

АНОТАЦІЯ

**до кваліфікаційної (бакалаврської) роботи на тему
«Станція «П» у транспортній системі Києва: значення та перспективи
розвитку»**

**здобувача освітньо-професійної програми «Транспортні технології (на
залізничному транспорті)» за освітнім ступенем «Бакалавр»**

Андрія ЛУЦЕНКА

У сучасних умовах глобалізації та інтеграції світової економіки залізничний транспорт відіграє ключову роль у забезпеченні транспортних економічних зв'язків як всередині країн, так і на міжнародній арені. Значення залізничних станцій у функціонуванні транспортних вузлів важко переоцінити, оскільки вони є центральними елементами, що забезпечують ефективний рух вантажів і пасажирів.

Значення залізничної станції в роботі транспортного вузла є багатограним. Залізнична станція виступає основним елементом інфраструктури, який забезпечує ефективний обмін пасажирями і вантажами між різними видами транспорту. Як частина транспортного вузла, станція виконує ключові функції прийому, відправлення і пропуску поїздів, а також формування і розформування поїздів.

Транспортні вузли, до складу яких входять залізничні станції, забезпечують інтеграцію різних видів транспорту, що сприяє високій ефективності перевезень і зниженню витрат. Це дозволяє створювати комплексні логістичні рішення, що оптимізують рух пасажирів і вантажів.

Сучасні залізничні станції також виступають важливими соціально-економічними центрами, стимулюючи розвиток місцевих громад і бізнесу. Вони сприяють розвитку міської інфраструктури, підвищенню доступності транспорту та покращенню якості обслуговування.

Важливим є те, що станції виступають не лише точками обміну, але й місцями розвитку нових технологій та впровадження інноваційних рішень, які підвищують ефективність транспортної системи в цілому.

Аналіз зарубіжного досвіду організації роботи залізничних вузлів демонструє тенденції до оптимізації інфраструктури, автоматизації процесів, розвитку інтермодалізму та зниження експлуатаційних витрат. Італія, Японія, Бельгія та Північна Америка є прикладами, де впровадження новітніх технологій та методів роботи дозволяє ефективно обробляти великі обсяги вантажів, скорочувати терміни доставки та підвищувати якість обслуговування клієнтів.

Українські залізничні станції, такі як станція П, яка є вантажною станцією 1 класу, виконують значні обсяги вантажної роботи, включаючи прийом, формування та розформування поїздів. Проте існує необхідність модернізації та впровадження передового досвіду для підвищення ефективності їх роботи. Це включає автоматизацію маневрових робіт, оптимізацію процесів і зменшення експлуатаційних витрат.

Залізничний транспорт інтегрується з іншими видами транспорту, що забезпечує швидкий та ефективний рух вантажів і сприяє розвитку транспортно-логістичної інфраструктури. В умовах зростаючої конкуренції в транспортно-складському секторі перед залізничними станціями стоять завдання підвищення якості послуг, що надаються, а також реалізації потенціалу країни як транзитного коридору.

Водночас, забезпечення безпеки в транспортній системі є критично важливим завданням. Взаємодія людини та технології, включно з автоматизацією систем керування, створює нові виклики, які потребують підвищення кваліфікації операторів та впровадження ефективних методів управління ризиками.

Отже, залізничні станції, як невід'ємна частина транспортних вузлів, відіграють важливу роль у розвитку транспортної системи, і їх модернізація є

необхідною умовою для підвищення конкурентоспроможності на глобальному ринку.

У ході дослідження було проаналізовано зарубіжний досвід організації роботи залізничних вузлів, що вказує на важливість підвищення якості обслуговування клієнтів, скорочення термінів доставки вантажів та зниження експлуатаційних витрат. Сучасний етап розвитку залізничного транспорту характеризується оптимізацією інфраструктури, автоматизацією процесів, інтермодалізмом та розвитком інтеграційних процесів. Приклади з Італії, Японії, Бельгії та Північної Америки демонструють ефективність впровадження нових технологій і методів, що дозволяють обробляти великі обсяги вантажів.

Досліджувана станція П, як вантажна станція 1 класу, виконує значні обсяги роботи, але потребує модернізації для підвищення ефективності та зниження експлуатаційних витрат. Це особливо важливо в умовах зростання конкуренції в транспортно-логістичному секторі.

Розвиток транспортної та складської інфраструктури є ключовим для реалізації транзитного потенціалу країни. Модернізація прикордонних станцій та покращення логістичних послуг сприятимуть підвищенню конкурентоспроможності залізничного транспорту.

Забезпечення безпеки в транспортній системі залишається критичним завданням. Взаємодія людини та машини, висока інтенсивність руху та обсяг інформації підвищують ризики, що вимагає високої кваліфікації та відповідальності від операторів. Впровадження нових технологій, таких як використання водню як екологічно чистого палива, може сприяти зменшенню транспортного ризику.

