

## Тези доповідей 77-ї Міжнародної науково-технічної конференції «Розвиток наукової та інноваційної діяльності на транспорті»

одиниць для перевезень вантажів. В цей період кожна перевізник фірма разом з універсальним рухомим складом створювала багато спеціалізованого рухомого складу від вимог клієнтів. За перевагою технічного, технологічного і економічного чинників цей фактор деякий час дозволяв обирати власний шлях для розвитку політики перевезень і розвитку інфраструктури.

За останні роки домінування окремих транспортних фірм обмежуються як

економічними, так і стратегічними обставинами. В цих умовах доцільно орієнтуватися на врахування реальних потреб і можливостей як перевізника, так і користувача транспорту. З точки зору перевізника це означає пошук балансу між різноманітністю транспортних засобів комбінованих перевезень і витратами на їх утримання. Крім цього важливо визначити, які параметри рухомого складу дозволять скоротити сумарні експлуатаційних витрати на перевезення.

УДК 656.025.6

*О. В. Лаврухін, Г. С. Бауліна, Г. Є. Богомазова  
O. V. Lavruhin, G. S. Baulina, G. E. Bogomazova*

### ОБґРУНТУВАННЯ ДОЦІЛЬНОСТІ УДОСКОНАЛЕННЯ ПЕРЕВЕЗЕНЬ МАСОВИХ ВАНТАЖІВ ЗАЛІЗНИЦЯМИ УКРАЇНИ

#### JUSTIFICATION ADVISABILITY OF IMPROVEMENT TRANSPORTATION THE MASS FREIGHTS ON RAILWAYS OF UKRAINE

Українські залізниць є провідними у дорожньо-транспортному комплексі України і забезпечують 82% вантажних перевезень, що здійснюються всіма видами транспорту. За обсягами вантажних перевезень залізниць України займають четверте місце на Євразійському континенті, поступаючись лише залізницям Китаю, Росії та Індії. Вантажонапруженість українських залізниць в 3-5 разів перевищує відповідний показник розвинених європейських країн.

У 2014 році наша країна опинилася у складній фінансово-економічній ситуації, що серйозно вплинула на показники господарської діяльності Укрзалізниці. Так, доходи у 2014 р., порівняно з попереднім роком, зменшилися на 4,1 %. Власне надходження від перевезень залізничним транспортом за цей період становили 43,1 млрд. грн., що на 2,6 % менше за показник 2013 р., вантажопереvezення в цілому на Укрзалізниці зменшилися на 12,1 %, порівняно з попереднім роком, і становлять майже 390 млн. т вантажів, причому обсяг

транзиту за той саме період впав на 13,5 %. Але не дивлячись на кризову ситуацію в Україні, деякі залізниці спромоглися у 2014 році збільшити свої показники з навантаження вантажів. При цьому, основна кількість вантажів, що перевозилась у внутрішньому та експортному сполученнях припала на масові вантажі, які навіть відправлялись у відправницьких маршрутах. Тому, не виникає сумнівів, що акцент у вантажних перевезеннях треба ставити на удосконалення системи організації вагонопотоків саме масових вантажів, для яких часто не вистачає рухомого складу і вони простоюють в очікуванні вагонів або вагони приходять непридатні для даного виду вантажу. Одним із напрямків дослідження в даній роботі є удосконалення технології роботи вантажного вагонного парку на підставі оптимізації експлуатаційних витрат за кількісними та якісними показниками використання рухомого складу для перевезення масових вантажів та залучення як українських так й іноземних власників рухомого складу.