

УДК 656.223.2(4/9)

**УДОСКОНАЛЕННЯ ПРОЦЕСУ ПРОСУВАННЯ ВАГОНОПОТОКІВ В УМОВАХ  
ФУНКЦІОНУВАННЯ МІЖНАРОДНИХ ТРАНСПОРТНИХ КОРИДОРІВ**

Студ. Л.І. Макаренко

**СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ ПРОЦЕССА ПРОДВИЖЕНИЯ ВАГОНОПОТОКОВ В УСЛОВИЯХ  
ФУНКЦИОНИРОВАНИЯ МЕЖДУНАРОДНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ КОРИДОРОВ**

Студ. Л.И. Макаренко

**IMPROVEMENT OF PROMOTION CAR TRAFFIC UNDER CONDITIONS OF  
INTERNATIONAL TRANSPORT CORRIDORS**

Stud. L. Makarenko

*Пропонується удосконалити процес просування вагонопотоків в умовах функціонування міжнародних транспортних коридорів шляхом впровадження заходів, які спрямовані на скорочення їх простою, зменшення витрат всіх видів ресурсів та розвиток транспортно-дорожнього комплексу України. Поставлено задачі для вдосконалення технології роботи прикордонних передавальних станцій при обробці вантажопотоку у міждержавному сполученні.*

**Ключові слова:** міжнародний транспортний коридор, вагонопотік, прикордонна передавальна станція, економія ресурсів.

*Предлагается усовершенствовать процесс продвижения вагонопотоков в условиях функционирования международных транспортных коридоров путем внедрения мероприятий, направленных на сокращение их простоя, уменьшение затрат всех видов ресурсов и развитие транспортно-дорожного комплекса Украины. Поставлены задачи для совершенствования*

*технологии работы пограничных передаточных станций при обработке грузопотока в межгосударственном сообщении.*

**Ключевые слова:** *международный транспортный коридор, вагонопоток, пограничная передаточная станция, экономия ресурсов.*

*It is proposed to improve the process of moving car traffic in terms of the international transport corridors by implementing measures that aim to reduce their downtime, reduced costs of all resources and development of the transport system of Ukraine. Tasked to improve the technology work border transmission stations in the processing of traffic on interstate traffic. The general impacts on the smooth functioning of the transmission of car traffic in neighboring countries. The specificity of functioning of modern border transmission stations, which requires significant changes. The following statistics volumes of transit cargo transportation by rail and road.*

**Keywords:** *international transport corridor, car traffic, border transfer station, saving resources.*

**Вступ.** Одним з найважливіших напрямків діяльності залізниць є вантажні перевезення. Вони відіграють важливу роль в економічному житті суспільства. Посилення конкуренції на транспортному ринку призвело до перерозподілу вантажопотоків між суміжними видами транспорту. В цих умовах визначним фактором при виборі клієнтом засобу перевезення стає рівень якості транспортного обслуговування. Одним з важливих показників якості є швидкість переміщення вантажу з пункту відправлення в пункт призначення. В цих умовах перед залізничним транспортом як однією з передових транспортних галузей країни постають нові завдання щодо покращення діяльності і якості послуг, які пропонуються, особливо у сфері вантажних перевезень.

Одним із ключових напрямків розвитку транспортної системи є удосконалення процесу просування вагонопотоків в умовах функціонування міжнародних транспортних коридорів.

Міжнародні транспортні коридори (МТК) – сукупність різних видів транспорту, що забезпечують значні перевезення вантажів і пасажирів на напрямках їх найбільшої концентрації.

Одним із головних напрямків реалізації транспортної політики у світі останнім часом є організація функціонування і розвитку міжнародних транспортних коридорів та залучення їх до міжнародної транспортної мережі. Це обумовлено факторами глобалізації, нової науково-технічної революції, світовими інтеграційними процесами.

**Постановка задачі у загальному вигляді.** На сьогодні у сфері транспортних послуг України виникає швидкозмінне зовнішнє середовище, яке потребує розробки нових заходів щодо покращення роботи Укрзалізниці.

