

**ОРГАНІЗАЦІЯ ПЕРЕВЕЗЕННЯ ЗЕРНОВИХ ВАНТАЖІВ В
КОНТЕЙНЕРАХ У МІЖНАРОДНОМУ СПОЛУЧЕННІ**

**ORGANIZATION OF TRANSPORTATION OF GRAIN LOADS IN
CONTAINERS IN INTERNATIONAL COMMUNICATION**

*Магістранти Є.Б. Горященко, Ю.О. Живогляд, Ю.С. Копин
Український державний університет залізничного транспорту (м. Харків)*

*E. Horiashchenko, Y. Zhyvohliad, Y. Kopyn magistrate
Ukrainian State University of Railway Transport (Kharkiv)*

Останніми роками Україна розширює свої економічні зв'язки з різними країнами світу. Сектор агрологістики є однією з найприбутковіших галузей українського експорту. Україна увійшла в число провідних країн-експортерів зерна. Недосконалість існуючої транспортно-логістичної системи перевезень зерна знижує конкурентоздатність українських сільгоспвиробників, як на міжнародному, так і на внутрішньому ринках.

Виявлено, що існуюча транспортно-логістична система перевезень зерна не відповідає існуючим потребам в перевезеннях і не дає змоги повністю реалізувати поставлені задачі. Реалізація експортного зернового потенціалу передбачає зменшення обмежень по пропускній спроможності внутрішньої логістичної інфраструктури (автомобільний, залізничний, водний транспорт).

Виходячи з аналізу існуючої системи є доцільним змінити організацію роботи як системи транспортування, так і системи зберігання зернових. Ключову роль відіграє вузловий елеватор, на якому мають формуватися відправницькі маршрути. Також можливе перевезення зернових вантажів в контейнерах. Для цього необхідно розробити та дослідити моделі організації роботи з контейнерами, за допомогою яких можливо підвищити ефективність функціонування контейнерних пунктів. Метою дослідження таких моделей є скорочення часу знаходження вагонів на контейнерних площадках та експлуатаційних витрат на їх переробку. За допомогою одержаних результатів моделювання можна заздалегідь спланувати необхідні розміри навантаження і вивантаження, а також визначити необхідне для перевезення таких контейнерів число транспортних засобів [1].

Також треба враховувати організацію прикордонних станцій, що є найважливішими ланками, від чіткості роботи яких залежить рівномірність і ритмічність роботи міжнародних транспортних коридорів, терміни доставки вантажів, ступінь використання технічних засобів транспорту. Моделювання процесу обробки вантажного вагонопотоку на прикордонній станції, що базується на прогнозуванні поведінки складної системи, якою є прикордонна станція, необхідне для правильного прийняття управлінських рішень на різних рівнях керування просуванням вагонопотоку [2]. Впровадження

запропонованих підходів дозволить досліджувати перехідні режими в системі «Прикордонна станція», а також визначати середню чисельність вагонів у кожному стані, час ліквідування черг і виходу системи в стаціонарний режим роботи при заданому технічному оснащенні та обсязі вагонопотоків, що сприятиме скорочення простою транзитного вагона без переробки.

[1] Григоренко О.Ю. Удосконалення технології переробки контейнерів. Інтелектуальні транспортні технології: тези доповідей 3 міжнар. наук.-техн. конф. (Харків, 22-23 листопада 2022 р.). Харків: УкрДУЗТ, 2022. С. 115-117.

[2] Ломотько Д.В., Бронза С.Д., Овчів М.Ж. Розподіл імовірності станів системи обороту вагонів на залізничному вузлі. Загальне рішення. Частина 1. / Залізничний транспорт України : науково-практичний журнал. 2012. № 6. С. 44-46.

УДК 629.4:621.387.8(045)

ОСОБЛИВОСТІ ВИКОРИСТАННЯ ЕЛЕКТРОМОБІЛІВ

THE FEATURES OF THE USE OF ELECTRIC VEHICLES

*Канд. техн. наук, доц. О.Д. Почужевський, студентка, В.Ю. Федірко
Криворізький національний університет (м. Кривий Ріг)*

*Ph.D., associate professor O.D. Pochuzhevsky, student, V.Yu. Fedirko
Kryvyi Rih National University (Kryvyi Rih)*

Зростання кількості транспорту з двигунами внутрішнього згорання (ДВЗ) створює на сьогоднішній час значні проблеми, які необхідно невідкладно вирішувати. Вирішити, в деякій мірі, ці проблеми може використання електромобілів. Це сучасні колісні транспортні засоби, які використовують у якості рушія електродвигун, що живиться від батареї.

Електромобілі, в переважній більшості, заряджаються вночі, біля житла власників. Як показує аналіз, широке використання електромобілів зумовлене не тільки стимулюванням купівлі з рекламних проспектів екологічно безпечних транспортних засобів, що насправді не є таким, але й нижчою вартістю їх експлуатації [1].

Використання електромобілів дає їх власникам ряд переваг. Це незначні витрати на експлуатацію та технічне обслуговування, оскільки відсутня коробка передач, немає необхідності в заміні масляного, повітряного, паливного фільтрів, масла в двигуні, ременів газорозподільного механізму.

Електромобілі, що використовуються як таксі є у Луцьку, вони мають щоденний пробіг біля 180 кілометрів. Nissan Leaf 2015 року випуску, на повному заряді батареї проїжджає до 100 кілометрів. Тобто, однієї нічної зарядки батареї не вистачає. З метою вирішення цієї проблеми альтернативою є накопичення енергії в нічний час. Використання змінних АКБ вирішить проблему пікових навантажень на мережу, при цьому такий варіант розповсюджений у Китаї – там власник заїжджаючи на заправну станцію не заряджає свою батарею витрачаючи купу часу,