поездов// Залізнич. трансп. України № 5 – 6/2000. К.: – С. 80 – 82.
2. Listrovoy S.V., Butenko V.M., Bryksin V. O., Golovko O. V. Development of method of definition maximum clique in a non-oriented graph [Text] / S. V. Listrovoy, V. M. Butenko, V. O. Bryksin, O. V. Golovko // EasternEuropean Journal of Enterprise Technologies. – 2017. – Vol. 5, №4 (89). – P. 12 – 17. DOI: 10.15587/1729-4061.2017.111056
3. Оптимізація алгоритму субекспоненціальное складності для вирішення SAT задачі // Бойнік А.Б., Бутенко В. М., Головко О. В., Ушаков М. В //Інформаційно-керуючі системи на залізничному транспорті. – 2018. – №3 (107). – С. 12 – 17.
4. Бутенко В. М., Ушаков М. В. Оптимізація моделей розподілених інформаційно-вимірювальних систем залізничного транспорту // 30-а міжнародна науково-практична конференція "Інформаційно-керуючі системи на залізничному транспорті" 2017 №4 – С. 51 – 52.

Бутенко В. М., к.т.н., доцент,
Головко О. В., к.т.н., доцент,
Ушаков М. В., ст. викл. (УкрДУЗТ)

КОНТРОЛЬ ПАРАМЕТРІВ ТЕХНОЛОГІЧНИХ ПРОЦЕСІВ АПАРАТНО ПРОГРАМНИМИ ЗАСОБАМИ ІНФОРМАЦІЙНО-ВИМІРЮВАЛЬНОЇ ТЕХНІКИ

Розвиток розподілених обчислень значно розширює обчислювальні можливості комп'ютерних систем. [1, 2] Розвиток інформаційно-вимірювальної техніки загального призначення дозволяє все більше залучати її до контролю та оптимізації критичних параметрів у системах керування рухом поїздів. [3]

Сучасні інформаційно-керуючі системи (ІКС) все частіше, якщо не прибирають людину оператора з технологічного процесу, то зменшують вимоги до його кваліфікації та ролі. Для реалізації такої тенденції програмно-апаратними засобами сучасної інформаційно-вимірювальної техніки необхідно проходити тривалу процедуру визнання використовуваних пристроїв засобами вимірювальної техніки. З іншої сторони наявність людини-оператора, що безпосередньо задіяна в контролі та прийнятті рішень щодо технологічних процесів вносить значно більше ризиків та невизначеності ніж компоненти сучасної інформаційно-вимірювальної техніки.

Застосування методів телеметричного контролю (вимірювання) фактичних параметрів технологічних процесів може зменшити потребу в фізичній присутності для:

виконання *i*-ї процедури контролю у *j*-тій локації;

пошуку персоналу для *j*-тої локації з *k*-тою кваліфікацією у регламентом встановлений проміжок часу Δt_{z1};

відповідні очікувані зміни станів ІКС на j-тій локації мають пройти за регламентно заданий проміжок часу Δt_{z2};

Виконання регламентних показників відновлення ІКС кращий показник якості обслуговування.

Список використаних джерел

1. Listrovoy S.V., Butenko V.M., Bryksin V. O., Golovko O. V. Development of method of definition maximum clique in a non-oriented graph [Text] / S. V. Listrovoy, V. M. Butenko, V. O. Bryksin, O. V. Golovko // EasternEuropean Journal of Enterprise Technologies. – 2017. – Vol. 5, №4 (89). – P. 12 – 17. DOI: 10.15587/1729-4061.2017.111056
2. Оптимізація алгоритму субекспоненціальное складності для вирішення SAT задачі // Бойнік А.Б., Бутенко В. М., Головко О. В., Ушаков М.В //Інформаційно-керуючі системи на залізничному транспорті. – 2018. – №3 (107). – С. 12 – 17.
3. Бутенко В.М., Ушаков М.В. Оптимізація моделей розподілених інформаційно-вимірювальних систем залізничного транспорту // 30-а міжнародна науково-практична конференція "Інформаційно-керуючі системи на залізничному транспорті" 2017 №4 – С. 51 – 52.

Нестеренко Г. І., Музикін М. І., Авраменко С. І.
(ДНУЗТ ім. акад. В. Лазаряна)

УДК 656.2

ФОРМУВАННЯ НЕТАРИФНИХ НАДХОДЖЕНЬ ЗА РАХУНОК ДОДАТКОВИХ ПОСЛУГ НА СТАНЦІЇ ДНІПРО-ГОЛОВНИЙ

В роботі [1] були наведені загальні особливості місцевої роботи на дирекції. В даному ж дослідженні більше уваги приділяється технології формування нетарифних надходжень за рахунок додаткових послуг, які надаються на станції Дніпро-Головний. В статті [2] підкреслюється, що в сучасних умовах для підвищення конкурентоспроможності залізниця повинна надавати широкий спектр додаткових послуг для вантажовласників. З огляду на це, дане дослідження є актуальним.

Тарифи – система цінових ставок та правил їх застосування, за якими проводяться розрахунки за вантажні перевезення залізницями. До системи тарифів належать:

плата за перевезення – цінові ставки, за якими провадяться розрахунки за перевезення вантажів;

тарифи за супроводження й охорону – цінові