

# Звіт подібності

## метадані

Заголовок

**Дослідження процесів обміну інформацією при плануванні обслуговування поїзної роботи локомотивами**

Автор

Науковий керівник / Експерт

**Дяк Б.Ю.****Бердниченко Ю.А.**

підрозділ

**State University of Infrastructure and technology**

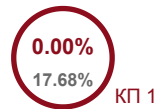
## Тривога

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            | Б  | 21  |
| Інтервали              | A→ | 0   |
| Мікропробіли           | :  | 2   |
| Білі знаки             | Б  | 354 |
| Парафрази (SmartMarks) | a  | 144 |

## 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

13142

Кількість слів

106776

Кількість символів

## 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<br>НОМЕР | НАЗВА ТА АДРЕСА ДЖЕРЕЛА URL (НАЗВА БАЗИ)  | КІЛЬКІСТЬ ІДЕНТИЧНИХ СЛІВ<br>(ФРАГМЕНТІВ) | Колір тексту |
|---------------------|---|---|--------------|
| 1                   | <a href="http://www.ulbc.com.ua/about/">http://www.ulbc.com.ua/about/</a>   | 114                                       | 0.87 %       |
| 2                   | <a href="http://lib.kart.edu.ua/bitstream/123456789/8574/1/%D0%9A%D0%BE%D0%BD%D1%81%D0%BF%D0%B5%D0%BA%D1%82%20%D0%BB%D0%B5%D0%BA%D1%86%D1%96%D0%B9.pdf">http://lib.kart.edu.ua/bitstream/123456789/8574/1/%D0%9A%D0%BE%D0%BD%D1%81%D0%BF%D0%B5%D0%BA%D1%82%20%D0%BB%D0%B5%D0%BA%D1%86%D1%96%D0%B9.pdf</a> | 89  | 0.68 %       |
| 3                   | <a href="http://lib.kart.edu.ua/bitstream/123456789/8574/1/%D0%9A%D0%BE%D0%BD%D1%81%D0%BF%D0%B5%D0%BA%D1%82%20%D0%BB%D0%B5%D0%BA%D1%86%D1%96%D0%B9.pdf">http://lib.kart.edu.ua/bitstream/123456789/8574/1/%D0%9A%D0%BE%D0%BD%D1%81%D0%BF%D0%B5%D0%BA%D1%82%20%D0%BB%D0%B5%D0%BA%D1%86%D1%96%D0%B9.pdf</a> | 75  | 0.57 %       |
| 4                   | <a href="https://otherreferats.allbest.ru/management/00148050_0.html">https://otherreferats.allbest.ru/management/00148050_0.html</a>   | 73  | 0.56 %       |
| 5                   | <a href="https://zakon.rada.gov.ua/go/v0181733-16">https://zakon.rada.gov.ua/go/v0181733-16</a>   | 71  | 0.54 %       |

## **АНОТАЦІЯ**

**до кваліфікаційної (магістерської) роботи освітнього ступеня «Магістр»  
на тему «Дослідження процесів обміну інформацією при плануванні  
обслуговування поїзної роботи локомотивами» студента освітньо-  
професійної програми «Транспортні технології (на  
залізничному транспорті)» за освітнім ступенем «Магістр»**

**Дяка Богдана Юрійовича**

В кваліфікаційній роботі на тему «Дослідження процесів обміну інформацією при плануванні обслуговування поїзної роботи локомотивами» проведено дослідження процесів обміну інформацією між підрозділами дирекції при плануванні роботи локомотивів та локомотивних бригад відповідно із врахуванням наявності поїздів на відправленні.

Удосконалення управління локомотивним парком є важливим напрямком для підвищення ефективності залізничних перевезень. Використання цифрових технологій та інновацій дозволяє оптимізувати процеси моніторингу та обслуговування. Приватні інвестиції та допуск приватних локомотивів на колії загального користування можуть стимулювати розвиток галузі та знизити витрати. Необхідно оновити локомотивний парк, адже високий рівень зносу техніки суттєво знижує ефективність роботи локомотивів.

Оперативне управління рухом поїздів здійснюється через систему диспетчерського керування, яка має ієрархічну структуру і включає наявність диспетчерів на різних рівнях для моніторингу і коригування руху поїздів.

