

механізму реєстрації суден, вдосконалення державного регулювання національного судноплавства ще одну з головних задач національної економічної науки та господарської практики.

Згідно з міжнародно-правовими стандартами, національність судна визначається країною реєстрації. Зміна прапора вважається законною, якщо вона пов'язана з передачею права власності або зміною країни реєстрації. Необхідність встановлення зв'язку між національністю судна та його правом плавати під прапором певної держави є результатом вимог юрисдикції країни, з прапором якої судно йде [4]. Цей принцип є необхідною умовою для здійснення гарантованої законності, безпеки торговельного судноплавства як у внутрішніх, територіальних водах, відкритому морі та забезпечується Конференцією ООН щодо умов реєстрації суден, яка відбулася у Женеві 20 січня - 7 лютого 1986 р. Кожна країна, яка надає можливість суднам носити свій національний прапор, повинна призначити свій власний орган влади відповідно до законодавства держави для здійснення адміністративних функцій реєстрації суден, які можуть бути визначені в реєстрі суден цієї країни, для опублікування документів та надання інформації про судно у порядку, встановленому міжнародними стандартами та національним законодавством.

В історії питання зв'язку між судном і прапором країни реєстрації є приклад, коли країни, що розвиваються, в рамках Конференції ООН з торгівлі та розвитку, підняли питання про встановлення конкретних та ефективних стандартів такого зв'язку. Це було зроблено для обмеження впливу недобросовісної конкуренції з боку флотів розвинутих країн, зареєстрованих під так званими «зручними прапорами». Міжнародне морське право на той час визначило вимогу справжнього зв'язку між державою прапора судна та реєстрацією, але жодних спеціальних правових положень у цьому відношенні не встановлено. Основні аспекти економічної та правової бази мають бути здійснені через законодавчу систему, найбільш важливим складовим якої має бути Закон «Про міжнародний реєстр суден України», Кодекс торговельного мореплавства України з поправками, відповідно до умов

функціонування сучасної Стратегії розвитку портів України. Реалізація правових аспектів захисту судноплавства створює передумови розвитку української економіки в цілому.

Список використаних джерел

1. Convention on the High Seas in 1958, [Electronic Resource]. – Mode of access : URL: http://legal.un.org/ilc/texts/instruments/english/conventions / 8_1_1958 _high_ seas.pdf /– Title from the screen.
2. UN Convention on the Law of the Sea in 1982, [Electronic Resource]. – Mode of access: URL: http://www.un.org/depts/los/convention_agreements / texts / unclos / unclos_e.pdf /– Title from the screen.
3. Кодекс торговельного мореплавства України // Відомості Верховної Ради. – № 47-52. – 1995. – 73 с.
4. Для модернизации воднотранспортной отрасли [Електронний ресурс] / А. Кифак // журнал «Порты Украины» - 2014. - №3. - Режим доступа до журн.: <http://portsukraine.com/node/3621>.

УДК 629.44

ВИРОБНИЧА СТРУКТУРА ВАГОННОГО ГОСПОДАРСТВА

Саяпін О.С., к.т.н., професор (УкрДУЗТ)

Вагонне господарство є однією з найважливіших галузей залізничного транспорту. На частку вагонного господарства припадає 20% експлуатаційних витрат, майже одна шоста частина контингенту працівників залізничного транспорту. Основні фонди вагонного господарства становлять одну п'яту основних фондів залізничного транспорту.

Ефективність роботи залізниць в значній мірі залежить від:

- структури вагонного парку;
- техніко-економічних параметрів вагонів;
- технічного стану вагонного парку.

Основне завдання вагонного господарства полягає в забезпеченні перевезень справним вагонним парком. Вагонне господарство безупинно розвивається. В даний час особлива увага

приділяється оптимізації міжремонтних періодів і термінів служби вагонів, підвищення якості ремонтних робіт, впровадження нових та вдосконалення існуючих форм організації виробництва, створення потоково-конвеєрних ліній з ремонту вагонів і їх окремих частин. Велика увага приділяється вдосконаленню механічної бази для технічного обслуговування та поточного ремонту вагонів.

рамного управління.

Вагонні депо є основними лінійними підприємствами вагонного господарства і призначені для: деповського та поточного ремонту пасажирських і вантажних вагонів; ремонту і комплектування вузлів і деталей; обслуговування вагонів в експлуатації.

У відповідності зі спеціалізацією вони діляться на депо для ремонту вагонів: пасажирських; вантажних; ізотермічних, рефрижераторного рухомого складу; контейнерів.

Вагонні депо мають: основні (виробничі), ремонтно-заготівельні і допоміжні цехи та відділення, призначені для різних за характером та обсягом, але в той же час взаємопов'язаних ремонтно-комплектувальних процесів; обслуговуючі пристрої загально деповського значення (наприклад, котельня, підстанція, склади запасних частин і матеріалів).

Виробнича структура вагонного депо визначається складом виробничих підрозділів, їх взаємним розташуванням, а також формами технологічного взаємозв'язку.

Правильна побудова виробничої структури має забезпечити реалізацію принципів спеціалізації, пропорційності і прямої точності. Перший принцип реалізується шляхом спеціалізації підрозділів на виконанні окремих стадій виробничого процесу, другий - створенням пропорційності в продуктивності всіх підрозділів, третій - раціональним розміщенням виробничих підрозділів.

Основними чинниками, що впливають на виробничу структуру, є:

- спеціалізація депо на ремонті певного типу вагонів;
- програма ремонту;
- рівень кооперування.

