниця», передбачених Статутом товариства, виникла необхідність розробити проект Порядку відкриття зупинних пунктів, який на сьогодні відсутній.

Досліджено чинне законодавство у частині відкриття нового роздільного пункту. Виявлено розбіжності в існуючих і проектних документах. Зокрема у процесі реформування змінилися функції деяких структурних підрозділів ПАТ «Укрзалізниця», визначені функції було передано іншим підрозділам (розмежування функцій регіональних філій між перевізником та оператором інфраструктури). Відбулися зміни у назвах структурних підрозділів ПАТ

«Укрзалізниця», в умовах реформування залізничної галузі набули чинності нові нормативні акти. Це призводить до необхідності застосування актуальних назв об'єктів, підрозділів ПАТ «Укрзалізниця».

Процедура відкриття нового роздільного пункту в умовах реформування галузі визначена у проекті Закону «Про залізничний транспорт», що має певні відмінності від діючих нормативних актів. Так, за документом, відкриття нового роздільного пункту виконується оператором інфраструктури у порядку, визначеному центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування і реалізує державну політику у сфері залізничного транспорту. Таким чином, Порядок відкриття визначає центральний орган виконавчої влади, що забезпечує формування і реалізує державну політику у сфері залізничного транспорту для оператора інфраструктури, що не враховано у Статуті залізниць України, Тарифному керівництві №4 і Положенні про Міністерство інфраструктури України та потребуватиме внесення змін (у разі прийняття проекту Закону «Про залізничний транспорт») у відповідні нормативні акти.