Успішне функціонування системи диспетчерського управління забезпечується завдяки постійному контролю за рухом поїздів, своєчасному реагуванню на аварійні ситуації та координації між диспетчерами. Локомотивні диспетчери забезпечують ефективне використання локомотивного парку, координуючи пересування локомотивів та їх технічне обслуговування. Втім, існуючі недоліки при взаємодії диспетчерів потребують подальшого вдосконалення для підвищення ефективності роботи

Упровадження системи інформаційної взаємодії АРМів працівників локомотивних депо та диспетчерських апаратів у загальному інформаційному просторі АСК ВП УЗ-Є є важливим кроком до оптимізації планування та управління роботою локомотивів.

Автоматизована система АСУ ЛОКБРИГ є важливою складовою частиною загальної автоматизованої системи управління перевезеннями на залізницях. Вона дозволяє ефективно здійснювати моніторинг та управління локомотивами, локомотивними бригадами та обліком їх роботи. Система забезпечує операційний контроль, планування роботи та проведення ремонту, а також облік використання паливно-мастильних матеріалів та електроенергії.

Формування електронного маршруту машиніста є одним з основних аспектів автоматизованого процесу в рамках АСУ ЛОКБРИГ. Збирання і обробка даних про роботу локомотивних бригад, як на рівні депо, так і на залізничних станціях, дає змогу формувати точний маршрут машиніста, що є основою для обліку робочого часу, витрат пального та оплати праці.

Інформаційне забезпечення перевізного процесу створює передумови для покращення ефективності управління перевезеннями на всіх етапах, в тому числі при плануванні та контролі за роботою локомотивів та бригад, зменшує помилки обліку та плануванні.

Вдосконалення інтерфейсу автоматизованого робочого місця локомотивного диспетчера сприяє значному підвищенню ефективності управлінських рішень. Завдяки інтеграції даних з різних підсистем, диспетчер отримує візуалізовану та актуальну інформацію, що дозволяє оперативно реагувати на зміни в роботі локомотивів і бригад, а також оптимізувати розподіл локомотивного парку.

Удосконалення взаємодії підрозділів та інтеграція технологічних процесів, при яких відображається інформація про локомотиви, локомотивні бригади і операції з составами та поїздами, допомагають зменшити витрати часу на планування перевезень. Це забезпечує більш точне прогнозування та адаптацію до змін у перевізному процесі.

Перспективи розвитку системи пов'язані з подальшою автоматизацією та інтеграцією нових технологій, що дозволить збільшити точність і швидкість прийняття управлінських рішень. У майбутньому очікується розширення можливостей АСУ ЛОКБРИГ щодо включення нових типів даних, таких як інформація про хід поїздів і витрати пального в реальному часі.

Розробка і впровадження інтерфейсу автоматизованого робочого місця локомотивного диспетчера і інтеграція з АС ЛОКБРИГ дозволить оперативно приймати рішення щодо роботи локомотивів і бригад та має значний потенціал для оптимізації управлінських процесів на залізниці, покращення обліку та контролю за експлуатаційною роботою.

Інтеграція України до єдиної транспортної мережі ЄС вимагає значної модернізації залізничного рухомого складу та відповідності європейським стандартам інтероперабельності. Особливу увагу потрібно приділяти ергономічним вимогам до кабіни машиніста, що забезпечує комфорт та безпеку праці. Модернізація сидінь, зниження рівня шуму і вібрацій у кабіні сприяють підвищенню ефективності та безпеки руху поїздів. Атестація робочих місць допомагає виявити шкідливі фактори і покращити умови праці машиністів. Врахування сучасних вимог до технічних, ергономічних та санітарних аспектів дозволить успішно інтегрувати українську залізничну інфраструктуру до європейської транспортної системи.

Також в кваліфікаційній роботі розглянуті питання з охорони навколишнього середовища.

Дослідження процесів обміну  
інформацією при плануванні  
обслуговування поїзної  
роботи локомотивами

*студент 2 курсу*  
*Богдан ДЯК*

Переваги від впровадження приватної тяги

Збільшення обсягів перевезень вантажів за рахунок збільшення робочого парку локомотивів

Підвищення інтенсивності та ефективності використання інфраструктури Укрзалізниці

Прискорення обороту вантажних вагонів та швидкості доставки вантажів

Відновлення вантажних перевезень на малодіяльних дільницях

Підвищення якості обслуговування вантажовідправників і вантажоодержувачів.

