

**УКРАЇНСЬКИЙ ДЕРЖАВНИЙ УНІВЕРСИТЕТ ЗАЛІЗНИЧНОГО
ТРАНСПОРТУ
ТРАНСПОРТНА АКАДЕМІЯ УКРАЇНИ
ПІДЙОМНО-ТРАНСПОРТНА АКАДЕМІЯ НАУК УКРАЇНИ
КРЕМЕНЧУЦЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ
ім. М. ОСТРОГРАДСЬКОГО
СХІДНОУКРАЇНСЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ ім. В. ДАЛЯ
ДЕРЖАВНИЙ УНІВЕРСИТЕТ ІНФРАСТРУКТУРИ ТА ТЕХНОЛОГІЙ
UNIVERSITY OF ZILINA IN ZILINA
TECHNICAL UNIVERSITY OF SOFIA
TADEUSZ KOŚCIUSZKO CRACOW UNIVERSITY OF TECHNOLOGY
POZNAN UNIVERSITY OF TECHNOLOGY
UNIVERSITY OF OCCUPATIONAL SAFETY MANAGEMENT IN
KATOWICE
KAZIMIERZ PULASKI UNIVERSITY OF TECHNOLOGY AND
HUMANITIES IN RADOM
LANZHOU JIAOTONG UNIVERSITY
ПАТ «УКРЗАЛІЗНИЦЯ»**

**Тези доповідей
міжнародної науково-технічної конференції**

«ТЕХНОЛОГІЇ ТА ІНФРАСТРУКТУРА ТРАНСПОРТУ»

Харків 2018

Міжнародна науково-технічна конференція «Технології та інфраструктура транспорту», Харків, 14 – 16 травня 2018 р.: Тези доповідей. – Харків: УкрДУЗТ, 2018. - с.

Збірник містить тези доповідей науковців вищих навчальних закладів України та інших країн, підприємств транспортної та будівельної галузі за такими секціями: технології виготовлення та відновлення виробів транспортного призначення; проектування, виробництво та сервіс засобів транспорту; транспортні технології та логістика; проблеми безпеки на транспорті, в промисловості та інфраструктурі; захист довкілля, екологічна безпека та ресурсозберігаючі технології; забезпечення конкурентоспроможності підприємств транспорту і промисловості; інтеграційні процеси фінансово-економічного розвитку транспортної галузі.

ЗМІСТ

СЕКЦІЯ

«ТЕХНОЛОГІЇ ВИГОТОВЛЕННЯ ТА ВІДНОВЛЕННЯ ВИРОБІВ ТРАНСПОРТНОГО ПРИЗНАЧЕННЯ»

<i>М. В. Загирняк, В. В. Драгобецкий, Е. А. Наумова, С. В. Шлык, А. А. Шаповал</i> МЕТОД ОПРЕДЕЛЕНИЯ ЭКСПЛУАТАЦИОННОЙ ДОЛГОВЕЧНОСТИ ПЛАСТИЧЕСКИ ДЕФОРМИРУЕМЫХ ЛИСТОВЫХ ДЕТАЛЕЙ	29
<i>О. Г. Чернета, В. І. Кубіч, Р. Г. Волощук</i> ДОСЛІДЖЕННЯ МІКРОТВЕРДОСТІ ДЕТАЛЕЙ ІЗ СТАЛІ 45 ДО І ПІСЛЯ ЛАЗЕРНОГО БОРУВАННЯ	31
<i>О. Г. Чернета, В. І. Кубіч, Р. Г. Волощук</i> ПОВЕРХНЕВИЙ ШАР ДЕТАЛЕЙ ІЗ СТАЛІ 45 ПІСЛЯ БОРУВАННЯ З НАСТУПНОЮ ЛАЗЕРНОЮ ОБРОБКОЮ	33
<i>С. В. Воронін, Б. С. Асадов</i> МАТЕМАТИЧНА МОДЕЛЬ ДЛЯ РОЗРАХУНКУ ОСНОВНИХ ПАРАМЕТРІВ ЗМАЩУВАЧІВ АЕРОЗОЛЬНОГО ТИПУ	35
<i>А.О. Задорожний, А. П. Ковревський, Ю. В. Човнюк, М. П. Ремарчук</i> ОСОБЛИВОСТІ ТЕЧІЇ РІДИН ЗМІННОЇ В'ЯЗКОСТІ ПО ТРУБОПРОВОДУ РІЗНОЇ ФОРМИ ПОПЕРЕЧНОГО ПЕРЕТИНУ	37
<i>О. В. Устенко, С. С. Тимофеев, Н. Р. Огульчанська, М. В. Грибанов, Д. Г. Воскобойников</i> АНАЛІЗ РУЙНУВАННЯ ГОЛОВОК РЕЙОК	39
<i>О. А. Охріменко, А. В. Мініцький, М. О. Сисоєв, Н. В. Мініцька</i> ПОВЕРХНЕВЕ ЗМІЦНЕННЯ ПОРОШКОВИХ ЗАЛІЗОВУГЛЕЦЕВИХ СПЛАВІВ	40
<i>В. О. Стефанов, Д. В. Онопрейчук, В. В. Пащенко, Г. О. Радіонов</i> ОБҐРУНТУВАННЯ РАЦІОНАЛЬНОЇ КОНЦЕНТРАЦІЇ ПРОТИЗНОШУВАЛЬНОЇ ПРИСАДКИ В ГІДРАВЛІЧНИХ ОЛИВАХ ВИРОБІВ ТРАНСПОРТНОГО ПРИЗНАЧЕННЯ	42

