



Звіт подібності

метадані

Назва організації

State University of Infrastructure and technology

Заголовок

Удосконалення організації планування вантажної роботи залізничних станцій у взаємодії х регіональним відділом «К»

Автор

Науковий керівник / Експерт

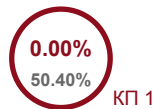
Катерина КАУРОВАВасиль ГАБА

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

12251

Кількість слів

98881

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		2
Інтервали		0
Мікропробіли		0
Білі знаки		104
Парафрази (SmartMarks)		355

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	https://mindev.gov.ua/storage/app/imported_content/67bdd934ccdb6.pdf	250 2.04 %
2	https://mindev.gov.ua/storage/app/imported_content/67bdd934ccdb6.pdf	198 1.62 %
3	https://mindev.gov.ua/storage/app/imported_content/67bdd934ccdb6.pdf	188 1.53 %
4	https://mindev.gov.ua/storage/app/imported_content/67bdd934ccdb6.pdf	146 1.19 %

АНОТАЦІЯ

до кваліфікаційної (бакалаврської) роботи на тему «Удосконалення організації планування вантажної роботи залізничних станцій у взаємодії з регіональним відділом «К»»

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

Залізничний транспорт України знаходиться на початку реформування, одним з головних напрямків якого є вдосконалення його до сучасних реалій та потреб суспільства. В умовах сьогодення, залізниця намагається задовольнити потреби суспільного виробництва та населення у перевезеннях. Питання вдосконалення організації планування вантажної роботи залізничних станцій у взаємодії з регіональним відділом в сучасних умовах набувають з кожним днем все більшого значення. З огляду на провідну роль залізничного транспорту у вантажних перевезеннях, питання підвищення ефективності використання його потенціалу є надзвичайно актуальним, адже з початком повномасштабної війни залізничний транспорт набув визначальної ролі у забезпеченні потреб оборонного сектору України. Він став ключовим елементом у перевезенні військових підрозділів, озброєння, техніки та інших стратегічно важливих вантажів, а також забезпечив евакуацію значної кількості цивільного населення.

Так як залізниця забезпечує велику частину вантажних, а також пасажирських перевезень, для підвищення ефективності праці необхідно удосконалювати технологію роботи. Для цього треба база, щоб впровадити передові методи праці також ефективно використовувати всі існуючі технічні засоби, чітка взаємодія всіх підрозділів залізниць з метою забезпечення перевізного процесу для максимізації доходів при мінімізації витрат.

Регіональний відділ є одним з організаційних ланок на залізничному транспорті, який здійснює перевезення пасажирів, вантажу, вантажобагажу та пошти у визначеному регіоні та іншу виробничу діяльність. Метою цих послуг є одержання

прибутку. Одним з ключових завдань є: якісне та своєчасне здійснення перевезень пасажирів, вантажу, вантажобагажу та пошти, а також надання послуг з користування спорудами та пристроями для забезпечення потреб у перевезеннях вантажів та пасажирів у визначеному регіоні транспортної мережі, при безумовному забезпеченні безпеки руху поїздів та збереження вантажів; організація та забезпечення руху поїздів за графіком; забезпечення безпеки та здоров'я громадян, які користуються послугами залізничного транспорту та охорони праці працівників, утримання в належному стані споруд, пристроїв та технічних засобів

Регіональний відділ «К» є одним з п'ятиох регіональних відділів П-З залізниці. Регіональний відділ обслуговує столицю України, а також більшу частину Київської області (окрім півдня), західну половину Чернігівської області та незначні ділянки Черкаської та Полтавської областей. За своїм призначенням Регіональний відділ «К», є транзитним, з досить незначним об'ємом навантаження та значними об'ємами вивантаження. Територіально регіональний відділ «К» розташований на перехрещенні двох найважливіших напрямків мережі залізниць СНД: Кз – Бр і далі на М з переважним вантажопотоком в непарному напрямку (з Бр на Кз і далі на Захід); Кр – Пл і далі на Х та Д з переважним вантажопотоком в непарному напрямку (з Пл на Захід). Має у своєму складі 64 роздільних пункти. В оперативному керівництві регіонального відділу перебувають підрозділи залізниці, які розташовані у межах обслуговування регіонального відділу. Начальник регіонального відділу залізничних перевезень очолює експлуатаційну, економічно-фінансову, господарську діяльність відділу, також він визначає основні напрямки соціально-економічного розвитку, реструктуризації і удосконалення системи управління, забезпечення мобілізаційної готовності, матеріально-технічного постачання. В оперативному підпорядкуванні має всі структурні підрозділи залізниці, які розташовані в межах регіонального відділу.

