Forecast assumptions about the object of study – increase of accuracy are flexible by search of optimum parameters of manufacturing process of carriages arches.

KEY WORDS: OPTIMUM PARAMETER, STEEL, THE ARCH OF THE CAR, STRUCTURE, FLEXIBLE.

РЕФЕРАТ

Мороз М.М. Визначення параметрів процесу виготовлення деталей пасажирських вагонів / Микола Миколайович Мороз // Управління проектами, системний аналіз і логістика. — К.: НТУ — 2012. — Вип. 10.

В статті представлені результати повнофакторного експерименту визначення основних залежностей технологічного процесу виготовлення дуг пасажирських вагонів.

Об'єкт дослідження – процес виготовлення деталей із профілів перерізу ПР-100-2, що застосовуються при виготовлені дуг пасажирських вагонів.

Мета роботи – визначити параметри процесу згинання профілів, зокрема дуг вагонів, забезпечуючи мінімальне відхилення від прямолінійності в площині стінки профілю.

Метод дослідження – статистичний аналіз характеристик процесу виготовлення деталі.

Для визначення основних залежностей технологічного процесу виготовлення деталей із профілів був проведений повнофакторний експеримент 2^3 з використанням заготовок перерізу ПР-100-2 із матеріалу Ст3пс, Ст3сп ГОСТ 380-89; 08Х18Н10Т ГОСТ 5632-89, що застосовуються при виготовлені дуг пасажирських вагонів. Визначені параметри процесу згинання профілів, зокрема дуг вагонів, що забезпечують мінімальне відхилення від прямолінійності в площині стінки профілю.

При виготовлені дуг вагонів для зменшення пружинення та відхилення вертикальної стінки зетового профілю є збільшення зусилля розкатки. Зміна товщини стінки розкатаної полки при створенні зусилля зжиму зміна товщини стінки практично відсутня.

Результати статті можуть бути упроваджені в технології виробництва деталей із профілів, що застосовуються при виготовлені дуг пасажирських вагонів.

Прогнозні припущення щодо розвитку об'єкта дослідження – підвищення точності згинання шляхом пошуку оптимальних параметрів процесу виготовлення дуг пасажирських вагонів.

КЛЮЧОВІ СЛОВА: ОПТИМАЛЬНИЙ ПАРАМЕТР, СТАЛЬ, ДУГА ВАГОНА, ПРОФІЛЬ, ЗГИНАННЯ.

УДК 656.072:338

ФОРМУВАННЯ ТРИСТОРОННЬОЇ СТРУКТУРИ УПРАВЛІННЯ МІСЬКИМ ПАСАЖИРСЬКИМ АВТОТРАНСПОРТОМ

Мороз О.В., кандидат економічних наук

Постановка проблеми. У період проведення економічних реформ, починаючи із 1992 року, на автомобільному транспорті країни відбулися глобальні зміни в управлінні реформування цієї галузі. Докорінно змінилася власність автомобільного транспорту, як суб'єктів надання автотранспортних послуг. На ринку пасажирських автотранспортних послуг працюють підприємства всіх форм власності від державної, муніципальної, акціонерної – до приватних підприємців.

До основних проблем, які стримують забезпечення зростаючого за обсягами та якістю попиту на транспортні послуги можна віднести:

- недостатнє оновлення основних фондів всіх видів транспорту, невідповідність їх технічного рівня перспективним вимогам;
- недостатність рівня державного впливу і регулювання пасажирських перевезень;
- недостатня ефективність фінансово-економічних механізмів, що стимулюють надання інвестицій на розвиток транспорту;
- недостатньо якісний рівень інфраструктури автомобільних шляхів;
- низький рівень інформатизації транспортного процесу та інформаційної взаємодії транспорту з іншими галузями економіки.

Але, необхідно зазначити, що сфера громадського транспорту стає інвестиційно-привабливою через можливість повного збору плати за проїзд та отримання швидких грошей. В умовах дефіциту бюджетного фінансування доля пасажирських перевезень, що виконуються приватними

перевізниками суттєво зростає. Ці об'єктивні умови необхідно приймати у процесі вдосконалення пасажирських перевезень. Головне питання, яке необхідно вирішувати при залученні приватних перевізників до перевезення пасажирів полягає у забезпеченні якості та ефективності перевезень. Умови на перевезення для приватних перевізників повинні бути гнучкими, враховувати системні аспекти та специфічні особливості перевезень.

