

Бондаренко А. О., Давідіч Ю. О. (УкрДУЗТ)

МЕТОДИ ПІДВИЩЕННЯ ЕФЕКТИВНОСТІ ПЕРЕВЕЗЕНЬ ПАСАЖИРІВ КОМУНАЛЬНИМ ПІДПРИЄМСТВОМ «ХАРКІВСЬКИЙ МЕТРОПОЛІТЕН»

Харків - один з найбільших промислових, ділових і культурних центрів України. Важливу роль у житті Харкова відіграє громадський транспорт. Численні магістралі зв'язали великі житлові райони: автобусні, трамвайні та тролейбусні маршрути перетинають місто у всіх напрямках. Основою всієї транспортної мережі – є метрополітен. Він органічно доповнює своєрідне обличчя міста, збагачуючи та прикрашаючи його архітектурний образ.

Аналізуючи методи підвищення ефективності перевізного процесу Харківським метрополітеном, можливо їх поділити за напрямками. Найпростішим методом є удосконалення системи графіків руху з метою зробити їх більш гнучкими залежно від існуючого пасажиропотоку, що потребує дослідження його зміни в часі (доба, день тиждень, місяць року) за напрямками руху. Іншим методом є зменшення кількості вагонів у рухомому складі в часи найменшої завантаженості лінії, яке веде за собою економію електроенергії, але потребує додаткових маневрових приміщень рухомого складу для його переформування.

Паралельно необхідно розвивати і такий напрямок методів підвищення ефективності перевізного процесу метрополітеном як модернізацію рухомого складу стосовно місткості вагону. Демонтаж кабіної перегородки в проміжних вагонах Еж – серії (Еж-3, Ем-508Т), площа кабіні яких не використовується взагалі, але передбачена конструкцією. Демонтаж кутових диванів в головних вагонах є, також, необхідністю, це стосується не тільки збільшення місткості вагону, але й наявності непередбачених конструкцією місць для інвалідів на колясках. Додаткова площа - це збільшення місткості вагону, а враховуючи те, що лінія на якій використовується даний тип вагонів (Холодногірсько-Заводська) є самою навантаженою за кількістю перевезених пасажирів, цей напрямок підвищення ефективності перевізного процесу є досить актуальним, та необхідним, але потребує додаткових витрат.

Основний метод – відкриття нових станцій (розвиток мережі метрополітену), є невід'ємною частиною розвитку міста як самостійної одиниці. У план міста закладено розвиток метрополітену, відкриття нових станцій і ліній, що з'єднують своєю окремою транспортною мережею всілякі частини міста, житлові і виробничі масиви. У свою чергу розвиток метрополітену, відкриття нових станцій і ліній веде за собою потребу в збільшенні кількості рухомого

складу, здатного обслуговувати нові станції не знижуючи інтенсивність руху. Цей метод вимагає значних капіталовкладень, тому має виконуватися поетапно порівняння з двома попередніми методами підвищення ефективності перевізного процесу Харківським метрополітеном.

Список використаних джерел

1. Фролов Ю.С., Голицынский Д.М., Ледяев А.П. Метрополитены – М.: «Желдориздат», 2001. – 528с.
2. Бакулин Л.С., Федоров Е.Л., Кудринская К.И. Организация движения поездов и работа станций метрополитена. – М.: Транспорт, 1981. – 425 с.
3. Калинин В.П. Метрополитены. – М.: Транспорт, 1988. – 321 с.

*Крашенінін О. С., д.т.н.,
Яковлев С. С., аспірант (УкрДУЗТ)*

ТЕРИТОРІАЛЬНЕ ЗАКРІПЛЕННЯ ЛОКОМОТИВНИХ ДЕПО ЗА СЕРВІСНИМИ ЦЕНТРАМИ

Традиційна система взаємодії локомотиворемонтних заводів, спеціалізованих майстерень і лінійних підприємств – локомотивних депо за останній час знизила свою ефективність. В умовах стагнації галузі це супроводжується стрімким погіршенням технічного стану обладнання локомотивів в цілому.

Спроба перекласти частину витрат на ремонт на локомотивні депо за рахунок впровадження підсиленого ремонту в обсязі ПР-3П загалом себе не виправдала, оскільки навіть досить потужні депо не відповідають можливостям локомотиворемонтних заводів.

Тому потрібні нові підходи для відновлення ефективної взаємодії між всіма ланками ремонтного господарства залізниць. Це потребує розробки наукових аспектів формування регіональних сервісних центрів і закріплення за ними локомотивних депо на основі аналізу технічного стану локомотивного парку і надання їм відповідних послуг, в тому числі і в забезпеченні запасними частинами. На сьогодні не отримала достатнього розвитку проробка питань транспортно-логістичного забезпечення, що включає місце розташування складів, визначення розташування сервісних центрів і їх територіальне тяготіння до відповідних локомотивних депо. Все це визначає актуальність розгляду питань територіального закріплення сервісних центрів за окремими локомотивними депо. Якщо брати Південну, Придніпровську та Донецьку залізницю то з територіальної точки зору місця розташування заводів (Полтавський тепловозоремонтний завод, Ізюмський