У роботі регіонального відділу залізничних перевезень використовуються різноманітні за своїм призначенням автоматизовані системи. Якість і обсяг

експлуатаційної роботи регіонального відділу визначається кількісними та якісними показниками. Кількісні показники характеризуються обсягом перевізної роботи. Якісні показники характеризуються якістю виконання робіт, рівнем використання рухомого складу (вагонів і локомотивів). Аналіз експлуатаційної роботи дає можливість визначити якість роботи залізничних підрозділів по освоєнню об'єму перевезень та виконанню технічних норм. Під час аналізу робиться обов'язкова оцінка ефективності мір, які прийняті для виконання встановлених завдань, береться до уваги те, що всі показники роботи залізничних підрозділів тісно пов'язані між собою і потребують комплексного аналізу.

На сьогоднішній день слід більше, приділяти уваги до таких сторін роботи регіонального відділу «К», як якісні показники. Тому, що з їх покращенням суттєво скоротяться терміни доставки вантажів, прискориться проїзд пасажирів, покращиться використання вагонів і локомотивів.

Аналіз якісних показників за 2019 – 2021 роки показали сталу тенденцію до погіршення. Основний якісний показник роботи регіонального відділу – обіг вантажного вагона, починаючи з 2019 року постійно погіршується. Цей показник в порівнянні з 2019 роком уповільнений на 0,78 доби, також уповільнено й обіг місцевого вагона. Значною мірою зросли також простої вагонів. Середня дільнична та технічна швидкості протягом 2019 – 2021 років поступово зростали. В цілому прогнози на 2025 рік свідчать про можливе відновлення обсягів перевезень, де автомобільні перевезення можуть стати домінуючим видом транспорту. Це підкреслює важливість ухвалення рішень, спрямованих на збільшення обсягів перевезень залізницею, особливо в умовах зростання конкуренції та попиту на логістичні послуги. Однією з основних проблем залишається нестача та зношеність рухомого складу, що негативно впливає на ефективність роботи залізниці. Згідно з даними Global Market Insights, ринок оренди вантажних транспортних засобів має тенденцію до зростання і, за прогнозами, до 2026 року досягне обсягу в 90 млрд

доларів США. Проте війна в Україні ускладнила ситуацію на логістичному ринку, зокрема на ринку оренди транспортних засобів.

Планування перевезень вантажів здійснюється за допомогою системи АС МЕСПЛАН. Відправники, які уклали договір з залізницею щодо роботи в АС МЕСПЛАН згідно розпорядження, набувають право введення замовлень на перевезення вантажу в автоматизовану систему планування безпосередньо з робочого місця, підключеного через мережу Інтернет, та відслідковування порядку узгодження свого замовлення і відображення у довідковій системі ГІОЦ УЗ виконання плану навантаження по своїй заявці. Якщо відправник надав заявку в регіональний відділ або залізницю – підставою є наявність узгодженої заявки в системі Месплан та повідомлення начальника станції встановленим на залізниці порядком. Після набуття заявкою статусу «узгоджено» АС Месплан здійснює формування бланку облікової картки та занесення в неї даних заявки.

Основною метою діяльності Регіонального відділу у взаємодії з АС Месплан є забезпечення виконання добового плану навантаження вагонів і організація збору та розподілу порожніх вантажних вагонів під навантаження за родом вантажу та рухомого складу згідно з заявками та планом.

На сьогоднішній день за планування основного довозу вантажних і порожніх вагонів відповідають працівники Регіонального центру управління рухом, що на мій погляд не є коректним у питанні забезпечення максимального виконання плану навантаження та вивантаження вагонів, так як основною метою діяльності Регіонального центру управління рухом є прийом та здача поїздів по стикам, а також питання запізнення поїздів та все, що стосується безпосередньо руху, а не вантажної роботи. Тому, вважаю, що для забезпечення максимального виконання плану навантаження та вивантаження вагонів, необхідно, щоб у Регіональному відділі було введено нову посаду, схожу по обов'язкам з черговим по району Регіонального центру управління рухом, працівник якої ставив би у пріоритет вантажну роботу та

виконання планів навантаження та вивантаження вагонів, а на працівників Регіонального центру управління рухом покласти обов'язки чисто як на перевізника.

