

Полная неистощимость электропневматических и пневматических тормозов обеспечивается за счёт совершенствования пневматической схемы тормоза путём установки клапана №3МД, вход которого подключён к питательной магистрали, а выход – к запасному резервуару.

Измеритель тормозной эффективности. В кабинах управления устанавливается линейный ускоренимер, показания которого при движении не зависят от профиля пути. По величине ускорения непосредственно определяется удельная тормозная сила.

Измерение ускорения в автоматическом режиме при проверке действия тормозов в пути следования после отправления и при каждом торможении позволяет машинисту (автомашинисту) выбирать правильный режим ведения поезда в соответствии с профилем пути, скоростью движения и весом поезда. Контрольная функция реализуется при показаниях прибора, выраженных величиной давления в тормозных цилиндрах, соответствующего измеренному ускорению.

Предлагаемое направление совершенствования тормозного оборудования МВПС не требует дополнительных электрических цепей управления и контроля; применяемые средства индикации и контроля содержат стандартные и унифицированные детали.

Применение совершенных средств управления и контроля тормозов повысит безопасность перевозки пассажиров и обеспечит условия для перевода МВПС на техническое обслуживание одним машинистом.

УДК 656.225

КООРДИНАЦИЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ РАЗЛИЧНЫХ ВИДОВ ТРАНСПОРТА ПРИ ВНЕШНЕТОРГОВЫХ ПЕРЕВОЗКАХ

Г. Г. ГОЛОВИНОВ, А. И. КУЗЬМЕНКО

Академия таможенной службы Украины

В последнее время на уровне высшего руководства государства и транспортной отрасли неоднократно подчеркивалось принципиально важное ее значение как фактора экономической безопасности страны, социально-экономической стабильности украинского общества. Соответственно такой оценке значения для страны транспортной отрасли, а также необходимость радикальных качественных изменений, модернизации управленческого, технологического процессов в транспортно-дорожном комплексе правомерно говорить о необходимости определенного реформирования ее работы.

С ликвидацией плановой директивной экономики страны СНГ, и Украина в частности, еще не смогли выработать концепцию своего экономического развития и вынуждены были просто копировать чужие модели развития рыночной экономики, в том числе и в области транспорта и международной торговли – важнейших отраслях, состояние которых предопределяет развитие других отраслей экономики.

Несогласованность действий различных государственных структур задерживает продвижение внешнеторговых грузопотоков, порождает непроизводительные простои транспортных средств, усложняет взаиморасчеты между субъектами рынка услуг, замедляет передачу грузовых отправок с одного вида транспорта на другой. Для решения этих проблем необходимы четкое взаимодействие и координация работы всех видов транспорта и субъектов рынка транспортных услуг (РТУ) с использованием современных компьютерных технологий. При этом выделяют три направления:

- оперативное управление процессом перевалки грузопотоков по совмещенной технологии;
- нормативно-правовое регламентирование порядка обеспечения безопасности железнодорожных, автомобильных и морских перевозок, охраны окружающей среды, основной деятельности;
- информационное обеспечение на базе современных инструментальных и технических средств.

Если использовать опыт успешного функционирования концепции Единой транспортной системы СССР на смежных видах транспорта и сочетание этого опыта с новейшими достижениями в области обработки и передачи информации посредством Интернет, то выработка Транспортной концепции и ее реализация становятся совершенно реальным делом. Новые системные технологии уже имеются не только за рубежом, но и в Украине.

Управление взаимодействием через создание специальных координирующих органов, действующих на общественных началах, в настоящее время не позволяет существенно ускорить и уде-

шевить доставку внешнеторговых грузов в смешанном сообщении. Несмотря на высокую эффективность совмещенной технологии, в ее внедрении заинтересованы не все участники перевозочного процесса, так как экономический эффект, получаемый различными видами транспорта, не пропорционален их затратам. Основная экономия сосредоточена в пунктах перевалки грузов, на предприятиях и в организациях отраслей народного хозяйства. В настоящее время для организации доставки грузов в смешанном сообщении владельцам грузов помимо договоров на приобретение и перевозку продукции необходимо иметь договор с организациями, осуществляющими хранение и перевалку на другой вид транспорта, а также оказывающими другие услуги, т. е. процесс оформления и правового обеспечения надежности перевозок стал более сложным и трудоемким,

Отсутствие оперативной координации в деятельности транспортных ведомств приводит к замедлению доставки грузов, нерациональному использованию рабочей силы, порче грузов из-за излишних грузовых работ. Из-за скопления грузов сверх установленных нормативов излишне простаивают морские и речные суда, тысячи вагонов и автомобилей, что усугубляет положение и нередко приводит к нарушению работы целых полигонов транспортной сети.

Существующие недостатки во взаимодействии при передаче груза с одного вида транспорта на другой имеют множество причин технического и организационного характера. Основными из них являются:

- недостаточные перевалочные мощности в некоторых портах и станциях;
- диспропорции в развитии смежных видов транспорта;
- несогласованность в работе железнодорожного и водного транспорта и между субъектами РТУ;
- нерешенность вопросов экономической заинтересованности субъектов РТУ в развитии смешанных сообщений;
- недостатки в планировании и управлении международными смешанными перевозками;
- сложный порядок производства коммерческих операций между субъектами РТУ при передаче грузов с одного вида транспорта на другой;
- бумажная технология составления, обработки и передачи документов в системе морской (речной) порт – железнодорожная станция;
- трудоемкость оформления сертификационных и таможенных документов.

Важнейшими пунктами взаимодействия различных видов транспорта являются морские портовые комплексы. В настоящее время перед морскими транспортными узлами Украины, обеспечивающими внешнеторговые перевозки, стоят такие задачи:

- координация деятельности морского транспортного узла во взаимодействии с предприятиями морского, железнодорожного, автомобильного, речного транспорта и владельцами грузов;
- разработка совместно с таможенной, пограничной службами и контролирующими органами (санитарного, ветеринарного надзора, органами по охране природы и др.) предложений по сокращению срока продвижения грузов через транспортный узел;
- выработка рекомендаций по тарифной политике на услуги портовой деятельности;
- изучение грузопотоков для привлечения их в регион и выработка рекомендаций по распределению их между субъектами;
- выработка единой транспортной политики руководителей предприятий всех взаимодействующих видов транспорта и т. д.

Для оперативного управления деятельностью транспортного узла на базе морского порта целесообразно создать центры по координации операций, в функции которых должны входить согласование управленческих решений, способствующих повышению конкурентной способности транспортного узла и направленных на выработку оптимизационных управленческих решений, прогнозирование развития производственной ситуации (подача судов, вагонов, завоз и вывоз грузов, потребность в ресурсах и т.д.). Координация деятельности участников транспортного процесса при планировании, организации контроля и регулировании, применение передовых технологий и методов труда будет способствовать ускорению прохождения внешнеторговых грузов через транспортный узел, улучшению обработки транспортных средств, снижению непроизводительных временных и финансовых затрат, повышению качества транспортного обслуживания владельцев грузов.