

транспорті з метою залучення додаткових обсягів перевезень потрібне удосконалення способів управління пропуском вантажних поїздів, що має забезпечувати скорочення сумарних витрат на перевезення. У зв'язку з цим виникає необхідність не тільки обґрунтування доцільності відправлення поїздів з вантажних станцій конкретного призначення плану формування за твердими нитками графіка, але і зміни технології роботи систем формування станцій з переробки вагонопотоків.

Ефективна робота системи формування вантажної станції повинна бути організована при зведенні до мінімуму сумарних середньодобових витрат при виконанні інфраструктурних обмежень по технічно допустимій кількості і потужності призначень поїздів, що формуються на вантажній станції, технічно допустимим розмірам вагонопотоку, що переробляється

на станції, допустимого парку маневрових локомотивів.

Для зменшення непродуктивних простоїв рухомого складу необхідно впровадження сучасних логістичних та інформаційних технологій на основі інтелектуальних транспортних систем. У запропонованій технології роботи складу для раціонального використання колій парків формування станції рекомендується не переставляти в парк відправлення, а продовжити займати їм сортувальні колії (при їх наявності) в очікуванні твердої нитки графіка, забезпеченої поїзним локомотивом і локомотивною бригадою.

Варіант часткового простою составів за наявності необхідного резерву колій у сортувальному парку та у парку відправлення перевіряється системою умов, якщо вони не виконуються – простій составів в очікуванні нитки проводиться у парку відправлення.

УДК 656.072.24

Т. Ю. Калашнікова, А. І. Захарків, В. В. Пальчинський, А. В. Пантєєв

ПРИНЦИПИ МУЛЬТИМОДАЛЬНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ ПАСАЖИРІВ ПРИ ОРГАНІЗАЦІЇ ПЕРЕСАДОЧНОЇ СИСТЕМИ

T. Kalashnikova, A. Zakharkiv, V. Palchinsky, A. Pantyev

PRINCIPLES OF MULTIMODAL TRANSPORTATION OF PASSENGERS WITH ORGANIZATION OF TRANSPLANT SYSTEM

Організація доставки пасажирів з пересадкою є актуальною на етапі будівництва швидкісних магістралей. Пересадка організовується як при зміні виду транспорту, так і в пункті стикування швидкісних магістралей із звичайними.

При організації пересадочної системи перевезення пасажирів доцільним є розроблення пропозицій щодо надання певного ряду нових послуг на основі принципів мультимодальних перевезень.

Особливостями такого перевезення стають:

- єдність комерційно-правового режиму, тобто створення єдиних документів і правил на право проїзду та користування послугами на всіх ланках (станції посадки і висадки, до і після пересадки, у пересадочному вузлі);

- пасажир їде за «єдиним квитком» у всіх поїздах, які беруть участь у перевезенні, і так само за ним же користується послугами. «Єдиний квиток» пасажир купує на початковому пункті або ще раніше, а дія його закінчується у момент закінчення поїздки;

- комплексний підхід до вирішення фінансово-економічних аспектів. На всіх етапах поїздки діють єдині тарифні схеми і правила, а кожна ланка несе відповідальність за наданий сервіс;

- єдність всіх ланок перевезення в організаційно-технологічному плані, отже, і форма їх координації повинна бути уніфікованою. Всі ланки працюють під контролем певної компанії (наприклад, Українська залізнична швидкісна компанія).

Крім цього, по станціях повинно бути стовідсоткове виконання графіка руху поїздів. Інакше можливість стикування поїздів порушується наряду зі зниженням якості надання комплексної послуги з перевезення пасажирів.

Таким чином, при оптимізації технічного оснащення і технології роботи залізничних підрозділів доцільним є застосування логістичних принципів, де об'єктом переробки є пасажиропотік.

УДК 656.078

Д. В. Константінов, Л. А. Годованець

ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ ПРИМІСЬКИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ НА УКРАЇНІ

D. V. Konstantinov, L. A. Godovanets

PERSPECTIVES FOR DEVELOPMENT OF SUBURBAN TRANSPORTATION IN UKRAINE

Приміське пасажирське сполучення є найбільш динамічним, соціально-чутливим і особливо значущим для економіки країни й населення. Пояснюється це тим, що приміські перевезення залізниць безпосередньо впливають і забезпечують нормальну роботу всіх галузей економіки та соціосфери країни. Залізниці краще за інші види транспорту пристосовані до освоєння потужних приміських пасажиропотоків, забезпечуючи при цьому соціальні потреби населення, надійність і регулярність сполучення у будь-який час року, що й визначає у загальній структурі приміських пасажиропотоків великих міст значну частку осіб, що здійснюють поїздки на роботу (56 %), навчання (39 %), відпочинок у приміську зону та повертаються залізничним транспортом у зворотному напрямку. Такі перевезення найбільш масові, дешеві й доступні для населення, але й найбільш енергоємні та збиткові для залізниць.

Організація перевізного процесу і система управління приміським комплексом

залізничного транспорту недосконалі, про що свідчить хронічна його збитковість і недостатній рівень забезпечення попиту населення. Збитки від приміських перевезень повинні компенсуватися з місцевих бюджетів. Адже соціальний захист громадян України уряд і суб'єкти місцевої влади здійснюють шляхом надання пільг на перевезення, установлюючи рівень тарифів і правила їхнього регулювання. Отже, залізниці мають право розраховувати на підтримку як з боку уряду, так і від адміністрацій областей і великих міст. Однак такої підтримки, незважаючи на соціальну значимість перевезень, залізниці за роки незалежності України одержували в недостатній мірі і фактично були залишені на самотійне виживання.

Саме тому одними з пріоритетних напрямків розвитку приміських перевезень є докладний аналіз джерел зростання експлуатаційних витрат, пошук шляхів їх зменшення і прагнення до самокупності. Це зумовлює напрямки розвитку організації