

АНОТАЦІЯ

до кваліфікаційної (магістерської) роботи на тему

Дослідження перспектив впровадження приватної тяги на залізницях України

студента 2 курсу за освітнім ступенем «Магістр»,
освітньо-професійної програми «Управління транспортними системами в
умовах ризиків та криз»

Юрія ПРИМАКА

Локомотивне господарство є найважливішою складовою залізничного транспорту, оскільки, продовжуючи процес виробництва у сфері обігу товарів, істотно впливає на ефективність суспільного виробництва в цілому. Стратегія розвитку АТ УЗ до 2030 року підкреслює важливість значення локомотивного господарства, зазначаючи, що удосконалення роботи локомотивного господарства є необхідною умовою подальшого розвитку залізничного транспорту. Мета магістерської роботи полягає в підвищенні ефективності перевезень вантажів залізничним транспортом шляхом використання приватного тягового рухомого складу. Об'єктом дослідження є процес тягового забезпечення перевезень вантажів залізничним транспортом, а предметом **дослідження** є вплив тягового забезпечення перевезень вантажів приватними локомотивами на показники роботи рухомого складу та інфраструктури залізничного транспорту.

Сьогодні відбувається гостра нестача тягового рухомого складу, і в майбутньому ця проблема буде лише прогресувати. Одним із шляхів вирішення є демонополізація ринку залізничних перевезень і доступ до магістральної залізничної мережі незалежних компаній, що надають послуги локомотивної тяги. У зв'язку з цим дослідження умов роботи на магістральних мережах локомотивів власників незалежних від Укрзалізниці є актуальними.

В 1991 році локомотивний парк АТ УЗ налічував 1 910 електровозів та 4 210 тепловозів, з середнім ступенем зношеності близько 60%.

У 2015 році до статутного капіталу АТ «Укрзалізниця» було передано 3 847 локомотивів, з яких у робочому стані (експлуатація та резерв) знаходилось 2 699 одиниць (67%). Протягом п'яти років інвентарний парк був скорочений на 296 одиниць (8%), а робочий (експлуатація та резерв) - на 674 одиниці (25%). На сьогоднішній день в експлуатації та резерві утримується 57% інвентарного парку.

Тобто, за роки незалежності парк локомотивів Укрзалізниці зменшився на 2249 одиниць (приблизно на 37%), переважно за рахунок списання тепловозів, кількість яких скоротилася на 2 059 одиниць (49%), у той час як загальна кількість електровозів зменшилася лише на 190 одиниць (10%). Однак, основною проблемою для українських залізниць сьогодні є не тільки зменшення локомотивного парку в цілому, але й значний ступінь зносу цього парку. На фоні загального рівня зношеності основних фондів Укрзалізниці, який становить 80%, ступінь зносу парку локомотивів є наступним: електровози: 95%, маневрові тепловози 96%, магістральні тепловози 99%. Понад 50% тепловозів та 55% електровозів експлуатуються понад 25 років, а 55% електровозів - понад 40 років. З 2151 тепловоза експлуатується лише 1018, а з 1720 електровозів - лише 1061. На списання очікують 195 електровозів і 340 тепловозів.

Фізична відсутність тягового рухомого складу може призвести до неможливості здійснення перевезень, що може суттєво ускладнити логістику та обслуговування пасажирів та вантажів. Для запобігання цим загрозам необхідно вжити невідкладних заходів щодо модернізації та оновлення рухомого складу, забезпечення відповідності технічних стандартів та нормативів, а також регулярного технічного обслуговування. Інвестиції у покращення технічного стану та заміну застарілого рухомого складу є критично важливими для забезпечення безпеки, ефективності та надійності залізничних перевезень в Україні

На державному рівні була затверджена програма оновлення локомотивного парку, яка передбачала закупівлю 509 локомотивів на суму 28,7 млрд грн (3,6 млрд USD за курсом 2011 року). Незважаючи на ці плани,

програма залишилася невиконаною. Плани придбання нових локомотивів постійно зриваються через недофінансування.

За даними з 2003 року до 2017 року обсяги перевезень скоротилися на 33%, з 855,8 млн тонн до 571 млн тонн. Цей спад становив понад 70%, що свідчить про значні зміни в галузі транспортування вантажів.

У той же час, вантажообіг також зменшився з 450,7 млрд тонно-кілометрів у 2003 році до 303,7 млрд тонно-кілометрів у 2017 році. Це вказує на зниження загальної активності вантажних перевезень в країні протягом цього періоду.

Але можна констатувати, що, незважаючи на збільшення обсягу виробництва промислової продукції, обсяг перевезень залізничним транспортом в Україні продовжує скорочуватися. Це свідчить про те, що існують певні проблеми або виклики, які впливають на ефективність та конкурентоспроможність залізничних перевезень в країні.

Незважаючи на цей спад, залізничний транспорт залишається провідним перевізником вантажів в Україні, з часткою від 48% до 62% від загального вантажообігу. Це свідчить про важливість та значення залізничного транспорту в системі перевезень країни, незважаючи на загальний спад обсягів перевезень.

Для оцінки залежності між кількістю локомотивів та обігом вагону використано метод кореляційного аналізу. Коефіцієнт кореляції від'ємний. Тобто має місце зворотна сильна кореляція. Нестача тягового рухомого складу призводить до збільшення потреби у вантажних вагонах, погіршення техніко-експлуатаційних показників їх роботи та зменшення зацікавленості інвесторів у оновленні парку вантажних вагонів. Це може створювати проблеми у забезпеченні ефективності та надійності залізничних перевезень.

Нормативне регулювання перевезень залізничним транспортом загального користування вантажів у поїздах з локомотивами, які не належать залізниці, вимагає розробки правил та технологій для забезпечення безпеки та ефективності роботи залізничного транспорту. Це може бути досягнуто через розробку "Правил перевезення вантажів у поїздах з власними (орендованими)

локомотивами" та "Технології перевезення вантажів в поїздах з власними (орендованими) локомотивами".

