

3. Абрамов, А. П. О методике определения себестоимости перевозок грузов для тарифных целей на железных дорогах [Текст] / А. П. Абрамов; под ред. И. В. Ивлиева, В. П. Потапова // Транспортные тарифы: Сб. статей. – М.: Трансжелдориздат, 1960. – С. 163–205.

4. Балака, Є. І. Вдосконалення управлінського обліку як першочерговий крок комерціалізації на залізничному транспорті [Текст] / Є. І. Балака // Проблеми та

перспективи розвитку транспортних систем: технологія, економіка і управління: тези доповідей II-ї наук.-практ. конф. – К.: КУЕТТ, 2004. – С. 117–118.

5. Aleshinskiy, E. S. Using the Petri nets for forming the technological lines of the passenger trains processing in Ukraine [Text] / E. S. Aleshinskiy, V. S. Naumov, G. O. Prymachenko // Archives of Transport. – Warsaw, Poland, 2016. – Vol. 38, Issue 2. – P. 7-15.

УДК 622.6:656.025.6 (477)

*Ю. В. Шульдінер, І. М. Іващенко, В. Р. Денисенко*

### **ПІДВИЩЕННЯ ЕФЕКТИВНОСТІ ВЗАЄМОДІЇ ПІДПРИЄМСТВ ГІРНИЧОДОБУВНОГО КОМПЛЕКСУ З «УКРЗАЛІЗНИЦЕЮ»**

*Y. Shuldiner, I. Ivashchenko, V. Denisenko*

#### **IMPROVING EFFICIENCY INTERACTION BETWEEN ENTERPRISES OF MINING COMPLEX WITH "UKRZALIZNYTSIA"**

Серед усіх клієнтів ПАТ «Укрзалізниця» гірничодобувні комплекси посідають особливе місце. Під'їзні колії цих комплексів є важливим елементом у логістичному ланцюзі переміщення матеріальних потоків. Вони забезпечують безпосередню взаємодію передачі вантажів від залізниць до вантажовласників.

На даний момент транспортна система України включає більше 7 тисяч під'їзних колій загальною протяжністю більше 27 тис. км. Існуюча система організації експлуатаційної роботи багатьох під'їзних колій і їх взаємодія із залізницями демонструє свою неефективність.

Для вирішення ряду проблем за основу взято аналіз роботи підприємств гірничо-металургійного комплексу Кременчуцької магнітної аномалії в Полтавській області при взаємодії з «Укрзалізницею».

Полтавський гірничо-збагачувальний комбінат (ПГЗК) — підприємство в м.Горішні Плавні, відкрите акціонерне товариство, найбільший український експортер залізрудних котунів до Європи – переробляє залізні руди Горишньо-Плавнинського та Лавриківського родовищ. Об'єкти ПГЗК розміщені на відстані 11 км у південно-східному напрямку від магістральної лінії Полтава-Кременчук. Вхідна залізнична станція ПГЗК – станція Фабрична – має вихід на станцію Золотнишино Південної залізниці. До складу Кременчуцької магнітної аномалії входять також Єристовське, Біланівське і Галещинське родовища залізної руди. Безпосередньо в районі, що розглядається, проходять: залізнична лінія Полтава – Кременчук та залізнична лінія Потоки – Південний Парк – Шлюзи – Золотнишино.

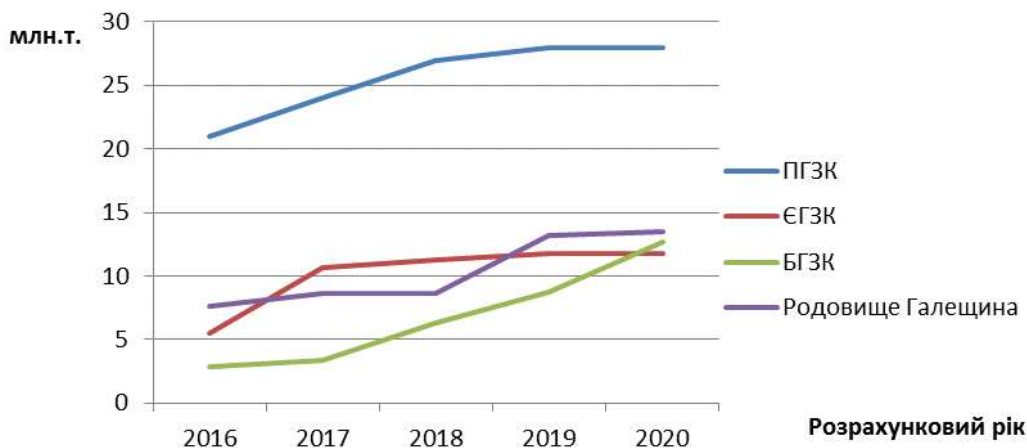


Рис. Прогнозування вантажообігу підприємств гірничо-металургійного комплексу Кременчуцької магнітної аномалії в Полтавській області

Аналіз роботи даних підприємств показав необхідність удосконалення їх взаємодії із залізницею та підвищення ефективності функціонування в цілому за рахунок таких впроваджень:

