

занимали в системе организации вагонопотоков достойного места ввиду того, что даже типовые (рекомендуемые) схемы путевого развития сортировочных и участковых станций не обеспечивают поточного и безопасного их формирования, формирования прицепляемых групп и расформирование отцепляемых, обмена групп.

Не уделено достаточно внимания совершенствованию схем участковых и сортировочных станций с целью обеспечения ускоренного и безопасного формирования и пропуска групповых поездов и в новых нормативных документах:

- «Железные дороги колеи 1520 мм. СТН. Ц-01-95»;
- «Правила и технические нормы проектирования станций и узлов на железных дорогах колеи 1520 мм».

Однако в Правилах отмечено, что рекомендуемые ранее схемы в современных условиях применимы при сооружении, реконструкции или развитии сортировочных станций лишь в случаях, когда вагонопотоки с частичной переработкой и изменением массы и длины составов не велики и не требуют выделения специальной технологической линии. Предполагаемые Правилами принципиальные решения в схеме односторонней сортировочной станции с четырьмя технологическими линиями могут быть применимы при реконструкции или развитии существующих станций, что потребует значительных капиталовложений.

Существующие участковые и сортировочные станции характеризуются отсутствием не только отдельных технологических линий для поездов с частичной переработкой, но и резерва сортировочных путей. Уменьшение в целом объемов работы станций не привело к пропорциональному высвобождению сортировочных путей, так как число назначений плана формирования и пунктов местной работы, как правило, не уменьшилось или уменьшилось незначительно. Таким образом, для формирования группового поезда на участковой или сортировочной станции необходимо изыскать резервы путей сортировочного парка во избежание увеличения повторной сортировки вагонов и ухудшения безопасности маневровой работы.

Выполненные исследования показывают, что, исходя из сложившейся схемы вагонопотоков на дороге, формировать групповые поезда следовало бы на «входных» станциях дороги (Витебск, Орша-Центральная, Гомель, Молодечно, Брест-Восточный, Лунинец, Калинковичи). Однако следует учитывать, что некоторые из этих станций (Брест-Восточный, Гомель, Витебск, Молодечно) выполняют задание по формированию межгосударственных поездов «на выход».

Анализ основных схем участковых и сортировочных станций Белорусской железной дороги показывает, что путевое развитие большинства станций позволяет увеличить количество формируемых групповых поездов без дополнительных капитальных вложений за счет улучшения информационного обеспечения, совершенствования оперативного управления и технологии работы станции.

Большинство схем узловых участковых станций дороги позволяет эффективно и безопасно осуществлять перецепку групп вагонов в проходящих транзитных поездах при соответствующем планировании и информационном обеспечении.

Таким образом, исходя из технических и технологических особенностей станций, формировать групповые поезда целесообразно на сортировочных станциях, а обмен групп выполнять на узловых участковых станциях.

Однако при разработке системы ускоренного продвижения маломощных потоков, определении экономической целесообразности, эффективности формирования и пропуска групповых поездов следует учитывать технические и технологические возможности всех участковых и сортировочных станций на маршруте следования группового поезда.

УДК 656.025

МЕЖДУНАРОДНЫЕ ТРАНСПОРТНЫЕ КОРИДОРЫ (ИНФОРМАЦИОННЫЙ АСПЕКТ)

Ю. П. ЛЫЧ

Белорусский государственный университет транспорта

В настоящее время под международными транспортными коридорами понимается совокупность транспортных коммуникаций различных видов транспорта, обеспечивающих перевозки пассажиров и грузов в международном сообщении, на направлениях их наибольшей концентрации.

Через территорию Республики Беларусь и Российской Федерации проходят два из десяти основных международных транспортных коридора: коридор II Критский (Париж – Берлин – Варшава – Минск – Москва) и коридор IX Критский (Хельсинки – Санкт-Петербург – Витебск – Гомель – Киев – Кишинев – Бухарест) с его ответвлением IXб (Гомель – Минск – Вильнюс – Каунас – (Клайпеда). В Беларуси также разрабатывается проект продления на свою территорию международного транспортного коридора V (Триест – Любляна – Будапешт – Львов) в направлении Львов – Ровно – Сарны – Минск, что позволит связать II, V и IX транспортные коридоры в общую сеть, укрепит транспортные связи и будет способствовать увеличению объемов перевозок, в том числе транзитных – из стран Скандинавии и государств Балтии в направлении Юго-Восточной Европы и стран бассейна Черного моря. Реализация данного проекта позволит значительно сократить расстояние и сроки выполняемых перевозок, что подчеркивает его перспективность и значимость.

Транспортировка грузов именно через территорию РБ является наиболее приемлемой с точки зрения безопасности. Два других коридора – центральный и южный – имеют свои изъяны: взять хотя бы постоянную политическую напряженность в закавказских и среднеазиатских странах. Продление II Критского транспортного коридора Париж – Берлин – Варшава – Минск – Москва в Центральную Азию, по мнению представителей стран Таможенного союза, должно стать альтернативой азиатскому "южному коридору".

Понятие "транспортного коридора" как приоритетного направления вектора между удаленными регионами появилось давно и сначала не носило такой узкой утилитарной направленности, как сейчас. Приоритетные направления обживались и осваивались, примером чего могут служить ранние речные и морские цивилизации. Затем они как естественные коммуникации использовались в качестве торговых путей. Дальнейшее развитие человечества создало сложнейшую инфраструктурную мозаику этих коридоров, оснастило их современными транспортными средствами. Не секрет, что сложившиеся схемы морских перевозок по маршрутам Дальний Восток – Западная Европа и Север – Юг (через Суэцкий канал), по мнению многих специалистов, не соответствуют ни историческим традициям, ни, что более важно, экономической целесообразности. Но они обладают гораздо большими конкурентными преимуществами, чем альтернативные варианты, в том числе и за счет преодоления информационного дефицита.

