

управління перевантажувальними засобами повинне відповідати такій конструкції станції і контейнерного терміналу, яка б дала можливість у повній змозі реалізувати розрахункові параметри з мінімальними експлуатаційними витратами.

Список використаних джерел

1. Данько М.І., Крячко К.В. Теоретичні основи оптимального функціонування системи вантажної станції // Зб. наук. пр. УкрДАЗТ – 2003. – Вип. 53. с. 5–12.
2. Котенко А.М., Крячко К.В. Дослідження дальності переміщень перевантажувальних пристроїв на контейнерних терміналах // Зб. наук. пр. КУЕТТ. – 2003 – Вип. 3 – с. 46 – 50.

*Гожя А. С., магістр, Соколов М. В., магістр,
Дрига Т. О., магістр (УкрДУЗТ)*

УДК 656.2

УДОСКОНАЛЕННЯ КОНСТРУКТИВНИХ ПАРАМЕТРІВ ПАСАЖИРСЬКИХ СТАНЦІЙ

Сучасні економічні умови характеризуються нестабільністю та падінням обсягів руху, змінами структури і напрямків транспортних потоків, необхідністю скорочення експлуатаційних витрат залізниць, тому основною метою удосконалення станцій є приведення їх конструкцій і технології у відповідність з обсягами роботи [1].

З метою визначення умов використання колійного розвитку пасажирської станції Харків-Пасажирський були проведені статистичні дослідження рівня заповнення приймально-відправних колій, який склав на протязі розрахункового періоду менше 50%. Звичайно, інтенсивність руху пасажирських і приміських поїздів не є постійною і змінюється в окремі періоди доби, окремі дні тижня та періоди року, але загальна тенденція скорочення обсягів руху показала їх невідповідність наявній кількості технічних пристроїв і в першу чергу колійного розвитку [2].

Кількість перонних колій на пасажирській станції залежить від тривалості стоянки поїзда, характеру графіку руху поїздів, взаємного розташування колій і платформ, а також від часу заняття поїздом окремих елементів станції та тривалості приготування маршрутів приймання-відправлення поїздів. В залежності від конструкції горловин станції виникають затримки поїздів, що впливає на пропускну спроможність і загальну кількість приймально-відправних колій. Тому в роботі визначається залежність пропускну спроможності горловин від їх конструкції та схеми колійного розвитку.

Список використаних джерел

1. Транспортна стратегія України на період до 2020 року [Електронний ресурс] / Схвалена розпорядженням Кабінету Міністрів України від 16 грудня 2009 р. №1555-р. – Режим доступу: [www/URL: http://www.mintrans.gov.ua](http://www.mintrans.gov.ua) 10.12.2009. – Загол. з екрана.
2. Данько, М. І. Пасажирські станції України: проблеми розвитку та обслуговування у транспортному комплексі [Текст] / М.І.Данько, В. І. Крячко, К. В. Крячко // Зб. наук. пр. / Укр. держ. акад. залізнич. трансп. – Д., 2007. – Вип. 107. – С. 5–15

*Дідорак Т. О., магістр, Медведєва В. В., магістр,
Бесараб Ю. І., магістр (УкрДУЗТ)*

УДК 656.212.5

УДОСКОНАЛЕННЯ ТЕХНОЛОГІЙ ОБСЛУГОВУВАННЯ СТАНЦІЙ ЗАЛІЗНИЧНОГО ВУЗЛА

На даний час значною проблемою є використання вантажних вагонів в процесі підготовки, розвезення по фронтах навантаження-розвантаження, виконання вантажних операцій і збору на опорну сортувальну станцію з використанням нових інформаційних технологій при забезпеченні мінімальних експлуатаційних витрат за умови розробки сумісної технології роботи станцій в залізничному вузлі.

В роботі розглянуті питання раціоналізації роботи залізничного вузла по удосконаленню обслуговування місцевого вагонопотоку в умовах інформаційного забезпечення вантажних перевезень, які направлені на скорочення експлуатаційних витрат по використанню рухомого складу. Дослідження результатів використання структурних елементів вирішальної сортувальної станції вузла показали, що не зважаючи на певне збільшення обсягів роботи в 2017 році, в цілому відмічається погіршення техніко-економічних показників роботи вантажних станцій і підїзних колій вузла, які поряд з економічними причинами пов'язані з недостатньою ефективною роботою по організації виконання поїзних і маневрових переміщень. З цією метою в роботі була розроблена модель розвезення місцевих вагонів передаточним локомотивом у залізничному вузлі, яка побудована на принципах ресурсозбереження рухомого складу і направлена на зменшення експлуатаційних витрат. Була визначена середньодобова послідовність розвезення місцевих вагонів передаточним локомотивом для станцій вузла за умови скорочення тривалості знаходження вагонів на вантажних фронтах станцій і зменшення експлуатаційних витрат. При організації розвезення місцевих вагонів була розроблена технологія сумісної