Аналіз основних досліджень і публікацій. Питання пов'язані з дослідженням організаційно-економічних механізмів функціонування міського пасажирського автотранспорту розглянуто у працях А.В. Базилюк, Е.В. Будріної, В.Г. Варнавського, Ю.С. Вдовенка, В.А. Гудкова, В.І. Котелянца, П.Р. Левковця, Л.Б. Міротіна, В.Н. Парахіної, Ю.Б. Слободяник, І.В. Спіріна, А.В. Шабанова. Однак слід зазначити, що у цих наукових дослідженнях не достатньо приділено уваги питанням узгодження інтересів усіх суб'єктів ринку пасажирських перевезень.

Цілі статті. Метою статті є визначення основ формування структури тристороннього партнерства шляхом створення асоціації управління транспортом для ефективного і раціонального управління процесом перевезень та врахуванні інтересів усіх учасників процесу автотранспортних перевезень.

Основний матеріал. Узагальнення досвіду організації міського пасажирського автотранспорту показало, що в Україні поки ще не створені умови для забезпечення європейських стандартів якості та безпечності пасажирських перевезень, що вимагає системних змін в управлінні міським транспортним господарством. Аналіз ряду наукових робіт показав, що основним напрямком для вдосконалення пасажирських перевезень автомобільним транспортом являється об'єднання різних форм власності на онові партнерства держави і приватного сектора.

Відомий фахівець державно-приватного партнерства (ДПП) в сфері транспортної інфраструктури В.Г. Варнавський у такий спосіб ДПП – це інституціональний і організаційний альянс між державою і бізнесом з метою реалізації національних і міжнародних, масштабних і локальних, але завжди суспільно значущих проектів у широкому спектрі сфер діяльності [1].

За визначенням Амунца Д.М. ДПП - це специфічна, різних видів форма взаємодії держави й приватного сектора в сфері економіки, основною рисою якого є збалансованість інтересів, прав і зобов'язань сторін у процесі його реалізації [2].

Розмаїтість видів, форм і сфер застосування державно-приватного партнерства роблять його універсальним механізмом для рішення цілого ряду довгострокових задач – від створення і розвитку інфраструктури до рішення розробки і адаптації нових перспективних технологій [3].

Саме тому, для досягнення позитивних результатів при організації функціонування міського пасажирського транспорту пропонується спільна взаємодія суб'єктів перевезень, що забезпечить найбільш ефективний розвиток транспорту міста. Для досягнення зазначених позитивних результатів при організації міського пасажирського транспорту пропонується створення тристоронньої структури управління міським пасажирським автотранспортом у вигляді асоціації, що буде базуватися на принципах ефективного і раціонального управління процесом перевезень та врахуванні інтересів усіх його учасників. Створення моделі тристороннього партнерства сприятиме формуванню ринку послуг пасажирського транспорту загального призначення шляхом реалізації єдиної економічної, інвестиційної, і соціальної політики, стимулюватиме впровадження новітніх технологій перевезень, сучасних транспортних засобів, підвищення якісного рівня обслуговування населення міста пасажирськими перевезеннями, безпечними умовами роботи транспорту загального користування.

Найважливішою умовою забезпечення якісного рівня перевезень пасажирів є комплексне вирішення проблем, що стоять перед автотранспортом, а саме:

- вивчення пасажиропотоків і стану задоволення потреб населення в перевезеннях;
- розробку ефективного механізму контролю за дотриманням нормативно-правових документів при здійсненні перевезень і виконання договірних зобов'язань учасниками перевізного процесу;
- розробку і впровадження механізму формування фінансування на оновлення рухомого складу перевізників;
- забезпечення якісного технічного обслуговування транспортних засобів;
- підвищення рівня безпеки перевезень пасажирів, впровадження заходів щодо безпеки учасників дорожнього руху.

Основне завдання удосконалення економічних відносин полягає в тому, щоб об'єднати учасників надання послуг з перевезення пасажирів, зробити ринок керованим і націлити його на вирішення не лише господарських, а й соціальних проблем, підвищити ефективність використання існуючого рухомого складу і створити умови для інвестування у придбанні нової техніки.