Для покращення планування вантажної роботи зі станціями необхідно проводити його виключно по селекторному зв'язку. Всі види порожніх вагонів під навантаження повагонно необхідно поставити на жорсткий облік по тому самому принципу, як і вагони філії ЦТЛ для більш ефективного виконання заявок в АС Месплан. Контроль за розміченням та вибором рухомого складу, а також дача відповідних наказів на забезпечення довозу порожнього рухомого складу під навантаження з ознакою ЦТЛ має проводитись виключно диспетчером філії ЦТЛ. Також для покращення ефективності вантажної роботи необхідне покращення стану рухомого складу та збільшення його кількості.

Сьогодні можливо визначити, що АТ "Укрзалізниця" стикається з обмеженими можливостями самостійної реалізації необхідних інвестиційних проєктів для розвитку залізничної інфраструктури в повному обсязі. Це вимагає залучення зовнішніх фінансових ресурсів, а також поглиблення співпраці з європейськими партнерами, що відкриває можливості для використання українського рухомого складу на залізничних мережах країн Європейського Союзу. Впровадження сучасних технологій, підвищення ефективності логістичних процесів та забезпечення високого рівня обслуговування клієнтів є очікуваними напрямками розвитку ринку оренди вантажного транспорту в Україні.

КВАЛІФІКАЦІЙНА (бакалаврська) РОБОТА
НА ТЕМУ:

УДОСКОНАЛЕННЯ ОРГАНІЗАЦІЇ
ПЛАНУВАННЯ ВАНТАЖНОЇ РОБОТИ
ЗАЛІЗНИЧНИХ СТАНЦІЙ У ВЗАЄМОДІЇ
З РЕГІОНАЛЬНИМ ВІДДІЛОМ «К»

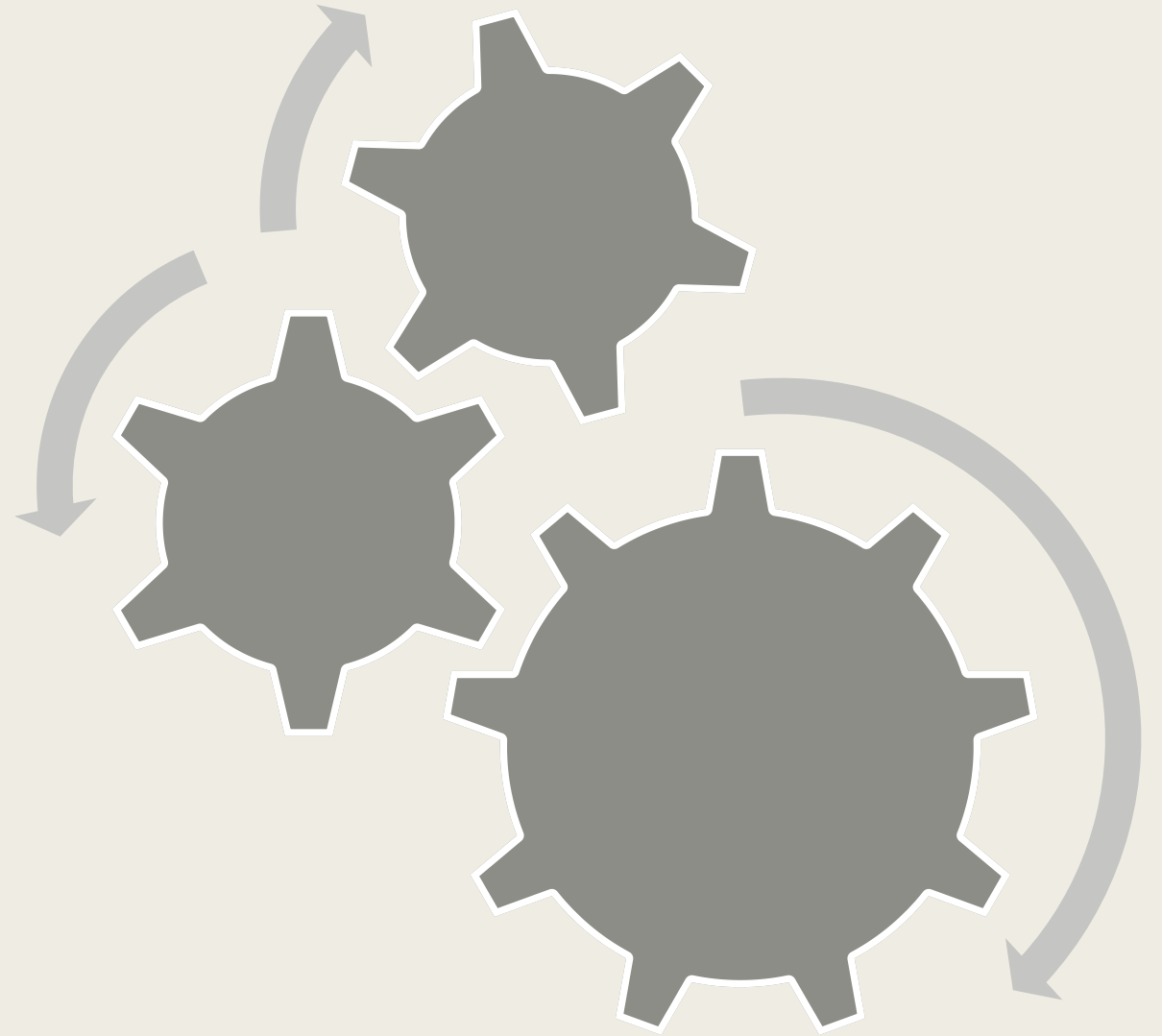
ВИКОНАЛА СТУДЕНТКА: Каурова К. Д.

