

МИНИСТЕРСТВО ИНФРАСТРУКТУРЫ УКРАИНЫ

ДНЕПРОПЕТРОВСКИЙ НАЦИОНАЛЬНЫЙ УНИВЕРСИТЕТ
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА ИМЕНИ
АКАДЕМИКА В. ЛАЗАРЯНА

ВОСТОЧНЫЙ НАУЧНЫЙ ЦЕНТР
ТРАНСПОРТНОЙ АКАДЕМИИ УКРАИНЫ



*Посвящается
150-летию основания
украинских железных дорог,
10-летию отечественного
пассажирского вагоностроения*



**71 МЕЖДУНАРОДНАЯ
НАУЧНО-ПРАКТИЧЕСКАЯ
КОНФЕРЕНЦИЯ**

**ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ
РАЗВИТИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО
ТРАНСПОРТА**

(14.04 – 15.04.2011)

**ДНЕПРОПЕТРОВСК
2011**

МИНИСТЕРСТВО ИНФРАСТРУКТУРЫ УКРАИНЫ

ДНЕПРОПЕТРОВСКИЙ НАЦИОНАЛЬНЫЙ УНИВЕРСИТЕТ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО
ТРАНСПОРТА ИМЕНИ АКАДЕМИКА В. ЛАЗАРЯНА

ВОСТОЧНЫЙ НАУЧНЫЙ ЦЕНТР
ТРАНСПОРТНОЙ АКАДЕМИИ УКРАИНЫ



Посвящается
150-летию основания украинских
железных дорог,
10-летию отечественного
пассажирского вагоностроения



ТЕЗИ ДОПОВІДЕЙ
71 Міжнародної науково-практичної конференції
«ПРОБЛЕМИ ТА ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ
ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ»

ТЕЗИСЫ ДОКЛАДОВ
71 Международной научно-практической конференции
«ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА»

ABSTRACTS
of the 71st International Scientific & Practical Conference
«THE ISSUES AND PROSPECTS OF RAILWAY TRANSPORT
DEVELOPMENT»

14.04 – 15.04.2011

Днепропетровск
2011

УДК 656.2

Проблемы и перспективы развития железнодорожного транспорта: Тезисы 71 Международной научно-практической конференции (Днепропетровск, 14-15 апреля 2011 г.) – Д.: ДИИТ, 2011. – 474 с.

В сборнике представлены тезисы докладов 70 Международной научно-практической конференции «Проблемы и перспективы развития железнодорожного транспорта», которая состоялась 14-15 апреля 2011 г. в Днепропетровском национальном университете железнодорожного транспорта имени академика В. Лазаряна. Рассмотрены вопросы, посвященные решению задач, стоящих перед железнодорожной отраслью на современном этапе.

Сборник предназначен для научно-технических работников железных дорог, предприятий транспорта, преподавателей высших учебных заведений, докторантов, аспирантов и студентов.

Печатается по решению ученого совета Днепропетровского национального университета железнодорожного транспорта имени академика В. Лазаряна от 09.03.2011, протокол №8.

РЕДАКЦИОННАЯ КОЛЛЕГИЯ

д.т.н., профессор Мямлин С. В. – председатель
д.т.н., профессор Блохин Е. П.
д.т.н., профессор Бобровский В. И.
д.т.н., профессор Боднарь Б. Е.
д.т.н., профессор Вакуленко И. А.
д.т.н., профессор Дубинец Л. В.
д.э.н., профессор Каламбет С. В.
д.т.н., профессор Петренко В. Д.
д.т.н., профессор Рыбкин В. В.
к.т.н., доцент Анофриев В. Г.
к.ф.-м.н., доцент Дорогань Т. Е.
к.и.н., доцент Ковтун В. В.
к.т.н., доцент Очкасов А. Б.
к.т.н., доцент Патласов А. М.
к.т.н., доцент Тютюкин А. Л.
к.т.н., доцент Урсуляк Л. В.
к.э.н., доцент Якимова А. М.
к.х.н., доцент Ярышкина Л. А.

Адрес редакционной коллегии:

49010, г. Днепропетровск, ул. Акад. Лазаряна, 2, ДИИТ

Тезисы докладов печатаются на языке оригинала в редакции авторов.

намаганням уникнути необхідності виконувати маневрову роботу з ліквідації вікон між вагонами, незадовільним станом поздовжнього профілю сортувальних колій, помилками операторів під час гальмування відчепів на парковій гальмовій позиції.

Зазначу, що попри намагання знизити обсяг маневрової роботи з осаджування вагонів, які передчасно зупинилися, приблизно 40 % відчепів під час спостережень зупинилися з вікнами.

Спостереження показали, що за умов незадовільного стану поздовжнього профілю сортувальної колії після розпуску кожного состава необхідно виконувати осаджування або підтягування вагонів на сортувальній колії. Осаджування виконується, коли вагони зупиняються на початку сортувальної колії. Виконується осаджування двома способами: або класичними маневровими напіврейсами, або поштовхами. Маневровими напіврейсами осаджують вагони, коли на колії утворилося кілька вікон, або одне вікно довжиною до 100 метрів. Осаджування поштовхами здійснюють, коли величина вікна між вагонами досить велика. Такий спосіб осаджування може призвести як до неповної ліквідації вікна, так і до співударяння вагонів з небезпечною швидкістю.

Ступінь заповнення сортувальних колій вагонами встановити не вдалось, тому що дуже часто виконувалися операції з осаджування або підтягування вагонів на сортувальних коліях. Експертно ступінь заповнення сортувальних колій вагонами оцінено приблизно в 60 %.

