

Министерство образования и науки Украины

**Днепропетровский национальный университет
железнодорожного транспорта имени академика В. Лазаряна**

**Общество с ограниченной ответственностью
«Научно-производственное предприятие «УКРТРАНСАКАД»**

Общество с ограниченной ответственностью «Электротяговые системы»

ТЕЗИСЫ

**3-й международной научно-практической конференции
«ПЕРСПЕКТИВЫ ВЗАИМОДЕЙСТВИЯ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ И
ПРОМЫШЛЕННЫХ ПРЕДПРИЯТИЙ»
(27.02 – 28.02.2014)**

ТЕЗИ

**3-ї Міжнародної науково-практичної конференції
«ПЕРСПЕКТИВИ ВЗАЄМОДІЇ ЗАЛІЗНИЦЬ ТА ПРОМИСЛОВИХ
ПІДПРИЄМСТВ»
(27.02 – 28.02.2014)**

ABSTRACTS

**3-d of the International Conference
«PROSPECTS OF COOPERATION BETWEEN RAILWAYS AND
INDUSTRIAL ENTERPRISES»
(27.02 – 28.02.2014)**

**Днепропетровск
2014**

Перспективы взаимодействия железных дорог и промышленных предприятий: Тезисы 3-й Международной научно-практической конференции (Днепропетровск, 27-28 февраля 2014 г.) – Д.: ДНУЖТ, 2014. – 113 с.

Свидетельство о регистрации конференции Украинский институт научно-технической и экономической информации № 18 от 23 января 2014 г.

В сборнике представлены тезисы докладов 3-й Международной научно-практической конференции «Перспективы взаимодействия железных дорог и промышленных предприятий», которая состоялась 27-28 февраля 2014 г. в г. Днепропетровск.

Сборник предназначен для научно-технических работников железных дорог, предприятий транспорта, преподавателей высших учебных заведений, докторантов, аспирантов и студентов.

РЕДАКЦИОННАЯ КОЛЛЕГИЯ

к.т.н., доц. Вернигора Р. В.

к.т.н. Березовый Н. И.

к.т.н. Малашкин В. В.

Болвановская Т. В.

НАУЧНЫЙ КОМИТЕТ КОНФЕРЕНЦИИ

Председатель:

Козаченко Д. Н. – д.т.н., проф. (ДНУЖТ, Украина)

Члены научного комитета:

Мямлин С. В. – д.т.н., проф. (ДНУЖТ, Украина)

Негрей В. Я. – д.т.н., проф. (БелГУТ, Республика Беларусь)

Манашкин Л. А. – д.т.н., проф. (Технологический университет Нью-Джерси, США)

Сладковский А. В. – д.т.н., проф. (Силезский политехнический университет, Польша)

Верлан А. И. – ООО с ИИ «Трансинвестсервис» (г. Южный, Украина)

Меркулов Ю. А. – Укрзализныця (г. Киев, Украина)

Пожидаев С. А. – к.т.н., доц. (БелГУТ, Республика Беларусь)

Вернигора Р. В. – к.т.н., доц. (ДНУЖТ, Украина)

Организационный комитет

Березовый Н. И. – к.т.н., (ДНУЖТ, Украина)

Малашкин В. В. – к.т.н., ответственный секретарь (ДНУЖТ, Украина)

Пинчук Е. П. – к.э.н., директор ООО «НПП «Укртранскад» (г. Днепропетровск, Украина)

Пятигорец А. С. – к.э.н., главный бухгалтер ООО «НПП «Укртранскад» (г. Днепропетровск, Украина)

Болвановская Т. В. – ассистент (ДНУЖТ, Украина)

- розробити логістичну систему транспортного комплексу «Опорна сортувальна станція – станції навантаження (розвантаження) вагонів»;
- розробити методику економічної оцінки моделі керування функціонуванням та розвитком транспортного комплексу «Опорна сортувальна станція – станції навантаження (розвантаження) вагонів».

Об'єкт дослідження – транспортний комплекс «Опорна сортувальна станція – станції навантаження (розвантаження) вагонів».

Предмет дослідження – модель функціонування транспортного комплексу «Опорна сортувальна станція – станції навантаження (розвантаження) вагонів».

Методи теоретичних досліджень поставлених задач полягають у використанні загальної теорії транспортних систем, прийомів і методів теорії масового обслуговування, системи дослідження операцій на транспорті, графічного моделювання, економічного аналізу та теорії логістики.