КЕРІВНИК: к.т.н., доцент Габа В. В.

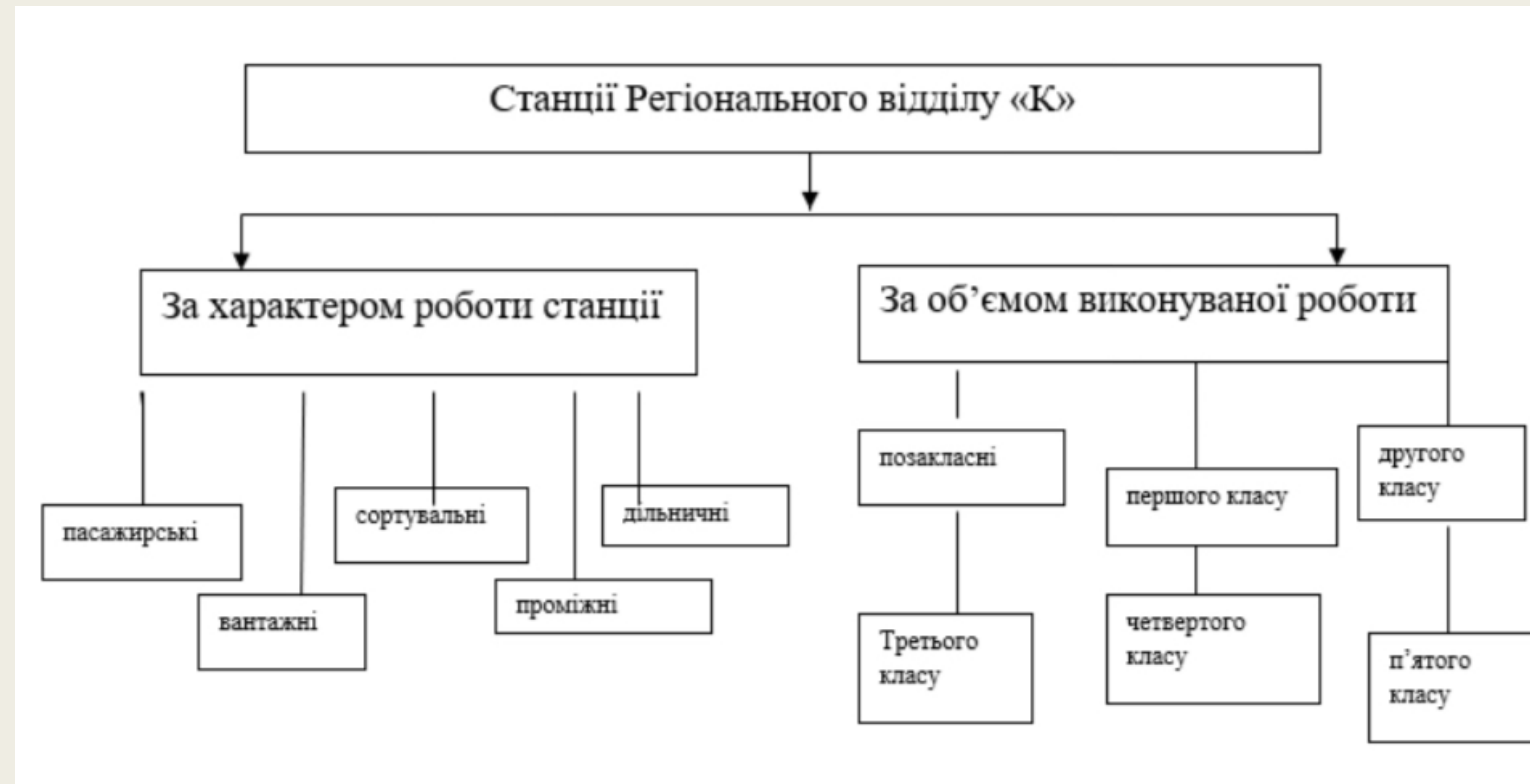
Роль залізничного транспорту у здійсненні вантажних перевезень в умовах сьогодення :