За останній час на залізничному транспорті України спостерігається негативна тенденція до погіршення господарського стану підприємств галузі. Значний знос основних засобів виробництва призводить до поступового втрачання конкурентних переваг на ринку вантажних та пасажирських перевезень країни.

Відповідно до результатів аналізу моніторингу основних показників роботи залізниць протягом останніх років (рис. 1, 2) відбулось скорочення частки вантажних перевезень залізничним транспортом.

Дані свідчать про зменшення обсягів перевезення вантажів залізничним транспортом порівняно з автомобільним, який має відносно постійну позитивну тенденцію.

Тому залізничний, як основний вид перевезень на ринку транспортних послуг країни, повинен вдосконалювати свою діяльність і якість послуг, що пропонуються, особливо у сфері вантажних перевезень.

З урахуванням вищенаведеного робимо висновок, що одним з найважливіших завдань є дослідження та аналіз процесу просування вагонопотоків в умовах функціонування міжнародних транспортних коридорів, а також розробка пропозицій щодо удосконалення та скорочення простоїв з метою покращення пропуску вантажних поїздів.

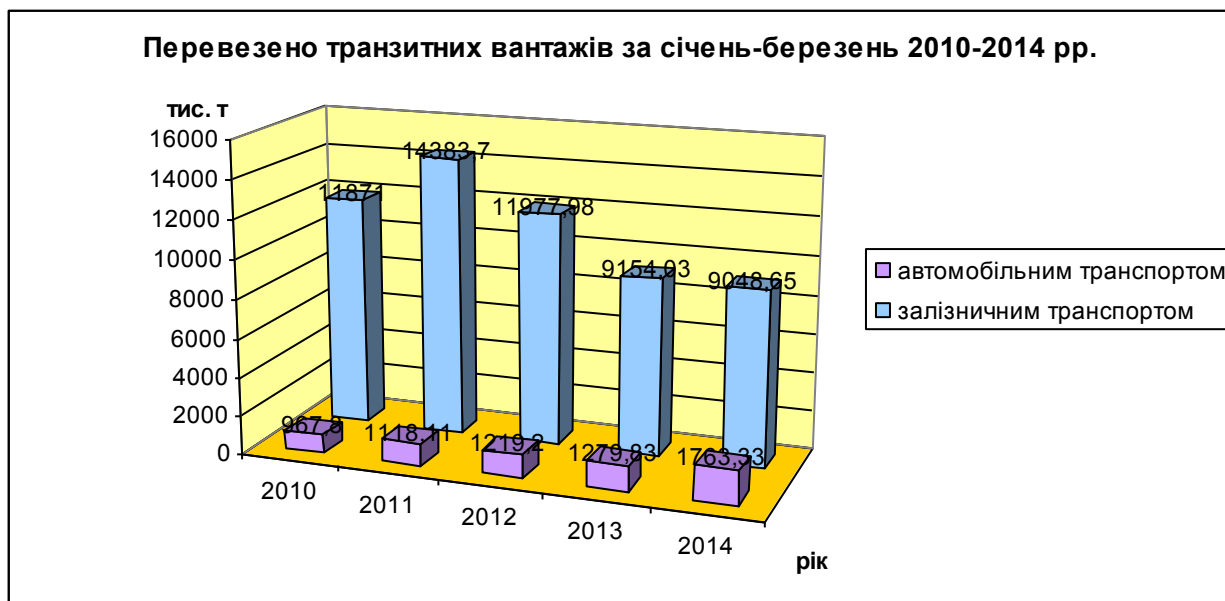


Рис 1. Обсяги перевезень транзитних вантажів за січень-березень 2010-2014 рр.

