планування і прогнозування структури пасажирського господарства залізничного транспорту України.

Ці обставини передбачають пошук економічного механізму оптимального поєднання інвестування основної складової соціальної інфраструктури державними (бюджетними) та недержавними коштами. При цьому соціальні протиріччя у сфері інвестування державою та іншими джерелами потребують невідкладних наукових досліджень, доцільність яких обумовлюється необхідністю прийняття економічних рішень.

УДК:656.256.3:625.162.4.3.013

УПРАВЛІННЯ ТРАНСПОРТНОЮ БЕЗПЕКОЮ

Тройнікова О.М., к.е.н., доцент (УкрДАЗТ)

Управління транспортною безпекою реалізується системою, що є комплексом функціонально взаємозв'язаних елементів: технічних засобів, персоналу і нормативних правових актів. У своїх статтях професор доктор технічних наук А.В. Лісенков, аналізуючи чинники, що впливають на безпеку перевезень, і методи її підвищення вносить конкретні пропозиції, реалізація яких дозволила б радикальним чином підвищити ефективність управління безпекою.

У сучасних джерелах цікавими і перспективними є синтезовані бізнес-підходи. На відміну від технологічних, орієнтовані для бізнесу підходи, передбачають окрім тих, що виділяються до останнього часу чотирьох шарів: фінанси, клієнти, бізнес-процеси і кадри, ще і п'ятий шар, «пронизливий всі існуючі шари, служби, підрозділи і організації» - цей шар безпеки. Тому доцільно зв'язувати ряд показників по всіх шарах з безпекою. Підхід до проблеми безпеки розглядається з двох позицій: З позиції стратегічного управління, і з позиції життєздатності системи. Можливість такого походу виникла, завдяки дослідженням англійця Ентоні Стаффордом Біром, який вивів модель життєздатної системи для моделювання організацій. Він застосував закони кібернетики для управління, визначивши управління як «науку ефективної організації». Це було припущення та доказ до вживання цих законів для всіх видів інститутів, створених людськими істотами, і що взаємодіють в них і між.

Залізничний транспорт це інфраструктура чий організм, має певний рівень життєздатності. В зв'язку з цим вважається перспективним виділення декількох контурних систем управління за принципом однорідності інтегрованих підсистем відносно масштабу часу. що вимагають рівня інтелекту людини.

Для ефективного управління на цьому рівні необхідна наявність системи підтримки ухвалення рішень. Ця підтримка заснована на експертній інформації, концентрованій в системі управління знаннями. Одна з найбільш актуальних проблем — це наявність великого числа не зв'язаних один з одним систем, вирішальних яке-небудь вузьке завдання. Це обумовлено історичними чинниками. В процесі розвитку системи управління залізничним транспортом при вирішенні окремо взятих завдань по забезпеченню безпеки на тій або іншій ділянці управління перевезеннями виникала потреба використовувати ті або інші апаратно-програмні засоби автоматизації. В результаті чого виникла так звана «клаптева автоматизація».

Безпека перевезень при цьому повинна розглядатися, перш за все, як безпека внутрішнього управління рухливим складом, ведення поїзда в цілому, управління рухом поїздів на полігоні у взаємодії з іншими підсистемами. Сучасні технічні засоби і інформаційні технології дозволяють реалізувати це завдання з мінімальними витратами.

УДК 656.027

ПРОБЛЕМИ ВПРОВАДЖЕННЯ ШВИДКІСНОГО РУХУ НА ЗАЛІЗНИЧНОМУ ТРАНСПОРТІ УКРАЇНИ

Фомазов. В.О., начальник технічної служби (Південна залізниця)

Організація швидкісного залізничного руху в Україні є найважливішою умовою конкурентоспроможності і стабільного розвитку залізничної галузі. Створення швидкісних магістралей дозволить вирішити ряд транспортних задач (економічних, соціальних, екологічних) на багато років вперед, стимулювати розвиток наукоємних виробництв, зокрема забезпечить:

- значне скорочення витрат часу на поїздки (з 10-11 годин до 3-5 годин), що збільшить мобільність населення, забезпечить покращення міграції трудових ресурсів, розвиток соціальної інфраструктури регіонів;
- підвищення провізних спроможностей залізниць щодо перевезень пасажирів, рівня комфорту, що дозволить гарантувати транспортне забезпечення перевезень, пов’язаних з проведенням в Україні чемпіонату Європи з футболу в 2012 році на рівні європейських стандартів;
- підвищення іміджу України як країни, що

застосовує сучасні транспортні технології, інтеграцію вітчизняного залізничного транспорту в єдину європейську транспортну мережу швидкісного залізничного сполучення;

- скорочення негативного впливу на екологію.

Не дивлячись на достоїнства швидкісного руху, вже відчутні в багатьох країнах світу, в Україні для здійснення такого проекту існує безліч перешкод.

