

і планувати розвиток трудових ресурсів галузі; забезпечити взаємодію різних рівнів управління персоналом; розробити методи управління мотивацією трудових ресурсів; оптимізувати витрати на розвиток персоналу. Основними виконавцями рішень з проблем кадрової політики в галузі є перші керівники різних рівнів та працівники кадрових підрозділів. У цьому зв'язку постає питання про необхідність внутрішньої реорганізації служб управління персоналом, поліпшенні їх якісного складу, підвищенні професійного статусу представників кадрового менеджменту та змісту закріпленої за ними професійної діяльності. Перш за все необхідно аналізувати систему підготовки кадрів, порядок просування їх по службі і джерела поповнення керівних кадрів підприємства та фахівців.

Таким чином, в умовах впровадження швидкісного руху необхідно удосконалення кадрової політики, в першу чергу, в напрямку забезпечення галузі висококваліфікованими кадрами.

УДК 656.027 (477)

РОЛЬ ВИСОКОШВИДКІСНОГО ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ В РОЗВИТКУ ПРОДУКТИВНИХ СИЛ РЕГІОНІВ

*Сухорукова Т.Г., к.е.н., доцент
(УкрДУЗТ)*

Високошвидкісний залізничний транспорт вирішує ті ж завдання, що і транспорт з традиційною швидкістю руху, а саме: задоволення потреб населення і підприємств в перевезеннях; сприяння економічному і соціальному розвитку держави, підвищення ефективності функціонування державного механізму; підвищення обороноздатності країни; розвиток культури, підвищення історичного і духовного рівня життя населення; зміцнення позицій держави на світовому ринку; розвиток міжнародної співпраці.

Більш високі швидкості руху дозволяють вирішити перераховані завдання у

більше стислі терміни. Окрім цього, при розвитку високошвидкісного руху необхідно враховувати сучасні реалії.

Якщо говорити про задоволення культурних потреб населення, то необхідно враховувати соціально-демографічні процеси. Сьогодні в країні росте питома вага літніх людей. З початку 90-х років ХХ століття питома вага населення у віці 60 років і більше у загальній чисельності постійного населення зросла з 30,3 % до 37,4 %.

Літні люди дуже часто фінансово незалежні: на заході їх називають "сиві відпочивальники, що мають гроші". У світі кількість літніх людей постійно збільшується. Вони є однією з найбільш мобільних частин населення розвинених країн, подорожі стають їх улюбленим хобі. У нашій країні значна частина літніх людей не мають високих грошових доходів, але деякі з них вже сьогодні можуть собі дозволити відпочинок у вигляді туристичних поїздок.

Окрім цього в країні росте чисельність самотніх і бездітних людей, що закладає основи для формування нової культури поведінки у вихідні дні. Так, якщо у 1990 році питома вага самотніх людей складала 15,2 % від загальної чисельності населення, то у 2015 році цей показник склав 22,8 %. Такі люди віддають перевагу путівкам вихідного дня, поїздки за місто і т. п. Цей факт теж необхідно враховувати при формуванні планів розвитку пасажирського комплексу.

У будь-якому випадку розвиток пасажирських перевезень повинен враховувати запити споживачів: встановлення диференційованих цін, що дозволить змістити частину попиту з пікового часу на періоди затишшя (що дуже важливе для транспорту, враховуючи нерівномірність перевезень); можливість навмисно культивувати попит в періоди його спаду; надання додаткових послуг в якості альтернативи для очікування своєї черги клієнтів в періоди максимального попиту. Для транспорту це також актуально і, передусім, утілюється в роботі вокзальних комплексів; систему попередніх замовлень квитків для управління рівнем попиту.

З боку пропозиції стратегічні підходи в досягненні взаємозв'язку з попитом повинні включати: в періоди максимального попиту можна притягати тимчасових службовців. Для транспорту - це організація додаткових

потягів і маршрутів; можна встановити особливий розпорядок робіт в період пікового завантаження; можна заохочувати виконання більшого числа робіт самими клієнтами; можна розробити програму надання послуг спільними силами; можна зробити дії, що роблять можливим зростання існуючих потужностей.

При освоєнні масових пасажиропотоків, що зароджуються на великих станціях, слід не просто визначити потрібні кількості потягів і їх масу, напрям дотримання, але також і композицію складів з урахуванням запитів пасажирів різних категорій. Необхідно спиратися на концепцію повної вартості, що називається інакше аналізом повної вартості, тобто порівнювати повну вартість двох і більше можливих варіантів перевезення, як для пасажира, так і для залізниці.

Важливе значення для підвищення якості пасажирських перевезень має поліпшення інформаційного забезпечення пасажирів. Інформація має бути оперативною, з високим рівнем точності, за відсутності упередженості по відношенню до споживачів послуг. Пасажирам необхідно надавати щохвилинну інформацію про послуги залізниць по телефону, безпосередньо на вокзалах, станціях, в потягах, а також через Інтернет. Нині 90% наявної інформації з різних питань не використовується раціонально, тому має місце велика неточність в прогнозуванні пасажиропотоків.

Сьогодні, як ніколи раніше, необхідно бути поряд з пасажирами, ретельно збирати детальну інформацію про них, враховувати запити пасажирів різних категорій, передбачати їх вимоги, прагнути до швидкого і повного задоволення їх потреб. При цьому необхідно враховувати світовий досвід. Поліпшення інформаційного забезпечення на залізницях Англії, Німеччини, Японії і інших країн досягається шляхом установки на вокзалах інформаційних електронних табло, екранів, довідкових установок різного призначення, відеопристроїв і т. д.

Важливою умовою забезпечення конкурентоспроможності вітчизняних залізниць є розвиток сервісу на рівні світових стандартів, що дозволяє більш повно задовольняти запити пасажирів. Поліпшення якості обслуговування повинне полягати не

просто в доставці пасажирів від станції до станції, а в перевезенні їх "від дверей до дверей". Для досягнення такої мети потрібно взаємодію з автомобільними фірмами і компаніями, іншими вилами транспорту, тобто необхідно шукати партнерів, використати усі переваги системної взаємодії, що характерно для залізниць розвинених країн.

УДК 339.47:656.2

ЕКОНОМІЧНА БЕЗПЕКА ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ В УМОВАХ ВПРОВАДЖЕННЯ ВИСОКОШВИДКІСНОГО РУХУ

*Чередниченко О.Ю., к.е.н., доцент,
старший викладач
(ІШОК для СБУ НІОУ ім. Я. Мудрого)*

У всьому світі високошвидкісний залізничний транспорт завойовує все більшу популярність, забезпечуючи найбільшу загальну швидкість поїздки при самих високих показниках безпеки, якості та економічності.

До високошвидкісних залізниць відносяться спеціалізовані залізничні лінії, призначені для руху поїздів зі швидкістю понад 200 км/год, із заданим рівнем безпеки і комфорту, що забезпечується проектними параметрами, інженерно-технічними рішеннями, належним будівельно-технологічним виконанням споруд та інфраструктури, а також ефективною системою контролю, технічного обслуговування і ремонту рухомого складу і стаціонарних пристроїв. Під швидкісним рухом ми розуміємо перевезення пасажирів зі швидкістю від 140 до 200 км/год по модернізованих лініях.

Будівництво та експлуатація високошвидкісних магістралей пов'язані з безліччю ризиків. На етапі будівництва основними ризиками є помилки в проектуванні, осідання ґрунту, стихійні лиха, протиправні дії третіх осіб і т. д. Що стосується ризиків вже існуючого високошвидкісного сполучення, то сюди