комплексу при швидкісних перевезеннях для зручності навігації користувачів залізничні послуги запропонована додатковий комплекс господарських об'єктів.

Функціонування пасажирської станції й пасажирський технической станції має потребу в розробці Єдиного технологічного процесу роботи пасажирського комплексу.

Список використаних джерел

1. Угода про міжнародне пасажирське повідомлення (СМПС) зі змінами й доповненнями на 1 травня 2017 року (Діє з 1 листопада 1951 р.) [Електронный ресурс] Режим доступу: www/URL: http://www.uz.gov.ua/passengers/smps/. - Загл. с екрана

2. Застосування технологій супутникової навігації, космічного дистанційного зондування й супутникового зв'язку в інтересах залізничного транспорту/ И. Н. Розенберг, Н.В. Сазонов, М.М. Железнов, А.С. Василейский // «Сучасні проблеми дистанційного зондування Землі з космосу», Москва, ИКИ РАН, 11 листопада 2008 р. [Електронний ресурс]. - Режим доступу: www/URL: http://static.scbist.com/scb/uploaded/1_1387806444.pdf. - Загл. с екрана.

3. Кулешов, В.В. Удосконалення автоматизованих систем пасажирського комплексу при швидкісних перевезеннях в умовах розвитку інформатизації [Текст]/ В.В. Кулешов, Д.М. Чеботарьов // Міжнародний професійний журнал «Вагонний парк». – Х.: Залізничне видавництво «Рухомий склад», 2017. - № 3-4 (120-121).- С. 44-48.

4. Кулешов, В.В. Удосконалення моделі пасажирського комплексу при швидкісних перевезеннях в умовах розвитку систем супутникової навігації [Текст]/ В.В. Кулешов, А.В. Кулешов, М.В. Мазур // Міжнародний професійний журнал « Локомотив-Інформ».- Х.: Залізничне видавництво «Рухомий склад», 2017. - № 7-8(133-134).- С. 50-54.

Ломотько Д. В., д.т.н., професор,
Носко Н. А., аспірант (УкрДУЗТ)

УДК 656.223

РОЛЬ ПАТ «УКРЗАЛІЗНИЦІ» У ВИРІШЕННІ ПРОБЛЕМ ЩОДО ЕКСПЛУАТАЦІЇ МАЛОДІЯЛЬНИХ ДІЛЬНИЦЬ УКРАЇНИ

Малодіяльна збиткова залізнична станція – станція, на якій фактичний обсяг і складність виконання вантажних, пасажирських і технічних операцій за останні два роки нижче, ніж ті, що визначені їх класом (як правило, V класом), що наведено у технічно розпорядчому акті (ТРА) станції, та на якої, як правило, за той же термін розподілені доходи не покривають витрати за основними видами діяльності[1]. Малодіяльні дільниці включають в себе станції та лінії, що є частиною мережі, що входить до Регіональних філій ПАТ «Укрзалізниця». Вони є частиною майна даного Публічного акціонерного товариства.

Експлуатація малодіяльних дільниць залізниць України, що обслуговують населення, підприємства, які розташовані в районі їх тяжіння, приносить ПАТ «Укрзалізниці» достатньо відчутні збитки та супроводжуються чималими труднощами організаційно-управлінського характеру (технічне обслуговування та ремонт, кадрове забезпечення, безпека руху і т. ін.). Тому забезпечення ефективного функціонування малодіяльних дільниць залізничного транспорту в умовах реформування є досить актуальним питанням.

Сучасні загально економічні тенденції , нестабільна політична ситуація та військові дії на сході України суттєво впливають на роботу всієї транспортної галузі, що відображається, в першу чергу, на скороченні вантажо- та пасажирообігу. Так, за результатами 1-го кварталу 2018р. загальний вантажообіг в Україні скоротився на 4,9%, пасажирообіг – на 1,5% порівняно з аналогічним періодом у 2017р.

