

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, концентрованої 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