Таким чином, зарубіжний досвід може бути використаний на українському ринку залізничних перевезень для підвищення якості обслуговування, скорочення термінів доставки і зниження витрат, що

вимагає комплексного підходу до модернізації та вдосконалення транспортної інфраструктури.

НАЦІОНАЛЬНИЙ ТРАНСПОРТНИЙ УНІВЕРСИТЕТ
Кафедра «Технологій транспорту та управління процесами перевезень»

Кваліфікаційна робота

на тему:

*«Станція «П» у транспортній системі Києва:
значення та перспективи розвитку»*

Виконав студент
Андрій ЛУЦЕНКО

Керівник:
Професор Ганна КИРИЧЕНКО

Зарубіжний досвід роботи транспортних вузлів

в Італії

- використовується система перевалки контейнерів, яка дозволяє збільшити обсяги перевалки і скоротити витрати

В Японії

- сортувальні парки побудовані таким чином, що забезпечують суміщення операцій при розформуванні з подальшим формуванням багатогрупових поїздів

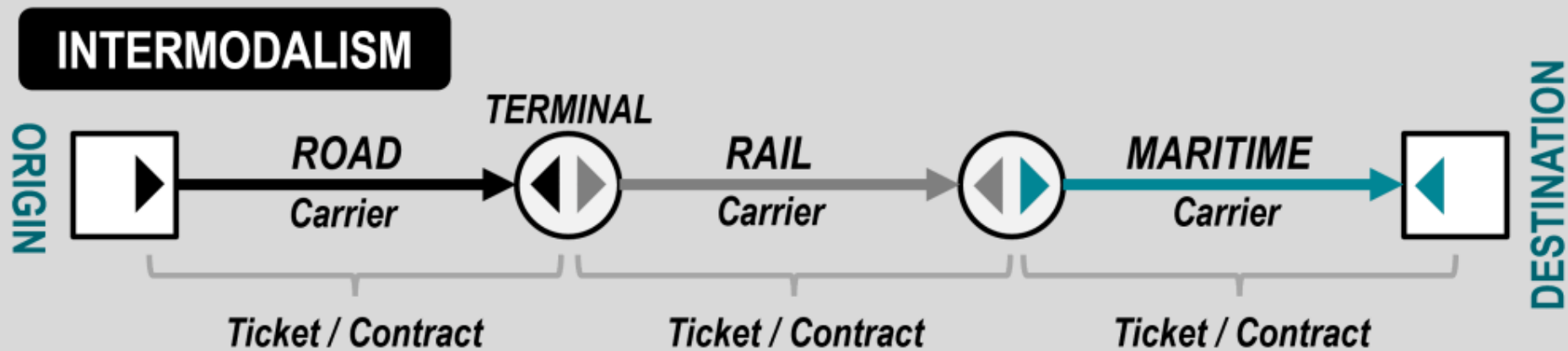
В Бельгії на станції «Антверпен-Північ»

- були модернізовані системи автоматичного регулювання швидкості розчеплення і автоматична централізація гірки

Зарубіжний досвід роботи транспортних вузлів

Інтермодалізм (англ. intermodalism) – це система транспортування, яка об'єднує різні види транспорту для перевезення вантажів або пасажирів з одного місця в інше.

Інтермодальні перевезення передбачають перевантаження вантажів між різними видами транспорту (наприклад, з корабля на поїзд, а потім на фуру) для досягнення оптимального маршруту і економії.



Вимоги до Транспортно-Логістичного Центру

Вимоги транспортних компаній:

- вартість земельної ділянки, виділеної під будівництво
- розвиток транспортної інфраструктури регіону
- передбачувану пропускну здатність вантажопотоків, що обробляються транспортно-логістичним центром після його будівництва
- конкуренція з боку інших логістичних центрів
- термін окупності проекту

Вимоги виробників:

- прискорення переміщення вантажу
- скорочення кількості перевалок вантажів в дорозі прямування, що тягне за собою зниження собівартості продукції
- зниження транспортних витрат

Державні органи:

- дотримання екологічних стандартів як при створенні ТЛЦ, так і в їх подальшому функціонуванні
- гарантії збереження вантажів, що перевозяться і зберігаються
- створення нових робочих місць у регіоні
- зниження навантаження на транспортну інфраструктуру (особливо у великих вузлах) та підвищення якості обслуговування

Створення мережі станцій з ТЛЦ з термінальними і складськими приміщеннями, що поєднують роботу декількох видів транспорту на підступах до вузлів