- визначальна роль у забезпеченні потреб оборонного сектору України

- задоволення потреб суспільного виробництва у перевезеннях



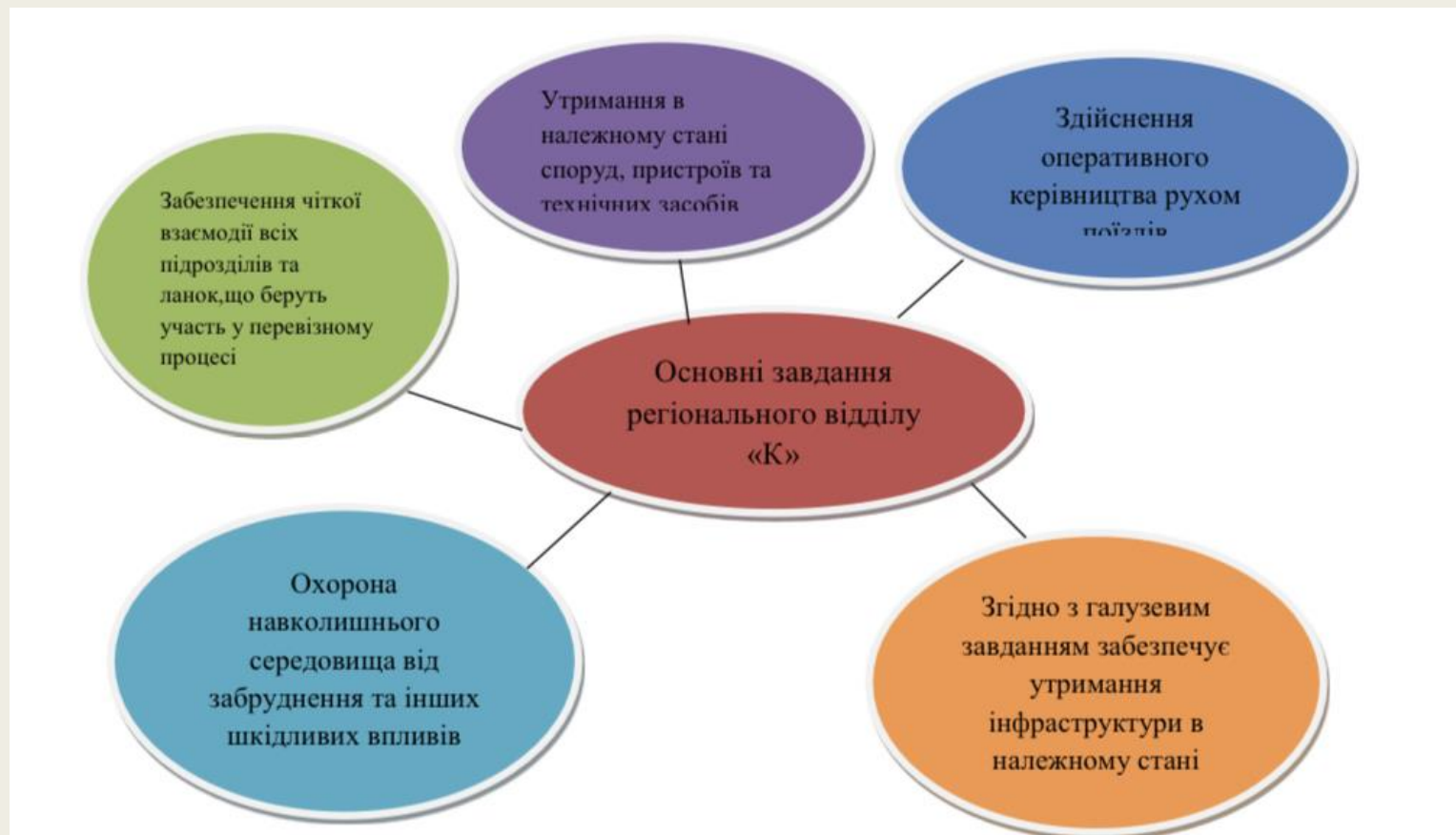
Регіональний відділ є однією з організаційних ланок на залізничному транспорті, який здійснює перевезення пасажирів, вантажу, вантажобагажу та пошти у визначеному регіоні та іншу виробничу діяльність.



