



Рис. 1. Діаграма розподілу кількості вагонів в очікуванні на обробку на прикордонних станціях, тис. ваг.

Аналіз статистичних даних виявив значні простої вагонів на прикордонних станціях в очікуванні обробки, які наведені на рис.1. Досліджено, що більша кількість вагонів, які простоюють в очікуванні обробки, на станціях Ужгород-Матевце -7,2 тис. ваг, Ізов-Хрубешув- 10,1 тис. ваг., Чоп (Чірна над Тісоу)- 3,4 тис. ваг. [1].

Для зменшення непродуктивних простоїв контейнерів на прикордонних станціях в очікуванні відправлення у міжнародному напрямку, під час планування, слід також врахувати кількість контейнерів, що подаються на перевантажувальний пункт прикордонної станції, тобто з урахуванням переробної спроможності перевантажувального комплексу прикордонної станції.

[1] Funktsionuvannia transportnoho sektoru Ukrainy v umovakh pravovoho rezhymu voiennoho stanu. Retrieved from <https://niss.gov.ua/news/komentari-ekspertiv/funktsionuvannya-transportnoho-sektoru-ukrayiny-v-umovakh-pravovoho/> [in Ukraine].

УДК 629.42

ЗАХОДИ З УТРИМАННЯ ЛОКОМОТИВНОГО ПАРКУ ДЕПО ПІД ЧАС ВОЄННОГО СТАНУ

MEASURES FOR MAINTAINING THE LOCOMOTIVE PARK OF THE DEPOT DURING THE STATE OF MARTIAL

*д-р техн. наук О.С. Крашенінін, канд. техн. наук. О.О. Шапатіна,
магістр М.В. Васильєв
Український державний університет залізничного транспорту (м. Харків)*

*A. Krashenin, Dr. Sc. (Tech.), O. Shapatina, PhD (Tech.),
M. Vasilev, master
Ukrainian State University of Railway Transport (Kharkiv)*

Для нашої країни настали одні з самих складних в її історії часів і питань, а саме питання збереження її державності в умовах війни. Велику роль в підтримці життєдіяльності країни, забезпечення її необхідними ресурсами, евакуації підприємств і населення відіграє залізничний транспорт. Це ще один виклик для галузі, яка багато років не мала відповідної підтримки з боку держави в справі необхідних темпів оновлення рухомого складу, залізничної інфраструктури, особливо локомотивного господарства.

Але, не зважаючи на це, залізничний транспорт залишається основним транспортом, який забезпечує масові перевезення вантажів і пасажирів. І зараз особливо важливо визначитись з пріоритетами, які забезпечать його живучість.

Як показує світова практика, часткова модернізація рухомого складу можлива як на вітчизняних підприємствах, що мають відповідні ресурси, так і на закордонних ремонтних підприємствах для проведення глибокої модернізації [1].

З іншого боку, треба реалізувати накопичений досвід з подовження терміну використання рухомого складу, що перевищує нормативний термін, щодо коригування технології і міжремонтних пробігів [2, 3].

Необхідно також більш широко запроваджувати сервіс в систему обслуговування та ремонту рухомого складу. Це, в свою чергу, потребує подальшого розвитку складської логістики для забезпечення локомотивних депо запасними частинами [4].

Зрозуміло, що на фоні цих чинників, потрібно удосконалювати експрес-методи діагностування окремих систем і агрегатів локомотивів, а також запроваджувати сучасні методи відновлення зношеного обладнання.

Комплексне запровадження цих заходів з урахуванням евакуації частини ремонтних потужностей депо дозволить залізничному транспорту продовжувати виконувати ті складні задачі, які він виконує весь цей час.

[1] Тартаковский Э.Д., Грищенко С.Г., Калабухин Ю.Е., Фалендыш А.П. Методы оценки жизненного цикла тягового подвижного состава железных дорог: монография. Луганск: Изд-во «Ноулидж», 2011. 174 с.

[2] Тартаковский Е. Д., Устенко О. В., Крашенінін О. С., Обозний О. М. Оцінка показників ТО при подовженні терміну експлуатації ТРС по наробці. Зб. наук. пр. Укр. держ. акад. залізнич. трансп. Харків, 2012. Вип. 132. С. 5–11.

[3] Крашенінін О. С., Харламов П. О. Оцінка ефективності системи подовження терміну служби ТРС більш нормативного і оновлення експлуатаційного парку. Вісник Східноукраїнського університету ім. В. Даля: наук. журнал. Луганськ, 2012. Вип. 3(174). С. 109–113.

[4] Крашенінін О. С., Яковлев С. С., Шапагіна О. О., Турубара О. О. Територіальне закріплення локомотивних депо за сервісними центрами. Інформаційно-керуючі системи на залізничному транспорті. 2018. Вип. 5. С. 10–22.

УДК 656. 212. 5

ВИЗНАЧЕННЯ УМОВИ ДОЦІЛЬНОСТІ ВВЕДЕННЯ ЧЕРГОВОГО ЕТАПУ РОЗВИТКУ ПАСАЖИРСЬКОЇ ТЕХНІЧНОЇ СТАНЦІЇ