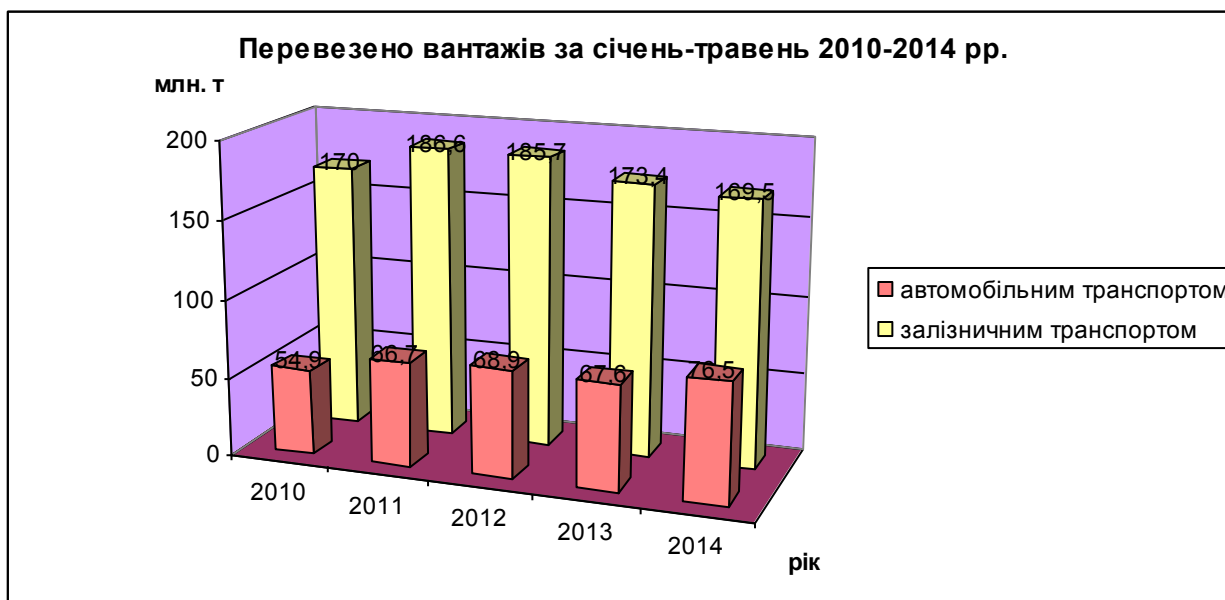


Рис 2. Обсяги перевезень вантажів за січень-травень 2010-2014 рр.

**Аналіз досліджень і публікацій.** У наш час виконується низка досліджень щодо удосконалення транспортних систем, зокрема наукові праці, які направлені на аналіз та розробку ініціатив для підвищення ефективності вантажних перевезень. На думку провідних вчених, залізничний транспорт є складною системою, яка постійно вимагає поліпшення. Результати останніх досліджень щодо питань удосконалення технології обслуговування транспортних засобів на

міжнародних залізничних пунктах пропуску у науковій літературі зустрічаються все частіше. Серед усіх публікацій доцільно відзначити роботи Альошинського Є.С., Архангельського Є.В., Бабаєва М.М., Бернарда К.А., Боровського В.І., Бутько Т.В., Буянова В.А., Воркут Т.А., Грунтова П.С., Губенко В.К., Данька М.І., Дьоміна Ю.В., Жуковицького І.В., Загарія Г.І., Іваницького В.А., Катаєва В.П., Кириллової О.В., Кирпи Г.М., Кособокова Е.Н., Котенка А.М., Кулешова В.М., Ломотька Д.В., Лаврухіна О.В.,

Мороза В.І., Нагорного Є.В., Нечаєва Г.І., Пасічника В.І., Петрова О.П., Пшинько А.М., Савенко А.С., Сміхова А.О., Сотникова Є.А., Тевельова Ф.А., Тихомірової І.Г., Тихонова Г.Т., Угрюмова А.К., Фокіна А.В., Чеклової В.М., Шибаєва О.Г. та інших авторів. На можливість удосконалення впливають різні фактори. До них можна віднести науково-технічний прогрес, рівень розвитку інформатизації і т. ін.

**Визначення мети та задачі дослідження.** Розглянути організацію роботи прикордонних передавальних станцій України у взаємодії із залізницями сусідніх країн. Дослідити технологічні показники, що впливають на функціонування ППС. Запропонувати заходи з удосконалення процесу просування вагонопотоків в умовах функціонування міжнародних транспортних коридорів.

