

УДК 656.21.001.57

**ПРОБЛЕМИ ВДОСКОНАЛЕННЯ РОБОТИ ПРИКОРДОННИХ
СТАНЦІЙ УКРАЇНИ В УМОВАХ СИСТЕМИ УПРАВЛІННЯ
РИЗИКАМИ**

**PROBLEMS OF IMPROVING THE WORK OF BORDER STATIONS
OF UKRAINE IN THE CONDITIONS OF THE RISK MANAGEMENT
SYSTEM**

*Канд. техн. наук В. В. Кулешов,
канд. техн. наук О.С. Пестременко-Скрипка, М. С. Циганок,
Я. Є. Поліщук
Український державний університет залізничного транспорту (м. Харків),*

*PhD (Tech.) V.V. Kuleshov, PhD (Tech.) O.S. Pestremenko-Skrypka,
M. S. Tsiganok, J. Є. Polishchuk
Ukrainian State University of Railway Transport (Kharkiv)*

За 2020 рік на прикордонних передавальних станціях (ППС) Регіональної філії «Південна залізниця» АТ «Укрзалізниця» було затримано більше 39,2 тис. вагонів. У порівнянні з 2019 роком, цей показник збільшився на 9,7 тис. вагонів або на 32,9% (рис. 1). Середньодобовий простій затриманих вагонів склав 1,3 доби.

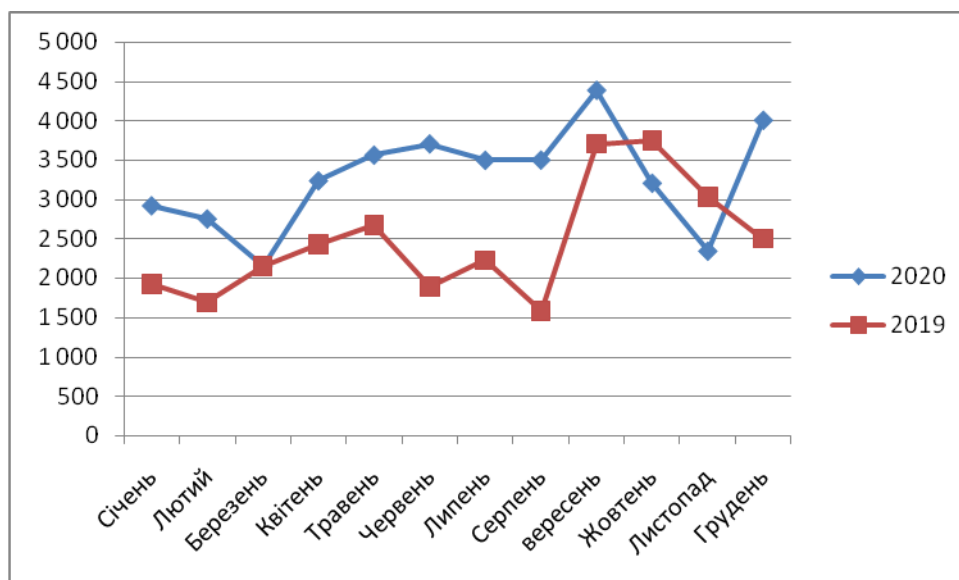


Рис. 1. Динаміка затримки вагонів з розбивкою по місяцях

У загальній кількості затриманих вагонів вагони з імпорними вантажами складають 68%, з транзитними - 10%, з експортними - 17%,

невизначено - 5% (рис. 2).

