

транспорт часів СРСР – це одна з найважливіших галузей суспільного виробництва, покликана задовольняти потреби населення та суспільного виробництва в перевезеннях.

На нашу думку, дана постановка причини існування транспорту і в сучасній Україні, не дивлячись на застосування методів логістики, маркетингу тощо, є, певною мірою, обмежуючою. Обмеження полягає в тому, що термін «задовольняти потреби» визначає відносно пасивну поведінку щодо кількості і якості замовлень клієнтів залізничної транспортної системи. Тому, на нашу думку, слід підвищити рівень такої системної властивості, як цілеспрямована активність. При цьому, використовуючи теорію систем, зручно транслювати знання з однієї галузі знань на іншу. Використаємо при цьому уявлення про життєдіяльність залізничної транспортної системи на основі життєдіяльності восьминога. Надалі будемо іменувати таке удосконалення, як концепція «восьминіг» (концепція від лат. *conceptio* - розуміння - система поглядів на ті чи інші явища, процеси; спосіб

розуміння, трактування певних явищ, подій; ідея певної теорії; головний задум у науковій, художній, політичній та інших видах діяльності людини тощо).

Основна особливість, яка є корисною при транслюванні від восьминога до залізничної транспортної системи, – це поведінка в частині позиціонування, активності і гнучкості. У перспективній залізничної транспортної системи позиція повинна бути – хижак, активність – на високому рівні і гнучкість – у немасових перевезеннях (групи вагонів, вагонні відправлення, дрібні відправлення, контейнерні відправлення, а також за певних умов у пасажирських перевезеннях), де є високий рівень конкуренції з іншими видами транспорту. Іншими словами, перспективна залізнична транспортна система повинна бути активною в питанні кількості і якості замовлень клієнтів на перевезення і мати гнучкість «на щупальцях» на всіх напрямках діяльності, окрім масових перевезень. Масові перевезення – це «голова восьминога».

УДК 656.2

О.А. Немовча
O.A. Nemovcha

**УДОСКОНАЛЕННЯ ТЕХНОЛОГІЇ РОБОТИ ДИСПЕТЧЕРСЬКИХ ДІЛЬНИЦЬ
ШЛЯХОМ ОБЛАДНАННЯ ОСНОВНИХ НАПРЯМКІВ ПРИСТРОЯМИ
МІКРОПРОЦЕСОРНОЇ ДИСПЕТЧЕРСЬКОЇ ЦЕНТРАЛІЗАЦІЇ**

**IMPROVEMENT OF TECHNOLOGY OF WORK OF CONTROLLER'S AREAS
BY THE EQUIPMENT OF BASIC DIRECTIONS BY THE DEVICES OF
MICROPROCESSOR CONTROLLER'S CENTRALIZATION**

У новій організаційній і технологічній структурі керування перевізним процесом на залізниці провідне місце належить регіональному диспетчерському центру. Головними принципами функціонування диспетчерського центру керування повинні стати концентрація й централізація

керування рухом поїздів на полігонах великої довжини. Концентрація передбачає зосередження, об'єднання в центрах керування технічних засобів і персоналу. Централізація стосується, власне, процесу керування й допускає його інтеграцію,

об'єднання на певних технологічно обгрунтованих напрямках.

Наявність єдиного інформаційного простору, створеного з впровадженням сучасних інформаційних технологій, стане основою реалізації структури керування, що буде являти собою інтегровану розподілену систему моніторингу й контролю перевізного процесу, диспетчерського регулювання й керування. Дана структура повинна являти собою не окремо виділені автоматизовані робочі місця, а повинна бути ієрархічною розподіленою інформаційно-керівною системою керування перевізним процесом.

Побудова сучасних центрів керування перевезеннями повинна здійснюватися на базі мікропроцесорних систем диспетчерської централізації й диспетчерського контролю, як засобу автоматизації технологічних процесів у реальному масштабі часу.

Конкретні кроки в удосконаленні диспетчерського керування убачаються, у першу чергу, в обладнанні диспетчерських

дільниць системою диспетчерського контролю (МПЦ ДЦ, ДК), що стане етапом на шляху створення більш інтегрованої, глобальної технології, одночасно інформаційної й керуючої. Нові технології диспетчерського керування дозволять раціонально сформувати полігони керування, виходячи з забезпечення ефективності керування, не обмежуючись границями дирекцій залізничних перевезень; оптимізувати кількість диспетчерських дільниць і їхню довжину; оптимізувати оперативно-диспетчерський персонал служб, станцій, дирекцій залізничних перевезень на базі регіональних центрів.

Для переходу на новий принцип розподілу диспетчерських функцій пропонується в першу чергу об'єднати функції диспетчерів дорожнього рівня й здійснювати централізоване керування експлуатаційною роботою на основних полігонах значної довжини, обладнавши їх сучасними мікропроцесорними системами ДЦ і ДК.

УДК 656.025.2

*Т.М. Грушевська
Т.М. Hrushevskа*

ПІДВИЩЕННЯ ПРИВАБЛИВОСТІ ПРИМІСЬКИХ ЗАЛІЗНИЧНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ INCREASE THE ATTRACTIVENESS OF COMMUTER RAIL TRANSPORTATION

Приміські пасажирські перевезення залізничного транспорту є динамічними транспортними процесами, рівень коливання та зміни яких залежать від попиту на транспортну послугу та технічного забезпечення галузі.

При перевезенні пасажирів у приміському пасажирському сполученні будь-яким із конкуруючих видів транспорту найголовнішими якісними характеристиками є тривалість поїздки та комфортність проїзду пасажирів у рухомому складі перевізника.

Підвищення привабливості приміських перевезень, залучення нових пасажирів можливе за рахунок:

– підвищення швидкостей руху приміських поїздів, скорочення часу поїздки, дотримання встановленого графіка, впровадження тактового руху, тобто відправлення приміських поїздів через певний інтервал;

– оновлення рухомого складу: заміни фізично й морально застарілих електропоїздів на нові приміські поїзди та рейкові автобуси;