Іншим способом доступу до магістральної залізничної мережі є технологічні перевезення, коли підприємства виконують перевезення своїх вантажів по цій мережі. Чинне законодавство та нормативна база України дозволяють роботу локомотивів, які не належать Укрзалізниці, на магістральній залізничній мережі загального користування. Робота цих локомотивів регулюється пунктом 9.12 "Збірника тарифів на перевезення вантажів у межах України та пов'язаних з ними послуг".

В роботі пропонується створення приватної тягової компанії. При створенні приватної перевізної компанії, організаційна структура та штат співробітників повинні забезпечувати виконання всіх необхідних функцій, пов'язаних з наданням поїзних локомотивів для перевезень між станцією відправлення Х, яка буде розташовуватися в центральній частині України, а станція призначення в морському порту М.

Організація роботи приватних локомотивів пропонується здійснювати плечовим способом, де основне депо розміщується локомотив на станції Х, а депо обертання на припортовій станції М. На станції Х формуються завантажені відправницькі маршрути, на станції обертання М відбувається технічне обслуговування. Порожній маршрут повертається до станції А.

Для прикладу розрахунки виконанні для перевезення окатишів. Відстань перевезень 514 км. Перевезення здійснюються кільцевими маршрутами у власних на піввагонах. Розрахунок здійснювався для різних обсягів перевезень.

Створення матеріально-технічної бази для виконання технічного обслуговування локомотивів у обсязі ТО-2, ТО-3, ТО-4, а також їх поточних і капітальних ремонтів на першому етапі є недоцільним через невелику кількість локомотивів на підприємстві.

Під час перевезення вантажів власними або орендованими вагонами, вантажовідправник сплачує базову ставку плати, яка складається з інфраструктурного та вагонного складників за відповідними схемами. Для універсальних вагонів використовується схема 1, а для спеціалізованих - схема

2. При поверненні власного вагонного парку вантажовідправник сплачує плату за повернення вагонів у пункт відправлення (схема ТК 14). Приватні компанії будуть сплачувати тариф за 29-ю схемою Тарифного керівництва, розробленою АТ «УЗ», що все одно буде приносити високі прибутки від користування інфраструктурою.

Сертифікація для машиністів незалежних перевізників наразі в законодавстві України не передбачена. Але для конкурентоспроможності незалежних компаній це питання було досліджено. Схема сертифікації ЄС забезпечує, що машиністи локомотивів відповідають мінімальним вимогам щодо освіти, фізичної придатності та професійної компетентності. Це включає видачу європейських ліцензій та додаткових сертифікатів для спрощення зайнятості за кордоном.

Крім того, ЄС прагне значно зменшити викиди парникових газів з транспортного сектору на 40% до 2030 року порівняно з 1990 роком, що відповідає довгостроковим цілям Паризької угоди.

Звіт подібності

метадані

Заголовок

Дослідження перспектив впровадження приватної тяги на залізницях України

Автор

Науковий керівник / Експерт

Юрій ПРИМАК**Розалія ЩЕРБИНА**

підрозділ

State University of Infrastructure and technology

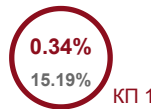
Тривога

У цьому розділі ви знайдете інформацію щодо текстових спотворень. Ці спотворення в тексті можуть говорити про МОЖЛИВІ маніпуляції в тексті. Спотворення в тексті можуть мати навмисний характер, але частіше характер технічних помилок при конвертації документа та його збереженні, тому ми рекомендуємо вам підходити до аналізу цього модуля відповідально. У разі виникнення запитань, просимо звертатися до нашої служби підтримки.

Заміна букв	↔	9
Інтервали	A→	11
Мікропробіли	:	26
Білі знаки	␣	1
Парафрази (SmartMarks)	↔	227

Обсяг знайдених подібностей

Коефіцієнт подібності визначає, який відсоток тексту по відношенню до загального обсягу тексту було знайдено в різних джерелах. Зверніть увагу, що високі значення коефіцієнта не автоматично означають плагіат. Звіт має аналізувати компетентна / уповноважена особа.

**25**

Довжина фрази для коефіцієнта подібності 2

17305

Кількість слів

137441

Кількість символів

Подібності за списком джерел

Нижче наведений список джерел. В цьому списку є джерела із різних баз даних. Колір тексту означає в якому джерелі він був знайдений. Ці джерела і значення Коефіцієнту Подібності не відображають прямого плагіату. Необхідно відкрити кожне джерело і проаналізувати зміст і правильність оформлення джерела.

10 найдовших фраз

Колір тексту

ПОРЯДКОВИЙ НОМЕР	НАЗВА ТА АДРЕСА ДЖЕРЕЛА URL (НАЗВА БАЗИ)	КІЛЬКІСТЬ ІДЕНТИЧНИХ СЛІВ (ФРАГМЕНТІВ)	
1	ПЗ ██████████ 10/10/2024 State University of Infrastructure and technology (State University of Infrastructure and technology)	105	0.61 %
2	ПЗ ██████████ 10/10/2024 State University of Infrastructure and technology (State University of Infrastructure and technology)	82	0.47 %