**Основна частина дослідження.** Україна займає вигідне транспортно-географічне положення. Через її територію здійснюється транспортний зв'язок країн СНД з країнами Центральної та Південної Європи, Близького Сходу та Африки. Крім того, налагоджені комунікації Західноєвропейських, Скандинавських та Балтійських країн з країнами Закавказзя, Центральної Азії, Далекого Сходу, Китаєм та Індією. У подальшому розвитку і укріпленні цих зв'язків зацікавлені всі учасники транспортно-комунікативних процесів. У зв'язку з цим в Європі та Азії ведеться створення системи транспортних коридорів, в якій українські магістралі відіграють важливу роль. Територією України проходять ділянки таких міжнародних транспортних коридорів (рис. 3):

- критський коридор №3 - Берлін - Дрезден - Вроцлав - Львів - Київ;
- критський коридор №5 - Трієст - Любляна - Будапешт (Братислава) - Львів - Рівне - Сарни - Мінськ;
- критський коридор №7 - Дунайський (водний);
- критський коридор №9 - Гельсінкі - Санкт-Петербург - Мінськ (Москва) - Київ - Кишинів (Одеса) - Димитровград - Александрополіс;
- Балтійське море - Чорне море - Гданськ - Варшава - Ковель - Одеса;
- Європа - Азія - Франкфурт - Краків - Львів - Дніпропетровськ - Алма-Ата (продовження коридорів N 3 і 5);
- ЧЕС - Анкара - Єреван - Тбілісі (Баку) - Ростов-на-Дону - Донецьк - Одеса (Кишинів) -

Бухарест (Тірана) - Димитровград (Афіни) - Стамбул;

- Євроазіатський - Одеса - Тбілісі (Єреван) - Баку - Ашгабат;

- Північ - Південь - Харків - Полтава - Кіровоград - Одеса.

Створення транспортних коридорів та входження їх до міжнародної транспортної системи визнано пріоритетним загальнодержавним напрямом розвитку транспортно-дорожнього комплексу України.

У процесі передачі вагонопотоку між країнами основну роль відведено прикордонним передавальним станціям (ППС).

Аналіз попередніх досліджень, що присвячені удосконаленню технічних параметрів і технології роботи ППС, показав, що пункти перетину кордонів мають потребу в дієвих заходах, які спрямовані на покращення функціонування даних станцій.

Специфіка функціонування сучасних ППС полягає в тому, що більшість із них було створено на базі сортувальних або дільничних станцій, найбільш близьких до кордонів, після утворення України як незалежної держави. До набуття станціями статусу прикордонних обробка поїзних документів та передача інформації проходила паралельно із технічним та комерційним оглядом і не перевищувала норм часу на виконання технічних операцій. Але, після появи відповідних додаткових контролюючих служб, на ППС при обробці вантажопотоку у міждержавному сполученні багато часу займає саме оформлення вантажів та передача поїзної інформації між державами, що тягне за собою збільшення простоїв вагонів. Для виконання комплексу митних, прикордонних та інших операцій технічне оснащення і технологія роботи прикордонних передавальних станцій потребує суттєвих змін.

Основні причини затримок вагонів, що є найбільш поширеними та характерними для всіх ППС:

- 1) митний огляд;
- 2) митне оформлення;
- 3) відсутність електронного повідомлення митниці відправлення;
- 4) технічна або комерційна несправність вагона;
- 5) розбіжність інформації у товарно-транспортній накладній (ТТН) і вантажній митній декларації (ВМД);

6) затримання суміжними службами (прикордонною, фітосанітарною, ветеринарною або санітарно-карантинною);

7) затримання службою екологічного та (або) радіаційного контролю;

8) неправильно оформлені документи;

9) закриття або відсутність коду експедитора;

10) порушення маршруту прямування;

11) відсутність інформації в центральній базі даних;

12) відсутність рахунку-фактури;

13) інші причини;

14) конвенційна заборона (наказ № 325 У, тимчасова заборона на ввез-вивіз якогось з вантажів).