Методы логистики и собственно транспортные технологии работают там, где уже существуют грузопотоки. Международные транспортные коридоры Восток – Запад и Север – Юг в большей степени пока только декларируются, но реально еще не созданы. По нашему мнению, привлечение инвестиций и грузопотоков требует формирования единого информационного пространства в Интернете транспортных ресурсов стран СНГ и Балтии, которые исторически и географически связаны единым транспортным пространством и сложившимися направлениями грузопотоков.

Мы попытались выяснить, насколько транспортные сайты стран СНГ и Балтии (одних из основных участников международного транзита) известны в Сети и связаны ссылками с друг другом. Оказалось, что:

- большинство транспортных сайтов стран СНГ и Балтии слабо связаны ссылками с мировыми Интернет-ресурсами и соответственно мало известны;
- система транспортных Интернет ресурсов стран СНГ и Балтии недостаточно структурирована и представляет собой совокупность изолированных сайтов. В лучшем случае ссылки на свои сайты регистрируют сами владельцы ресурсов, а работа по систематизации и аннотации наиболее значимых ресурсов не ведется;
- информационное наполнение многих сайтов не отвечает запросам пользователей: нет достаточных данных о возможностях перегрузочных и транспортных комплексов, компаниях, оказывающих транспортные и иные услуги, отсутствуют базовые тарифные ставки и т. п.;
- сайты практически не содержат данных о возможностях и характеристиках транспортных коридоров, альтернативных традиционным маршрутам.

В то же время, узловые точки транспортных коридоров Азии и Западной Европы широко представлены в Интернете, что позволяет грузовладельцам получать всю необходимую информацию по транспортировке грузов.

На наш взгляд, для формирования системы Интернет-ресурсов международных транспортных коридоров и создания единого информационного пространства необходимо следующее:

1 Связать сайты, являющиеся узловыми точками информационного пространства транспортных ресурсов, взаимными ссылками.

2 Бесплатный доступ к информационным ресурсам.

3 Соответствие содержательной части сайтов интересам и потребностям пользователей.

4 Представительство в информационном пространстве всех узловых точек международных транспортных коридоров

5 Отображение на каждом элементе пространства (сайте) структуры всего транспортного коридора, информационным компонентом которого он является ("принцип голограммы").

Процесс формирования и управления Интернет-ресурсами имеет два аспекта:

1 Стремление государственных структур к созданию целостного информационного пространства как в отраслях народного хозяйства, так и в общегосударственном масштабе.

2 Формирование структуры сети и коммуникационных технологий в результате процессов самоорганизации, которые не являются следствием какого-то целеполагающего управленческого воздействия.

Международные транспортные коридоры затрагивают интересы многих стран-участников. Каждая из этих стран заинтересована в максимальном привлечении грузов на свою территорию. Но всех участников международного транзита объединяет стремление к переориентации грузопотоков с морских маршрутов перевозок Дальний Восток – Западная Европа и Север – Юг (через Суэцкий канал) на новые направления. Одним из факторов, способствующих этому, является использование новой коммуникативной среды – глобальной информационной сети Интернета. Построение единого информационного пространства даст возможность представить каждый транспортный коридор как единую и целостную систему, позволяющую получать необходимые данные по всем звеньям цепи доставки грузов. Информационные технологии пока не привели к серьезным изменениям в транспортном секторе экономики, не повлияли на процессы управления компаниями. В основном они используются для автоматизации существующих процессов и существенного эффекта на общую производительность не оказывают. Но развитие новых технологий нарастает по экспоненте, а любой экспоненциальный рост имеет "точку перелома", после которой их использование носит лавинообразный характер. И к этому надо быть готовым.

656. 225

АНАЛИЗ АВАРИЙНЫХ СИТУАЦИЙ С ОПАСНЫМИ ГРУЗАМИ НА КУЙБЫШЕВСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГЕ

Э. А. МАКАРОВА-ГРЕЧУШНИКОВА

Самарский институт инженеров железнодорожного транспорта

На Куйбышевской железной дороге в общем потоке грузов значительное место занимают опасные грузы. Снижения объемов перевозок опасных грузов практически не происходит. За последние 4 года ситуация по дороге стабилизировалась, объем перевозок в целом вырос на 8,9 %. Решающая роль в объемах отправления опасных грузов на Куйбышевской железной дороге принадлежит Башкирскому отделению – 46,8 %, Самарскому отделению – 35 % и Нижнекамскому представительству в республике Татарстан – 17,4 %. По Башкирскому отделению объем перевозок к 2001 году, по сравнению с 1998, вырос на 22 %. По Самарскому отделению объем перевозок снизился незначительно, снижение составило 6,8 % за четыре года. По Нижнекамскому представительству в республике Татарстан объем перевозок с 1998 года увеличился на 55 %.

С перевозкой опасных грузов теснейшим образом связано обеспечение безопасности в целом, поскольку за аварийными ситуациями стоят огромные последствия как материальные, так и социальные, и экологические. Надо сказать, что за последние 4 года количество аварий с опасными грузами на Куйбышевской железной дороге снизилось, но и те аварийные ситуации, которые происходят, наносят серьезный ущерб. На данный момент, по сравнению с 1998 годом, количество аварий-