

Рис. 1. Залежність потужності силової установки від швидкості руху рейкобуса

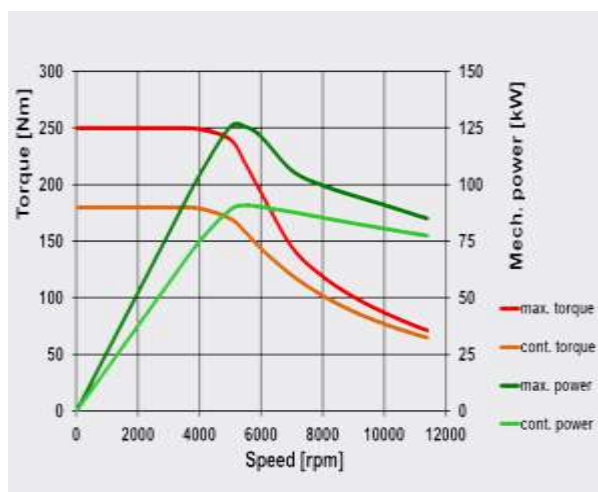


Рис. 2. Швидкісна характеристика електродвигуна BRASA HSM1-12/18/13

Як слідує з наведеної залежності, базова силова установка може забезпечити рух рейкобуса зі швидкістю 30 м/с. Для забезпечення руху рейкобуса з більшою швидкістю його можна дообладнати електродвигуном BRASA, швидкісна зовнішня характеристика якого наведена на рис. 2. Цей електродвигун може самостійно забезпечити рух рейкобуса зі швидкістю 23 м/с, що допустимо при їх експлуатації на окремих ділянках міських маршрутів.

[1] [Електронний ресурс]—Ресурс доступу <https://bus10.kz/index.php/menu2-brt>.

[2] [Електронний ресурс]—Ресурс доступу [https://uk.wikipedia.org/wiki/Рейковий\\_автобус](https://uk.wikipedia.org/wiki/Рейковий_автобус)

[3] Сахно В.П. та ін. Експлуатаційні властивості автотранспортних засобів. В 3 ч. Ч 1. Динамічність та паливна економічність автотранспортних засобів : [навчальний посібник] / В.П. Сахно, А.В. Костенко, М.І. Загороднов та ін. – Донецьк: Вид-во «Ноулідж» (донецьке відділення), 2014. – 444 с.

УДК 656.212.7

## УДОСКОНАЛЕННЯ ТЕХНОЛОГІЇ РОБОТИ ЦЕНТРУ ТРАНСПОРТНОГО СЕРВІСУ В ГАЛУЗІ КОНТЕЙНЕРНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ

## IMPROVEMENT OF TECHNOLOGY OF OPERATION OF TRANSPORTATION SERVICE CENTER IN THE CONTAINER TRANSPORTATION SECTOR

*канд. техн. наук. О.М. Костенніков, канд. техн. наук. Д.І. Мкртичян*  
*Український державний університет залізничного транспорту (м. Харків)*

*O. Kostiennikov, PhD (Tech.), D. Mkrtychian, PhD (Tech.)*  
*Ukrainian State University of Railway Transport (Kharkiv)*

Контейнерні термінали із середніми обсягами роботи в основному розташовуються на станціях загального користування. При їх проектуванні

обсяги роботи були значно більшими, ніж зараз, тому ємність більшості контейнерних площадок на сьогодні перевищує потрібну. Частина площадок було законсервовано, але це викликає додаткові щорічні витрати на їх утримання, тому окремі керівники уклали угоди з підприємствами, які постійно виконують роботу з контейнерами, на оренду окремих контейнерних площадок або на окремі частини їх площ. На жаль сучасний стан контейнерного господарства на залізничній мережі України незадовільний. Так, серед 275 станцій роботу з контейнерами виконує понад 66 %, в тому числі понад 50 % – із середньотонажними, близько 13 % із середньо- та великотонажними і тільки 4 % – з великотонажними.

В результаті структурної реформи на залізничному транспорті значний обсяг транспортних послуг, що пов'язані з організацією перевезень, став предметом діяльності незалежних компаній, які працюють в умовах жорсткої конкуренції.

