

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 убагачуються, 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;

– знаходження балансу між комфортністю поїздки (відсутність тривалого очікування на платформі, «штурму» поїздів, тісноти у вагонах ) і наповнюваністю електропоїздів; оптимізації складу і графіка руху поїздів;

– зменшення інтервалу руху поїздів за рахунок застосування нового рухомого складу;

– зразкового санітарно-технічного стану поїздів.

Спостерігається така ситуація, коли приміські поїзди відправляються з головної станції з неповною населеністю вагонів, оскільки найбільший пасажиропотік часто утворюється на передвихідних станціях і зупинних пунктах перед межею міста. Пробіг електропоїздів від головної станції до передвихідної станції з незначною кількістю пасажирів у вагонах призводить

до збільшення собівартості перевезень пасажирів і збитковості приміського залізничного транспорту.

У зв'язку з цим є актуальною та має практичну значущість рекомендація щодо використання маятникового графіка руху приміських поїздів. Але не на повну довжину двох ділянок обороту приміських поїздів, а лише за умови продовження ділянки обороту електропоїздів до першої зонної станції іншого приміського напрямку. Це дасть можливість вдосконалити графік руху приміських поїздів у транспортних вузлах із урахуванням використання нових швидкісних, комфортабельних електропоїздів, які здатні зменшити тривалість доставки пасажирів до пункту їх призначення.

УДК 331.453:621.315

*М.О. Мороз, М.І. Ворожбіян,  
Б.К. Гармаш  
M.O. Moroz, M.I. Vorozhbiyan,  
B.K. Garmash*

## АСПЕКТИ БЕЗПЕКИ РОБОТИ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ

### ASPECTS OF SECURITY AT THE RAILWAY TRASPOT'S WORKS

У сучасних умовах надійність роботи залізничного транспорту має важливе значення в системі життєдіяльності держави та забезпеченні національної безпеки держави України.

Протяжність штучних споруд, як складової частини інфраструктури на залізницях України, перевищує кілька тисяч кілометрів, прокладених у різних природних і кліматичних умовах. Залізничний транспорт включає в себе інфраструктуру, рухомий склад та інше майно.

Існуюча напруженість обстановки у світі, а також прояви міжнародного тероризму і криміногенна обстановка в країні і за кордоном потребують

удосконалення форм і способів захисту об'єктів залізничного транспорту.

Можливість виникнення надзвичайних ситуацій і збитки від їх наслідків викликають необхідність проведення комплексу організаційних і технічних заходів щодо їх запобігання. Своєчасне вжиття заходів сприяє зниженню ризику і пом'якшенню наслідків надзвичайних ситуацій, веде до позитивних результатів у цій сфері діяльності. Одним із основних заходів підвищення ефективності захисту об'єктів залізничного транспорту є комплексне науково обґрунтоване впровадження нових технологій і технічних засобів, що дозволяють підвищити безпеку роботи. Стійка робота залізничного