Проблемні питання під час реалізації пілотного проєкту

Надмірне зарегулювання процесу відбору учасників пілотного проєкту Мінінфраструктури

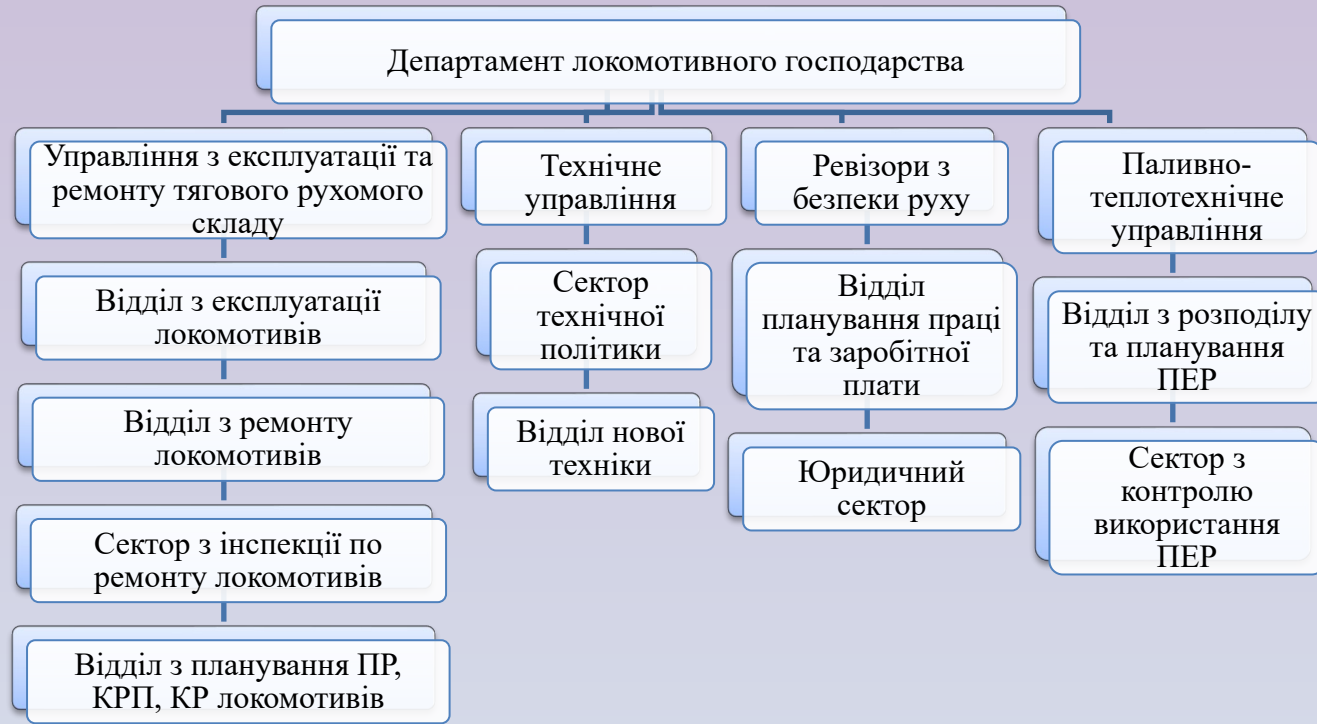
Затягування в часі процедур відбору учасників проєкту. Підготовка Порядку допуску, проведення засідань

Затягування в часі та зарегулювання з боку УЗ. Договір про допуск приватних локомотивів, Регламент взаємодії, блокування на місцевому рівні