В межах ДЗР «К» розташовані такі підрозділи:

- дистанції колії: ПЧ-2 (ст. «Д»), ПЧ-3 (ст. «К.П.»), ПЧ-5 (ст. «Нж»), ПЧ-10 (ст. «Чр»); – вагонні депо: ВЧД-1 (ст. «К.П.»), ВЧД-5 (ст. «Д»);
- локомотивні депо: ТЧ-1 (ст. «К.П.»), ТЧ-9 (ст. «Д»), ТЧ-10 (ст. «Чр»);
- моторвагонне депо РПЧ-9 (ст. «Ф»); – дистанції сигналізації та зв'язку: ШЧ-1(ст. «К»), ШЧ-11(ст. «Нж»), ШЧ-12 (ст. «Д»);
- дистанції енергопостачання ЕЧ-1, ЕЧ- 6; – дистанція лісозахисних насаджень ПЧЛ-1;
- будівельно-монтажне експлуатаційне управління БМЕУ-1.

Для забезпечення якісного та своєчасного здійснення перевезень пасажирів, вантажу, вантажобагажу та пошти, а також надання послуг з користування спорудами та пристроями для забезпечення потреб у перевезеннях вантажів та пасажирів у визначеному регіоні транспортної мережі регіональний відділ у своїй діяльності має такі завдання :



Якість і обсяг експлуатаційної роботи регіонального відділу визначається :

- кількісними показниками
- якісними показниками

Аналіз кількісних показників за 2019 – 2021 роки показали сталу тенденцію до помітного зменшення вивантаження та пасажирської роботи, але вбачаються винятки відправлення вантажів та навантаження в тоннах.

Показники за 2019 – 2021 роки

№ п/п	Найменування показника	Одиниця виміру	Роки			Примітки
			2019	2020	2021	
1	Вантажообіг	млн.ткм.брутто	17000	15182	14280	За даними звіту «Основні показники роботи регіонального відділу»
2	Тарифний вантажообіг	млн. ткм	10303	9238	8955	
3	Пасажирообіг	млн.пас.км	7072	6792	6687	
4	Відпр.вантажів	тис.тон	2963	3492	3310	
5	Відпр.пасажирів	тис.чол	84561	81758	81332	
6	Навант.вагоні	вагонів с/д	177	204	176	
7	Навант.тонн	тонн с/д	8109	9642	9062	
8	Вивант.вагонів	вагонів с/д	824	762	617	

Аналіз якісних показників за 2019 – 2021 роки показали сталу тенденцію до погіршення. Основний якісний показник роботи регіонального відділу – обіг вантажного вагона, починаючи з 2019 року постійно погіршується. Цей показник в порівнянні з 2019 роком уповільнений на 0,78 доби, також уповільнено й обіг місцевого вагона. Значною мірою зросли також простой вагонів. Середня дільнична та технічна швидкості протягом 2019 – 2021 років поступово зростали.