Застосування моделі тристороннього партнерства дасть змогу забезпечити:

- доступність транспортних послуг для усіх верств населення;

- своєчасне, повне та якісне задоволення потреб населення, підприємств та організацій в пасажирських перевезеннях;

- баланс інтересів органів місцевого самоврядування, користувачів транспортних послуг та суб'єктів господарювання;

- стабільність, прозорість і прогнозованість тарифів;

- створення рівних умов для роботи всіх суб'єктів господарювання, що здійснюють свою діяльність у сфері пасажирського автомобільного транспорту, обмеження монополізму та розвиток конкуренції;

- безпечне функціонування транспорту;

- раціональне використання енергетичних та матеріальних ресурсів.

В умовах ринкових відносин інтереси суб'єктів міських пасажирських автоперевезень не співпадають. Перевізник спрямовує свою діяльність на досягнення максимального рівня прибутку і зменшення витрат. Пасажир прагне їздити безпечно та комфортно, при доступному рівні тарифу. Завдання органів місцевого самоврядування полягає у забезпеченні транспортних потреб населення при мінімальних витратах міського бюджету та додержання умов безпеки. Тому необхідно знайти баланс між усіма цими інтересами учасників ринку транспортних послуг.

Проблему пошуку компромісу пропонується вирішити за допомогою створення тристоронньої структури управління міським пасажирським автотранспортом, що базується на принципах ефективного і раціонального управління процесом перевезень та врахуванні інтересів всіх без винятку учасників процесу автотранспортних перевезень – як перевізників, так і пасажирів та місцевих органів влади.

Метою тристороннього партнерства є гарантоване і ефективне задоволення потреб у безпечному і якісному транспортному обслуговуванні населення та підприємств міста, а також створення умов сталого розвитку транспортного потенціалу в місті.

Реалізація структури тристороннього партнерства пропонується у створенні асоціації управління транспортом (рис. 1). Асоціація являє собою регіональний орган управління, який об'єднує приватних перевізників, представників держави та споживачів (інтереси споживачів можуть представляти профспілкові організації).

Правова основа функціонування асоціації визначається нормативною документацією місцевого рівня, в якій вказують повноваження, функціональні права та обов'язки сторін, завдання, які вирішує асоціація.

Основними напрямками роботи асоціації будуть:

- регулювання функціонування міського пасажирського автотранспорту;

- формування тарифної політики;

- контролювання показників роботи автобусних маршрутів;

- аналіз обсягів перевезень пасажирів на автобусних маршрутах регулярного сполучення;

- визначення оптимальної кількості автобусів на маршруті в залежності від попиту на перевезення;

- визначення на конкурсних засадах перевізників на автобусних маршрутах загального користування;

- укладання замовниками договорів з визначеними перевізниками на виконання пасажирських перевезень міських маршрутів загального користування;

- організація контролю за виконанням перевізниками умов укладених з ними договорів на перевезення.

Регулювання функціонування міського пасажирського автотранспорту включає нормативно-правову, тарифну, ліцензійну, фінансову та податкову сфери.

Організація ринку пасажирських автотранспортних послуг, що заснована на основі муніципально-приватного партнерства, потребує відповідних змін у нормативній базі, що розширює повноваження органів місцевого самоврядування у сфері пасажирських перевезень. У повноваженнях асоціації вимагати від перевізників відповідності типу і стану рухомого транспортних засобів стандартам нормативної документації.

Одним з основних завдань асоціації управління транспортом є формування ефективної тарифної системи, яка б задовольняла інтереси всіх її учасників. Перевізники подають на розгляд асоціації величину транспортного тарифу, яка в свою чергу перевіряє обґрунтованість розрахунків. Якщо тариф відповідає соціально відповідному рівню на пасажирські перевезення, асоціація

затверджує та здійснює контроль за правильним застосуванням тарифу. Таким чином забезпечується доступність транспортних послуг різних соціальних верств населення.

Рисунок 1. – Організаційна структура управління міським пасажирським автотранспортом

За допомогою ліцензійних засобів контролюється ефективність функціонування громадського транспорту та якість обслуговування населення; відповідність дотримання вимог законодавства та встановленим стандартам, що прописані у договорах.