1. Збільшення пропускної спроможності за рахунок скорочення кількості поїздів. Максимальні розміри руху на дільниці Золотнишино – Потоки при перевезеннях вантажів ПГЗК, ЄГЗК тощо за прогнозними оцінками на 2018 – 2021 рр. складатимуть від 60 до 70 пар поїздів. При цьому розміри руху перевищуватимуть максимальну пропускну спроможність дільниці. Середній період обороту маршруту 52-56 вагонів складає 5,8 доби. Збільшення пропускної спроможності дільниці може бути досягнуто скороченням кількості поїздів за рахунок збільшення їх вагової норми. Потреба у вагонах може покриватися за рахунок придатних для навантаження цих вантажів мережевих вагонів (вирішується з ПАТ «Південна залізниця» чи операторами-розпорядниками вагонів), або за рахунок купівлі хоча б половини необхідного парку вагонів підприємствами.

2. Перевезення вантажів підприємств у вагонах власного парку.

Понад 85 % продукції експортується в Австрію, Румунію, Польщу, Болгарію,

Чехію, Словаччину, Італію, Угорщину. В частині забезпечення перевезення на Північ на адресу Одеських портів пропонується перевезення котунів ПГЗК у вагонах власного парку. Можлива взаємодія під'їзних колій підприємств з іншими видами транспорту. Автомобільні дороги комбінатів мають вихід на загальну мережу автомобільних шляхів, а також у південній частині промислових площадок, на березі р. Дніпро розміщений порт, через який у навігаційний період відправляється частина продукції. Ці фактори є немаловажними у взаємодії роботи мережі (Підприємства – Під'їзні колії – Автомагістралі – Водні шляхи сполучення).

3. Організація роботи кожного підприємства за прямим договором з ПАТ «Південна залізниця» із створенням власних залізничних цехів, що обумовлено повним використанням технічних засобів залізничного комплексу, при обслуговуванні великих підприємств з оптимальним рівнем завантаження колій, споруд і транспортних засобів.

Запропоновані заходи дозволять підвищити ефективність функціонування логістичного ланцюга «промислові комплекси України – транспорт – одержувач вантажу», що є економічно вигідним.

*Список використаних джерел*

1. Lomotko, D. V. Methodological Aspect of the Logistics Technologies Formation in Reforming Processes on the Railways [Електронний ресурс] / D. V. Lomotko, E. S. Alyoshinsky, G. G. Zambrybor // Transportation Research Procedia. – 2016. – Режим доступу: <https://doi.org/10.1016/j.trpro.2016.05.482>.

2. Сушарин, Є. В. Формування логістичної моделі обслуговування масових вантажів залізничним транспортом незагального користування [Текст] / Є. В. Сушарин, Т. В. Бутько, Д. В. Ломотко //

Інформаційно-керуючі системи на залізничному транспорті. – 2010. – № 1, 2.

3. Ширін, Л. Н. Транспортні комплекси кар'єрів [Текст]: навч. посібник / Л.Н. Ширін, О.С. Пригунов, О.В. Денищенко; Держ. ВНЗ "Нац. гірн. ун-т". - Дніпропетровськ: НГУ, 2015. – 240 с.

4. Маслак, А. В. Особенности функціонування промислового залізничного транспорту в умовах зростаючої динаміки виробничого процесу [Текст] / А. В. Маслак // Вісник східноукраїнського національного університету імені Володимира Даля. – Маріуполь, 2013. – № 9(198). – Ч.1. – С. 1-5.

УДК 656.073.7

*О. М. Харламова*

**МІСЬКИЙ КОНТЕКСТ ІНТЕРМОДАЛЬНИХ АВТОМОБІЛЬНО-ЗАЛІЗНИЧНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ**

*О. М. Kharlamova*

**THE URBAN CONTEXT OF INTERMODAL ROAD AND RAIL TRANSPORTATION**

Постійно зростаючі вимоги щодо вантажного транспорту в основному стосуються автомобільних вантажних перевезень. Це відбувається через те, що саме вантажний автотранспорт викликає суттєві негативні наслідки для суспільства, економіки та навколишнього середовища. Вплив, який частіше за все згадується в літературі, – це забруднення повітря, зміна клімату, шум, втручання в природу, ландшафт, брак місця в міських районах, нещасні випадки і додаткові ефекти від процесів збільшення/зменшення активності. Отже, одним з ключових завдань політики сталого розвитку вантажного сектора є зменшення дисбалансу у розвитку різних видів транспорту і передача вантажів на менш екологічно шкідливі їх види – такі, як

залізничний транспорт. Є й песимістичні дослідження, щодо потенційного внеску вантажних залізничних перевезень, скорочення використання енергії та покращення стану навколишнього середовища [1]. Через те, що доступність залізничної мережі є відносно низькою, доставки до і від залізничних терміналів виконуються дизельними вантажівками. Хоча загалом негативні зовнішні ефекти зменшуються, хаотичне використання інтермодального автомобільно-залізничного транспорту (ІАЗТ) може підсилити негативний вплив, особливо в міських районах, де негативні наслідки викидів, затори і землерозподіл є найбільш серйозними.

З огляду на важливість міських факторів щодо зниження впливу на