№ п/п	Найменування показника	Одиниця виміру	Роки			Примітка
			2019	2020	2021	
1	Обіг вантажного вагона	доба	1,49	1,64	1,8	За даними звіту «Основні показники роботи дирекцій ПЗЗ»
2	Обіг місцевого вагона	Доба	1,14	1,28	1,59	
3	Обіг навантаж. вагона	Доба	0,7	0,76	0,75	
4	Простій вагона під однією вантажною операцією	Год	39,82	39,25	58,23	
5	Простій вагона на тех.станціях	Год	7,45	9,25	8,67	
6	Середньодобова продуктивність вагона	ткм.нетто	6949	6201	5809	
7	Середня дільнична швидкість	км/год	41,8	40,9	42	
8	Середня технічна швидкість	км/год	48,2	47,7	49,3	
9	Середньодобовий пробіг локомотива	Км	579	571	589	
10	Продуктивність локомотива	тис.ткм.брутто	1810	1824	1922	

Що стосується підвищення рівня ефективності використання та обороту вагонів за рахунок скорочення непродуктивних простоїв надасть додатковий ресурс для збільшення обсягів вантажоперевезень в Україні.

Для оптимізації технології взаємодії вантажної станції та під'їзних колій необхідно визначити вартість подавання вагонів на під'їзну колію з урахуванням кількості вагонів, що подаються; часу на слідування вагонів до місця призначення; вартості перебування групи вагонів у русі. Аналітично це можна розглядати так :

$$W_i = e_{л-г} l_i + e_{в-г} n_i t_i / v_i$$

де W_i – вартість роботи по взаємодії вантажної станції та i -ї під'їзної колії,
грн

L_i – відстань від вантажної станції до її під'їзної колії;

V_i – швидкість руху від вантажної станції до її під'їзної колії;

$E_{л-г}$ - вартість однієї локомотиво-години роботи поїзного локомотива, грн;

N_i – кількість вагонів, що подаються до i -ї під'їзної колії;

T_i - час перебування вагонів у русі при подаванні до її під'їзної колії.

Організація планування вантажної роботи з використанням системи МЕСПЛАН

З впровадженням АС Укрзалізниці «МЕСПЛАН» оформлення замовлень на перевезення та процес планування перевезень на зазначений період передбачає такі етапи



Порядок роботи відправника в АС МЕСПЛАН

1. Відправники, які уклали договір з залізницею щодо роботи в АС МЕСПЛАН згідно розпорядження, набувають право введення замовлень на перевезення вантажу в автоматизовану систему планування безпосередньо з робочого місця, підключеного через мережу Інтернет, та відслідковування порядку узгодження свого замовлення і відображення у довідковій системі ГЮЦ УЗ виконання плану навантаження по своїй заявці.
2. Введення місячних та додаткових заявок на перевезення в АС МЕСПЛАН відправники здійснюють згідно даної Технології
3. Переведення замовлення відправника в статус „узгоджено” в системі АС МЕСПЛАН здійснюється залізницями та Укрзалізницею

Основною метою діяльності Регіонального відділу у взаємодії з АС Месплан є забезпечення виконання добового плану навантаження вагонів і організація збору та розподілу порожніх вантажних вагонів під навантаження за родом вантажу та рухомого складу згідно з заявками та планом.

На сьогоднішній день за планування основного довозу вантажних і порожніх вагонів відповідають працівники Регіонального центру управління рухом, що на мій погляд не є коректним у питанні забезпечення максимального виконання плану навантаження та вивантаження вагонів, так як основною метою діяльності Регіонального центру управління рухом є прийом та здача поїздів по стикам, а також питання запізнення поїздів та все, що стосується безпосередньо руху, а не вантажної роботи.

