

УДК 658.7.656.2

### ОСНОВНІ НАПРЯМКИ РОЗВИТКУ КОМБІНОВАНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ В УКРАЇНІ

*Устенко М.О., аспірант (УкрДАЗТ)*

Для організації і широкого впровадження системи комбінованих перевезень в нашій країні необхідно покращити взаємодію автомобільного і залізничного транспорту. Розв'язанню цієї задачі повинні сприяти такі організаційно-технічні заходи:

- створення транспортно-експедиторських фірм або їх філій, що обіймаються питаннями формування контрейлерних поїздів, їх відправлення, приймання, навантаження і доставки вантажних модулів. Такі форми повинні мати термінали для обробки поїздів на кінцевих станціях, парки вантажних модулів, автотягачі та спеціалізовані залізничні платформи. При цьому необхідно враховувати, що типи і оснащення терміналів залежать від конструкції спеціалізованих платформ, що використовуються для перевезення вантажних модулів, і що контрейлерні термінали доцільно об'єднувати з контрейлерними пунктами з перероблення великотоннажних контейнерів;

- визначення кінцевих і проміжних пунктів, між якими необхідно здійснювати регулярні контрейлерні перевезення з рухом поїздів по спеціальних маршрутних графіках;

- відкриття контрейлерних терміналів на базі існуючих, що займаються переробленням великотоннажних контейнерів на залізницях України;

- розроблення цільової програми розвитку контрейлерних перевезень у країні і виконання досліджень з виявлення сфер раціонального застосування контрейлерної системи і створення необхідної нормативно-правової бази.

Основними напрямками розвитку й удосконалення комбінованих перевезень на залізницях України є такі:

- організація руху контрейлерних поїздів відповідно до логістичних принципів;

- створення логістичних центрів у великих транспортних вузлах для взаємодії суміжних видів транспорту – учасників комбінованих перевезень;

- підвищення швидкостей руху контрейлерних поїздів на напрямках транзитних перевезень до 150-200 км/год;

- створення нових конструкцій спеціалізованого рухомого складу для перевезення вантажних модулів з такими швидкостями;

- переобладнання верхньої будови колії на напрямках швидкісного руху;

- перехід у внутрішньому сполученні на перевезення напівпричепів і причепів;

- організація завезення напівпричепів і причепів на контрейлерні термінали та їх вивезення за єдиними технологічними процесами та контактними графіками.

Вимоги, яким повинна відповідати національна система комбінованих міжнародних перевезень:

- відправлення та прибуття у відповідності до вимог споживачів;

- регулярність перевезень;

- незначний термін доставки вантажів за системою "від дверей до дверей";

- висока точність дотримання графіка;

- гарантовані терміни доставки вантажів;

- точна і своєчасна інформація про процес транспортування на основі застосування навігаційних систем супроводження вантажних модулів;

- проста документація;

- малий ризик виникнення аварійної ситуації при перевезеннях небезпечних вантажів;

- здатність здійснювати перевезення стандартних вантажних одиниць (контейнерів, з'ємних кузовів тощо), у зв'язку з чим слід враховувати тенденції у сфері змін маси та габаритів вантажних одиниць;

- проста і прискорена процедура пропускання безпечних і екологічно чистих технологій переміщення вантажів через державний кордон.

Таким чином, комбіновані перевезення дозволяють залучити додаткові обсяги перевезень на залізничний транспорт, забезпечити екологічно чисті перевезення та перейти від конкуренції до взаємовигідного співробітництва з автомобільним транспортом.

УДК 656.2

### УЗАГАЛЬНЕННЯ ПРИ ДОСЛІДЖЕННІ ЗАЛІЗНИЧНОЇ ТРАНСПОРТНОЇ СИСТЕМИ

*Ходаківський О.М., к.т.н., доцент (УкрДАЗТ)*

На сучасному етапі функціонування залізничної транспортної системи важливим елементом залишається процес планування. Хоча, за умови широкого застосування інформаційних систем і технологій, існує можливість організувати майже безперервний процес збору, передачі і обробки інформації «з коліс». При такому способі експлуатації транспортних засобів, споруд та інших елементів інфраструктури необхідність процесу планування при управлінні є дискусійною. На нашу думку, така інформаційна технологія («з коліс») функціонування залізничної транспортної системи дає можливість широкого застосування економіко-математичних методів. І ці методи

разом із сучасними (супутниковими і ін.) технічними засобами, будуть основою для ефективного оперативного, майже в режимі он-лайн, управління транспортним процесом Укрзалізниці. Це управління, деякою мірою, передбачав к.т.н. Б.О.Кривошей у своїх роботах по створенню технолого-економічної моделі полігону.

