

УДК 656.223

*Д.В. Арсененко*

**СОЗДАНИЕ НЕЗАВИСИМОЙ МОДЕЛИ ОЦЕНКИ ВАГОННОГО ПАРКА  
В УСЛОВИЯХ ЕГО ПЕРЕДАЧИ ЧАСТНЫМ ПЕРЕВОЗЧИКАМ**

*D. Arsenenko*

**ESTABLISHMENT OF AN INDEPENDENT MODEL ASSESSMENT OF ROLLING  
STOCK UNDER THE CONDITIONS OF ITS TRANSFER TO PRIVATE CARRIERS**

Учитывая острую необходимость реформирования железнодорожного транспорта одной из основных задач перед Укрзализныцей стоит передача инвентарного вагонного парка частным перевозчикам. Ключевой ролью этого процесса является привлечение максимального количества потенциальных инвесторов, что в свою очередь должно повысить спрос на существующий инвентарный вагонный парк для получения максимальной прибыли.

Основным критерием передачи вагонного парка от нынешнего «монополиста» в руки частных перевозчиков должна стать прозрачность и открытая возможность всех участников процесса определить ресурс любого вагона. Для осуществления подобной задачи требуется создать единое информационное поле для просмотра базы вагонов потенциальными перевозчиками и формирования участников аукциона по принципам слепой заявки. При этом можно

оценить реальный спрос на тот или иной род вагона по каждой административной единице вагонного хозяйства, что в свою очередь позволит сформировать максимально выгодную цену и возможность эффективно управлять процессом передачи.

Учитывая особенности перевозок на сети железных дорог Украины, основными факторами для оценки состояния вагона будут следующие критерии:

- полная информационная составляющая (род вагона, год выпуска, объем, грузоподъемность, модель и т.д.;
- анализ погодных условий, в которых курсировал вагон в ходе своей эксплуатации;
- географическая привязка вагона по ВЧД;
- анализ информации о роде перевозимого вагоном груза;
- вывод о техническом состоянии основных узлов и агрегатов вагона.

УДК 656.225:629.463

*Д.В. Ломотко, О.Л. Іскра*

**СТВОРЕННЯ ЛОГІСТИЧНОЇ ТЕХНОЛОГІЇ ПРОСУВАННЯ ПОЇЗДОПОТОКІВ ЗА  
«ЖОРСТКИМИ» НИТКАМИ ГРАФІКУ РУХУ ПОЇЗДІВ**

*D. Lomotko, O. Iskra*

**FORMATION OF LOGISTICS TECHNOLOGY PROMOTION OF TRAINS FLOWS  
UNDER «HARD» THREADS TRAIN SCHEDULE**

Необхідність організації просування потужних вагонопотоків в сучасних умовах призводить до виникнення нерациональних

технологічних простоїв вантажів та істотного погіршення використання перевізних ресурсів залізниць. Існуючі

технології функціонування залізничного транспорту передбачають, що склад поїздів кожного призначення частіше формується по мірі накопичення составів та відправляється за найближчою ниткою графіка. Такий підхід є досить ефективним при дефіциті локомотивного парку та для малопотужних вагонопотоків.

У вітчизняних умовах перспективним може бути формування віртуального логістичного ланцюга, що включає комплекс технічних, технологічних, організаційних засобів залізничного транспорту для просування вантажопотоків. Особливістю існування цього ланцюга є те, що він може існувати в межах «жорсткої» нитки графіка руху поїздів. Він забезпечує синхронізацію

технології роботи всіх залізничних підрозділів на шляху просування вантажопотоку за критерієм найменших експлуатаційних витрат. В цьому випадку «жорсткі» нитки графіка – ув'язані по шляху прямування пріоритетні нитки на графіку руху поїздів, що забезпечують гарантію своєчасного проходження вантажопотоку.

Механізмом упорядкування інформаційних логістичних потоків є впровадження сучасних інформаційно-керуючих систем, що пов'язано з необхідністю реалізації в об'єднаному комплексі автоматизованих робочих місць та систем підтримки прийняття рішень, інтегрованих в автоматизовану систему керування вантажними перевезеннями.

УДК 656.2

*Д.С. Лючков*

## ОСНОВНІ ПРОБЛЕМИ ВЗАЄМОДІЇ УЗ ТА ЗАЛІЗНИЦЬ ЄВРОПЕЙСЬКИХ КРАЇН У ПАСАЖИРСЬКОМУ СПОЛУЧЕННІ

*D.S. Lyuchkov*

### THE MAIN PROBLEMS OF INTERACTION AND RAILWAYS UKRZALIZNYTSIA EUROPEAN COUNTRIES IN PASSENGER TRAFFIC

Основними конкурентами міжміських залізничних пасажирських перевезень є автомобільний та авіаційний транспорт. У Європі загалом існує добре розвинена мережа автомобільних доріг, а також зростає доступність повітряних перевезень. Тому історично протягом останніх років частка залізничного ринку міжміських пасажирських перевезень скорочувалася. Щоб протистояти цій тенденції, європейські країни приступили до впровадження перевезень швидкісними та високошвидкісними потягами, що рухаються зі швидкістю понад 200 км/год.

Швидкісні залізниці розглядаються як такі, що мають природну перевагу на ринку пропонування прямого сполучення до центру міста (більшість пасажирів подорожують з міста в місто), а також

транспортном забезпечення сполучення з великими аеропортами для міжнародних пасажирів.

Доцільність швидкісних перевезень обумовлюється у значній мірі затracеним часом. Оптимальна тривалість подорожі людини не повинна перевищувати 6-7 год. Європейський Союз розглядає швидкісну залізницю як ключовий компонент своєї стратегії щодо скорочення викидів вуглекислого газу та зменшення негативного впливу транспорту на довкілля і активно заохочує перерозподіл перевезень з автомобільного та повітряного транспорту на залізничний, сприяючи зростанню швидкісних перевезень.

Таким чином, головна причина необхідності впровадження швидкісного руху поїздів – це забезпечення