

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 «Укртрансакд» (г. Днепропетровск, Украина)

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

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

УДОСКОНАЛЕННЯ ТЕХНОЛОГІЇ ПЕРЕВЕЗЕННЯ І РОЗВАНТАЖЕННЯ ВАНТАЖІВ НА ЗАЛІЗНИЧНИХ ДІЛЬНИЦЯХ

Шапатіна О. О. УкрДАЗТ, Україна

It is proposed to improve the technology of freight wagons and unloading it on a rotary car dumpers interchangeable undercarriage, which will reduce operating costs through the introduction of new manufacturing operations, gain the opportunity to discharge after delivery of the cargo owner cars at car dumpers without decoupling from tow tractors and their uncoupling and get a chance to cargo without changing the chassis, when the owner of a cargo has rail the approach path.

Внаслідок недостатнього розвитку технологій, які повинні забезпечувати сумісність різних видів транспорту, а також залізниць з відмінними стандартами при міжнародних перевезеннях вантажів транзитний потенціал України використовується не повною мірою. Тому доцільним є вживання необхідних заходів, які дадуть змогу підвищити ефективність інтермодальних перевезень.

Проблему перевезення вантажів залізничним транспортом з послідовним транспортуванням його автотранспортним засобом та навпаки вирішують протягом тривалого періоду.

Для удосконалення існуючої технології вирішено розробити спосіб перевезення вантажів залізничним вагоном та його розвантаження на роторному вагоноперекидачу зі змінними ходовими частинами, який дасть змогу зменшити експлуатаційні витрати шляхом введення нових технологічних операцій, отримати можливість розвантаження вагонів на вагоноперекидачі без відчеплення від автотягача та їх розчеплення після доставляння вантажовласнику, а також залишається можливість власнику вантажу, що має залізничну під'їзну колію, отримати вантаж без зміни ходової частини вагону.

Сутність способу, що пропонується, полягає у наступному: кузов вагона обладнують з обох кінців стандартними залізничними вузлами для з'єднання з маневровим, поїзним локомотивом та автотягачем, після завантаження вантажу у вантажовідправника вагон доставляють автотягачем на залізничну станцію на автомобільній ходовій частині, де за допомогою домкратів вагон підіймають, автомобільну ходову частину викочують, тоді як залізничну підкочують під вагон, при цьому домкрати встановлюють з обох сторін вагона на залізничних коліях, при чому вагон на залізничній ходовій частині у складі вантажного поїзда, сформованого із таких самих вагонів, направляють на станцію призначення за допомогою поїзного локомотива, аналогічно операції зі зміною ходової частини повторюють у зворотному напрямі та вагон доставляють до вантажоодержувача автотягачем.

При цьому площадку, на якій проводять операції зміни візків, виконують на рівні головок рейок. Зміну ходових частин залізничної на автомобільну та у зворотному напрямі виконують механізовано за допомогою лебідки.

Для подавання вагонів на під'їзну колію автотягач оснащують відповідними сигнальними пристроями та сигналами. Автозчеплення автотягача виконують поворотними для можливості розвантаження вагона на роторному вагоноперекидачу у вантажовласника без відчеплення від автотягача.

Використання цього способу дасть можливість отримати:

- розвантаження вагонів після доставляння вантажовласнику на вагоноперекидачі без відчеплення від автотягача та їх розчеплення;
- перевезення вантажів без зміни ходової частини, коли власник вантажу має залізничну під'їзну колію.

ДО ПИТАННЯ ПРО ВИЗНАЧЕННЯ НОРМИ ПРОСТОЮ ВАГОНІВ НА ПІД'ЇЗНИХ КОЛІЯХ ПІДПРИЄМСТВ, ЯКІ ОБСЛУГОВУЮТЬСЯ ВЛАСНИМИ ЛОКОМОТИВАМИ

Шепета А. М., Малашкін В. В., Ілічук Д. В., ДНУЗТ, Україна

The report highlights the problem of demurrage on sidings, industrial. Identifies the main negative effects of increased of demurrage. Defined main factors influencing the increase in of demurrage and the average value of their turnover. Suggested ways to reduce the total turnover stood their cars and industrial sidings.

В останні роки спостерігається стійка тенденція збільшення простою вагонів на під'їзних коліях промислових підприємств. Основними наслідками такого збільшення є:

- зростання середнього часу обігу вагонів, що потребує збільшення їх кількості для перевезення встановлених обсягів вантажів;
- значне збільшення плати за користування вагонами, як магістральними, так і власними, що не належать під'їзній колії;
- збільшення кількості вагонів, що одночасно знаходяться на під'їзній колії; це призводить до ускладнення маневрової роботи на під'їзній колії та зростанню її обсягів, що неминуче збільшує витрати на її виконання.

Одною з основних причин збільшення простою вагонів на під'їзних коліях промислових підприємств є відсутність методики визначення реальної норми часу обробки вагонів на під'їзних коліях. Діюча Методика розробки єдиних технологічних процесів роботи під'їзних колій і станцій примикання передбачає визначення вказаної норми часу, але практично не враховує тривалість очікування виконання технологічних операцій. У цьому зв'язку при розробці єдиних технологічних процесів розрахована норма часу

<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>