Для правильної побудови інформаційного управління транспортним процесом треба чітко дослідити особливості залізничного транспорту. Відомо, що система залізничного транспорту складна, багатофакторна і характеризується великою взаємною залежністю між об'єктами управління. Особливої складності такого роду системи набувають при великій кількості задіяних у роботі людей. Тому дослідженню людського ресурсу у залізничній транспортній системі слід приділити окрему увагу.

Кожна підсистема складної системи має свою мету функціонування, яка підлегла загальній меті, що стоїть перед системою. На нашу думку, головна мета у залізничній транспортній системі може змінюватися у часі залежно від умов зовнішнього середовища. Так, за радянських часів перед залізничним транспортом у частині вантажних перевезень, як однією із основних галузей народного господарства, стояла головна мета забезпечити потреби у масових перевезеннях підприємств металургії, будівельної індустрії, теплових електростанцій і т. ін. На даний час, залізничний транспорт, як і багато інших галузей народного господарства, поставлено в інші умови функціонування. Пріоритетним завданням для Укрзалізниці є орієнтація на якомога більший рівень прибутковості галузі, за умови дотримання відповідно високого рівня безпеки перевезень. Таке завдання накладає на залізничну транспортну систему ряд обмежень, які, переважною мірою, стосуються форми власності залізничного транспорту. Ці завдання і проблеми також можна вирішувати, використовуючи понятійний апарат «ідеології при управлінні», який широко висвітлено, в тому числі, і у літературі по загальній теорії систем. Мається на увазі, що до управління будь-чим можна підійти з різних ідеологічних позицій.

З цією метою, слід детально дослідити особливості роботи залізничного транспорту, хоча б з основних позицій загальної теорії систем. Ці позиції (узагальнення) вичленимо з визначення системи. Існує ряд різних визначень терміну система. Це виправдано широтою загальної теорії систем, проте будемо опиратися на визначення, яке приведено у роботі «Системологія на транспорті» фахівців з Національного транспортного університету (м. Київ) і Національної академії міського господарства (м. Харків), враховуючи транспортне спрямування даного дослідження.

Під системою розуміємо множину

взаємодіючих елементів (компонент) і відносин між ними, які в цілому виконують певну функцію. З даного визначення виділимо три ключові абстракції: елементів, відносин і функцію. Ці абстракції і будуть узагальненням при дослідженні залізничної транспортної системи.

Під елементами у залізничній транспортній системі розуміємо людей, залізниці, дирекції, лінійні підприємства (станції, вокзали, профільні заводи і т. ін.), транспортні засоби (локомотиви, вагони і т. ін.) і ряд іншого в залежності від рівня деталізації формального опису залізничної транспортної системи.

Під відносинами розуміємо основні види потоків, що супроводжують транспортний процес – матеріальний (канали по яким протікають матеріальні потоки, тобто залізничні перегони і т.ін.), фінансовий і інформаційний.

Під функцією розуміємо діяльність Укрзалізниці з якомога більшим рівнем прибутковості (глобальна мета), за умови дотримання відповідно високого рівня безпеки перевезень.

Підсумовуючи все вищезазначене, зробимо висновок про необхідність розпочати формування теорії системної ефективності на транспорті (залізничний транспорт).

### УДК 656.2

#### ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ МІЖНАРОДНИХ КОНТЕЙНЕРНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ ТЕРИТОРІЄЮ УКРАЇНИ

*Шелехань Г.І., асистент (УкрДАЗТ)*

На сучасному рівні питання транспортного обслуговування як в межах єдиної транспортної системи держави, так і у взаємодії з транспортними системами інших держав, зводиться до стабілізації економічної ефективності перевезень, забезпечення безпеки здійснення процесу транспортування на кожному його етапі, прискорення пересування вантажів та підвищення конкурентоспроможності діяльності транспортної системи.

Щодо ефективного здійснення залізничних перевезень, у тому числі у міжнародних сполученнях з виходами до морських портів і пунктів пропуску через кордони, необхідним є приведення існуючої інфраструктури до національних та міжнародних стандартів.

В останні роки помічається певна тенденція зростання об'ємів перевезень вантажів в контейнерах морським транспортом. Найкрупніші морські порти Німеччини, Нідерландів, Бельгії та інших країн Європи постійно збільшують об'єми