Новизна одержаних результатів полягає в рішенні наступних задач:

- розробка нової логістичної системи керування транспортним комплексом «Опорна сортувальна станція – станції навантаження (розвантаження) вагонів»;
- формалізація вихідних передумов, які варто враховувати при знаходженні оптимальних рішень для досягнення мінімального терміну доставки при мінімальних експлуатаційних витратах;
- вибір цільової функції винаходження оптимального рішення задачі підвищення ефективності функціонування транспортного комплексу «Опорна сортувальна станція – станції навантаження (розвантаження) вагонів», яка відрізняється від раніш пропонованих критеріїв при рішенні аналогічних проблем.

ІДЕОЛОГІЧНА СКЛАДОВА ПІДВИЩЕННЯ ЕФЕКТИВНОСТІ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ НА ОСНОВІ ТЕОРІЇ СИСТЕМ – КОНЦЕПЦІЯ «ВОСЬМИНІГ»

Ходаківський О. М., УкрДАЗТ, Україна

The modern features of functioning of railway transport are analyzed. Certain limitation which determines relatively the passive conduct of a railway transport system in relation to an amount and quality of orders of clients of railway transport. It is suggested to promote the level of system purposeful activity of a railway transport system with the subsequent naming of such improvement, as conception «vos'minig», that, among other, means translation from vos'minoga to a railway transport system of such sign, as a conduct in part of keeping, activity and flexibility.

Сучасні особливості функціонування залізничного транспорту мають ряд відчутних недоліків. Серед них: зношеність інфраструктури; певною

мірою, форма власності по сегментах; перехідний процес в частині інформатизації управління; певно мірою, невідповідність структури залізничної транспортної системи (ЗТС) реально виконуваному обсягу перевезень; позиція відносної пасивності по відношенню до кількості і якості замовлень клієнтів залізничної транспортної системи; застарілість застосовуваної техніки тощо. Більшість вищезначених недоліків вимагають застосування системного підходу при їх усуненні, оскільки, часто їх вирішення не залежить від самої ЗТС, а залежить від надсистеми ЗТС – держава, загальносвітові чинники тощо.

Відомо, що при істинному системному підході рішення повинні бути прийнятними для всіх систем і людей не залежно від їх політичної, регіональної, географічної чи будь-якої іншої приналежності. Виходячи із даної постановки застосовуваності системного підходу сформулюємо ідеологічну складову підвищення ефективності залізничного транспорту на основі теорії систем.

За часів СРСР усі види транспорту загального користування і транспорт незагального користування були складовими частинами єдиної транспортної системи і являли собою державну соціалістичну власність. Тобто, залізничний транспорт часів СРСР – це одна з найважливіших галузей суспільного виробництва, що покликана задовольняти потреби населення та суспільного виробництва в перевезеннях. На нашу думку, дана постановка існування транспорту і в сучасній Україні, не дивлячись на застосування методів розвитку систем (логістики, маркетингу тощо), є, певною мірою, обмежуючою. Обмеження полягає в тому, що термін «задовольняти потреби» визначає відносно пасивну поведінку по відношенню до кількості і якості замовлень клієнтів залізничної транспортної системи. Тому, на нашу думку, слід підвищити рівень такої системної властивості, як - цілеспрямована активність. При цьому, використовуючи теорію систем, зручно транслювати знання із однієї галузі знань на іншу. Використаємо при цьому уявлення про життєдіяльність залізничної транспортної системи на основі життєдіяльності восьминога. Восьминіг (від лат. *Octopoda*, від грец. *Ὀκτώ* — вісім і грец. *Πούς* — нога) — найвідоміший представник головоногих. «Типові» восьминоги, представники підряду *Incirrina* — придонні тварини. Але деякі представники цього підряду та всі види другого підряду, *Cirrina* — пелагічні тварини, що живуть у товщі води, причому багато з них зустрічаються тільки на великих глибинах. Хижак, полює сидячи в засідці.

Надалі будемо іменувати таке удосконалення, як концепція «восьминіг». Концепція, також Концепт (лат. *conceptio* — розуміння) — система поглядів на ті чи інші явища, процеси; спосіб розуміння, трактування певних явищ, подій; ідея певної теорії. Термін вживають також для позначення головного задуму в науковій, художній, політичній та інших видах діяльності людини. Основна особливість, яка є корисною при транслюванні від восьминога до залізничної транспортної системи – це поведінка в частині позиціонування, активності і гнучкості. Зауважимо, що

саме в частині виробничої гнучкості залізничного транспорту останніми роками плідно працює професор Т. В. Бутько.

