

УДОСКОНАЛЕННЯ ФУНКЦІОНАЛЬНОЇ СТРУКТУРИ ІНФОРМАЦІЙНОЇ СИСТЕМИ ПЕРЕВЕЗЕНЬ

Головко Т.В.,
канд. тех. наук
Доцент кафедри управління експлуатаційної роботи
Українського державного університету залізничного транспорту

Основною задачею планування перевезень взагалі та у міжнародному сполученні є встановлення обсягу і напрямків перевезень вантажів для своєчасної підготовки технічних засобів транспорту до освоєння майбутніх перевезень з урахуванням інтеперабельності. Планування перевезень вантажів це складний та трудомісткий процес, який вимагає певних знань по розміщенню виробництва і споживання продукції промисловості і сільського господарства, географії колій сполучення, умовам перевезень окремих вантажів, провізної та пропускної спроможності і собівартості перевезень по окремих видах транспорту. Для того щоб своєчасно підготувати залізницю до освоєння майбутніх перевезень, необхідно повністю врахувати потребу в перевезеннях кожного підприємства як по загальному обсягу так і по напрямках перевезень.

Оперативне планування поїзної і вантажної роботи на залізницях України є важливою складовою системи організації перевізного процесу і повинно забезпечувати виконання норм навантаження, вивантаження, передачі поїздів і вагонів на суміжні з Україною залізниці інших держав, між залізницями і дирекціями, здавання порожніх вагонів в регулювання, виконання технічних норм використання рухомого складу, нормативів графіка руху.

Основними задачами оперативного планування є розробка добових і змінних планів роботи Укрзалізниці, залізниць, дирекцій залізничних перевезень та станцій з метою виконання завдань з приймання та відправлення поїздів і вагонів, у тому числі порожніх вагонів у регулювання, навантаження і вивантаження, передачі і сортування вагонів і вантажів, а також виконання графіка руху і плану формування поїздів і основних якісних показників роботи.

Після визначення стратегії здійснення перевезень для всього полігону залізниць починається процес перевезення, при якому у оперативному режимі виникає потреба його корегування. Це пов'язано із рядом ситуацій, які обумовлені певним ступенем не-

визначеності. Відповідно до цього постає задача формалізації процедури оперативного управління просуванням вагонопотоків при врахування ситуацій невизначеності.

Таким чином, переходячі до більш детального опису процедури оперативного керування, розглянемо послідовність інформаційних операцій у вигляді повідомлень: п1 – клієнтське повідомлення про закінчення вантажних операцій і готовність переставлення навантажених вагонів на колії загального користування. Це повідомлення передається по каналах автоматичної системи керування вантажними перевезень укрзалізниці на залізничну станцію до автоматизованого робочого місця маневрового диспетчера; п2 – службове повідомлення, яке надходить зі всіх станцій на яких здійснюється формування та відправлення вагонопотоку на адресу вантажоотримувача про загальну кількість вагонів готових до відправлення та прогнозний час відправлення. Це повідомлення передається з автоматизованого робочого місця маневрового диспетчера до автоматизованого робочого місця поїзного диспетчера відповідної дільниці; п3 – службове повідомлення, яке надходить від поїзного диспетчера до автоматизованого робочого місця маневрового диспетчера про стратегію подальших дій із вагонопотоком; п4 – службове повідомлення про включення вагонів призначенням до певного поїзда. Це повідомлення передається від маневрового диспетчера до автоматизованого робочого місця чергового по станції; п5 – службове повідомлення про закінчення формування поїзда до якого було включено вагони та його фактичне відправлення зі станції. Це повідомлення передається від чергового по станції до автоматизованого робочого місця поїзного диспетчера; п6 – інформаційне повідомлення про вихід на лінію вагонів на адресу вантажоотримувача. Це повідомлення передається від поїзного диспетчера до відділу залізничних перевезень адресата. На основі даного повідомлення працівники виробляють майбутню стратегію обробки вагонопотоку.

Слід звернути увагу, що передача службового повідомлення п3 ґрунтується на узагальненні ряду невизначених параметрів, а саме: кількість вагонів призначенням до адресату, які знаходяться на полігоні в межах планової доби; нормативний час до закінчення операцій по навантаженню вагонів; наявний резерв вагонів на виробничих потужностях вантажоотримувача. На основі цих параметрів визначається метод організації вагонопотоку. Після того як було визначено метод організації вагонопотоку, необхідно визначити в оперативному режимі пріоритет пропуску поїздів різних категорій

по дільниці. З цією метою необхідно формалізувати процес оперативного визначення пріоритетного просування поїздів з вагонами на адресу вантажоотримувача, та в основу даного процесу покласти ряд параметрів, які у повному обсязі визначають доцільність відправлення або беззупинного пропуску певного поїзду через розмежувальний пункт. Для достовірного функціонування майбутньої моделі необхідно врахувати умови наявності на полігонах мережі поїздів різних категорій, та у якості параметрів доцільно обрати наступні: кількість вагонів в поїзді, які прямують до адресату; кількість вагонів в поїзді зі спливаючим терміном доставки; залишок часу прямування вагонів до станції призначення; час до початку операцій з вагонами. В даному випадку слід підкреслити, що тільки перший параметр відповідає умові наявності адресатних вагонів, інші параметри притаманні поїздам будь-яких категорій.

Використовуючи вищезазначену модель на автоматизованому робочому місці, поїзний диспетчер отримує можливість надавати оперативних вказівок оперативному персоналу станцій відносно стратегій пропуску поїздопотоків різних категорій по дільницях при умові отримання найбільшої експлуатаційної доцільності.

УДК: 336.71.078.3

ІМПЛЕМЕНТАЦІЯ МІЖНАРОДНИХ СТАНДАРТІВ У СФЕРІ ФІНАНСОВОГО МОНІТОРИНГУ

Гончаренко О.В.
Студентка магістратури фінансово-кредитного факультету
Черкаського навчально-наукового інституту
ДВНЗ «Університет банківської справи»
Науковий керівник: Жежерун Ю. В., канд. екон. наук
Доцент кафедри банківської справи
Черкаського навчально-наукового інституту
ДВНЗ «Університет банківської справи»

Упродовж останніх десятиліть проблема легалізації (відмивання) доходів, одержаних злочинним шляхом, набула у світі широкого розповсюдження. Основною рушійною силою удосконалення національної системи фінансового моніторингу є необхідність забезпечення функціонування системи, яка б повністю відповідала міжнародним стандартам.

Мета даної роботи полягає у дослідженні відповідності вітчизняного законодавства у сфері фінансового моніторингу міжна-