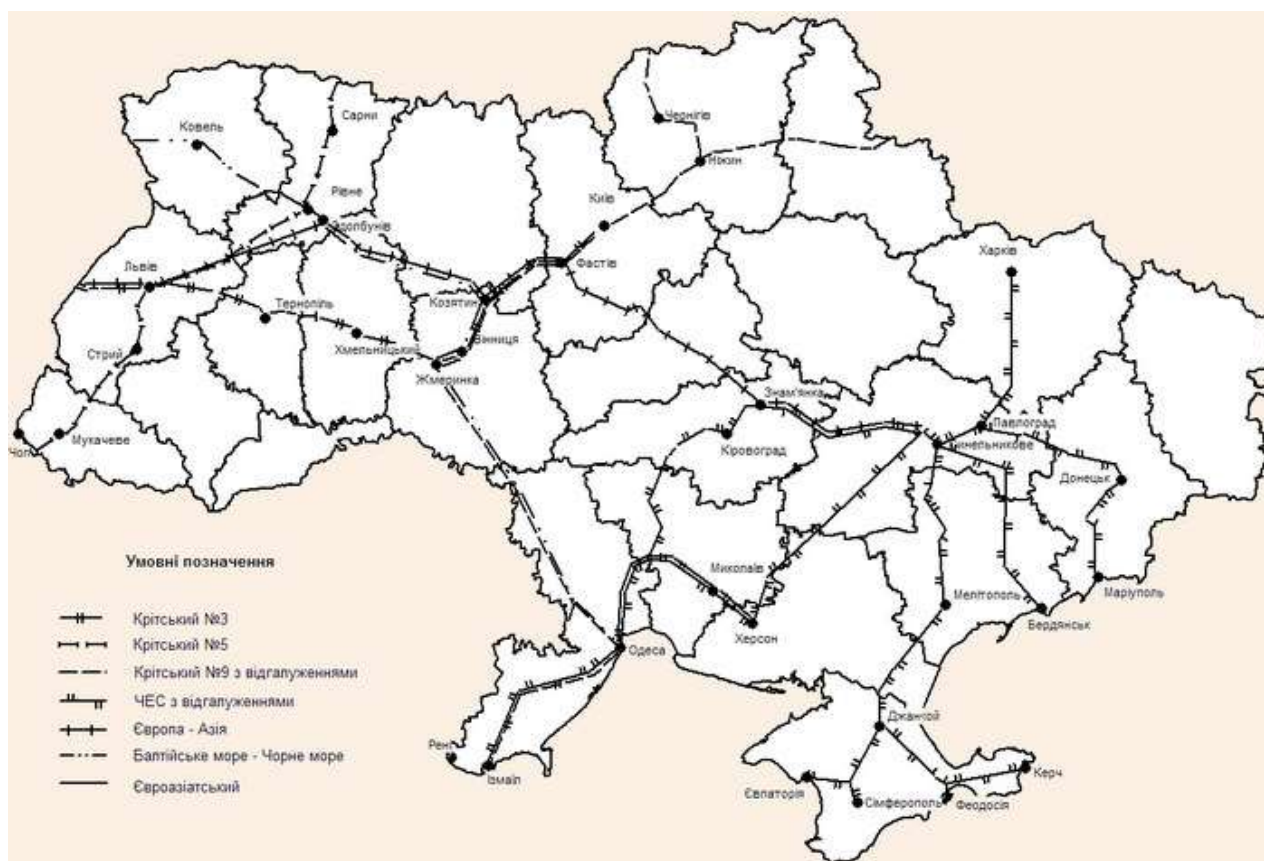


Рис. 3. Залізничні транспортні коридори, що проходять територією України

Кожна затримка вагонів на прикордонних передавальних станціях призводить до збільшення витрат ресурсів всіх видів. Більшість із них пов'язана з витратами часу, інші слід віднести до паливно-енергетичних, виробничих, людських, інформаційних та, передусім, матеріальних ресурсів.

Оснащення передавальних станцій повинно забезпечити виконання:

- погодження сторонами розмірів руху;
- операції з приймання, відправлення, розформування та формування поїздів;
- операцій, пов'язаних з ТО та КО поїздів, прикордонним, митним, екологічним,

ветеринарним та іншими видами державного контролю.

