

[1] Electronic data interchange for administration, commerce and transport (EDIFACT). Application level syntax rules <https://www.iso.org/standard/17592.html>. ISO 9735:1988.

[2] Угода про міжнародне залізничне вантажне сполучення : Угода, Список, Правила від 1 листопада 1951 р. / Узбекистан, Албанія, Естонія. Офіційний вісник України. 2010. № 22. 2011. № 98 Ст. 3598. С. 55. Ст. 919. Код акта 50241/2010.

УДК 338.246.025.2

**СИСТЕМА УПРАВЛІННЯ РИЗИКАМИ В КОНЦЕПЦІЇ
СЕЛЕКТИВНОГО ПІДХОДУ У ЗАГАЛЬНІЙ СИСТЕМІ ПРОВЕДЕННЯ
МИТНИХ ПРОЦЕДУР**

**SYSTEM OF MANAGEMENT OF RISIS IN THE CONCEPT OF THE
SELECTIVE PID APPROACH AT THE ZAGALNY SYSTEM OF THE
PERFORMANCE OF THE MILITARY PROCEDURES**

*канд. техн. наук І.В. Берестов, Т.Т. Берестова,
канд. техн. наук О.С. Пестременко-Скрипка*

Український державний університет залізничного транспорту (м. Харків)

*I.V. Berestov PhD(Tech.), T.T. Berestova,
O.S. Pestremenko-Skripka PhD(Tech.)*

Ukrainian State University of Railway Transport (Kharkiv)

З реформуванням залізничного транспорту необхідно переглянути концепцію положень перевізного процесу і відповідно виробити чіткі орієнтири на підвищення якості послуг.

Впровадження в роботу залізничного транспорту системи аналізу та управління ризиками є одним з перспективних напрямків розвитку галузі. Це дозволяє зменшити матеріальні і трудові витрати, підвищити ефективність здійснюваних заходів контролю і прискорити проходження товарами процедури митного оформлення. Митні органи держав - членів ЄС є одними з найбільш прогресивних у всьому світі та активно використовують систему управління ризиками [1].

Одним із найбільш важливих напрямів дослідження митних ризиків є формування ефективної системи управління ними. Варто відмітити, що становлення і розвиток системи управління ризиками (СУР) у сфері міжнародного митного регулювання розпочалося в кінці 90-х років з часу прийняття переглянутої Кіотської конвенції, в якій вперше було задекларовано перспективність впровадження системи аналізу та управління ризиками. З того часу відбувся стрімкий розвиток даного напрямку діяльності, в результаті чого було прийнято низку законодавчих актів на міжнародному рівні, метою яких було глобальне впровадження системи управління ризиками [2].

В основі будь-якої СУР покладено процес їх профілювання. В теорії ризиків, профіль ризику – це залежність зміни економічного показника від зміни впливу чинника [3].

При визначенні частоти активації профілів ризику застосовують таке поняття, як селективність. Термін «селективність» походить від лат. «selectio» - «вибирати», «відбирати», «відокремлювати», «ізолювати». Селективність означає вибіркового, виборчий підхід суб'єкта у відношенні одного або декількох об'єктів зовнішнього світу, обумовлений набором критеріїв. Тобто цей показник кількісно показує вибірккову здатність профілю ризику [4].

Вибірковість є досить особливим показником, бо значно високе чи дуже низьке його значення не свідчить про кращу чи гіршу якість профілю ризику. Даний показник є важливим з огляду попередньої оцінки актуальності використання профілю ризику. При створенні профілю ризику проводиться попереднє обчислення його селективності, включаючи визначені індикатори ризику та число затриманих вагонів за попередній період. Коли селективність проекту профілю не відповідає вимогам, в такому разі повторно розглядаються індикатори ризику для підтвердження вибіркової спроможності профілю. В період використання профілю ризику зміна параметрів вибіркової може вказувати на зміни в побудові зовнішньоекономічних операцій, формуванні тенденцій і ін., та в будь-якому разі застосовується для виявлення актуальності повторної перевірки профілю ризику.