Генеральний план депо є одним з важливих розділів технічного проекту, що представляє собою раціональне, комплексне

технологічне та будівельно-архітектурне рішення вагонного депо, визначальним взаємне розміщення будівель, споруд, рейкових і безрейковими доріг, наземних і підземних інженерних комунікацій, земних насаджень та огорожень в ув'язці зі схемою виробництва і місцевих умов (рельєф, конфігурація майданчика, орієнтація її по сторонах світу, примикання до основних транспортних магістралей і т.д.).

При розробці генерального плану депо передбачаються наступні основні вимоги:

- взаємне розташування будівель і споруд, що забезпечує потоковість виробництва і найкоротші шляхи пересування ремонтованих вагонів і транспортування запасних частин і матеріалів;

- можливість максимального об'єднання виробничих приміщень та обладнання в одній будівлі проектного депо у вигляді блоку виробничих дільниць та відділень, наприклад, вагоноскладального, тележечно-колісного з роликівим відділенням і ремонтно-комплектуючого ділянки розміщують в головному корпусі депо. У північній будівельній зоні необхідно передбачати об'єднання головного корпусу депо з частиною допоміжних і складських господарств в одній будівлі і поєднувати його з адміністративно-побутовим корпусом і їдальнею пішохідною галереєю, що дозволяє знизити витрати на будівництво депо на 15-16%;

- розташування будівель і споруд депо по відношенню переважаючого вітру, що забезпечує найбільш сприятливі умови для природного їх освітлення і аерації;

- найбільша забезпеченість переміщень вантажів технологічним транспортом і найменша напруженість енергетичних комунікацій;

- виконання правил і норм, встановлених законодавчими і планують органами щодо пожежної безпеки, санітарно-технічних, світлотехнічних умов, цивільної оборони та охорони навколишнього середовища;

- розташування складів легкозаймистих матеріалів та деревообробного ділянки по відношенню до інших будівель з навітряного боку;

- максимальне використання території депо під забудову будівель і критих

приміщень з тим, щоб коефіцієнт щільності забудови в межах огорожі був не менше 0,25, а коефіцієнт використання площі - не менше 0,45.

- можливість розширення будівель, особливо головного корпусу, з найменшими витратами без порушення основної ідеї генерального плану і без знесення раніше зведених капітальних будівель;

- безпечно найліпшим відстаням пішохідний рух працівників депо до побутових і робочих місць без перетину або з найменшою кількістю перетинів в одному рівні з основними потоками вантажів і ремонтів вагонів;

- двостороннє, як правило, примикання проектного вагонного депо до залізничної станції без перетину головних шляхів і створення кутових потоків при подачі вагонів у ремонт прибирання їх після ремонту;

- забезпечення раціональних виробничих транспортних та інженерних мереж на території депо;

- створення єдиного архітектурного ансамблю, відповідного сучасному архітектурно-художнього стилю, дотримання червоних ліній забудови та перпендикулярності осей будівель і споруд, правильного використання елементів благоустрою, очисних споруд та інше.

При розробці генерального плану депо попередньо уточнюють перелік основних будівель і споруд, які будуть розташовані на його території, і встановлюють площі їх забудови та габаритні розміри в плані, а також передбачають потрібні площі для складування запасних частин, пиломатеріалів та іншої продукції, зберігання яких допускається на відкритих майданчиках поза будівлями. Всі допоміжні приміщення, як правило, слід розміщувати у прибудовах до виробничих будинків, а в разі розміщення їх в окремо стоячих будинках вони повинні з'єднуватися з виробничим корпусом депо, опалювальним коридором і галереєю

УДК 656.225.073.235

РОЛЬ И ЗНАЧЕНИЕ КОНТЕЙНЕРНЫХ ПЕРЕВОЗОК НА РЫНКЕ ТРАНСПОРТНЫХ УСЛУГ В РЕСПУБЛИКЕ БЕЛАРУСЬ

*Фроленкова Е.О., ст. преподаватель,
Панкова А.А. (БелГУТ)*

Перевозка грузов в контейнерах по железной дороге является одним из самых недорогих и доступных типов международных грузоперевозок между странами ЕС и СНГ, а также для межконтинентальных направлений, включая США, Канаду, Японию, Китай и др. страны.

Главные преимущества контейнерных перевозок:

1. Универсальность. Контейнеры можно использовать для грузов любого типа и практически любого размера.

2. Легкость контроля за целостностью.

3. Надежная защита содержимого контейнера от любых неожиданностей в дороге. Кроме того, контейнер является надежной защитой от погодных явлений и возможных повреждений для перевозимого груза.

4. Возможность использовать технику при погрузке и выгрузке. Механизация облегчает работу сотрудников склада и значительно ускоряет ее. Ручной труд стоит дороже, поэтому контейнеры дают возможность сэкономить на себестоимости перевозок.

5. Относительно низкая цена этого типа упаковки. Стандартный контейнер стоит недорого, позволяя при этом избавиться от многих побочных расходов.

6. Упрощенный процесс доставки со склада и до склада. Универсальные крепления и стандартный размер позволяют максимально быстро отправить контейнер получателю. Для его перемещения на другой тип транспорта требуется минимум времени и трудозатрат.

Процесс контейнеризации грузов, отражающий промышленный потенциал страны, в последние годы претерпевает изменения. Например, развивающиеся страны стали не только основными