

Остаточний вибір туристичних перевезень слід обґрунтовувати економічними розрахунками за методикою, запропонованою професором Дніпропетровського національного університету залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна О. М. Гненним

УДК 338.47:656.2

ПІДХОДИ ДО ВИЗНАЧЕННЯ ЕКОНОМІЧНОЇ ЕФЕКТИВНОСТІ ТЕХНІЧНИХ ЗАСОБІВ В МІСЦЯХ ПЕРЕТИНУ ТРАНСПОРТНИХ ПОТОКІВ НА ОДНОМУ РІВНІ

*Блиндюк В.С., д.т.н., професор
(УкрДУЗТ)*

Безпека функціонування будь-якого виду транспорту на ринку транспортних послуг, у першу чергу, залежить від технічного рівня транспортного обслуговування, а потім вже від інших факторів: рівня маркетингу, рекламно-інформаційного забезпечення, організації сервісу та ін. Рівень транспортного обслуговування в місцях перетину транспортних потоків на одному рівні прямо пов'язаний з експлуатаційними характеристиками технічних засобів, якими вони обладнані, та з якісними характеристиками транспортного обслуговування місць перетину транспортних потоків.

Для економічної оцінки якості та безпеки транспортного обслуговування місць перетину транспортних потоків на одному рівні пропонуємо застосовувати підхід, який впливає з агрегатної структури технічних засобів, якими на даний час обладнані місця перетину транспортних потоків на одному рівні. При цьому агрегатна структура розглядається у вигляді сукупності технічних засобів, що складається з окремих пристроїв, кожний з яких виконує конкретну технологічну функцію та технічно інтегруються з іншими пристроями в єдину систему. Оцінку економічної ефективності технічних засобів в місцях перетину транспортних потоків пропонуємо здійснювати агрегатним підходом.

Найважливішими показниками оцінки

економічної ефективності технічних засобів в місцях перетину транспортних потоків на одному рівні є показники сумарного за розрахунковий період економічного ефекту від застосування технічних засобів транспортного обслуговування в місцях перетину транспортних потоків на одному рівні та індекс прибутковості.

Використання даних показників в межах агрегатного підходу дозволить визначити вплив кожного із окремих пристроїв, які виконують конкретну технологічну функцію та технічно інтегруються з іншими пристроями в єдину систему технічних засобів в місцях перетину транспортних потоків на одному рівні. Саме це дозволить врахувати якість та безпеку транспортного обслуговування залізничного й автомобільного транспорту в місцях перетину транспортних потоків на одному рівні

Агрегатний підхід до визначення рівня економічної ефективності технічних засобів, якими обладнані місця перетину транспортних потоків на одному рівні, дозволяє уникнути технічної надмірності при розробці та проектуванні технічного обладнання місць перетину транспортних потоків на одному рівні, що є основою скорочення витрат на утримання й експлуатацію місць перетину транспортних потоків на одному рівні, модернізувати чи реконструювати технічні засоби обладнання місць перетину транспортних потоків при зміні умов експлуатації.

УДК 681.3:656.2

КОРПОРАТИВНА ІНФОРМАЦІЙНА СИСТЕМА ЯК ОСНОВА ІНФОРМАТИЗАЦІЇ ДІЯЛЬНОСТІ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ

Блиндюк Р.В., здобувач (УкрДУЗТ)

Процес реформування залізничного транспорту України та його інтеграція в європейську транспорту систему вимагають запровадження європейських стандартів інформаційного забезпечення та реалізації

якісно нової стратегії інформатизації українських залізниць.

Основними особливостями сьогочасного стану автоматизації процесу управління транспортними перевезеннями на залізничному транспорті є їх моральна застарілість та низький рівень ефективності. Більша частина автоматизованих інформаційних систем не дозволяє управляти транспортним процесом в режимі реального часу, планувати роботу залізниці, моделювати і прогнозувати роботу залізничного транспорту в цілому, організувати його роботу в єдиному технологічному ланцюжку. В сфері автоматизованого управління процесом перевезень мають місце такі проблеми, як слабка технічна оснащеність інформаційно-управляючих систем, недостатній розвиток мережі передачі даних, велика різноманітність інформаційних систем, застарівши програмне забезпечення, відсутність баз для зберігання даних та високий рівень ручного введення даних. Все це негативно впливає на реалізацію технологічного процесу транспортування вантажів, обумовлюючи як необхідність передачі даних, так уповільнення процесів обслуговування вантажовідправників.

Прийнята ще у 2002 році Стратегія інформатизації залізничного транспорту України так і не забезпечила досягнення істотних змін в сфері автоматизованого управління залізничним транспортом. Сьогодні ж галузі конче потребує створення потужного інформаційного середовища на базі єдиного центру обробки даних, що дозволить об'єднати інформаційні потоки всіх структурних підрозділів залізниць та забезпечити інформаційну підтримку основних бізнес процесів всіх рівня управління залізничним транспортом. Створення такого роду інформаційного середовища на базі впровадження інформаційних технологій потребує формування корпоративної інформаційної системи залізничного транспорту, яка забезпечуватиме створення єдиної вертикальної інтегрованої інформаційної бази для всіх комплексів інформаційних технологій і сприятиме інформаційні взаємодії між учасниками процесу перевезень на шляху його прямування «від дверей до дверей».

Корпоративна інформаційна система залізничного транспорту має виступати інтегрованою системою управління територіально розрізненими підрозділами залізничного транспорту, яка включає сукупність технічних і програмних засобів інформаційної підтримки прийняття управлінських рішень та реалізації ефективних методів управління матеріально-технічними, фінансовими, технологічним й інтелектуальними ресурсами залізниць. Відповідно до цього та враховуючи специфіку діяльності залізничного транспорту, його позиції на ринку вантажних перевезень, корпоративна інформаційна система залізничного транспорту повинна забезпечувати не тільки своєчасність передачі даних та надійність системи захисту інформації, моніторинг виконання вантажних операцій та місця знаходження вантажу в режимі реального часу, але й сприяти розробці і прийняттю оперативних і стратегічних рішень на основі моделювання та оцінки впливу змін на ринку транспортних послуг.

УДК656.2:658.152(043.2)

ОЦІНКА ІНВЕСТИЦІЙНОЇ ПРИВАБЛИВОСТІ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ

Васильєв О.Л., к.е.н., доцент (УкрДУЗТ)

В економічній літературі до теперішнього часу не вироблений єдиний підхід до визначення вмісту поняття «інвестиційна привабливість». Найбільш часто поняття «інвестиційна привабливість» використовується для оцінки доцільності вкладення засобів в той або інший проект, вибору альтернативних варіантів здійснення інвестицій і визначення ефективності розміщення ресурсів.

Основними цілями оцінки інвестиційної привабливості є:

- визначення поточного стану підприємства та перспектив його розвитку;
- розробка заходів підвищення інвестиційної привабливості;