На нашу думку, у перспективній залізничній транспортній системі позиція повинна бути - хижак, активність – на високому рівні і гнучкість – у немасових перевезеннях (маршрути і групи вагонів; вагонні, дрібні, контейнерні відправлення; пасажирські перевезення (за певних умов)), де є високий рівень конкуренції з іншими видами транспорту. За попередньою оцінкою розвивати гнучкість слід аж до повної фіксації таких умов перевезень, які хоча б на малу частину перевершують умови, що пропонують інші транспортні системи. Це є шляхом досягнення і фіксації позиції «хижак» по відношенню до інших транспортних систем. На нашу думку, це є вкрай необхідним, з огляду на еволюційний процес перетікання вантажо- і пасажиропотоків між транспортними системами та бажання максимізувати прибуток залізничної транспортної системи на якомога довший період часу. На основі аналізу над системи (правових обмежень) залізничної транспортної системи така позиція є законною в частині виконання господарських функцій залізничною транспортною системою.

Іншими словами, перспективна залізнична транспортна система повинна бути активна у питанні кількості і якості замовлень клієнтів на перевезення і мати гнучкість «на щупальцях» на всіх напрямках діяльності, окрім масових перевезень.

УДОСКОНАЛЕННЯ ВЗАЄМОДІЇ СТАНЦІЇ МИКОЛАЇВ-ВАНТАЖНИЙ ТА МОРСЬКОГО ПОРТУ МИКОЛАЇВ

Чеклов В. Ф., Шеховцов О. І., ДонІЗТ УкрДАЗТ, Україна

The analysis of the existing technology of interaction between railway station and the port was held. The main disadvantages in the existing technology were determined. The means to improve the interaction technologies have been proposed. The results are: increase of efficiency of use of port's cargo facilities, increase of productivity of locomotives, reduction of fuel consumption at service of port.

На даний момент подавання вагонів зі станції в порт та повернення їх з порту виконується за наступною технологією: вагони, що надійшли в адресу порту формуються в передачу і подаються на колії приймально-відправного парку порту локомотивом залізниці. Передавальні операції, які включають в себе технічний та комерційний огляд представниками залізниці та порту, виконуються на коліях приймально-відправного парку порту. Після приймання вагонів портом, локомотив залізниці переїжджає на колію, де знаходяться вагони, готові до повернення на станцію або повертається на станцію без вагонів. За наявності вагонів, які будуть повертатися залізниці, з ними необхідно також виконати передавальні операції. Таким чином,

<i>Окороков А. М., Подковырова А. А. Оптимизация материальных потоков промышленных предприятий с помощью методов логистики</i>	<i>77</i>
<i>Папахов О. Ю., Ковтун Ю. В. Удосконалення експлуатаційної роботи залізничного напрямку НДВ-Н-ЗН в умовах збільшення обсягів перевезень</i>	<i>78</i>
<i>Папахов О. Ю., Хлонникова В. В. Удосконалення технології перевезення сировини та готової продукції АМК за рахунок організації руху вантажних поїздів за розкладом</i>	<i>80</i>
<i>Папахов О. Ю., Шуляк М. М. Організація роботи сортувальної станції НДВ-Н В умовах збільшення транзитних вагонопотоків з переробкою</i>	<i>83</i>
<i>Пасічний О. М. Технічні засоби для закріплення рухомого складу на під'їзних коліях промислових підприємств</i>	<i>85</i>
<i>Подзігун І. І., Косенко Є. Я. Перспективи взаємодії залізниць та промислових підприємств по недопущенню аварійних ситуацій під час транспортування небезпечних вантажів</i>	<i>86</i>
<i>Пожидаетев С. А., Филатов Е. А. Развитие сортировочной станции Молодечно для повышения эффективности пропуска транзитных и экспортных грузопотоков</i>	<i>87</i>
<i>Серова Д. С., Каликина Т. Н. Влияние точности прогноза времени подвода экспортных грузов на функционирование системы «железная дорога – грузополучатель».....</i>	<i>90</i>
<i>Сокол О. В., Артем'єв М. С., Мірзасєв Р. С. Значимість фізичної підготовки фахівців для залізниць та промисловості при перевезенні небезпечних вантажів</i>	<i>92</i>
<i>Сокол О. В., Шолудько В. В., Білий Д. О. Проблеми залежності оперативності реагування на аварійні ситуації на залізницях та промислових підприємствах від фізичної підготовки фахівців</i>	<i>93</i>
<i>Тищенко Є. Ю., Папахов О. Ю. Удосконалення організації експлуатаційної роботи залізничного вузла Д в умовах збільшення обсягів перевезень</i>	<i>94</i>
<i>Ходаківський О. М. Ідеологічна складова підвищення ефективності залізничного транспорту на основі теорії систем – концепція «восьминіг» ..</i>	<i>96</i>
<i>Чеклов В. Ф., Шеховцов О. І. Удосконалення взаємодії станції Миколаїв-Вантажний та морського порту Миколаїв</i>	<i>98</i>
<i>Шапатіна О. О. Удосконалення технології перевезення і розвантаження вантажів на залізничних дільницях</i>	<i>100</i>