3	https://files.duit.edu.ua/uploads/%D0%A1%D0%B0%D0%B9%D1%82/3_%D0%9D%D0%90%D0%A3%D0%9A%D0%90%D0%9D%D0%B0%D1%83%D0%BA%D0%B0-%D1%81%D1%82%D1%83%D0%B4%D0%B5%D0%BD%D1%82%D0%B8/%D0%A1onference/zbirnyk-tez-2019-r_.pdf	45	0.26 %
4	http://www.tech.vernadskyjournals.in.ua/journals/2018/4_2018/part_2/4-2_2018.pdf	45	0.26 %
5	https://uk.wikipedia.org/wiki/%D0%92%D0%9B40%D0%A3	39	0.23 %
6	ПЗ 10/10/2024 State University of Infrastructure and technology (State University of Infrastructure and technology)	39	0.23 %
7	http://lib.kart.edu.ua/bitstream/123456789/2107/3/%D0%9A%D0%BF%D0%BD%D1%81%D0%BF%D0%B5%D0%BA%D1%82%20%D0%BB%D0%B5%D0%BA%D1%86%D1%96%D0%B9.pdf	37	0.21 %
8	http://ndch.diit.edu.ua/upload/%D0%97%D0%B0%D1%89%D0%B8%D1%82%D1%8B/%D0%A1%D0%B0%D0%BD%D0%BD%D0%B8%D1%86%D1%8C%D0%BA%D0%B8%D0%B9/%D0%94%D0%B8%D1%81%D0%B5%D1%80%D1%82%D0%B0%D1%86%D1%96%D1%8F_%D0%A1%D0%B0%D0%BD%D0%BD%D0%B8%D1%86%D1%8C%D0%BA%D0%B8%D0%B9.pdf	34	0.20 %
9	http://stp.diit.edu.ua/article/download/118196/158253?inline=1	34	0.20 %
10	ПЗ 10/10/2024 State University of Infrastructure and technology (State University of Infrastructure and technology)	33	0.19 %

з бази даних RefBooks (0.10 %)

ПОРЯДКОВИЙ НОМЕР	ЗАГОЛОВОК	КІЛЬКІСТЬ ІДЕНТИЧНИХ СЛІВ (ФРАГМЕНТІВ)	
джерело: Paperity			
1	MANAGING RAILWAY TRANSPORT COSTS IN THE CONTEXT OF DIGITALIZATION OF THE ECONOMY І. Ю. Чечоткіна, О. Г. Кірдіна, З. І. Третяк;	18 (1)	0.10 %

з домашньої бази даних (2.13 %)

ПОРЯДКОВИЙ НОМЕР	ЗАГОЛОВОК	КІЛЬКІСТЬ ІДЕНТИЧНИХ СЛІВ (ФРАГМЕНТІВ)	
1	ПЗ 10/10/2024 State University of Infrastructure and technology (State University of Infrastructure and technology)	259 (4)	1.50 %
2	Аналіз сучасних тенденцій декарбонізації та екомодернізації залізничного транспорту. 11/6/2024 State University of Infrastructure and technology (State University of Infrastructure and technology)	109 (7)	0.63 %

з програми обміну базами даних (0.34 %)

ПОРЯДКОВИЙ НОМЕР	ЗАГОЛОВОК	КІЛЬКІСТЬ ІДЕНТИЧНИХ СЛІВ (ФРАГМЕНТІВ)	
1	Управління ризиками на транспортних підприємствах 10/16/2024 State Biotechnological University (Факультет менеджменту, адміністрування та права)	20 (1)	0.12 %

2	ЕЛЕКТРОННІ ДОКУМЕНТИ В УПРАВЛІННІ 6/4/2020 State University of Telecommunications (ННІМП)	16 (1)	0.09 %
3	Подгорний_A_B.doc 12/15/2022 National University "Zaporizhzhia Polytechnic" (Кафедра "Транспортні технології")	13 (2)	0.08 %
4	opbg_2017_b_007 8/20/2024 O.M.Beketov National University of Urban Economy in Kharkiv (O.M.Beketov National University of Urban Economy in Kharkiv)	9 (1)	0.05 %

з Інтернету (12.62 %)

ПОРЯДКОВИЙ НОМЕР	ДЖЕРЕЛО URL	КІЛЬКІСТЬ ІДЕНТИЧНИХ СЛІВ (ФРАГМЕНТІВ)	
1	http://ndch.diit.edu.ua/upload/%D0%97%D0%B0%D1%89%D0%B8%D1%82%D1%8B/%D0%A1%D0%B0%D0%BD%D0%BD%D0%B8%D1%86%D1%8C%D0%BA%D0%B8%D0%B9/%D0%94%D0%B8%D1%81%D0%B5%D1%80%D1%82%D0%B0%D1%86%D1%96%D1%8F_%D0%A1%D0%B0%D0%BD%D0%BD%D0%B8%D1%86%D1%8C%D0%BA%D0%B8%D0%B9.pdf	755 (70)	4.36 %
2	https://www.rac.org.ua/uploads/content/210/files/socialdimeuupart2.pdf	220 (17)	1.27 %
3	http://refleader.ru/qasmaqasbew.html	136 (10)	0.79 %
4	http://www.tech.vernadskyjournals.in.ua/journals/2018/4_2018/part_2/4-2_2018.pdf	130 (9)	0.75 %
5	http://lib.kart.edu.ua/bitstream/123456789/2107/3/%D0%9A%D0%BE%D0%BD%D1%81%D0%BF%D0%B5%D0%BA%D1%82%20%D0%BB%D0%B5%D0%BA%D1%86%D1%96%D0%B9.pdf	113 (10)	0.65 %
6	http://stp.diit.edu.ua/article/download/118196/158253?inline=1	102 (9)	0.59 %
7	https://files.duit.edu.ua/uploads/%D0%A1%D0%B0%D0%B9%D1%82/3_%D0%9D%D0%90%D0%A3%D0%9A%D0%90%D0%9D%D0%B0%D1%83%D0%BA%D0%B0-%D1%81%D1%82%D1%83%D0%B4%D0%B5%D0%BD%D1%82%D0%B8/%D0%A1onferenc e/zbirnyk-tez-2019-r_.pdf	79 (4)	0.46 %
8	https://uk.wikipedia.org/wiki/%D0%92%D0%9B40%D0%A3	78 (4)	0.45 %
9	http://4ua.co.ua/transport/ta3ac79b5d53a89521206d27_0.html	68 (4)	0.39 %
10	http://bilichenko.vk.vntu.edu.ua/file/531e421333829140bf0ab8af9f47dd0e.pdf	66 (4)	0.38 %
11	http://lib.kart.edu.ua/bitstream/123456789/2253/1/Butko.pdf	40 (3)	0.23 %
12	https://urst.com.ua/download/act/pro_zaliznychnyi_transport.docx	39 (5)	0.23 %
13	http://old.duit.edu.ua/wp-content/uploads/2019/12/%D0%9C%D0%BE%D0%BB%D0%BE%D0%B4%D0%B8%D0%B9-%D0%9D%D0%B0%D1%83%D0%BA%D0%BE%D0%B2%D0%B5%D1%86%D1%8C-5.pdf	36 (2)	0.21 %
14	https://studfile.net/preview/5203354/page:9/	36 (4)	0.21 %
15	https://docplayer.net/65317689-Tema-9-miskiy-transport-vidi-transportu-ta-yogo-osoblivosti-v-iediniy-sistemi-mista-stan-miskogo-pasazhirs-kogo-transportu-ukrayini.html	34 (2)	0.20 %
16	https://revolution.allbest.ru/economy/01045375_0.html	27 (2)	0.16 %
17	http://dspace.wunu.edu.ua/bitstream/316497/51945/1/%D0%A1%D0%BE%D0%BA%D0%BE%D0%BB%D0%BE%D0%B2%D1%81%D1%8C%D0%BA%D0%B8%D0%B9.pdf	27 (3)	0.16 %

