

У багатьох приміських поїздах населеність буде мати однакові закони розподілу. Тому обробка статистичних даних і прогнозування може проводитись і для кожного приміського поїзда і для груп поїздів. Для підрахунку можна використовувати стандартну програму Microsoft Excel.

Дані регулярних обстежень населеності приміських поїздів повинні використовуватися як вихідна статистична інформація, на підставі якої будуються математичні моделі населеності приміських поїздів як функції їх населеності, міжпоїзного інтервалу і пасажиромісткості

составів, що дає можливість вдосконалювати технологію організації приміських пасажирських перевезень.

Отже, враховуючи вищесказане, можна сказати, що особливо актуальним у нинішніх умовах є удосконалення технології приміських перевезень за рахунок регулювання інтервалів руху поїздів і пасажиромісткості їх составів, що в комплексі забезпечить оптимальну їх населеність, мінімальні непродуктивні витрати на тягу приміських поїздів і більш комфортні умови проїзду пасажирів.

УДК 656.225

Д.В. Ломотько
D.V. Lomotko

ОСНОВНІ НАПРЯМКИ НАУКОВИХ ДОСЛІДЖЕНЬ У ГАЛУЗІ УДОСКОНАЛЕННЯ ТРАНСПОРТНИХ СИСТЕМ ЗАЛІЗНИЦЬ

MAIN AREAS OF RESEARCH IN TRANSPORT SYSTEMS IMPROVEMENT OF RAILWAYS

Ефективне функціонування залізничного транспорту України відіграє виняткову роль у створенні умов для модернізації, переходу на інноваційний шлях розвитку і стійкого зростання національної економіки, сприяє створенню умов для забезпечення лідерства галузі в економічній системі країни. Стан та якість роботи залізничного транспорту залежать не тільки від перспектив його подальшого соціально-економічного розвитку, а також від можливості ефективно виконувати найважливіші функції інноваційного характеру, забезпечення сталої підтримки та створення умов виконання наукових досліджень у напрямку всебічного удосконалення всіх технологічних і технічних транспортних складових функціонування галузі.

Процеси глобалізації, зміни у традиційних світових господарських зв'язках ставлять перед економікою країни завдання раціонального використання потенціалу унікального економіко-географічного положення. За своїм географічним положенням вітчизняні залізниці є невід'ємною частиною європейської залізничної мережі, вони пов'язані із залізничними системами Азії, а через порти може здійснюватися взаємодія з іншими транспортними системами. Цілеспрямована

реалізація транзитного потенціалу транспортної системи країни дасть змогу не тільки отримати синергетичний ефект від участі в міжнародних перевезеннях у процесі розвитку мережі транспортних коридорів на базі принципів інтегрованості, а й створить нові інструменти впливу на економічні процеси в інших державах шляхом формування нових зон економічного тяжіння та встановлення довгострокових економічних зв'язків.

Залізничний транспорт є провідним елементом та органічно інтегрований до транспортної системи країни, тому у взаємодії з іншими видами транспорту він задовольняє потреби економіки держави та населення в перевезеннях. Провідне положення залізниць визначається їх можливістю здійснювати регулярні перевезення, виконувати переміщення основної частини потоків масових вантажів, забезпечувати мобільність ресурсів та реалізовувати синхронізацію виробництва з пунктами зародження матеріальних потоків, місцями споживання продукції і морськими портами.

На жаль, незважаючи на процеси реформування залізничного транспорту, заходи та результати реформи іноді виявились недостатніми для того, щоб у короткі терміни

створити ефективні інноваційні джерела розвитку, які дають змогу забезпечити масштабне залучення коштів у розвиток галузі та її модернізацію, сформувані умови для довготривалого стійкого зростання показників роботи та підвищення конкурентоспроможності залізниць у ринкових умовах.

Аналіз проблем, що виникли у сфері залізничного транспорту та потребують глибоких наукових досліджень, дали змогу виявити їх такі основні напрямки:

- подолання технічного і технологічного відставання вітчизняної галузі від передових країн світу за рівнем залізничної техніки й технологій;
- необхідність істотного оновлення основних фондів залізничного транспорту;
- прискорення підвищення рівня ресурсозбереження у розвитку інфраструктури

залізничного транспорту, поліпшення якості взаємодії суб'єктів транспортної системи;

- необхідність зняття функціональних та нормативно-правових обмежень для зростання обсягів транзитних вантажних перевезень;

- необхідність підвищення безпеки та екологічності функціонування залізничного транспорту тощо.

Таким чином, основні напрямки інноваційної стратегії в галузі розвитку транспортних систем повинні стати основою й одночасно інструментом об'єднання зусиль держави та галузі для вирішення перспективних економічних завдань і досягнення великих соціально значущих результатів, оптимізації руху матеріальних потоків, зміцнення економічного суверенітету та екологічної безпеки, зниження сукупних транспортних витрат економіки.

УДК 656.015

*О.В. Лаврухін, А.М. Кіман
O. Lavrukhin, A. Kiman*

АНАЛІЗ ІСНУЮЧОЇ ТЕХНОЛОГІЇ ФОРМУВАННЯ ТА ПРОСУВАННЯ ПОЇЗДОПОТОКІВ В УМОВАХ ІСНУВАННЯ ГРУПОВИХ ПОЇЗДІВ ОПЕРАТИВНОГО ПРИЗНАЧЕННЯ

ANALYSIS OF THE EXISTING TECHNOLOGY OF FORMING AND PROMOTING STREAM TRAIN IN THE FACE OF MULTI-PURPOSE OPERATIONAL TRAINS

Розвиток ринку транспортних послуг передбачає своєчасне та максимально якісне забезпечення клієнтів залізничного транспорту в перевезеннях. З цією метою необхідним є постійне дослідження процесів, які впливають на діючу технологію формування та просування вантажопотоків, яка у свою чергу повинна бути орієнтована в бік поліпшення якості обслуговування клієнтів за умови збільшення прибутковості галузі. Відповідно до зазначеного слід зауважити, що діюча технологія формування та просування поїздів та вагонопотоків базується на розробленні та виконанні плану формування поїздів (ПФП), який у свою чергу є основним нормативним документом для побудови графіка руху поїздів (ГРП).

Оскільки процедура корегування ПФП в основному залежить від суб'єктивних факторів,

то це обумовлює негативні тенденції виконання основних експлуатаційних показників роботи залізничного транспорту. Цей стан обумовлює актуальність вирішення завдання формування або удосконалення технології, яка дасть змогу в оперативному режимі приймати достовірні рішення

Аналіз поїздопотоків, згідно з діючим планом формування поїздів, доводить, що кількість групових поїздів щодо одноступових перебуває в межах від 20 до 30 % по основних технічних станціях залізниць України. Ці значення доводять, що доволі значна частина вагонопотоку прямує в групових поїздах.

Остаточне оперативне рішення про формування групового поїзда приймає диспетчерський апарат на основі плану формування поїздів та АСКВПУЗ-Є, яка по своїй сутності носить характер інформаційно-