Таким чином, проблема поліпшення якості заповнення сортувальних колій вагонами залишається актуальною. Для розв'язання проблеми пропонується обладнання сортувальних колій системою розподіленого регулювання швидкості відчепів.

ДОЦІЛЬНІСТЬ РОЗВИТКУ ІНФОРМАТИЗАЦІЇ НА ЗАЛІЗНИЧНОМУ ТРАНСПОРТІ ТА ВПРОВАДЖЕННЯ ЕЛЕКТРОННОГО ДОКУМЕНТООБІГУ

Обухова А. Л.

(Українська державна академія залізничного транспорту, м. Харків)

The development of the information space in railway transport should use the introduction of electronic document management in the organization of transport. The introduction of a paperless environment for freight transportation will accelerate the process of information sharing, increased reliability, efficiency and effectiveness of rail transport, ports and businesses using their services.

З розвитком нових інформаційних технологій, засобів зв'язку та обчислювальної техніки нового покоління в умовах сучасного розвитку економіки актуальним є застосування електронного документообігу на інформаційному просторі залізничного транспорту. Відповідно до розпорядження Кабінету міністрів України, для застосування при здійсненні залізничних вантажних перевезень електронного документообігу необхідно внести зміни до чинних та розробити нові нормативно-правові акти, що регулюють цей вид господарської діяльності. Однак, для того щоб система електронного документообігу в Україні запрацювала, треба зробити ще ряд важливих кроків. Необхідно на основі міжнародної стандартизації в цій галузі розробити технічний регламент електронного документообігу. Важливо, також, надати юридичну силу електронним паперам, використовуючи електронний цифровий підпис.

Необхідною є робота і як над адаптацією існуючих систем електронного документообігу, так і над безперервним проходженням документів між державними органами і відомствами, в яких функціонують різні системи електронного документообігу. При організації міжнародного сполучення, вантажі контролюються не тільки працівниками станцій, а також піддаються нагляду прикордонно-митних та прилеглих служб. Це викли-

кає необхідність наявності, окрім перевізних документів, додаткової інформації про вантаж у вигляді відповідних документів. До того ж, реалізація на залізничній мережі Укрзалізниці проектів з міжнародного електронного документообігу, створення корпоративних електронних баз даних вантажовідправників дозволить ефективно розвивати транзитні перевезення. Які загалом мають великий потенціал на території України.

Крім того, слід враховувати те, ще впровадження електронних документів повинно бути повсюдним. Всі види транспорту, що взаємодіють із залізничним та усі підприємства, які користуються послугами транспорту, повинні підтримати цю зміну та докласти зусиль на її впровадження в свій комерційний процес.

Однак, впровадження безпаперових технологій це не експеримент, а міра яка є необхідною та обумовленою часом. Цей крок буде помітним та не простим при виконанні. Він зажадає змін не тільки технологічного та технічного характеру, але й переоцінки поглядів на розвиток інформатизації у відмові від паперових носіїв інформації на користь електронних. І як наслідок, впровадження безпаперових технологій при перевезенні вантажів буде сприяти прискоренню процесів інформаційного обміну, підвищенню надійності, оперативності та ефективності роботи залізничного транспорту, портів і підприємств, які користуються їхніми послугами.

РОЗРАХУНОК ОПТИМАЛЬНИХ РЕЖИМІВ ВЕДЕННЯ ПОЇЗДІВ В УМОВАХ ОПТОВОГО РИНКУ ЕЛЕКТРОЕНЕРГІЇ

Папахов О. Ю.
(ДІТ, м. Дніпропетровськ)

Важливе значення для проведення якісного аналізу господарської діяльності залізниць має удосконалення методів розрахунку собівартості перевезень. Розроблена на новій економічній основі з врахуванням змін, які відбулися в експлуатаційній роботі, методика розрахунку собівартості і грошової оцінки підвищення якості перевезень може бути використана працівниками залізничного транспорту для обґрунтування різних заходів удосконалення перевізного процесу.

Методика розцінки окремих ділянок і залізничних напрямків може бути використана працівниками залізниць для складання моделі перевізного процесу, за допомогою якої можливо прогнозувати витрати на перевезення. Методика розцінок окремих ділянок і залізничних напрямків може бути використана для складання моделі перевізного процесу, за допомогою якої можливе прогнозування витрат залізниць на перевезення в залежності від обраних варіантів пропуску вагонопотоків та удосконалювати їх.

Одним із напрямків збільшення пропускної спроможності дільниць та реалізації енергозбереження на тягу поїздів є в перспективі впровадження інтелектуальних систем автоматизованого управління локомотивів в складі пїзда типу «УСАВП-П». Впровадження енергооптимального графіка дозволить економити до 7% електроенергії на тягу поїздів.

Економіко-математичне моделювання перевезень вантажів є головним складовим важелем вдосконалення експлуатаційної роботи і засновано на якісному інформаційному забезпеченні її управління на базі автоматизації перевізного процесу. Моделювання управління вантажними перевезеннями базується на розцінці всіх ділянок залізниць за показниками різних складових собівартості, що дає можливість в автоматичному режимі отримувати інформацію про витрати і доходи як на окремих напрямках, так і на всій дорозі дотримання вантажопотоків.

Ефективність вживання методом вдосконалення експлуатаційної роботи, які зв'язані, в першу чергу, із забезпеченням високого рівня транспортних послуг, з оцінкою економічних важелів регулювання процесом перевезень, з рівнем зміни якісних показників використання рухливого складу під впливом вживання новітньої технології і передових мето-