1. Стабільні економічні зв'язки між8. Відповідність міжнародним транспортними вузлами; екологічним стандартам при будівництві
2. Наявність достатнього обсягупортно-логістичного центру в період вантажоперевезень для завантаження його експлуатації; проєктованого ТЛЦ; 9. Забезпечення збереження
3. Вхідження в гравітаційнийвантажів і безпеки їх перевалки і зберігання; діапазон ТЛЦ міжнародних транспортних10. Відповідність чинному митному коридорів; кодексу при розташуванні митних складів в
4. Розвинена транспортнамежах транспортно-логістичного комплексу; інфраструктура: наявність залізничних11. Дотримання вимог щодо підходів; можливий доступ до річкового абооблаштування, оснащення та розташування морського транспорту; доступ домитних складів, а також забезпечення транспортних засобів (мінімальна відстаньможливості проведення митного контролю від автомагістралей). щодо цих товарів. Розташування митних
5. Наявність можливостіскладів визначається з урахуванням формування диспетчерських маршрутів; інтересів торговельних організацій та інших
6. Мінімумально можлива віддаленістьзацікавлених осіб.
7. Надання грошових преференцій наінфраструктуру регіону (зони впливу), що особливо важливо на підступах до морських портів, великих міст та прикордонних переходів.
12. Будівництво ТЛЦ має знизити навантаження на транспортну

Основні складові для організації діяльності ТЛК

**термінальна та
складська
інфраструктура**

транспорт

**інформаційна
система**

**координація та
управління
товарними
потоками**

Додаткові види послуг Транспортно-Логістичних Комплексів

формування
партій товару
(крес-докінг)

упаковка і
упаковка
товарів

розподіл

факторингові
(фінансові)
послуги

Фактори транспортного ризику, пов'язані з потенційною поведінкою оператора

Тип фактора ризику	Характеристики	Причини ДТП
Комунікативні здібності	Міжособистісні стосунки	Порушення стосунків і спільної діяльності: - відсутність розуміння, довіри, сумісності, згуртованості; - конкуренція, конфлікти тощо
Професійні навички	Кваліфікація та досвід	Недостатні навички управління та діяльності; Погане знання правил, обладнання, транспортних засобів, місцевості, маршруту
Психологічні фактори	Несприятливі риси характеру і поведінки	Знижена стресостійкість, підвищена стомлюваність, дратівливість, тривожність, імпульсивність, неуважність, недбалість, поспішність, повільність, неадекватна оцінка своїх можливостей, недисциплінованість, безвідповідальність

ВОДЕНЬ ЯК ЕКОЛОГІЧНО ЧИСТЕ ПАЛИВО

 PopAi.pro





Дякую за увагу!



Звіт подібності

метадані

Назва організації

State University of Infrastructure and technology

Заголовок

Станція «П» у транспортній системі Києва: значення та перспективи розвитку

Автор

Науковий керівник / Експерт

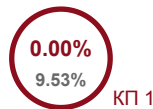
Андрій ЛУЦЕНКОГанна КИРИЧЕНКО

підрозділ

State University of Infrastructure and technology

Обсяг знайдених подібностей

Коефіцієнт подібності визначає, який відсоток тексту по відношенню до загального обсягу тексту було знайдено в різних джерелах. Зверніть увагу, що високі значення коефіцієнта не автоматично означають плагіат. Звіт має аналізувати компетентна / уповноважена особа.

**25**

Довжина фрази для коефіцієнта подібності 2

11977

Кількість слів

94018

Кількість символів

Тривога

У цьому розділі ви знайдете інформацію щодо текстових спотворень. Ці спотворення в тексті можуть говорити про МОЖЛИВІ маніпуляції в тексті. Спотворення в тексті можуть мати навмисний характер, але частіше характер технічних помилок при конвертації документа та його збереженні, тому ми рекомендуємо вам підходити до аналізу цього модуля відповідально. У разі виникнення запитань, просимо звертатися до нашої служби підтримки.

Заміна букв		4
Інтервали		0
Мікропробіли		2
Білі знаки		0
Парафрази (SmartMarks)		64

Подібності за списком джерел

Нижче наведений список джерел. В цьому списку є джерела із різних баз даних. Колір тексту означає в якому джерелі він був знайдений. Ці джерела і значення Коефіцієнту Подібності не відображають прямого плагіату. Необхідно відкрити кожне джерело і проаналізувати зміст і правильність оформлення джерела.

10 найдовших фраз

Колір тексту

ПОРЯДКОВИЙ НОМЕР	НАЗВА ТА АДРЕСА ДЖЕРЕЛА URL (НАЗВА БАЗИ)	КІЛЬКІСТЬ ІДЕНТИЧНИХ СЛІВ (ФРАГМЕНТІВ)
1	Старжинський_2023.docx 12/27/2023 Ukrainian State University of Railway Transport (Кафедра "Залізничні станції та вузли")	43 0.36 %
2	Старжинський_2023.docx 12/27/2023 Ukrainian State University of Railway Transport (Кафедра "Залізничні станції та вузли")	41 0.34 %