

УДК 656.073.43

**НОВА ТЕХНОЛОГІЯ ПЕРЕВЕЗЕННЯ
НЕГАБАРИТНИХ ТА ВЕЛИКОВАГОВИХ
ВАНТАЖІВ НА ЗЧЕПЛЕННІ
ЗАЛІЗНИЧНИХ ПЛАТФОРМ**

*Котенко А.М., д.т.н., професор (УкрДАЗТ),
Пилипейко О.М., заст. ген. директ. товариства
«ЮНІОН ТРАНС СЕРВІС»,
Шилаєв П.С., асистент (УкрДАЗТ)*

З розвитком енергетичної промисловості, будівництвом нових підприємств виникає потреба в перевезенні негабаритних та великовагових вантажів як у прямому так і у прямому міжнародному залізнично-водному сполученнях транспортними коридорами. Основними виробниками цієї продукції є заводи м. Харкова, Донецька, Дніпропетровська. В Україні перевезення негабаритних і великовагових вантажів мають ряд недоліків.

Відомий спосіб перевезення негабаритних і великовагових вантажів при якому в залежності від маси та габариту вантажу під навантаження подається спеціальний рухомий склад - транспортери відповідної вантажопідйомності та розмірів. Недоліком цього способу перевезень є:

- низький коефіцієнт використання транспортерів за часом, у зв'язку з незначними обсягами перевезень та вузькою спеціалізацією цього виду транспортних засобів;
- велика вартість перевезення вантажів (значно перевищує вартість перевезення вантажів на універсальному рухомому складі);
- значна вартість виготовлення та утримання транспортерів.

Ці недоліки відсутні у способі перевезення негабаритних і великовагових вантажів, при якому доставляння виконується з використанням зчеплення із двох або більше універсальних залізничних платформ. Розміщення вантажів виконується безпосередньо тільки на двох платформах, а решта платформ не використовується для навантаження і встановлюються при значній довжині вантажу проміж вантажонесучих платформ. При цьому одна із завантажених платформ оснащується поворотною, а інша – поворотною і рухомою в поздовжньому напрямку опорами. Таким чином маса вантажу, що перевозиться, обмежується вантажопідйомністю двох платформ незалежно від кількості проміжних платформ. Недоліком цього способу є:

- невикористання вантажопідйомності проміжних платформ для навантаження вантажу і як наслідок втрата до 30% обсягів перевезень;

- непродуктивне збільшення довжини та зменшення маси поїзда;
- необхідність відповідного подовження станційних колій.

Ці недоліки відсутні у запропонованій новій технології перевезень. При цьому дві крайні платформи оснащуються поворотними і поворотно - рухомими опорами (турнікетами), а середні платформи оснащуються тільки рухомими опорами (турнікетами) в залежності від кількості проміжних платформ, що приймають тільки вертикальне навантаження від вантажу.

За новою технологією:

- в склад зчеплення включаються платформи з однаковим рівнем підлоги від головок рейок;
- опори, якими оснащуються платформи, можуть встановлюватись знімними або стаціонарними, залежно від потреби;
- усі поверхні тертя опор змащуються мастилами.

УДК 656.073.235

**ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ
КОНТРЕЙЛЕРНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ «НА
ПРОСТОРИ 1435MM І 1520MM» ПРИ
ЗАСТОСУВАННІ
ІНТЕРОПЕРАБЕЛЬНИХ ТЕХНІЧНИХ
ЗАСОБІВ І ТЕХНОЛОГІЙ**

*Котенко А.М., д.т.н., професор,
Шилаєв П.С., асистент,
Світлична А.В., здобувач (УкрДАЗТ)*

Сьогодні в Європі об'єм контрейлерних перевезень складає близько 70 млн тон за рік, а загальна кількість маршрутних відправок – майже 21,5 тис. за рік. В сукупності з контейнерними вони є одним з провідних напрямків розвитку світового транспортного комплексу, оскільки поєднують в собі високу екологічність, гарантії збереження вантажів і мінімізацію перевантажувальних робіт.

Важливу роль у стабільному функціонуванні контрейлерного сполучення в Україні відіграють техніко-технологічне забезпечення такого виду перевезень. Продуктивність комбінованих перевезень визначається характеристиками рухомого складу. Тому актуальним стає питання розробки спеціалізованих вагонів нового покоління, які б відповідали вимогам щодо прискореної доставки вантажів в міжнародних сполученнях, без перевантажувальних операцій.

Об'єктивні обставини, які гальмують