<i>H. O. Prymachenko, L. M. Golovko, N. V. Danko</i> LOGISTICS MANAGEMENT BY RAILWAY TRANSPORTATION OF PASSENGERS	164
<i>P. Smoczyński, A. Kadziński, A. Kobaszyńska-Twardowska</i> SEARCHING FOR CRITERIA USED IN TAKING RAILWAY INFRASTRUCTURE MAINTENANCE DECISIONS	166
<i>О. В. Акимова, М. П. Руйчева</i> АНАЛИЗ ВЛИЯНИЯ НА СУДОХОДСТВО ВВЕДЕНИЯ В ЭКСПЛУАТАЦИЮ СУДОВ НОВОГО ПОКОЛЕНИЯ	168
<i>Є. С. Альошинський, К. О. Булаєва</i> АНАЛІЗ ЗАХОДІВ ПО ВПРОВАДЖЕННЮ СИСТЕМИ УПРАВЛІННЯ РИЗИКАМИ В МИТНИХ ПУНКТАХ ПРОПУСКУ УКРАЇНИ	170
<i>П. В. Бех</i> МІСЦЕВА РОБОТА ПРИ ЗМІНІ ВАГОНОПОТОКІВ	172
<i>Ю. О. Бойко, С. О. Король, Е. Р. Кантемирова, К. А. Іваненко</i> АВТОМАТИЗОВАНА СИСТЕМА КОНТРОЛЮ СПЛАТИ ПРОЇЗДУ У ГРОМАДСЬКОМУ ТРАНСПОРТІ ІЗ ВИКОРИСТАННЯМ МОБІЛЬНОГО МОДУЛЮ NFC	173
<i>І. С. Бугайов</i> ЩОДО ВИТРАТ ЧАСУ ПІШОХОДІВ НА НЕРЕГУЛЬОВАНИХ ПІШОХІДНИХ ПЕРЕХОДАХ	175
<i>Т. В. Бутько, В. М. Прохоров, Д. М. Чехунов, С. А. Гуровий</i> ФОРМУВАННЯ МОДЕЛІ ОЦІНКИ РИЗИКІВ НА СОРТУВАЛЬНІЙ СТАНЦІЇ ПРИ ОПЕРУВАННІ ВАГОНАМИ З НЕБЕЗПЕЧНИМИ ВАНТАЖАМИ ІЗ ЗАСТОСУВАННЯМ СУЧАСНИХ МАТЕМАТИЧНИХ АПАРАТІВ	178
<i>В. О. Вдовиченко</i> СИНХРОНІЗАЦІЯ ЗНАХОДЖЕННЯ РУХОМОГО СКЛАДУ В ТРАНСПОРТНО-ПЕРЕСАДОЧНОМУ ВУЗЛУ МІСЬКОГО ПАСАЖИРСЬКОГО ТРАНСПОРТУ	180
<i>В. А. Войтов, А. Г. Кравцов, Н. Г. Бережная</i> УСЛОВИЯ БЕСПЕРЕБОЙНОЙ РАБОТЫ УЧАСТНИКОВ УБОРОЧНО-ТРАНСПОРТНОГО ПРОЦЕССА АГРАРНОГО СЕКТОРА	182

АНАЛИЗ ВЛИЯНИЯ НА СУДОХОДСТВО ВВЕДЕНИЯ В ЭКСПЛУАТАЦИЮ СУДОВ НОВОГО ПОКОЛЕНИЯ

канд. техн. наук О.В. Акимова, М.П. Руйчева
Одесский национальный морской университет (г. Одесса)

ANALYSIS OF INFLUENCE ON SHIPMENT AS A RESULT OF ESTABLISHMENT OF NEW SHIPS' GENERATION

O.V. Akimova, Ph.D. (Tech.), M.P. Ruicheva
Odessa national maritime university (Odessa)

Несмотря на избыток тоннажа мирового флота, линейные операторы продолжают заказывать строительство мега-судов, контейнеровместимость которых составляет более 18 тыс. TEU. Это вызвано стремлением судовладельцев и линейных операторов снизить операционные расходы и тем самым повысить рентабельность перевозок.

Многие участники рынка контейнерных перевозок опасаются, что нежелание судовладельцев выводить из эксплуатации суда-гиганты, может вызвать снижение фрахтовых ставок.

На сегодняшний день, судоходные линии, в основном, пытаются оптимизировать ситуацию за счет изменения маршрутов судов, снижения скорости, выведения незадействованного в перевозках флота из эксплуатации, а также, за счет отмены сервисов.

По состоянию на начало 2018 г. доля судов Triple E – класса контейнеровместимостью 18-21 тыс. TEU увеличилось с 4% до 37 % в общем мирового флота (табл.1).

