

використанням інтелектуальних систем управління технологічними процесами, впровадження яких пов'язано з вибором

адекватного математичного апарату, розробленням механізму вироблення управлінських рішень.

УДК 656.078.1

*О. М. Костенніков, П. С. Рудовол*

## БЕЗПЕРЕВАНТАЖУВАЛЬНІ ПЕРЕВЕЗЕННЯ У МІЖНАРОДНОМУ СПОЛУЧЕННІ

*О. Kostennikov, P Rudovol*

### CARRIAGE WITHOUT TRANSHIPMENT IN INTERNATIONAL TRAFFIC

Сьогоднішня соціально-політична ситуація, стан економіки України і залізничного транспорту зокрема вимагають термінових заходів з розвитку транспортної мережі, торгово-економічних відносин із сусідніми країнами та переорієнтації транспортних потоків до Європейського Союзу. Пріоритетом для створення ефективних міжнародних залізничних перевезень є необхідність активної взаємодії політичних, економічних і соціальних відносин між ЄС і Україною.

Угода про асоціацію між Україною та Європейським Союзом у сфері транспорту спрямована на створення ефективних і безпечних міжнародних перевезень, функціональну сумісність транспортних систем, розвиток мультимодальної транспортної мережі, яка пов'язана із транс'європейською транспортною мережею TEN-T.

На сьогодні нам відомі проблеми, які вимагають системного вирішення при плануванні дій щодо інтеграції залізниць України до європейської транспортної мережі та включають питання, що пов'язані з безпекою і швидкістю перестановки рухомого складу через точки стиків з різною шириною колії. Сьогодні українському рухомому складу потрібно

робити зупинку на кордоні на декілька годин для зміни колісних пар. Для того щоб змінити колісні пари доводиться піднімати кожен вагон окремо і міняти візки.

Проте прогрес не стоїть на місці. Існує технологія автоматичної зміни колії. Трансформація здійснюється на ходу, на швидкості до 15 км/год. Зміна ширини колії відбувається за кілька хвилин, однак і в цього методу є свої мінуси: технологія дорога, бо рухомий склад повинен від самого початку бути обладнаний спеціальними візками, а для зміни колії необхідне спеціальне обладнання.

У сучасному інформаційному світі технічних рішень вагомий внесок зробив професор Ю. В. Дьомін. Він запропонував новий спосіб переходу вагонів із залізниць колії 1520 мм на залізницю колії 1435 мм, розробив пропозиції щодо візків моделі 18-100 з метою досягнення їх взаємозамінності із візками стандарту колії 1435 мм і підвищення динамічних якостей.

З метою підвищення ефективності функціонування рухомого складу запропоновано модернізовані візки вагонів різних світових виробників, розроблено нові технології, які забезпечують надійність конструкцій, безпеку та плавність руху.