Обмеження в географії реалізації експериментального проєкту

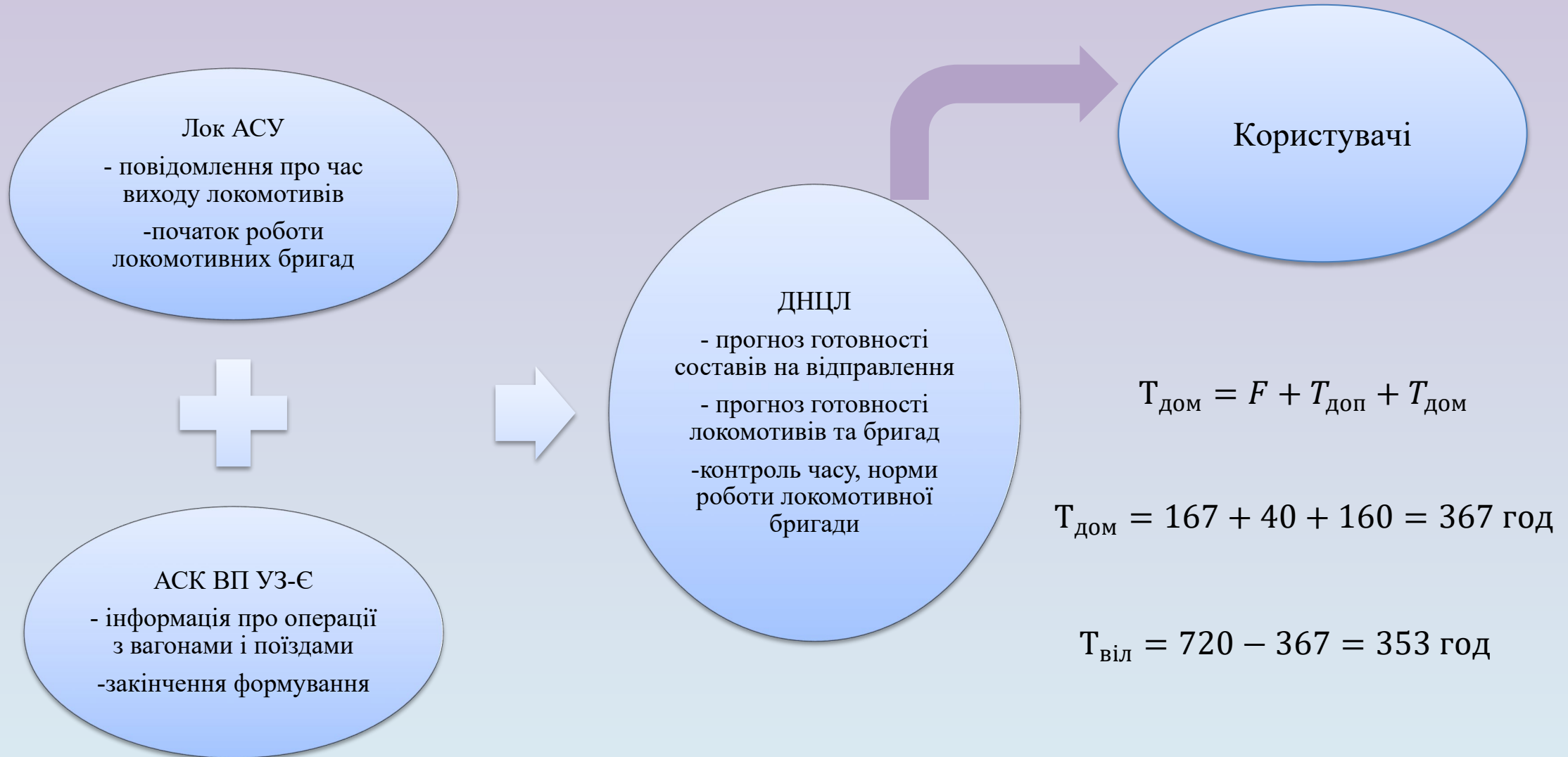
Різні тарифні умови під час перевезення вантажу локомотивом залізниць та приватним локомотивом

Приватні інвестиції та допуск приватних локомотивів на колії загального користування можуть стимулювати розвиток галузі та знизити витрати. Необхідно оновити локомотивний парк, адже високий рівень зносу техніки суттєво знижує ефективність роботи локомотивів.



Успішне функціонування системи диспетчерського управління забезпечується завдяки постійному контролю за рухом поїздів, своєчасному реагуванню на аварійні ситуації та координації між диспетчерами. Крім того, локомотивні диспетчери забезпечують ефективне використання локомотивного парку, координуючи пересування локомотивів та їх технічне обслуговування, що сприяє безперебійній роботі залізниці.