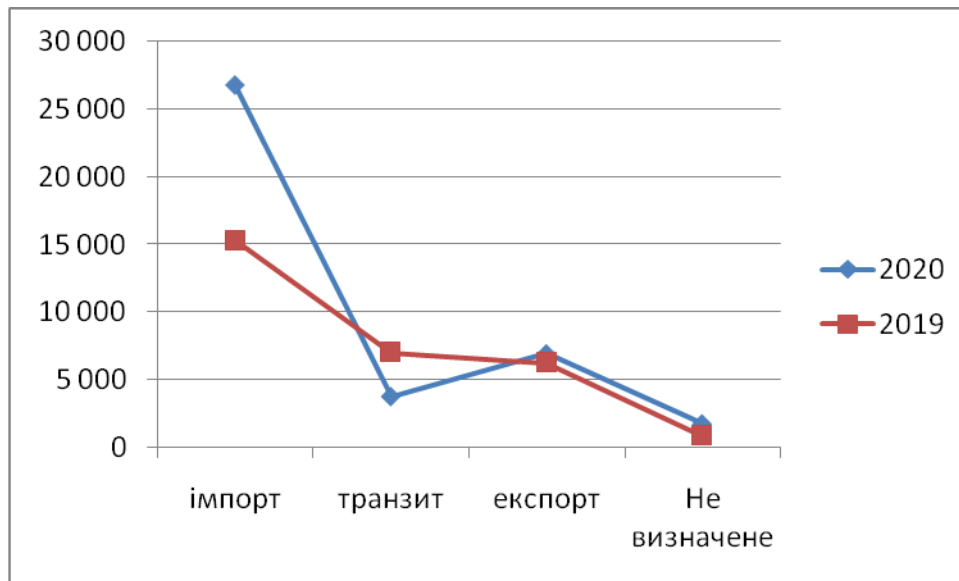


Рис. 2. Розбивка кількості вагонів за видами сполучення

Основними причинами, що носять систематичний характер і впливають на збільшення затриманих вагонів на протязі 2020 року є: затримані згідно заявок вантажоодержувачів (вантажовідправників) – 11,4 тис вагонів; технічна несправність вагонів – 10,7 тис. вагонів; відсутність фінансової гарантії або попереднього декларування (ПД) – 7,9 тис. вагонів; переадресування і розмитнення – 2,4 тис. вагонів; недостатньо коштів для резервування - 991 вагонів; неповний комплект перевізного документа - 293 вагонів; відсутність перевізних документів (не оформлені) - 150 вагонів; комерційна несправність рухомого складу - 29 ваг.

До затримок вагонів на ППС призводять операції, що пов'язані з митним контролем та обробкою документів. Для покращення роботи ППС можливо впровадити Систему управління ризиками (СУР) в митних органах, яка базується на принципах оцінки ризику.

Інформаційні технології є важливим інструментом в СУР. Їх використання дозволяє проводити аналіз критеріїв вибірковості у порівнянні із ручною обробкою. Це дозволяє підтримувати національну базу даних, що включає інформацію по всім угодам і переміщенням у реальному масштабі часу для оперативного визначення областей ризику. Також надає базу даних, що містить всі профілі ризиків, які повинні формувати основу моделі вибірковості автоматизованої системи митного оформлення товарів та транспортних засобів (АСМО).

АСМО враховує колійний та технічний розвиток елементів інфраструктури, кількості елементів інфраструктури (колій парків ППС) за умовою ресурсозбереження із виділенням показників взаємодії підприємств залізничного транспорту, власників рухомого складу,

операторських компаній та залежність експлуатаційних витрат від кількості прийнятих та переданих составів та вагонів.

Таким чином, застосування системи управління ризиками дасть змогу ППС України створити сприятливі умови для суб'єктів зовнішньоекономічної діяльності, підвищити ефективність роботи, знизити простої вагонів на ППС, що сприятиме подальшому впровадженню євроінтеграційних процесів в Україні.

[1] Національна транспортна стратегія України на період до 2030 року. Розпорядження Кабінету Міністрів України від 30 травня 2018 р. № 430-р. Режим доступу: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/430-2018-p>. – Загол. з екрану.

[2]. Альошинський, Є.С. Розробка математичної моделі процесу раціоналізації роботи прикордонних передавальних станцій при застосуванні системи управління ризиками / Є.С. Альошинський, О.С. Пестременко-Скрипка, К.В. Таратушка // Збірник наукових праць УкрДУЗТ, вип. 156 – х., 2015. - С. 13-18.

[3]. Берестов, І.В. Підвищення ефективності транспортної системи прикордонного вузла в умовах функціонування інформаційно-керуючих систем залізниць України / І.В. Берестов, В.В. Кулешов, Т.Т. Берестова// Зб. наук. праць УкрДУЗТ. – Х., 2017. - Вип. 172 - С. 55-65.

[4]. Огарь, А.Н. Функционирование систем управления безопасностью движения на железных дорогах Украины и России / А.Н. Огарь, Ю.О. Пазойский, А.В. Розсоха, А.А. Сидраков, Ю.В. Смачило // Збірник наукових праць УкрДУЗТ. - Вип. 156, 2015. – С. 18-28.

[5]. Кулешов, В.В. До питання удосконалення роботи прикордонних передавальних станцій України / В.В. Кулешов, О.С. Пестременко-Скрипка, Т. В. Муригіна // Міжнародний техніко-економічний журнал «Українська залізниця». – Харків: 2020. - № 4/5(82/83).- С. 17-20.

[6]. Sathaporn Opasanon, Songyot Kitthamkesorn Border crossing design in light of the ASEAN Economic Community: Simulation based approach // Transport Policy. - Vol. 48, 2016. - P. 1-12.

[7]. Thijs Dewilde, Peter Sels, Dirk Cattrysse, Pieter Vansteenwegen Robust railway station planning: An interaction between routing, timetabling and platforming// Journal of Rail Transport Planning & Management. - Vol. 3, 2013. -P. 68-77.