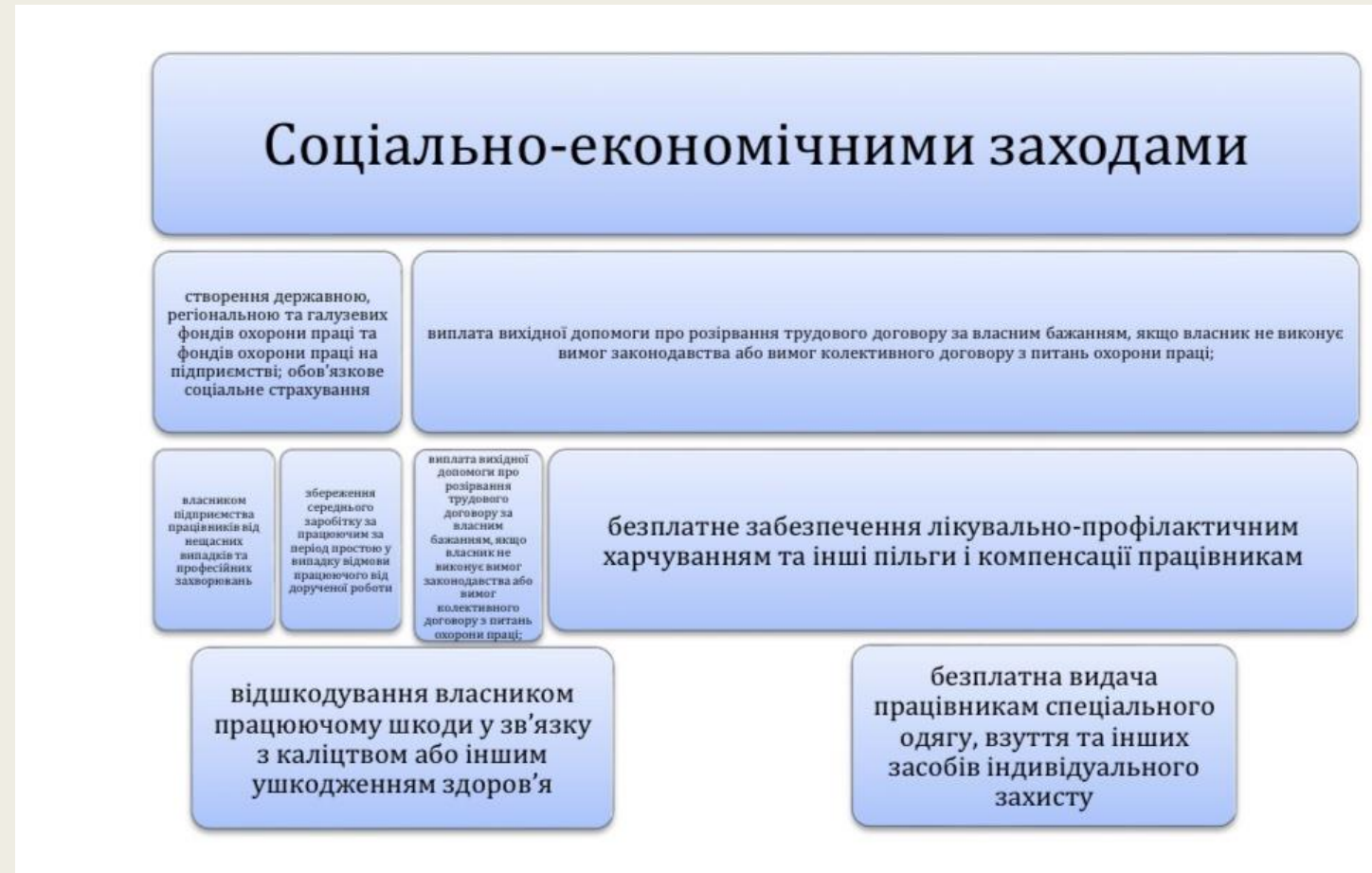
Тому, вважаю, що для забезпечення максимального виконання плану навантаження та вивантаження вагонів, необхідно, щоб у Регіональному відділі було введено нову посаду, схожу по обов'язкам з черговим по району Регіонального центру управління рухом, працівник якої ставив би у пріоритет вантажну роботу та виконання планів навантаження та вивантаження вагонів, а на працівників Регіонального центру управління рухом покласти обов'язки чисто як на перевізника.

Для покращення планування вантажної роботи зі станціями необхідно проводити його виключно по селекторному зв'язку. На жорсткому обліку повагонно мають знаходитися всі види порожніх вагонів під навантаження, які необхідні для виконання заявок в АС Месплан, а не виключно вагони філії ЦТЛ. Контроль за розміченням та вибором рухомого складу, а також дача відповідних наказів на забезпечення довозу порожнього рухомого складу під навантаження з ознакою ЦТЛ має проводитись виключно диспетчером філії ЦТЛ. Також для покращення ефективності вантажної роботи необхідне покращення стану рухомого складу та збільшення його кількості.

Організація роботи з охорони праці та техніки безпеки при здійсненні вантажної роботи

Охорона праці – це система правових, соціально-економічних, організаційно-технічних, санітарно-гігієнічних і лікувально-профілактичних заходів та засобів, спрямованих на збереження життя, здоров'я і працездатності людини в процесі трудової діяльності.

Соціально-економічними заходами передбачаються економічні методи забезпечення охорони праці



ДЯКУЮ ЗА УВАГУ!