18	http://pms.ptngu.com/page%27s/l11.html	21 (4)	0.12 %
19	https://crust.ust.edu.ua/bitstreams/00ed69bf-ac35-4a41-883d-47ea62b7eca1/download	21 (3)	0.12 %
20	http://odz.gov.ua/people/vidomosti_1_2_2020.doc	21 (3)	0.12 %
21	https://docplayer.net/52201955-Zbirnik-naukovih-prac-derzhavnogo-ekonomiko-tehnologichnogo-universitetu-transportu.html	18 (2)	0.10 %
22	http://btie.kart.edu.ua/article/view/188491	18 (1)	0.10 %
23	http://prima.lnu.edu.ua/faculty/mechmat/Departments/HighMath/literatura/TIMS.pdf	17 (2)	0.10 %
24	http://elartu.tntu.edu.ua/bitstream/lib/30533/2/%D0%94%D0%B8%D0%BF%D0%BB%D0%BE%D0%BC%D0%BD%D0%B8%D0%B9%20%D0%BF%D1%80%D0%BE%D0%B5%D0%BA%D1%82%20%D0%AF%D0%BA%D0%BE%D0%B1%D1%87%D1%83%D0%BA%20%D0%93.%D0%93.%20%D0%9C%D0%9D%D0%BC%D0%B7-61.pdf	16 (2)	0.09 %
25	http://www.impeer.od.ua/images/Dissertations/2018/Kyrylenko.pdf	15 (1)	0.09 %
26	http://4ua.co.ua/transport/va3bd68b5c53b89521216d36_0.html	13 (1)	0.08 %
27	http://eia.menr.gov.ua/uploads/documents/5851/reports/5uBdOOef8i.pdf	13 (1)	0.08 %
28	http://8ref.com/17/referat_178163.html	7 (1)	0.04 %
29	https://files.duit.edu.ua/uploads/%D0%A1%D0%B0%D0%B9%D1%82/3_%D0%9D%D0%90%D0%A3%D0%9A%D0%90%D0%9D%D0%B0%D1%83%D0%BA%D0%B0-%D1%81%D1%82%D1%83%D0%B4%D0%B5%D0%BD%D1%82%D0%B8/%D0%A1onference/zbirnyk_tez_2020.pdf	7 (1)	0.04 %
30	http://eprints.library.odeku.edu.ua/1062/1/PatramanKC_KEOD_MKR_W2017.pdf	6 (1)	0.03 %
31	https://crust.ust.edu.ua/bitstream/123456789/16286/1/Tokar_dip_m_2022.pdf	5 (1)	0.03 %

Список прийнятих фрагментів

ПОРЯДКОВИЙ НОМЕР	ЗМІСТ	КІЛЬКІСТЬ ОДНАКОВИХ СЛІВ (ФРАГМЕНТІВ)
	http://ndch.diit.edu.ua/upload/%D0%97%D0%B0%D1%8... <input checked="" type="checkbox"/>	755 (4.36%)
	ПЗ <input checked="" type="checkbox"/>	259 (1.50%)
	https://www.rac.org.ua/uploads/content/210/files... <input checked="" type="checkbox"/>	220 (1.27%)
	http://refleader.ru/qasrnaqasbew.html <input checked="" type="checkbox"/>	136 (0.79%)
	http://www.tech.vernadskyjournals.in.ua/journals... <input checked="" type="checkbox"/>	130 (0.75%)
	http://lib.kart.edu.ua/bitstream/123456789/2107/... <input checked="" type="checkbox"/>	113 (0.65%)
	Аналіз сучасних тенденцій декарбонізації та еком... <input checked="" type="checkbox"/>	109 (0.63%)
	http://stp.diit.edu.ua/article/download/118196/1... <input checked="" type="checkbox"/>	102 (0.59%)
	https://files.duit.edu.ua/uploads/%D0%A1%D0%B0%D... <input checked="" type="checkbox"/>	79 (0.46%)
	https://uk.wikipedia.org/wiki/%D0%92%D0%9B40%D0%A3 <input checked="" type="checkbox"/>	78 (0.45%)
	http://4ua.co.ua/transport/ta3ac79b5d53a89521206... <input checked="" type="checkbox"/>	68 (0.39%)
	http://bilichenko.vk.vntu.edu.ua/file/531e421333... <input checked="" type="checkbox"/>	66 (0.38%)