В першу чергу, слід зазначити відсутність належного державного фінансування і незацікавленість приватного бізнесу в інвестуванні, що стримує проведення ряду необхідних робіт з реконструкції колії, будівництва інших колій, з реконструкції контактної мережі, спорудження нової контактної мережі, спорудження нових тягових підстанцій і реконструкції існуючих, з будівництва, реконструкції пристроїв автоматики, телемеханіки і зв'язку, з будівництва і реконструкції об'єктів пасажирського господарства, з посилення переробної спроможності існуючих депо інших експлуатаційних підприємств, будівництва нових депо, інших експлуатаційних підприємств, закупівлі рухомого складу.

Іншим не менш складним завданням розвитку швидкісного руху в Україні є безпека руху. Всі наші головні залізниці проходять через населені пункти, розрізаючи їх навпіл, а це означає, що потрібно забезпечити 100% безпеку руху. Наслідки зіткнення поїзда, що мчиться із швидкістю 160 км/ч (зараз пасажирські їдуть максимум 100 км/ч, вантажні — 80) із застряглим на переїзді автобусом (як було в Марганці) важко навіть спрогнозувати. А таких переїздів від Львова до Донецька — 150. Також до Євро треба побудувати близько 30 шляхопроводів в двох рівнях (вартість кожного — приблизно 30 млн грн.) і 16 замочно-бар'єрних установок (бар'єри, що піднімаються на дорозі автомобілів, ціна 600 тис. грн. кожен) і це лише там, де інтенсивний рух транспорту. На менш жвавих переїздах необхідно встановити поворотні замочні рами. Рух автомобілів і людей через переїзд перекриватимуть за 5 хвилин до проходження швидкісного поїзда.

Також уздовж доріг в населених пунктах слід встановити загороди з металевих сіток, в окремих місцях, де близько житлові будинки, — ще і шумоїзоляційні загороди. На це піде 30—40 млн грн. Враховуючи, що людям не можна знаходитися ближче 5 м від поїзда, що мчиться, інакше потоком повітря може затягнути під вагони, на посадочних платформах потрібно побудувати закриті павільйони (зони безпеки).

Одним з напрямків вирішення проблем розвитку швидкісного руху є розмежування пасажирських і вантажних колій з тим, щоб не розтрачуватися на ремонтні роботи. Адже, вантажні потяги, що мчать по пасажирських коліях, розбивають колію у багато разів більше, ніж пасажирські, а ремонт колій для швидкісних поїздів набагато дорожчий, ніж звичайних. За основу, в Укрзалізниці беруть стратегію спеціалізації, яка класифікує всю залізничну інфраструктуру по її призначенню. Переслідується мета – перерозподілити головні залізничні маршрути. В результаті, основні об'єми вантажного, пасажирського, транзитного руху концентруються на спеціалізованих ділянках. Упроваджується так званий метод витискування: спочатку спільний рух, потім переважно вантажне (пасажирське) і, нарешті, розділення руху. Ця схема дозволить максимально перерозподілити потоки і значно оптимізувати витрати на вміст і подальшу модернізацію всієї інфраструктури.

Також згідно з концептуальним підходом в організації перевезень в Україні передбачається перейти з формату традиційних нічних поїздів на денні експреси, як це заведено в багатьох країнах, в т.ч. і в Європі. Адже, відстань між обласними і промисловими центрами країни складає в середньому не більше 200 км, а сполученнями з радіусом в 400-650 км. можна пов'язати Київ з переважною більшістю головних міст країни. У жителів України є надія, що за 5-6 годин пасажирові можна буде дістатися до будь-якого регіонального центру, замість того, щоб довго їхати в нічному поїзді. З врахуванням вітчизняних реалій передбачається рух поїздів з швидкостями не 200 км/год, а до 160 км/год. Це дозволить уникнути безлічі проблем, з якими, зокрема, стикаються сьогодні російські залізничники. Для швидкостей до 160 км/год досить модернізувати існуючу інфраструктуру, а не будувати спеціалізовані колії.

Таким чином, прискорення вирішення проблем впровадження швидкісного руху має виключно важливе значення не тільки для транспортної галузі, а і для держави в цілому, ефективного функціонування її виробничої та соціальної сфер, яке значною мірою забезпечується стабільною і надійною роботою транспорту.

УДК 331.522.4:656.2

ОСНОВИ ПОБУДОВИ МОДЕЛІ РОЗВИТКУ СОЦІАЛЬНО-ЕКОНОМІЧНОГО ПОТЕНЦІАЛУ ПІДПРИЄМСТВ ЗАЛІЗНИЧНОГО КОМПЛЕКСУ

Чебанова О.П., здобувач (УкрДАЗТ)

У сучасних економічних і соціальних умовах функціонування залізничного комплексу потрібні нові підходи до формування і використання соціально-економічного