

перевантаженню. Науковцями УкрДАЗТ розроблена технологія для використання на терміналах. Спосіб дозволяє виконувати вантажні операції (навантаження та розвантаження модулів на платформи різної висоти підлоги від рівня головок рейок) та перевантажувати модулі з платформи на платформу з різною величиною міжрейкової колії та різною висотою підлоги платформ. Доцільним буде побудова комбінованих терміналів на прикордонних станціях з використанням даної технології для переходу стиків 1520мм і 1435мм. Це забезпечить прискорення проходження митного огляду, надання послуг зі збереження вантажів, а також необхідний сервіс і комплексність послуг.

УДК 656.073.23

ЕФЕКТИВНІСТЬ КОМБІНОВАНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ ВАНТАЖІВ У МІЖНАРОДНИХ ТРАНСПОРТНИХ КОРИДОРАХ

*Котенко А.М., д.т.н., професор,
Шапатіна О.О., асистент (УкрДАЗТ)*

Останнім часом залізничний транспорт програє у конкурентній боротьбі з автомобільним транспортом. Основною проблемою залізничного транспорту є неможливість забезпечення перевезення вантажів «від дверей до дверей», тоді як тарифи на залізничному транспорті залишаються більш дешевими.

Ефективність міжнародних автомобільно-залізничних перевезень зростає, про що свідчить досвід економічно розвинутих країн. Для України, яка має стійкі автомобільні зв'язки з державами Західної та Центральної Європи, а також з країнами СНД, розвиток комбінованих перевезень має стратегічний характер, про що свідчать оцінки спеціалістів. Найбільшого ефекту на ринку транспортних послуг можна досягти завдяки організації комбінованих перевезень у мережі міжнародних транспортних коридорів.

Необхідно відмітити тенденції росту обсягів змішаних перевезень у всіх країнах, особливо у Європі, у зв'язку із створенням загальноєвропейського внутрішнього ринку. Фактором, що стимулює збільшення обсягів змішаних перевезень, є також відкриття тунелю під Ла-Маншем та провадження Росією заходів спільно з європейськими фірмами щодо організації транспортних коридорів «Схід-Захід» та «Північ-Південь».

Таким чином, доцільним є об'єднання двох домінуючих наземних видів транспорту та створення комбінованих перевезень. При цьому

залізницям відводиться вирішальна роль у змішаних перевезеннях вантажів.

УДК 656.212, 656.225

УДОСКОНАЛЕННЯ ТЕХНОЛОГІЇ РОБОТИ ОПЕРАТОРІВ РУХОМОГО СКЛАДУ НА ПЕРЕДАВАЛЬНИХ СТАНЦІЯХ ЗАЛІЗНИЦЬ УКРАЇНИ

Кулешов В.В., к.т.н., доцент (УкрДАЗТ)

«Укрзалізниця» у 2013 році скоротила перевезення вантажів у порівнянні з 2012 роком на 3% - до 443,6 млн тонн. Основна причина - це скорочення промислового виробництва. Але ще додається тенденція скорочення транзиту через територію України.

На транзитні перевезення припадає 62% усього вантажопотоку Південної залізниці. У 2013 р. обсяги транзитних перевезень вантажів Південною залізницею зменшилися на 1,95 млрд т-км або на 14,5% до 2012 р. і склали 11 млрд 543 млн т-км. Через зниження обсягів вантажоперевезень Південна залізниця за 12 місяців 2013 року недоотримала близько 270 млн грн доходів. У 2013 році обсяги транзитних перевезень у міждержавному сполученні скоротилися на 28,7% порівняно з 2012 роком і становлять 5 млрд 196 млн т-км. Також у 2013 році обсяги транзитних перевезень у внутрішньодержавному сполученні територією України склали 1 млрд 116 млн т-км, що на 9,4% менше, ніж було заплановано.

В Україні міждержавні передавальні станції, що здійснюють операції у взаємодії з митною, прикордонною та іншими державними контролюючими службамиможуть бути організовані на базі найближчої до кордону технічної (дільничної або сортувальної) станції, при використанні технологічних заходів, що забезпечують збереження вантажів і рухомого складу на ділянці між станцією і державним кордоном.

Можливо виділити три варіанти взаємодії структурних підрозділів залізничних адміністрацій (ЗА), операторських компаній-власників рухомого складу (ОК), вантажовласників та державних органів прикордонного, митного, санітарно-епідеміологічного, екологічного, ветеринарного та фітосанітарного контролю на передавальній прикордонній станції.