Для створення сприятливих умов функціонування, забезпечення фінансової стабільності муніципально-приватного підприємства, можуть застосовуватись податкові пільги, наприклад, звільнення сплати щорічного податку на землю.

Асоціація управління транспортом також вирішує питання про норми видачі з бюджету коштів і компенсаційних виплат за перевезення пільгових категорій населення і відшкодування на пропорційній основі витрат на експлуатацію транспортних засобів згідно законодавству.

Висновки. Таким чином основним завданням асоціації управління транспортом є регулювання діяльності пасажирського автомобільного транспорту для забезпечення інтенсивного розвитку ринку якісних транспортних послуг. Застосування такої асоціації в структурі управління пасажирським автотранспортом дозволить:

- забезпечити задоволення потреб населення в пасажирських автомобільних перевезеннях;
- забезпечити високий рівень обслуговування пасажирів і забезпечення безпеки перевезень;
- забезпечити інтереси споживачів послуг;
- ефективне використання транспортних засобів і максимальне зниження транспортних видатків;
- забезпечити повноту надходжень від автоперевізників всіх форм власності податків до бюджету;
- покращити економічні показники роботи автопідприємств.

Формування організаційного механізму системи муніципально-приватної моделі організації пасажирського автотранспорту дає змогу підвищити ефективність регулювання та контролю за діяльністю транспортних підприємств та якістю надаваних послуг, а використання тристороннього

партнерства дозволить координувати роботу в галузі та поліпшити зв'язок «пасажир – замовник – перевізник».

ПЕРЕЛІК ПОСИЛАНЬ

1. Варнавский В.Г. Партнерство государства и частного сектора / В.Г. Варнавский – М. : Наука, 2005. – 260 с.

2. Амунц Д.М. Концессионная модель совместного участия государства и частного сектора в реализации финансовоемких проектов / Д.М. Амунц / [Електронний ресурс]. – Режим доступу – // http://www.g-k-h.ru/directory/articles/736068/

3. Полякова О.М. Державно-приватне партнерство в Україні: проблеми становлення / О.М. Полякова // Коммунальное хозяйство городов: Науч.-техн. сб. Вып. 87. – К. : Техніка, 2009. – с. 317-322.

РЕФЕРАТ

Мороз О.В. Формування тристоронньої структури управління міським пасажирським автотранспортом / Олена Василівна Мороз // Управління проектами, системний аналіз і логістика. – К. :НТУ – 2012. – Вип. 10

В статті визначено основи формування структури тристороннього партнерства шляхом створення асоціації управління транспортом, що являє собою регіональний орган управління, який об'єднує приватних перевізників, представників держави та споживачів.

Об'єкт дослідження – процес управління міським пасажирським автотранспортом.

Мета роботи – визначення основ формування структури тристороннього партнерства шляхом створення асоціації управління транспортом для ефективного і раціонального управління процесом перевезень та врахуванні інтересів усіх учасників процесу автотранспортних перевезень.

Метод дослідження – логічного моделювання, графічний.

Для досягнення позитивних результатів при організації міського пасажирського транспорту пропонується створення тристоронньої структури управління міським пасажирським автотранспортом у вигляді асоціації, що буде базуватися на принципах ефективного і раціонального управління процесом перевезень та врахуванні інтересів усіх його учасників. Асоціація управління транспортом є регіональним органом управління, що об'єднує приватних перевізників, представників держави та споживачів. Така модель дозволяє об'єднати учасників надання послуг з перевезення пасажирів, зробити ринок керованим і націлити його на вирішення не лише господарських, а й соціальних проблем, підвищити ефективність використання існуючого рухомого складу і створити умови для інвестування у придбанні нової техніки.

Результати статті можуть бути використані транспортними організаціями та міською владою з метою розвитку міського пасажирського транспорту.

Прогнозні припущення щодо розвитку об'єкта дослідження – удосконалення механізмів існуючої нормативно-правової бази по регулюванню спільної діяльності держави і приватного сектора.

КЛЮЧОВІ СЛОВА: АСОЦІАЦІЯ, ТРИСТОРОННЯ СТРУКТУРА УПРАВЛІННЯ, ПАРТНЕРСТВО, ПРЕДСТАВЛЕННЯ ІНТЕРЕСІВ.