Таблица 1 – Динамика изменения контейнеровместимости судов

Диапазон контейнеровместимости, TEU	Год	
	2015	2017-2018
18000-21000	4%	35%
13300-17999	9%	21%
10000-13299	12%	23%
7500-9999	20%	3%
<9999	52%	17%

Использование крупнотоннажных судов способствует снижению себестоимости перевозок, увеличению прибыли, что позволяет судовладельцам

сохранять свои конкурентные позиции. Величина этой экономии зависит как от размера судна, уровня его загрузки, так и от расстояния перевозки.

Однако, следует отметить, что эксплуатация мега-судов на магистральных направлениях привела к росту затрат на фидерные перевозки и к изменениям в организации работы, как судоходных линий, так и портов в целом.

В рамках данной работы был произведен сравнительный расчет удельных расходов на перевозку контейнеров судном Triple E- класса и судном предшественником, класса Emma Maersk (табл. 2).

Таблица 2 – Сравнительный анализ удельных расходов на перевозку контейнеров

Показатель	Madrid Maersk 18,000-21,000 TEU	Emma Maersk 13,000 - 15,000 TEU.
1. Общее время рейса, сут.	57	57
2. Суточные расходы судна, дол.	18000	14500
3. Операционные расходы судна на 1 TEU, дол./сут. - EB - WB	64 94	72 106
4. Общие расходы судна на рейс, дол.	1 512 000	1 218 000

Из таблицы 2 видно, что не смотря на экономию перевозки одного контейнера, общие расходы судна Triple E – класса больше чем у судна предшественника.

Портам и терминалам сложно работать с гигантскими судами: это требует от них большей глубины подходных каналов, более совершенного погрузочно-разгрузочного оборудования, более компетентного персонала. Дноуглубительные работы и закупка новой техники требует от портов значительных капитальных вложений, выплата которых в итоге ложится на плечи судовладельцев за счет увеличения портовых сборов. Многим терминалам пришлось уже на треть увеличить свою площадь, чтобы избежать перегруженности территории.

Можно с уверенностью сделать вывод, что при сохранении такой тенденции, экономия на укрупнении будет уменьшаться. Уже сегодня она достигла своего максимума - 5% – когда контейнеровместимость судов достигает уже более 18.000 TEU

Рост числа мегаконтейнеровозов неудобен также и с точки зрения страховки: если на одном судне сконцентрировано большее количества груза, то больше груза пострадает в случае непредвиденных обстоятельств. Наконец, экологи не устают твердить об опасности дноуглубительных работ для окружающей среды.

[1] Кириллова Е.В. Формы судоходства: учебное пособие/ Е.В.Кириллова. - Одесса: Изд-во ОНМУ, 2010.-231 с.

[2] Статистика распределения судов по альянсам [Электронный ресурс]. <http://www.alphaliner.com/top/100>.

УДК 625.078.1

АНАЛІЗ ЗАХОДІВ ПО ВПРОВАДЖЕННЮ СИСТЕМИ УПРАВЛІННЯ РИЗИКАМИ В МИТНИХ ПУНКТАХ ПРОПУСКУ УКРАЇНИ

ANALYSIS OF MEASURES TO IMPLEMENT THE RISK MANAGEMENT SYSTEM AT CUSTOMS CHECKPOINTS IN UKRAINE

доктор технічних наук Є. С. Альошинський¹, К. О. Буласва¹
¹Український державний університет залізничного транспорту (м. Харків)

E. S. Aloshynsky¹, D.Sc. (Tech.), K. O. Bulayeva¹
¹Ukrainian State University of Railway Transport (Kharkiv)

Постійно зростаючі обсяги зовнішньої торгівлі в світі диктують митній службі України завдання максимально можливого поповнення скарбниці державного бюджету шляхом проведення політики ефективного митного регулювання. Митне регулювання здійснюється в умовах обмеженості ресурсів у митних органах з одного боку і зростанням потоків товарів і транспортних засобів з іншого. При проведенні контролю митні органи повинні виходити з принципу вибірковості і, як правило, обмежуватися тільки тими формами контролю, які є достатніми для забезпечення дотримання митного законодавства України [1].

При виборі форм митного контролю використовується система управління ризиками (СУР).

Об'єкт дослідження: діюча система управління ризиками в митних пунктах пропуску України.

Метою дослідження є аналіз загроз і перспектив розвитку системи управління ризиками як методу митного адміністрування і важеля впливу при виявленні можливих порушень митного законодавства.

Метод дослідження: управління ризиками, як основний базисний принцип сучасних методів митного контролю. Застосування підходу до митного контролю, заснованого на методах управління ризиками, дозволить митним службам: зосередити увагу на областях підвищеного ризику і тим самим більш ефективно використовувати свої ресурси; підвищити можливості виявлення порушень митного законодавства, а також учасників зовнішньої торгівлі, надати законослухняним учасникам зовнішньої торгівлі і пасажиром більш сприятливі умови; прискорити торгівлю і пересування. При проведенні контролю митні органи повинні виходити з принципу вибірковості і обмежуватися тільки тими