http://lib.kart.edu.ua/bitstream/123456789/2253/... <input checked="" type="checkbox"/>	40 (0.23%)
https://urst.com.ua/download/act/pro_zaliznychny... <input checked="" type="checkbox"/>	39 (0.23%)
http://old.duit.edu.ua/wp-content/uploads/2019/1... <input checked="" type="checkbox"/>	36 (0.21%)
https://studfile.net/preview/5203354/page:9/ <input checked="" type="checkbox"/>	36 (0.21%)
https://docplayer.net/65317689-Tema-9-miskiy-tra... <input checked="" type="checkbox"/>	34 (0.20%)
https://revolution.allbest.ru/economy/01045375_0... <input checked="" type="checkbox"/>	27 (0.16%)
http://dspace.wunu.edu.ua/bitstream/316497/51945... <input checked="" type="checkbox"/>	27 (0.16%)
http://pms.ptngu.com/page%27s/l11.html <input checked="" type="checkbox"/>	21 (0.12%)
https://crust.ust.edu.ua/bitstreams/00ed69bf-ac3... <input checked="" type="checkbox"/>	21 (0.12%)
http://odz.gov.ua/people/vidomosti_1_2_2020.doc <input checked="" type="checkbox"/>	21 (0.12%)
MANAGING RAILWAY TRANSPORT COSTS IN THE CONTEXT ... <input checked="" type="checkbox"/>	18 (0.10%)
https://docplayer.net/52201955-Zbirnik-naukovih-... <input checked="" type="checkbox"/>	18 (0.10%)
http://btie.kart.edu.ua/article/view/188491 <input checked="" type="checkbox"/>	18 (0.10%)
http://prima.lnu.edu.ua/faculty/mechmat/Departme... <input checked="" type="checkbox"/>	17 (0.10%)
http://elartu.tntu.edu.ua/bitstream/lib/30533/2/... <input checked="" type="checkbox"/>	16 (0.09%)
http://www.impeer.od.ua/images/Dissertations/201... <input checked="" type="checkbox"/>	15 (0.09%)
http://4ua.co.ua/transport/va3bd68b5c53b89521216... <input checked="" type="checkbox"/>	13 (0.08%)
http://eia.menr.gov.ua/uploads/documents/5851/re... <input checked="" type="checkbox"/>	13 (0.08%)
http://8ref.com/17/referat_178163.html <input checked="" type="checkbox"/>	7 (0.04%)
https://files.duit.edu.ua/uploads/%D0%A1%D0%B0%D... <input checked="" type="checkbox"/>	7 (0.04%)
http://eprints.library.odeku.edu.ua/1062/1/Patra... <input checked="" type="checkbox"/>	6 (0.03%)
https://crust.ust.edu.ua/bitstream/123456789/162... <input checked="" type="checkbox"/>	5 (0.03%)



ДОСЛІДЖЕННЯ ПЕРСПЕКТИВ ВПРОВАДЖЕННЯ ПРИВАТНОЇ ТЯГИ НА ЗАЛІЗНИЦЯХ УКРАЇНИ



Виконав студент 2 курсу, групи 2-
УТСУРК
ОПП «Управління транспортними
системами в умовах ризиків та криз»
Юрій ПРИМАК
Науковий керівник
Розалія ЩЕРБИНА

Київ, 2024



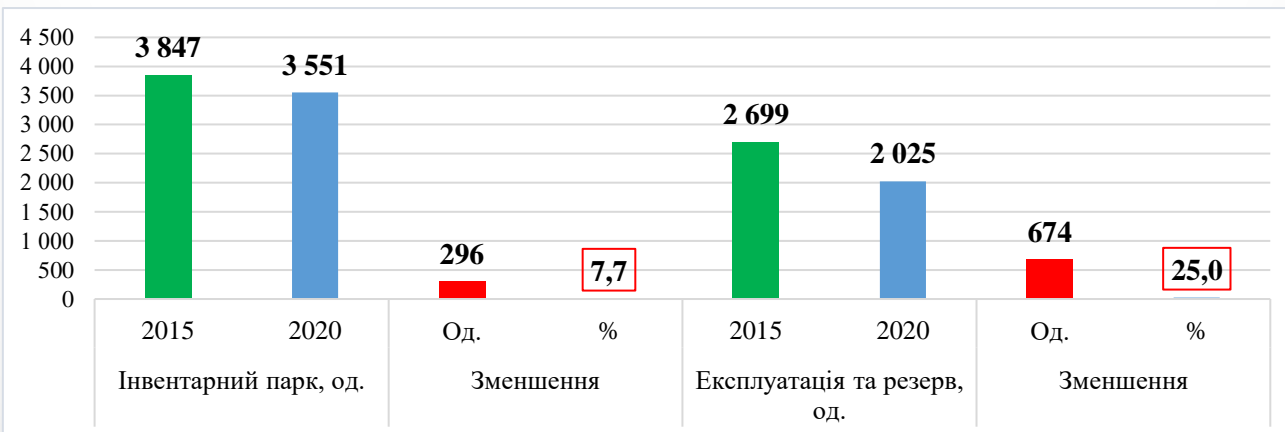
Мета магістерської роботи полягає в підвищенні ефективності перевезень вантажів залізничним транспортом шляхом використання приватного тягового рухомого складу.

Об'єктом дослідження є процес тягового забезпечення перевезень вантажів залізничним транспортом, а предметом дослідження є вплив тягового забезпечення перевезень вантажів приватними локомотивами на показники роботи рухомого складу та інфраструктури залізничного транспорту.