Якщо за своїм технічним оснащенням станція не може виконати зазначені обсяги і види робіт, то потрібно здійснити такі заходи:

- організувати приймання і здавання поїздів додатково на прилеглих технічних станціях або на технічні станції суміжної сторони;
- передати частину роботи на менш завантажені прикордонні переходи;
- погодити та реалізувати спрощення контрольних операцій з поїздами;

- здійснити розвиток та модернізацію оснащення станції.

**Висновок.** У даній статті розглянута організація роботи прикордонних передавальних станцій України у взаємодії із залізницями сусідніх країн, досліджені технологічні показники, що впливають на

функціонування ППС. Запропоновані заходи з удосконалення процесу просування вагонопотоків в умовах функціонування міжнародних транспортних коридорів, впровадження яких дозволяє значно зменшити витрати всіх видів ресурсів.

### *Список використаних джерел*

1. Альошинський, Є.С. Вдосконалення технології роботи прикордонних станцій в умовах зростання об'ємів експортно-імпортних перевезень [Текст] / Є.С. Альошинський, Ю.В. Кіхтева // Зб. наук. пр. УкрДАЗТ. – Харків: УкрДАЗТ, 2006. - Вип. 72. – С. 52-56.
2. Кіхтева, Ю.В. Удосконалення функціонування інформаційної підсистеми прикордонних передавальних станцій [Текст]: дис... канд. техн. наук / Ю.В. Кіхтева. – 05.22.01. – Харків, 2010.
3. Державна служба статистики України [Електронний ресурс]. - Режим доступу: <http://www.ukrstat.gov.ua/>
4. Альошинський, Є.С. Удосконалення взаємодії інформаційних підсистем суміжних прикордонних передавальних станцій [Текст] / Є.С. Альошинський, Ю.В. Кіхтева // Зб. наук. пр. Укр. держ. акад. залізнич. трансп. – Харків: УкрДАЗТ, 2011. – Вип. 127. – С. 28-33.
5. Все о туризме – Туристическая библиотека [Электронный ресурс]. - Режим доступа: [http://tourlib.net/books\\_ukr/vt4-3-5.htm](http://tourlib.net/books_ukr/vt4-3-5.htm)
6. Кіхтева, Ю.В. Покращення роботи прикордонних передавальних станцій за рахунок впровадження ресурсозбережних технологій [Текст] / Ю.В. Кіхтева // Современные направления теоретических и прикладных исследований - '2009. – Одеса, 2009. – Т. 1. – С.74-78.
7. Обухова, А.Л. Удосконалення технології функціонування передавальних залізничних станцій в умовах змішаних та інтермодальних перевезень [Текст]: дис. канд. техн. наук / А.Л. Обухова. - 05.22.01. – Харків, 2010.
8. Альошинський, Є.С. Принципи логістичного дослідження прикордонних передавальних станцій / Є.С. Альошинський, Ю.В. Кіхтева // Восточно-европейский журнал передових технологій. – Харьков, 2007. - №1/2 (25). – С. 96-99.
9. Транспортна стратегія України на період до 2020 року [Електронний ресурс]: схвалена розпорядженням Кабінету Міністрів України від 16 грудня 2009 р. №1555-р. – Режим доступу: <http://www.mintrans.gov.ua/uk/discussion/15621.html/> 10.12.2009.
10. Офіційний веб-сайт «Міністерство інфраструктури України». – [Електронний ресурс]. - Режим доступу: <http://mtu.gov.ua>.

Рецензент д-р техн. наук, професор Є.С. Альошинський

---

Макаренко Лілія Ігорівна, студентка кафедри управління експлуатаційною роботою Української державної академії залізничного транспорту. E-mail: [lilia16makarenko@gmail.com](mailto:lilia16makarenko@gmail.com).

Makarenko Lilia, student dept. of operational work of Ukrainian State Academy of Railway Transport. E-mail: [lilia16makarenko@gmail.com](mailto:lilia16makarenko@gmail.com).