

Враховуючи розклад пасажирських поїздів, можливо під нього приймати невеликі партії вантажів, достатні для завантаження вантажного вагона, або спеціально переобладнаної частини пасажирського вагона.

УДК 656.212

АНАЛІЗ ТА УДОСКОНАЛЕННЯ КОНТЕЙНЕРНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ

ANALYSIS AND IMPROVEMENT OF CONTAINER TRANSPORTATION

*Канд. псих. наук К.В. Кім, магістранти А.О. Веселкін, А.А. Бугаєнко,
І.А. Герус*

Український державний університет залізничного транспорту (м. Харків)

*K. Kim PhD (Psych.), A. Veselkin, A. Buhaienko, I. Herus, magistrate
Ukrainian State University of Railway Transport (Kharkiv)*

Зважаючи на європейський вибір України, її бажання інтегруватися в європейський транспортний та торгівельний простір, контейнерні залізничні перевезення стають все більш важливим елементом транспортної системи і важливим індикатором її розвитку. Європейська практика показує, що стимулювання залізничних перевезень вантажів, зокрема і контейнерних, дає можливість сягнути більшої енергоефективності, екологічності та безпеки перевезень у порівнянні з автомобільним транспортом.

Впровадження великотоннажних контейнерів позитивно вплинуло на розвиток перевезень вантажів в міжнародних сполученнях. Великотоннажні контейнери перевозяться морським транспортом між портами України і багатьох інших країн. Для цих цілей створені великі контейнерні термінали і спеціалізований флот.

Контейнеризація повністю звільняє вантажовласників від чисто транспортних операцій. Разом з тим практична реалізація вигод контейнеризації залежить від активної діяльності вантажовласників в підготовці вантажів до відправлення в контейнерах, правильному їх використанні, створенні досконалої технології виконання вантажно-розвантажувальних робіт, допоміжних і початково-кінцевих комерційних операцій [1].

Залізничний транспорт в Україні на теперішній час вже виконує значну частку контейнерних перевезень та має значний потенціал щодо збільшення своєї частки на цьому напрямку. Проте, ряд неврегульованих питань як технічного, так і технологічного та законодавчого характеру, а також наявність негнучкої тарифної політики натеper відлякує значну частку клієнтури.

Одним із варіантів вирішення проблеми є розробка формалізованої моделі, що відбиває технологію переробки контейнера на контейнерній площадці, на основі якої визначені середні чисельності контейнерів під очікуванням та

проведенням різних технологічних операцій на контейнерній площадці [2]. Проведення експериментальних досліджень дозволить удосконалити технологію роботи контейнерної площадки шляхом визначення її оптимального технічного оснащення.

[1] Управління вантажною і комерційною роботою на залізничному транспорті : підруч. А. М. Котенко. Харків: ПП видавництво «Нове слово», 2003. Ч. 1. 388 с.

[2] Ковальов, А.О., Нестеренко, О.О. Удосконалення технології переробки контейнерів на станції за допомогою ПЕОМ / Збірник наукових праць УкрДУЗТ. 2013. №. 140. С. 9-13.

УДК 656.211.5

АКТУАЛЬНІСТЬ РОЗВИТКУ ПРИМІСЬКИХ ЗАЛІЗНИЧНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ В МЕЖАХ ВЕЛИКИХ МІСТ-АГЛОМЕРАТІВ

ACTUALITY OF DEVELOPMENT OF SUBURBAN RAIL TRANSPORTATION WITHIN THE LIMITS OF LARGE CITIES-AGGLOMERATES

аспірантка, Н.О. Мацюк

Державний університет інфраструктури та технологій (м. Київ)

MSc., PhD student, N.O. Matsiuk

State University of Infrastructure and Technologies (Kyiv)

Згідно індексу руху транспорту (автомобільний транспорт) за 2020 рік Київ займає 7-му позицію серед міст світу по заторах на дорогах. Лише 48 днів на рік у місті рух по дорогам вільний, що складає всього 13,1% на рік [1, 2].

Найбільш навантажені традиційно «робочі» місяці із вересня по травень, літні місяці відносно спокійні. Відповідно до інформації ресурсу [2] найперевантаженішим трафіком день був зафіксований 23 січня 2019 року – 132%. Рівень перевантаженості доріг у не швидкісній зоні дорівнював – 55%, а у швидкісній – 43%. Ранішні години-пік склали 94% перевантаженості доріг, а вечірні – 104%. Таким чином у ранішні часи на кожні 30 хвилин дороги людина втрачала додатково ще 28 хвилин, а у вечірні години – 31 хвилину. Ці дані є свідченням приросту попиту у задоволенні транспортних потреб населення передмістя Києва, яке має тенденцію до зростання, а забезпечується в основному через автомобільний транспорт. Наприклад, якщо розглянути останні статистичні дані по кількості населення приміської зони столиці у напрямку Київ-Тетерів, ми побачимо стабільне зростання, і на сьогодні чисельність населення становить 176784 осіб (окремо м. Київ 2920873 осіб) (рис. 1).

Одним із лідерів Київського агломерату по зростанню чисельності населення є м. Ірпінь. Особливо стрімко зросло населення міста за 2017-2018рр. із 50434 до 90256, і на тепер становить 100909 (2020 р.) мешканців. Варто зауважити, що приріст населення в приміській зоні Києва відбувається не за