

УДК 656.15.037

АНАЛІЗ РОЗВИТКУ СОЦІАЛЬНОЇ СФЕРИ
ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ

Давидова Т.В., аспірант (УкрДАЗТ)

Значну частку витрат на залізничному транспорті займає соціальна сфера.

Галузь залізничного транспорту має розвинуту соціальну сферу. До складу Укрзалізниці входять об'єкти житлово-комунального фонду, спортивні та оздоровчі заклади, об'єкти соціально-культурного призначення тощо. В оперативному підпорядкуванні Укрзалізниці знаходяться відомчі медичні заклади та навчальні установи. З одного боку всі ці заклади виконують важливу роль у системі залізничного транспорту, з іншого – вони здійснюють додаткове фінансове навантаження для системи. У 2010 році на утримання основних об'єктів соціальної сфери галуззю було витрачено близько 150 млн грн.

Крім потреби в фінансуванні, існує ряд інших проблем, таких як:

– відсутність єдиної системи обліку витрат на утримання об'єктів соціальної сфери, що не дозволяє ефективно контролювати ці витрати та стимулювати їх зниження;

– більшість об'єктів соціальної сфери входять до складу залізниць, якими і здійснюється облік цих об'єктів. Кожна залізниця веде облік різних видів об'єктів соціальної сфери у свій спосіб, який суттєво відрізняється від способів обліку, що застосовуються на інших залізницях;

– інші заклади (медичні та навчальні) підпорядковуються Укрзалізниці оперативно та знаходяться у сфері управління Міністерства транспорту та зв'язку України:

– централізоване фінансування закладів соціальної сфери за рахунок залізниць виключає стимулювання високої якості обслуговування залізничників;

– соціальні програми, що реалізуються в галузі, недостатньо ефективно включені до системи мотивації персоналу. Тому для відпрацювання і координації всіх елементів мотивації персоналу необхідно створити Раду з соціальної політики, яка буде здійснювати управління всіма елементами соціальної політики.

Об'єкти відпочинку, фізичної культури та спорту, соціального призначення станом на 01.01.2009 р. в складі залізниць знаходиться 46 об'єктів фізичної культури та спорту, які обслуговують 32 тис. осіб, в тому числі 18,2 тис. залізничників.

В 2010 році кількість оздоровчих закладів

підприємств залізничної галузі склала 83 одиниці, 57 з них працює безбитково, інші отримують фінансову допомогу від залізниць та підприємств залізничного транспорту.

Станом на 01.01.2009 на залізничному транспорті функціонує 34 заклади культури та відпочинку.

Заклади охорони здоров'я займають значну роль у соціальній сфері залізниць України.

Медичні заклади галузі залізничного транспорту є загальнодержавною власністю, знаходяться у сфері управління Міністерства транспорту та зв'язку України та в оперативному підпорядкуванні Укрзалізниці.

УДК 656.223.2.001.18

РОЗПОДІЛ ПОРОЖНЬОГО ПАРКУ
ВАГОНІВ ПРИ ЗАСТОСУВАННІ
ГЕНЕТИЧНОГО АЛГОРИТМУ

*Данько М.І., д.т.н., професор,
Лаврухін О.В., к.т.н., доцент,
Рибальченко Л.І., аспірант (УкрДАЗТ)*

Одним з основних напрямків, на який повинно бути спрямоване оперативне планування поїзної роботи залізниці, є забезпечення передачі і розвозу місцевого вантажу і порожніх вагонів під навантаження між станціями, сусідніми дирекціями, залізницями.

Модель повинна урахувувати всі фактори, які мають вплив при роботі поїзного диспетчера у визначенні напрямку відправлення вагонів для надання вантажовідправникам. З цією метою в даній науковій роботі пропонується розробити модель, яка буде постійно аналізувати і враховувати всі фактори впливу, та надавати рішення щодо раціонального розподілу порожніх вантажних вагонів між станціями залізничних підрозділів на основі пріоритетів, які базуються на розрахунках техніко-економічних показників. Для вирішення поставленої задачі пропонується застосувати метод генетичного алгоритму.

Хромосоми, які були отримані в результаті застосування генетичних операторів, включаються до складу нової популяції. Вона стає так званою поточною популяцією для даної ітерації генетичного алгоритму. На кожній наступній ітерації розраховується значення функції прилаштованості для всіх хромосом цієї популяції, після чого перевіряється умова зупинки алгоритму і, або фіксується результат у вигляді хромосоми з найбільшим значенням функції прилаштованості, або виконується

перехід до наступного кроку генетичного алгоритму, тобто до селекції. Якщо умова зупинки алгоритму виконана, то виводиться результат роботи, тобто хромосома, яка є варіантом раціонального розподілу порожніх вантажних вагонів між станціями залізничних підрозділів.