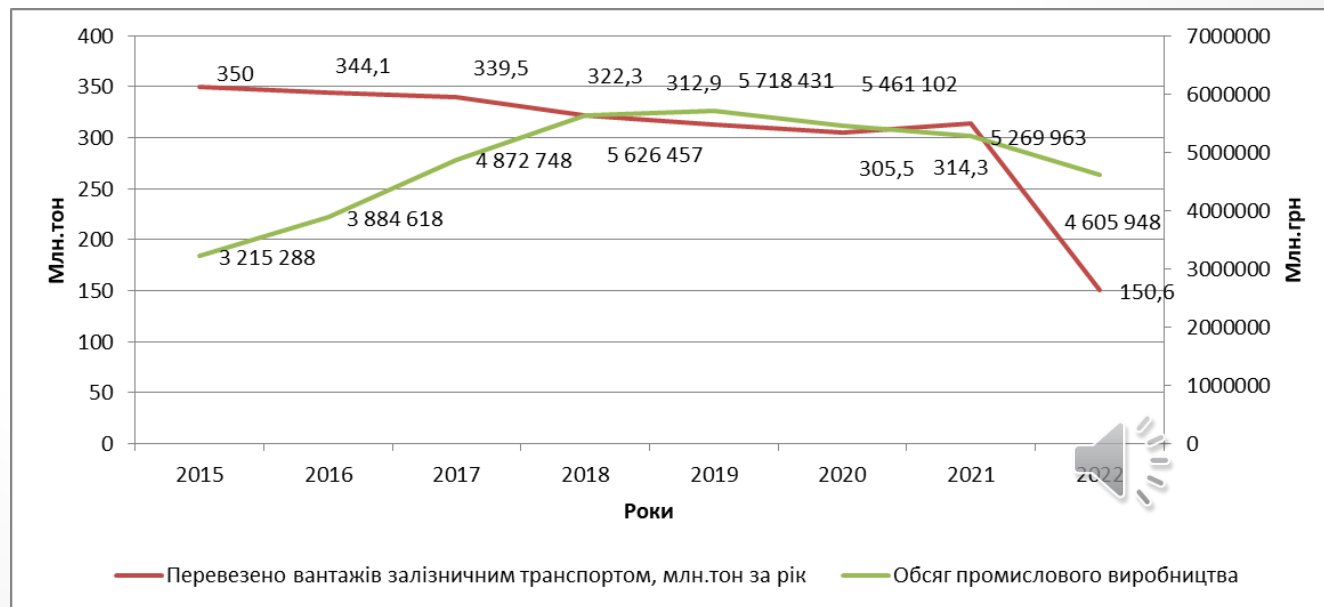
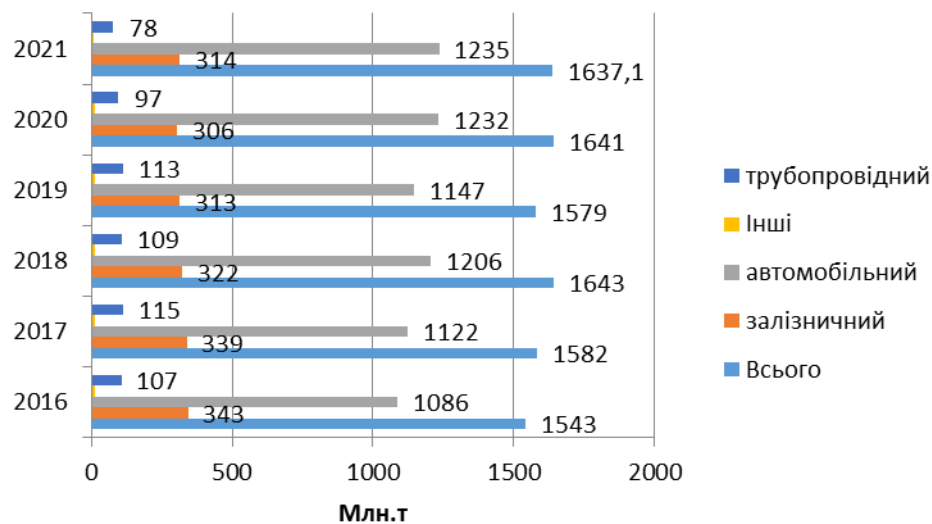


Структура локомотивного парку АТ «Укрзалізниця» у 2015 р. та 2020 р., одиниць

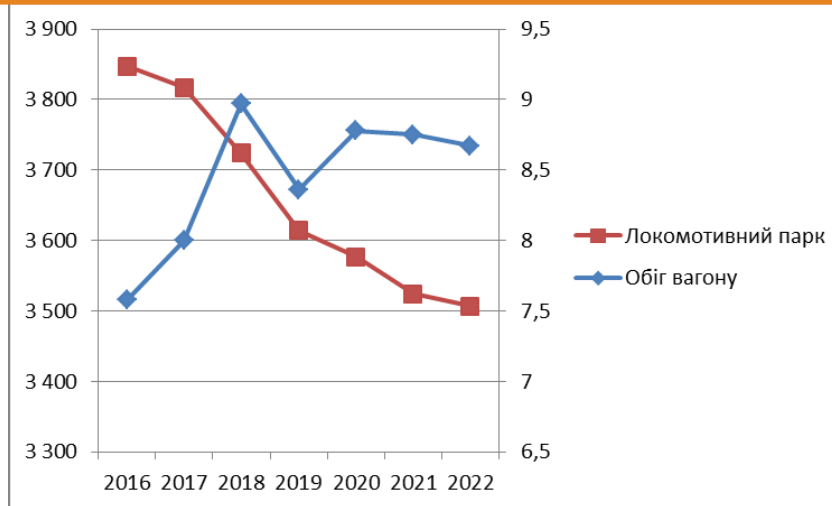
	Інвентарний парк, од.		Зменшення		Експлуатація та резерв, од.		Зменшення	
	2015	2020	Од.	%	2015	2020	Од.	%
Усього локомотивів	3 847	3 551	296	7,7	2 699	2 025	674	25,0
Магістральні електровози	1 720	1 596	124	7,2	1 233	1 012	221	17,9
Магістральні тепловози	718	702	16	2,2	469	229	240	51,2
Маневрові тепловози	1 409	1 253	156	11,1	997	784	213	21,4