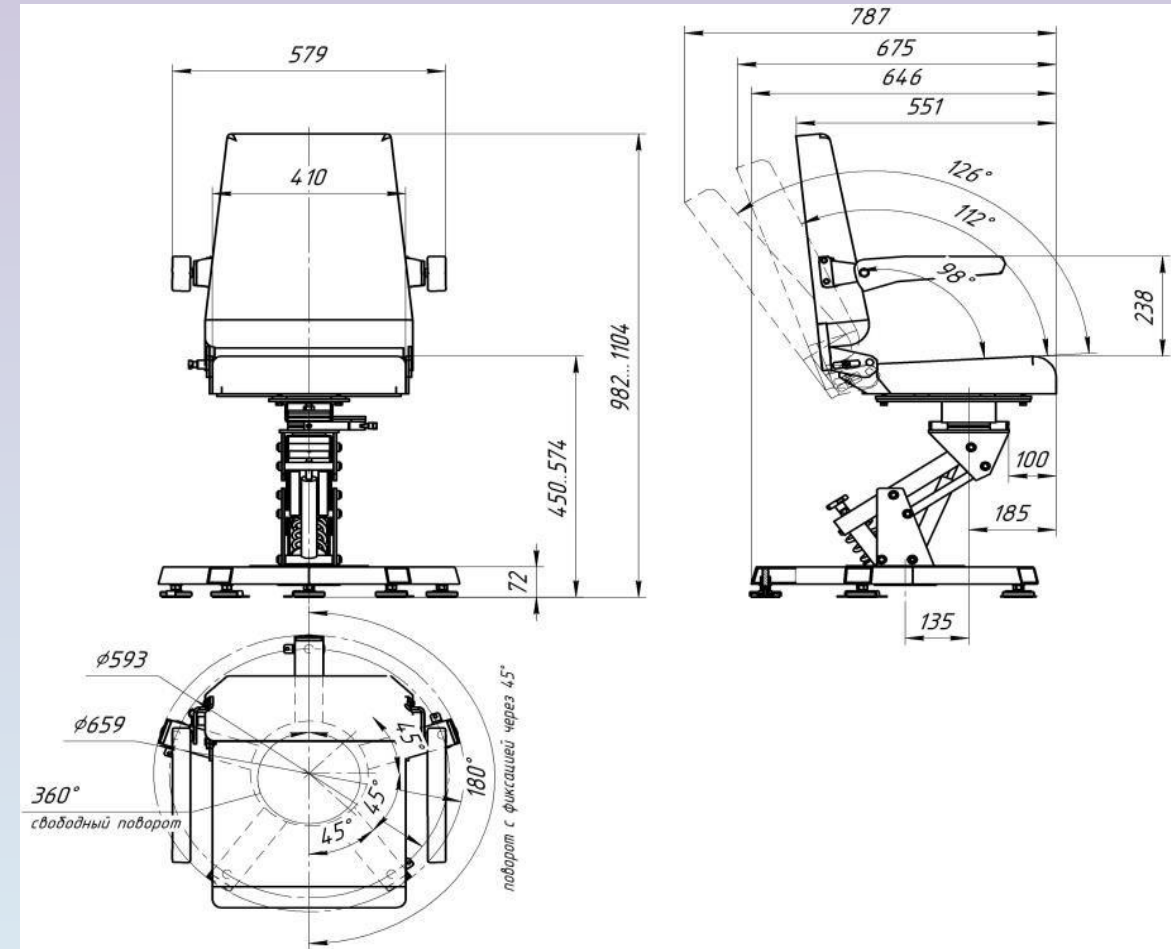
# Контроль часу роботи локомотивних бригад





| Станція призначення | Індекс поїзда   | Час операції (закінчення формування, прибуття) |       | Час прийняття <u>ЛОК.</u> | Явка бригади | Серія локомотива | Прізвище машиніста |
|---------------------|-----------------|--|-------|---------------------------|--------------|------------------|--------------------|
| Миронівка           | 3300 05<br>4100 | 10:05  | ← ⊕ → | 09:50                     | 08:50        | ВЛ-80 К          | Гора               |
| Здолбунів           | 3427 10<br>3500 | 08:00  | →     | 08:50                     | 07:00        | ВЛ-80 Т          | <u>Фосій</u>       |
|                     |                 |  | ↘     | 09:50                     |              | ВЛ-80 К          | Ігнатенко          |

# ОХОРОНА ПРАЦІ



# ОХОРОНА НАВКОЛИШНЬОГО СЕРЕДОВИЩА





**Дякую за увагу!**