УДК 338.48:656.2

ВАЖЛИВІСТЬ ВИЗНАЧЕННЯ НАСИЧЕНОСТІ НАПРЯМКУ ОБ'ЄКТАМИ ТУРИСТИЧНОЇ ЗНАЧУЩОСТІ ТА БАЖАННЯ ТУРИСТІВ НА ЗДІЙСНЕННЯ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТУРУ ПРИ РОЗРОБЦІ СТРАТЕГІЇ РОЗВИТКУ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТУРИЗМУ В УКРАЇНІ

Дергоусова А.О., ст. викладач (УкрДАЗТ)

При розробці та прорахуванні доцільності туристичних напрямків залізничним транспортом необхідно виділити ті напрямки, які є насиченими об'єктами туристичного значення. А тривалість туру та кількість відвідувань об'єктів буде залежати від бажання групи туристів.

Тому запропоновано визначення коефіцієнту насиченості напрямку (туристичними об'єктами).

Насиченість – це вміст в собі граничної кількості чого-небудь.

Насиченість напрямку – наявність на досліджуваному напрямку граничної кількості об'єктів екскурсійного значення, тобто на кожній можливій зупинці на шляху слідування.

Коефіцієнт насиченості напрямку ($K_{\text{нп}}$) – показник, який характеризує ступінь насиченості досліджуваного напрямку об'єктами екскурсійного значення. Коефіцієнт насиченості напрямку об'єктами екскурсійної значущості змінюється у межах від $0 \leq K_{\text{нп}} \leq 1$.

Ще одним важливим фактором впливу на організацію залізничних турів є залежність тривалості туру від його вартості, оскільки споживачі звертають увагу на співвідношення цих категорій. Також це впливає в остаточному підсумку на попит на подорожі в певний туристичний регіон – схильність людини до подорожей або величина опору зв'язку між початковим пунктом подорожі і місцем призначення.

Тобто на попит на подорожі впливає як час (термін) подорожі, так і її вартість. Тому виділено *коефіцієнт опору* ($K_{\text{оп}}$) туристів на здійснення подорожі в певний регіон. Це бажання туристів на здійснення певного залізничного туру. Для визначення $K_{\text{оп}}$ необхідно знати термін подорожі в певний регіон, тобто термін залізничної подорожі та

вартість залізничного туру в цей регіон. Відповідно, знаходимо відношення терміну туристичної подорожі до вартості залізничного туру і отримуємо значення $K_{\text{оп}}$.

Коефіцієнт опору туристу змінюється у межах від $0 \leq K_{\text{оп}} \leq 1$. При розрахунку коефіцієнту опору відповідно необхідно знати значення часу перебування у подорожі і її вартість. Однак не весь цей час турист знаходиться безпосередньо на туристичному обслуговуванні, адже певний час у нього йде на сон, харчування, перевезення до туристичного об'єкту та інші побутові послуги, тому варто визначитися саме з часом перебування туристу на туристичному обслуговуванні, тобто виділити споживчі туристичні години.

Споживчі туристичні години – це час, в який людина готова сприймати туристичну інформацію та приймати туристичне обслуговування. Якщо в добі 24 години, то 12 годин з них турист готовий безпосередньо до сприйняття туристичного обслуговування.

Також варто відзначити, що крім тривалості подорожі, одним із вирішальних факторів, який приваблює клієнтів до залізничного туризму, є варіювання екскурсій, що пропонуються, в залежності від пори року.

УДК 339.564:656.2

ШЛЯХИ ПІДВИЩЕННЯ ЕКСПОРТУ ТРАНСПОРТНИХ ПОСЛУГ

Дикань О.В., к.е.н., доцент (УкрДАЗТ)

В умовах поглиблення світових інтеграційних процесів перед Україною постає завдання збільшення експортного потенціалу та гармонізації структури експорту. Особливу роль у цьому повинен відігравати транспорт. Експорт транспортних послуг повинен стати такою ж важливою складовою частиною валового національного продукту, як і експорт товарів.

У соціально-економічному розвитку нашої країни важливу роль має відігравати використання можливостей її транзитного потенціалу, що дозволить ефективно використовувати резерви провізних можливостей національної транспортної системи, стимулювати її відтворення та вдосконалення.

Нажаль на сьогоднішній день Україна втрачає можливість стати транзитною державою. Пов'язано це із низкою економічних, політичних та соціальних питань, вирішити які нажаль доки не вдається.

Проте, на нашу думку, для підвищення експорту транспортних послуг і забезпечення конкурентоспроможності транспортного сектора