Динаміка обсягу виробництва та перевезень за видами транспорту в Україні



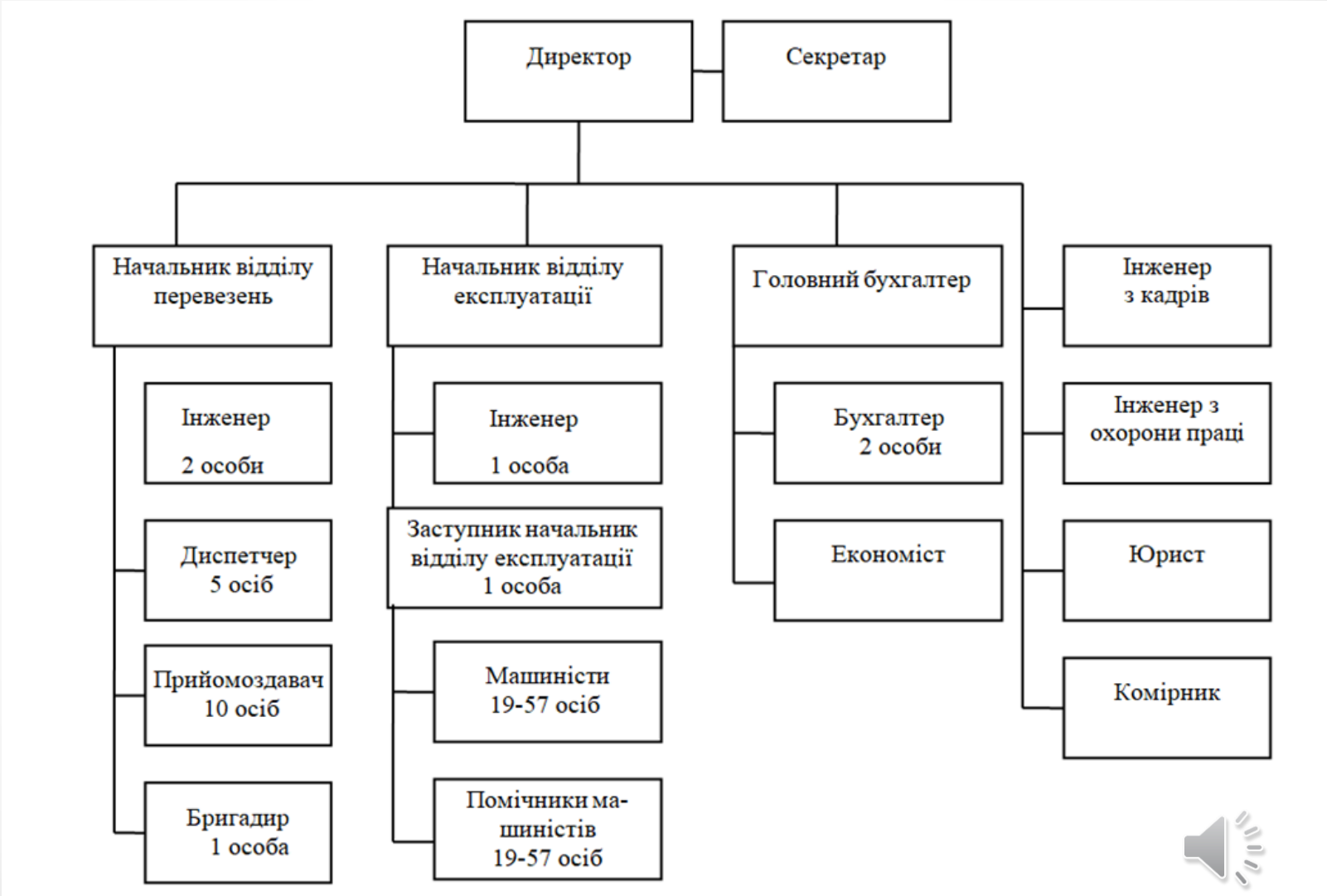
Оцінка залежності між кількістю локомотивів та обігом вагону методом кореляційного аналізу



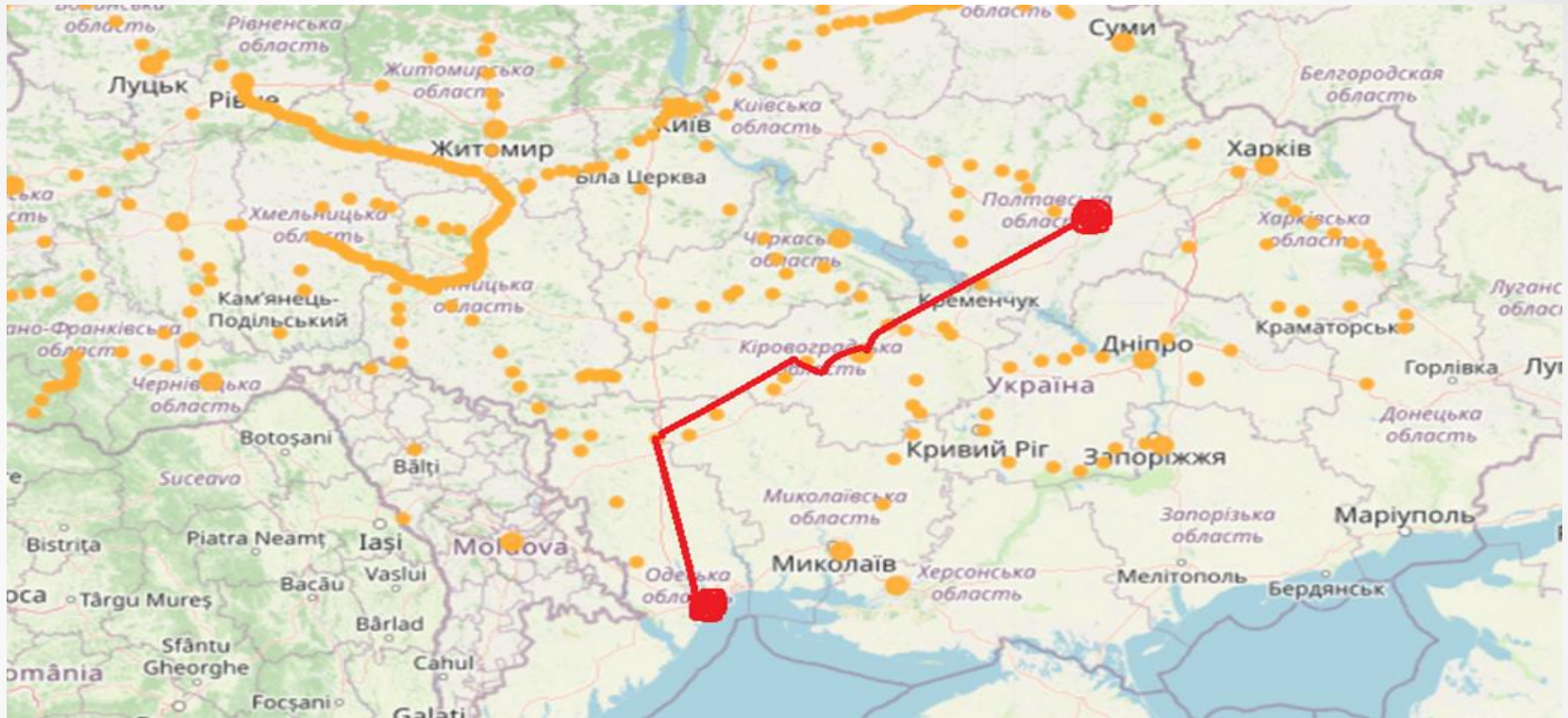
Середнє арифметичне \bar{x}	8,4
Середнє арифметичне \bar{y}	3658,6
Дисперсія $D(x)$	0,248
Дисперсія $D(y)$	19101,62
Продовження табл. 3.2	
1	2
Середнє квадратичне відхилення σ_x	0,497
Середнє квадратичне відхилення σ_y	138,209
Коефіцієнт кореляції	-0,72