Нині завданням малодіяльних дільниць є в повній мірі задоволення в перевезеннях підприємств різних галузей та населення; комплексному розвитку їх пропускної здатності; узгодження та уніфікації параметрів технічних засобів; забезпечення єдиної технології й погодження організації роботи з різними видами транспорту, передачі вантажів з одного виду транспорту на другий, пересадці пасажирів і організації комплексного транспортно-експедиційного якісного обслуговування; уніфікації тарифів, умов і правил перевезень вантажів та пасажирів, планових, звітних, експлуатаційних та економічних показників роботи, гармонізації їх із міжнародними стандартами та правилами[1, 2].

Основною компонентною складної транспортної системи України є «залізничні перевезення вантажів та пасажирів». На ринку транспортних послуг малодіяльні дільниці, складаючи п’яту частину загальної експлуатаційної довжини залізничної мережі держави, виконують тільки 2,37% усього вантажообігу, з 82,3% від перевезення вантажів та пасажирів залізницями. Але їх роль в даний період часу в загальній транспортній системі досить вагома. Їх функціонування допомагає задовольняти в перевезеннях продукції підприємств і переміщенні населення 19 областей держави. Через це малодіяльні ділянки звертають до себе увагу транспортної галузі.

Враховуючи сказане, можна зробити висновки, що порівнювати всі поїздо-ділянки за однаковими вимогами, як з боку держави, так і збоку суспільства є

недоцільно та необґрунтовано. Через значне підвищення тарифів на залізничні перевезення (в сегменті короткобіжних перевезень) обсяги перевезень залізничним транспортом на малодіяльних дільницях значно скоротилися. Основним конкурентом тут виступає автомобільний транспорт. Тим більше, що тарифи на перевезення майже співпадають, а за іншими показниками обслуговування автомобільним транспортом навіть перевищує можливості залізничного транспорту на малодіяльних дільницях. Також вказана тенденція підтверджується статистичними даними середньої дальності перевезень автомобільним транспортом.

Шляхи вирішення проблеми щодо експлуатації малодіяльних дільниць залізниць України представлено на рис. 1.

Рис. 1.

З часом, в системах управління залізничним транспортом має бути реалізоване ефективне планування в умовах високої динамічності, запобігаючи спірним ситуаціям обґрунтованості використання інфраструктури малодіяльних дільниць на етапі всього життєвого циклу їх існування.

Список використаних джерел

1. Визначення розроблене та запропоноване автором.
2. Гордієнко І.В. Дослідження моделей взаємодії транспортних потоків. [Електронний ресурс] // Проблеми системного підходу в економіці. – 2011. №4. URL:http//www/nbuv.gov.ua/e/joernals/PSPE/index.hm.htm/
3. Гудкова В.П. Впорядкування соціально-економічних пріоритетів в системі транспортного обслуговування населення // Економічний часопис – XXI. 2013. №3-4. С. 68-70.

Родіонов С. В., к.т.н., доцент (УкрДУЗТ)

ДОСЛІДЖЕННЯ НАПРЯМКІВ РОЗВИТКУ МЕРЕЖ ТЕХНОЛОГІЧНОГО РАДІОЗВ'ЯЗКУ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ НА ОСНОВІ СТАНДАРТУ TETRA

У теперішній час на залізницях України експлуатуються засоби поїзного (ПРЗ), станційного (СРЗ) і ремонтно-оперативного (РОРЗ) технологічного радіозв'язку. Перспективним напрямком модернізації та розвитку мереж технологічного радіозв'язку є перехід від аналогових стандартів до єдиних міжнародних цифрових стандартів які дозволять забезпечити необхідний рівень конфіденціальності та підвищену якість зв'язку можливість більш швидкісного обміну даними, а також підвищити оперативність технологічного зв'язку. використовувати методи вільного доступу до загального частотного ресурсу. До одного з таких стандартів належить стандарт TETRA якій вже поширено використовується за кордоном та є загальноєвропейським. Системи які використовують