Облік вагонів та контейнерів різних власників здійснюється згідно з вимогами «Правил експлуатації, номерного учета и расчетов за пользование грузовыми вагонами собственности других государств та «Інструкції з обліку на залізничному транспорті України переходу поїздів,

вантажних вагонів та контейнерів між залізницями, відділками залізниць» (ЦЧУ-0008).

Контроль здійснюється за внутрішніми, міжнародними угодами та правилами, укладеними сторонами. Єдині вимоги до розробки технології роботи операторів перевезень різної форми власності, терміни та порядок митного оформлення потребують узгодження Типовим технологічним процесом роботи передавальної станції (ТТПРПС).

Залежно від класу станції у ТТПРПС розглядаються питання забезпечення схоронності вантажів та технічного стану вагонів (охорона, технічне обслуговування, вимога перевезення до кордону без зупинок).

ТТПРПС передбачає ефективне використання технічних засобів станції, якісне виконання функцій з приймання та відправлення поїздів із найменшою тривалістю перебування вагонів на станції та збереження вантажів.

Необхідне визначення моделі організаційно-технологічної системи оптимізації розрахунків колійного та технічного розвитку міждержавних передавальних станцій, як елементів інфраструктури, за умовою ресурсозбереження на базі найближчої до кордону технічної (дільничної або сортувальної) станції із виділенням показників взаємодії ЗА та ОК.

Запропонована функціональна модель діяльності міждержавної передавальної станції повинна враховувати чинники оптимізації обробки добового потоку поїздів і вагонів власності ЗА та ОК з метою мінімізації експлуатаційних витрат і є дворівневою.

Визначена залежність експлуатаційних витрат від кількості прийнятих (чисельник) та переданих (знаменник) составів, кількості елементів інфраструктури (колій парків передавальної станції).

УДК 656.078.1

ІНТЕГРАЦІЯ УКРАЇНСЬКИХ ЗАЛІЗНИЦЬ ДО МІЖНАРОДНОЇ ТРАНСПОРТНОЇ СИСТЕМИ

Лаврухін О.В., д.т.н., професор,

Бауліна Г.С., к.т.н., доцент,

Богомазова Г.Є., асистент,

Кануннікова С.П., асистент (УкрДАЗТ)

Світова транспортна політика останнім часом спрямована на організацію ефективного функціонування міжнародних транспортних коридорів та продуктивний розвиток міжнародної транспортної мережі. Міжнародні транспортні коридори забезпечують потужні вантажо- та

пасажиropотоки у світових інтеграційних процесах. Удосконалення світової транспортної системи є необхідною умовою для підвищення економічного рівня країн. Модернізація транспортної інфраструктури сприяє зростанню обсягів взаємного торгового обігу, а отже, збільшенню вантажних перевезень.

Курс розвитку залізничних перевезень України також орієнтований на підтримку європейських ініціатив до інтеграції у світову транспортну мережу. У зв'язку зі своїм географічним положенням Україна має великий коефіцієнт транзитності, але, при цьому, не в повній мірі його використовує. Майже 95% транзитних потоків входить в Україну через залізничні переходи. В основному це експортні вантажі з Росії, Білорусі, Казахстану (залізна руда, кам'яне вугілля, нафтопродукти), що направляються до Словаччини, Угорщини, Австрії, Чехії, Румунії, а також через порти в інші країни світу. Однак значна кількість транзитних вантажів, які можуть проходити по Україні, йдуть в обхід через Білорусь на Прибалтику. Причинами низького використання транспортної галузі України на світовому ринку є: недостатнє оновлення основних фондів, повільне вдосконалення транспортних технологій, низький рівень інформатизації транспортних процесів, недостатнє надання інвестицій до ефективного функціонування транспортної галузі та інше. Згідно з Концепцією розвитку транспортно-дорожнього комплексу (ТДК) України на середньостроковий період до 2020 року передбачено активізацію процесів інтеграції ТДК України до європейської та світової транспортних систем. Через це територією України буде переміщуватися велика кількість іноземних вагонів, що, у свою чергу, ускладнює регулювання вагонопотоків на українських залізницях. Але й на даному етапі територією України переміщується велика кількість вагонів, що належать іншим державам, тому наша увага прикута до детального вивчення роботи з такими вагонами. В цьому дослідженні виявлено, що треба вдосконалювати систему управління іноземними вагонами та запропоновано умови для залучення українського перевізника до міжнародного ринку транспортних послуг.

Для забезпечення зовнішньоторгівельних зв'язків країни, збереження та зміцнення позицій вітчизняних залізниць на міжнародних транспортних ринках, інтеграції України до світової транспортної системи необхідно привести національні, технічні та технологічні стандарти і вимоги до міжнародних, створити прогресивні технології перевезення, розробити принципово нові системи управління з використанням перспективних інформаційних і логістичних технологій.