

Мінімальний витік повітря з капсули призведе до збою всієї системи. Послуги Hyperloop є недоступними для пасажирів з клаустрофобією. Капсула надзвичайно мала за розмірами (довжина 30 м): пасажир повинні знаходитись на своїх місцях з пристебнутими ременями безпеки; відсутній туалет. Найголовніший недолік – це серйозна загроза життю людей у разі виникнення стихійного лиха. Тому технологія ще має удосконалюватись, для чого в Україні планують побудувати випробувальний полігон у м. Дніпро. Першу лінію планують прокласти між Києвом та Одесою. Проте після проведеного статистичного аналізу найбільш вигідним маршрутом є Київ-Львів.

Переваги включають низьку вартість будівництва інноваційної технології у порівнянні з вартістю побудови високошвидкісної магістралі. Конкурувати Hyperloop може у плані найменшого часу курсування пасажирів. Дана технологія обов'язково стане прибутковою і зможе допомогти вивести пасажирські перевезення на новий рівень. Пасажирський рух не заважатиме курсуванню вантажних поїздів і кожна система матиме свій економічний ефект, що приведе до зростання фінансового стану України. Саме це мусить бути головною метою при впровадженні високошвидкісного транспорту.

УДК 656.225.65.014

В. І. Шевченко, А. С. Калмикова

УДОСКОНАЛЕННЯ ТЕХНОЛОГІЇ ВИКОНАННЯ ВАНТАЖНИХ І КОМЕРЦІЙНИХ ОПЕРАЦІЙ НА КОНТЕЙНЕРНИХ ПУНКТАХ

V. I. Shevchenko, A. S. Kalmykova

IMPROVEMENT OF TECHNOLOGY FOR CARGO AND COMMERCIAL OPERATIONS IN CONTAINER POINTS

Обсяги контейнерних перевезень з використанням залізничного й автомобільного транспорту постійно збільшуються. За прогнозами спеціалістів до 2020 р. як мінімум 70 % всіх вантажів у світі будуть перевозитися саме в контейнерах. Позитивним є те, що і в Україні політика регіональних філій ПАТ «Укрзалізниця» спрямована на збільшення обсягів контейнерних перевезень за рахунок залучення вантажів, що перевозяться іншими видами транспорту.

Технологічні процеси, організація роботи переробки контейнерів на контейнерному майданчику розроблені ще до періоду глобалізації контейнерних перевезень, тому вони не всі придатні для

застосування у ринкових умовах функціонування залізниць України.

Значна частина контейнерних терміналів свого часу були закриті з метою скорочення експлуатаційних витрат, через запровадження концентрації вантажної і комерційної роботи на опорних станціях. Це негативно вплинуло на стан економічного розвитку багатьох регіонів України та розподілення вантажних перевезень по території держави.

Із зростанням обсягів перевезень, що передбачаються із розвитком контейнерних перевезень, розширенням транспортних коридорів України та налагодженням торговельних відносин із країнами Азії та Європи, необхідно, по-перше,

удосконалювати технології роботи існуючих терміналів, покращувати виконання вантажних операцій з контейнерами, по-друге, відкривати нові

контейнерні майданчики з мінімальними капітальними витратами на основі створення ресурсозберігаючих технологій руху контейнерних поїздів.

УДК 656.225.65.014

*О. В. Лаврухін, А. В. Рева,
В. В. Медловська, Т. Ю. Ус*

УДОСКОНАЛЕННЯ ПРОЦЕСУ ПОЇЗДОУТВОРЕННЯ В УМОВАХ ФУНКЦІОНУВАННЯ АВТОМАТИЗОВАНИХ РОБОЧИХ МІСЦЬ

*О. V. Lavrukhin, A. V. Reva,
V. V. Medlovska, T. U. Us*

IMPROVEMENT FORMATION TRAIN PROCESS IN CONDITIONS OF FUNCTIONING WORKPLACE AUTOMATION

В умовах інтеграції України до ЄС необхідно вирішувати складні завдання адаптації для роботи в ринкових умовах, поступово приводити роботу залізничного транспорту у відповідність із європейськими стандартами і задовольняти зростаючі вимоги до якості та ефективності надання транспортних послуг.

За Концепцією та Програмою реструктуризації галузі, Програмою інформатизації, одним із напрямків підвищення ефективності перевізного процесу є удосконалення системи управління перевезеннями на основі ресурсозбереження та інформаційних технологій, впровадження автоматизації, у тому числі автоматизованих робочих місць (АРМ) оперативних і змінних працівників. Сучасні напрямки удосконалення АРМ оперативних працівників передбачають розширення функціонального складу завдань, що реалізують передові технології організації перевізного процесу і, як наслідок, дозволяють зменшити експлуатаційні витрати на полігонах залізниць.

Одним з основних завдань оперативної роботи станції є удосконалення технології організації вагонопотоків і поїздоутворення на основі динамічного аналізу оперативного стану, що склався на станції.

Вирішення поставленого завдання не враховує нечіткість вхідної інформації про знаходження вагонів на коліях сортувального парку під накопиченням, також не береться до уваги термін доставки вантажів. На даний момент на залізничному транспорті практично не існує систем підтримки прийняття рішень, які б могли надавати оперативному управлінському персоналу інформаційно-керуючі вказівки, основою яких є ієрархія можливих ситуацій у вигляді зрозумілих для людини термінів, тобто лінгвістичних змінних. Відповідно до цього необхідно удосконалити технологію поїздоутворення шляхом впровадження автоматизованих робочих місць оперативного персоналу.