

інформаційних повідомлень, які враховують пріоритет пропускання поїздопотоків із відповідними вагонами, зокрема в напрямку поромних комплексів.

Для того щоб своєчасно підготувати залізницю до освоєння майбутніх перевезень, необхідно повністю врахувати потребу в перевезеннях кожного підприємства як за загальним обсягом, так і за напрямками

перевезень, задля чого запропоновано додаткові задачі, що розширюють функціональні можливості оперативного персоналу, який вирішує завдання управління пропусканням вагонопотоків на адресу ПК, що подано у вигляді системи підтримки прийняття рішень на відповідних АРМах, а саме АРМ ДНЦ та АРМ ПК.

УДК 629.463:656.223

О.С. Губачова
O.S. Gubachova

**ВПЛИВ ОПЕРАТИВНОГО УПРАВЛІННЯ ПОРОЖНІМИ ВАГОНОПОТОКАМИ
НА ТЕХНОЛОГІЮ РОБОТИ ОПЕРАТОРСЬКИХ КОМПАНІЙ**

**THE INFLUENCE OF OPERATING MANAGEMENT OF EMPTY WAGON FLOW
ON THE WORKING TECHNOLOGY OF OPERATING COMPANY**

Необхідність оперативного регулювання вагонопотоків виникла разом із появою залізничного транспорту. Багато видатних вчених зробили значний внесок у розвиток системи оперативного управління перевізним процесом, що характеризується великою кількістю якісних і кількісних показників. Але, незважаючи на стрімкий розвиток ринкових відносин у галузі перевезень, оперативне управління поїздопотоків на мережі залізниць Укрзалізниці досі відбувається за технологією, що була сформована для роботи в умовах планової економіки. Новим підходом до оперативного управління перевізним процесом стала технологія, яка базується на принципах розподіленого штучного інтелекту. Вона дозволяє більшою мірою задовольнити вимоги клієнтів щодо здійснення перевезення відповідно до сучасних умов із забезпеченням безпеки руху поїздів і виконанням експлуатаційних показників.

Проте на даному етапі розвитку усієї транспортної галузі існуючі системи управління вагонопотоками не повною мірою відображають розподіл потоку порожніх вагонів, не враховується неоднорідність

потоку, приналежність порожніх вагонів до конкретних операторських компаній, динамічність потоку, що залежить від кількості заявок на перевезення, які надають вантажовідправники щодобово, також не відбувається диференціація вартості і додаткових вимог клієнта щодо доставки вагонів, не реалізовано короткострокове планування передислокації порожніх вагонів.

Таким чином, недосконалість системи оперативного управління порожніми вагонопотоками призводить до погіршення якісних і кількісних показників, нерівномірності подачі порожніх вагонів під навантаження, несвоєчасного задоволення потреб клієнтів, створення великого резерву порожніх вагонів із нераціональним використанням станційних колій.

Отже, постає питання побудови такої моделі оперативного управління парком порожніх вагонів, що дозволить удосконалити технологію роботи операторських компаній, підвищити ефективність використання рухомого складу, інфраструктури та поліпшити якість перевізного процесу в цілому.