ABSTRACT

Moroz O. Formation tripartite management of urban passenger traffic / Elena Moroz // Management of project, system analysis and logistics. – K.: NTU – 2012. – Vol. 10

In the article the basis for the formation of structure tripartite partnership by creating transportation management association that represents the regional governing body that brings together private carriers, state representatives and consumers.

Object of study – the process of managing urban passenger traffic.

Purpose – to determine the foundations of the structure of tripartite partnership by creating a transportation management association for the effective and efficient management of the process of transportation and taking into account the interests of all participants of the traffic process.

Method study – logical modeling, graphic.

To achieve positive results in the organization of urban passenger transport proposed establishment of a tripartite management structure of urban passenger traffic in the form of association, which will be based on the principles of efficient and effective management of the process of transportation and taking into account the interests of all its members. Transport Management Association is a regional governing body

that brings together private carriers, state representatives and consumers. This model allows participants to combine services for passengers, make the market controlled and target it to address not only economic but also social problems, improve efficiency of existing rolling stock and to create conditions for investment in the acquisition of new technology.

The results of the article can be used by carriers and local authorities to develop urban passenger transport.

Forecast assumptions about the object of study – improving mechanisms existing legal framework for the regulation of joint activities of the state and the private sector.

KEY WORDS: ASSOCIATION, TRIPARTITE MANAGEMENT STRUCTURE, PARTNERSHIP, REPRESENTATION INTERESTS.

РЕФЕРАТ

Мороз Е.В. Формирование трехсторонней структуры управления городским пассажирским автотранспортом / Елена Васильевна Мороз // Управление проектами, системный анализ и логистика. – К. : НТУ – 2012. – Вып. 10.

В статье определены основы формирования структуры трехстороннего партнерства, путем создания ассоциации управления транспортом, которая представляет собой региональный орган управления, объединяющий частных перевозчиков, представителей государства и потребителей.

Объект исследования – процесс управления городским пассажирским автотранспортом.

Цель работы – определение основ формирования структуры трехстороннего партнерства путем создания ассоциации управления транспортом для эффективного и рационального управления процессом перевозок и учете интересов всех участников процесса автотранспортных перевозок.

Метод исследования – логического моделирования, графический.

Для достижения положительных результатов при организации городского пассажирского транспорта предлагается создание трехсторонней структуры управления городским пассажирским автотранспортом посредством ассоциации, которая будет базироваться на принципах эффективного и рационального управления процессом перевозок и учете интересов всех его участников. Ассоциация управления транспортом является региональным органом управления, которая объединяет частных перевозчиков, представителей государства и потребителей. Такая модель позволяет объединить участников предоставления услуг по перевозке пассажиров, сделать рынок управляемым и нацелить его на решение не только хозяйственных, но и социальных проблем, повысить эффективность использования существующего подвижного состава и создать условия для инвестирования в приобретении новой техники.

Результаты статьи могут быть использованы транспортными организациями и городскими властями с целью развития городского пассажирского транспорта.

Прогнозные предположения о развитии объекта исследования – усовершенствование механизмов существующей нормативно-правовой базы по регулированию совместной деятельности государства и частного сектора.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА: АССОЦИАЦИЯ, ТРЕХСТОРОННЯЯ СТРУКТУРА УПРАВЛЕНИЯ, ПАРТНЕРСТВО, ПРЕДСТАВЛЕНИЕ ИНТЕРЕСОВ.

УДК 351.84:35.08

ІНФОРМАЦІЯ ЯК КОМУНІКАЦІЯ ТА МОТИВАЦІЯ ДІЯЛЬНОСТІ В СУЧАСНОМУ ІНФОРМАЦІЙНОМУ СУСПІЛЬСТВІ

Наумова Н.М., кандидат технічних наук
Наумов В.О., кандидат філософських наук

Постановка проблеми. Найближчим часом людство покликане вирішити на глобальному рівні низку актуальних питань, висунутих часом. І можливості сучасних інформаційно-комунікаційних технологій (ІКТ) в цьому процесі розглядаються в якості найбільш ефективного та дієвого інструменту.

Прискорене й ефективне формування сучасного суспільства можливе лише шляхом створення та прогресивного функціонування ринку інформаційних продуктів і послуг як основи отримання, опрацювання та обміну інформаційними ресурсами.