Для визначення значення ризику при передачі міжнародного вагонопотоку на залізницях України пропонується використання наступної формули:

$$R = P \cdot N \quad (1)$$

де N – величина можливого збитку в разі затримки вагонів на прикордонних передавальних станціях.

Можливий збиток являє собою середні сумарні витрати за простій вагонів на прикордонних передавальних станціях, який розраховується наступним чином:

$$N = \sum nt_i \cdot Cnt \quad (2)$$

де $\sum nt_i$ – вагоно-години простою затриманих вагонів з i -причини;

Cnt – вартість однієї вагоно-години простою.

Значення імовірності затримки вагонів на прикордонних передавальних станціях передбачається отримати за результатами використання інформаційно-керуючої системи.

Таким чином, завдяки селективному підходу з'являється можливим якісно оцінити ризики для кожного відправлення в експортно-імпортному сполученні на залізничних станціях України.

[1] Пестременко-Скрипка О.С. Удосконалення технології роботи прикордонних передавальних станцій шляхом формування системи управління ризиками / О. С. Пестременко-Скрипка // [дисер. на здобуття наук. ступеня кандидата техн. наук за спеціальністю 05.22.01 – транспортні системи.]. – Український державний університет залізничного транспорту. – Харків, 2018. – 202 с.

[2] Управління ризиками в митній справі: зарубіжний досвід та вітчизняна практика : монографія; за заг. ред. І.Г. Бережнюка. – Хмельницький, 2014. – 288 с.

[3] Управління митними ризиками: теорія та практика : монографія; за заг. ред. І. В. Несторишена та В. А. Туржанського. – Ірпінь-Хмельницький, 2018. – 302 с.

[4] Aleshinskiy, E. The modelling of technological processes at border transfer stations in Ukraine [Text] / Aleshinskiy E., Naumov V., Pestremenko-Skripka O. // Technical Transactions. Fundamental Sciences. Wydawnictwo Politechniki Krakowskiej. – №6. – 2018. – P.43-54.

УДК 656.2.08

ІНТЕЛЕКТУАЛЬНЕ БАГАТОРІВНЕВЕ УПРАВЛІННЯ НА ЗАЛІЗНИЧНОМУ ТРАНСПОРТІ

INTELLECTUAL MULTILEVEL MANAGEMENT ON RAILWAY TRANSPORT

*Канд. техн. наук В.П. Нерубацький, аспірант Д.А. Гордієнко
Український державний університет залізничного транспорту (м. Харків)*

*V.P. Nerubatskyi, PhD (Tech.), D.A. Hordiienko, postgraduate
Ukrainian state university of railway transport (Kharkiv)*

Сучасні системи інтелектуального управління на залізничному транспорті повинні забезпечувати автономну роботу багатьох технічних об'єктів, що пов'язані між собою [1]. Інтелектуальна система повинна вирішувати складні завдання, включаючи планування, прогнозування і т.п. [2]. Для універсальності, адаптації та точності рішень на залізничному транспорті доцільне застосування багаторівневого інтелектуального управління [3].

Багаторівнева архітектура інтелектуальної системи управління складається з трьох рівнів: концептуального, інформаційного та операційного [4] (рис. 1). Система, побудована за такою архітектурою, здійснює управління поведінкою складних технічних об'єктів в умовах автономної та колективної взаємодії [5].

Концептуальний рівень є відповідальним за реалізацію вищих інтелектуальних функцій, де здійснюється обмін повідомленнями з іншими рівнями [6]. До вищих інтелектуальних функцій відносяться функції постановки головної мети та підцілей, планування поведінки та розподілення впливів в загальному плані дій. Основним завданням управління на концептуальному рівні є отримання, зберігання та семіотичне представлення даних, що ґрунтується на моделі реальної ситуації в зовнішньому середовищі [7].

На інформаційному рівні управління вирішуються завдання інформаційного моделювання, основними з яких є побудова інформаційної ситуації, інформаційної позиції та інформаційної конструкції. Середовище семіотичного управління на інформаційному рівні реалізується застосуванням різних інформаційних одиниць, які служать основою побудови інформаційної ситуації, інформаційної позиції та інформаційної конструкції [8].