Робота з контейнерами практично вся зосереджена у Центр Транспортного Сервісу «Ліски». Із 115 контейнерних терміналів на Південно-Західній регіональній філії нараховується 29, Південній філії – 24, Придніпровській філії – 19, Львівській філії – 16, Донецькій філії – 15 та Одеській регіональній філії – 12. На сьогоднішній день регіональні філії в основному задовольняють потреби суспільного виробництва та населення у перевезеннях. Проте стан виробничо-технічної бази залізниць і технологічний рівень перевезень за багатьма параметрами не відповідає зростаючим потребам суспільства та європейським стандартам якості надання транспортних послуг, що найближчим часом може стати перешкодою для подальшого соціально-економічного розвитку держави [1].

Інноваційні технології пов'язані з новими формами організації перевезень. Це особливо актуально для центру транспортного сервісу, у власності якого знаходяться контейнери та платформи [2]. Одним із найбільш ефективних способів зниження витрат компанії є організація прямих контейнерних поїздів між терміналами, які є у власності компанії. Організація контейнерних поїздів користується попитом провідних логістичних компаній, які зацікавлені в прискореній доставці до одержувача значної кількості вантажу. Але на сьогодні значна частина перевезень вантажів в контейнерах виконується одиночними платформами в складі вантажних поїздів. Виходячи із світового досвіду розвитку контейнерних перевезень актуальним є створення контейнерних терміналів, які будуть мати можливість систематизувати та укрупнити розосереджені контейнерні потоки, а також розподіляти їх на термінали призначення шляхом організації прямих контейнерних поїздів, тобто будуть контейнерними накопичувально-розподільчими центрами.

Після проведеного аналізу сучасного стану контейнерних перевезень в Україні та аналізу вітчизняного та закордонного досвіду з організації контейнерних поїздів сформовано основні теоретичні положення інноваційної технології організації перевезень вантажів у контейнерах шляхом концентрації контейнерних потоків на терміналах, що являють собою накопичувальні та розподільчі центри і пов'язані між собою прямих контейнерних поїздів та

розроблено модель вибору контейнерних накопичувально-розподільчих терміналів із загальної кількості терміналів центру транспортного сервісу, що забезпечує мінімізацію фінансових ризиків компанії при створенні КНЦР.

[1] О.В. Лаврухін, Б.М. Немировський Удосконалення технології роботи контейнерних терміналів на основі впровадження інтелектуальних передових технологій «ТРАНСПОРТНІ СИСТЕМИ ТА ТЕХНОЛОГІЇ ПЕРЕВЕЗЕНЬ». Збірник наукових праць ДНУЗТ ім. акад. В. Лазаряна. Вип. 13. 2017р. с. 46-51

[2] Технологічний процес роботи контейнерного пункту станції Харків – Ліски. Типовий технологічний процес роботи контейнерного пункту. – Київ, 2007. – 28 с.

**УДК 656.223**

## **ОРГАНІЗАЦІЯ РОБОТИ ЗАЛІЗНИЧНИХ СТАНЦІЙ МАЛОДІЯЛЬНИХ ДІЛЯНОК**

### **ORGANIZATION OF THE WORK OF RAILWAY STATIONS IN MALODIUM SECTIONS**

*асп. Н.А. Носко, д.т.н., проф. Д.В. Ломотько*

*Український державний університет залізничного транспорту (м. Харків)*

*postgraduate N. A. Nosko, Doct. Of Science (tech.) professor D. V. Lomotko,  
Ukrainian State University of Railway Transport (Kharkiv)*

Малодіяльні ділянки — залізничні колії загального користування з невисокою грузонапряжністю і низькою ефективністю роботи. Що ж мається на увазі під «невисокою грузонапряжністю» і «низькою економічною ефективністю»?

Низька ефективність виражається в економічному ефекті — витрати на утримання малодіяльних ділянок, штату співробітників, здійснення перевезень по цих ділянках і управління ними більше ніж доходи, одержувані від перевезень вантажів і пасажирів, тобто фінансово-економічний результат не забезпечує рентабельності від власної діяльності — тільки третина витрат покривається тарифними надходженнями [1].

Таким чином, ґрунтуючись на визначенні малодіяльних залізничних ділянок виникає питання — які заходи необхідно вжити для того, щоб компенсувати ПАТ «Укрзалізниця» понесені збитки?

Існує кілька напрямків роботи в рамках даної проблеми, основні з них:

- пошук вантажної бази для зростання завантаження ліній;
- оптимізація технології обслуговування ліній, скорочення витрат;
- закриття або передача на баланс зацікавленим сторонам не що має потенціалу розвитку ліній.

Почнемо з найбільш кардинальних заходів — закриття лінії. До даного рішення варто підходити виважено, тому що більшість малодіяльних ліній мають оборонне значення для держави, забезпечуючи спеціальні замовлення і