

УДК 656.225:629.1

Запара Я.В.¹, Панченко В.К.², Гражданов В.В.³, Пархоменко Г.В.⁴

¹ канд. техн. наук, доц. УкрДУЗТ

² асп. УкрДУЗТ

³ маг. гр.211-ОПУТ-Д24 УкрДУЗТ

⁴ маг. гр.211-ТТ-324 УкрДУЗТ

ОСНОВНІ ПРИЧИНИ СТРИМУВАННЯ РОЗВИТКУ ЗАЛІЗНИЧНОЇ ТРАНСПОРТНОЇ СИСТЕМИ

АТ «Укрзалізниця» (далі УЗ) позиціонує себе як клієнтоорієнтований перевізник, який, попри складні умови війни, продовжує оновлювати основні засоби та впроваджувати цифрові інновації. Компанія активно працює над покращенням сервісу для пасажирів, модернізує рухомий склад, запроваджує нові маршрути та підвищує рівень комфорту у вагонах. Однак ці зміни здебільшого стосуються саме пасажирського сегмента, який залишається збитковим для компанії (близько 20 млрд грн. на рік).

Водночас вантажоперевезення, що забезпечують фінансову стабільність підприємства, продовжують функціонувати за застарілими правилами, які не

завжди відповідають сучасним ринковим умовам. Відсутність конкуренції та монополія призводять до того, що послуги у вантажному сегменті залишаються менш гнучкими, а їхня механіка не зазнає значних змін. Незважаючи на запити бізнесу щодо спрощення процедур, прискорення впровадження цифрових рішень, оновлення цієї сфери відбувається значно повільніше, ніж у пасажирському секторі.

Проте на початку 2025 року керівництво вантажної вертикалі УЗ почало систематично проводити зустрічі з представниками бізнес-спільноти в регіонах по всій країні. Основна мета таких заходів — налагодження відкритого діалогу з клієнтами, роз'яснення переваг залізничного транспорту та перспектив його використання для перевезень. Це свідчить про намагання компанії адаптуватися до сучасних потреб ринку та покращити взаємодію з бізнесом.

На тлі реформування всієї залізничної галузі цифрові інновації у вантажному сегменті впроваджуються повільно. Наприклад, обробка даних про пересування рухомого складу, аналіз зайнятості інфраструктури та формування завдань для виконавців досі здійснюється вручну, що уповільнює процеси та знижує ефективність управління. Для підвищення конкурентоспроможності та покращення якості послуг компанії необхідно прискорити цифровізацію цієї сфери, впроваджуючи автоматизовані системи управління та обробки даних. Це дозволить зробити процес вантажоперевезень більш прозорим, зручним та оперативним як для самої компанії, так і для клієнтів.

УЗ досі не запровадила повноцінне довгострокове планування перевезень. Диспетчери приймають рішення на основі селекторних вказівок, у яких зазначають номери поїздів і вагонів для обробки та відправлення. Фактично, стратегічне планування майже відсутнє, а сортувальні станції працюють неефективно, що призводить до багаторазової обробки вагонів. Це, своєю чергою, спричиняє додаткові витрати, зокрема на робочу силу та використання тяги.

Витрати на персонал, які вже становлять 50% собівартості залізничних перевезень, продовжують зростати швидше, ніж продуктивність праці. Це свідчить про недостатній рівень автоматизації та неефективність управлінських процесів у галузі. Незважаючи на розвиток сучасних технологій, залізнична галузь залишається надмірно залежною від ручного управління, що призводить до значних фінансових та операційних втрат.

Один із ключових чинників, що стримує прогрес, – це збереження застарілих методів управління та обробки інформації у сфері вантажних перевезень. Це створює серйозні перешкоди навіть для тих високотехнологічних підприємств, які вже інтегрували автоматизовані

системи в свої бізнес-процеси. Вони змушені витратити ресурси на адаптацію до неефективних механізмів роботи залізничної інфраструктури.

Зокрема, ці підприємства стикаються з двома основними проблемами. По-перше, їм доводиться або оплачувати послуги експедиторів, які виконують роль посередників у взаємодії з УЗ, або утримувати штат додаткових співробітників для виконання ручних операцій, що могли б бути автоматизовані. Це збільшує витрати компаній і робить процес логістики менш конкурентоспроможним у порівнянні з іншими видами транспорту.

По-друге, швидкість перевезення вантажів залишається критично низькою – усього 50-70 км на добу. Причиною такого відставання є відсутність чіткого графіка руху вантажних потягів. У підсумку, така неефективність призводить до простою 80% приватних логістичних активів, пов'язаних із залізничним транспортом. Хоча, тут є і об'єктивні причини для УЗ, які стосуються зменшенням обсягів перевезень з 2022 року в межах основних напрямків та залізничних вузлів.

Реформування цієї системи потребує впровадження сучасних технологічних рішень, зокрема автоматизованого планування перевезень, цифровізації документообігу та інтеграції інтелектуальних систем управління. Лише в такому разі можна буде досягти більшої ефективності, зменшити витрати та підвищити конкурентоспроможність залізничного транспорту у вантажному сегменті.