Організаційна структура підприємства



Характеристика маршруту



Вантаж	Відстань перевезень, км	Обсяги перевезень, млн.т/рік			Довжина маршрутного поїзду, ваг	Кількість маршрутів за добу		
Окатиші	514	5	10	15	52	4	8	12

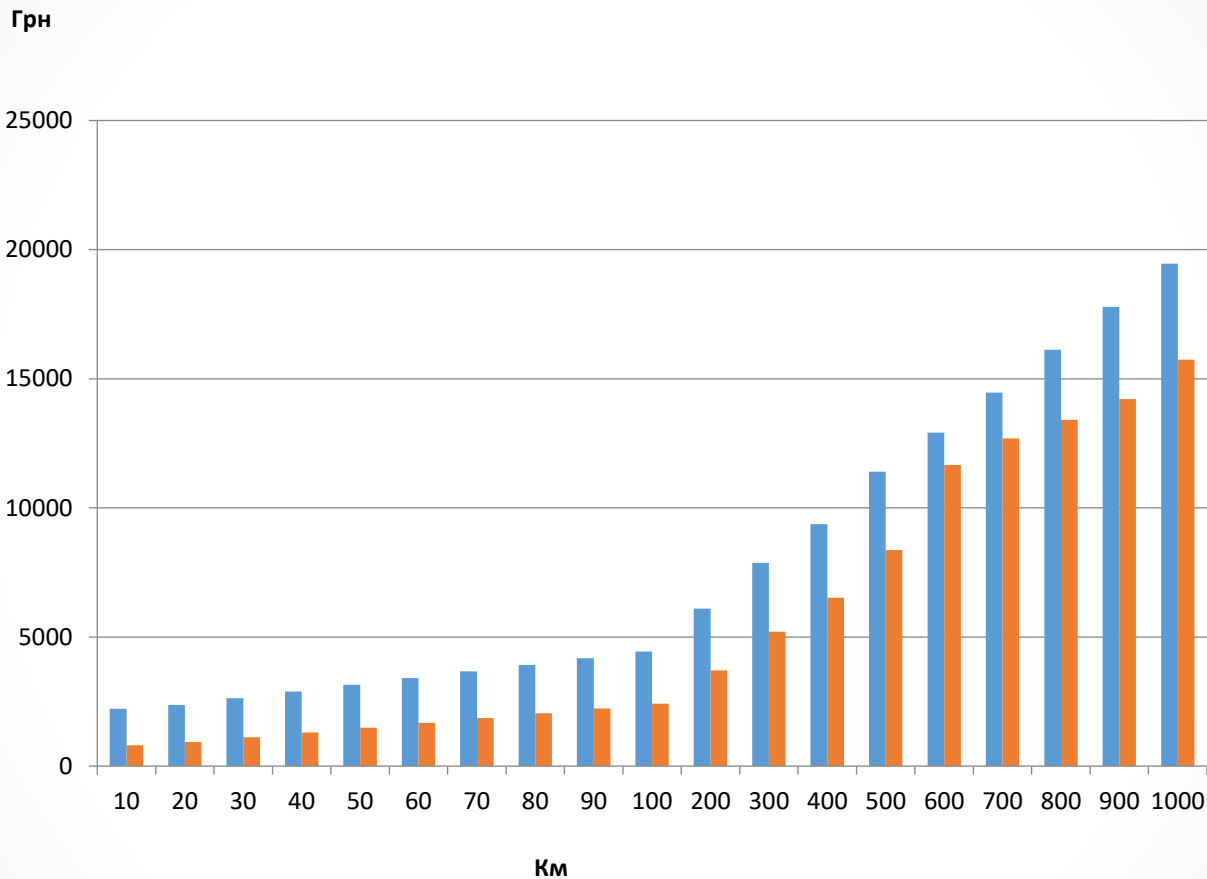


Визначення кількості локомотивів та локомотивних бригад

Обсяг перевезень, млн.тон/рік	Кількість локомотивів	Кількість локомотивних бригад
5	9	19
10	16	38
15	23	57



Порівняння вартості перевезення локомотивами залізниці та власними локомотивами



■ Вартість перевезення локомотивом залізниці, грн

■ Вартість перевезень приватним локомотивом, грн



Дякую за
увагу

