

Зокрема потреба внутрішнього ринку у вантажних вагонах і магістральних тепловозах оцінюється експертами у 2,9 та 1,5 млрд дол., не говорячи вже про потребу в металі та будівельних матеріалах при спорудженні нових залізничних ліній.

Крім того, слід звернути увагу на той факт, що держава втратила свої одноосібні права на виробничі потужності та інше майно в країні, сьогодні владу держави змінила влада невеликої купки осіб, що утримують об'єкти стратегічного призначення та переслідують лише власні інтереси.

Отже, сьогодні ключова роль в забезпеченні економічної безпеки держави належить інноваційному розвитку залізничного транспорту, а головну роль в управлінні та координації процесу забезпечення економічної безпеки слід віддати державі та державним органам влади, попередньо підвищивши їх значення на національному рівні.

Список використаної літератури

1 Сокотун Г.О. Конкурентоспроможність підприємств України у порівнянні з іноземними [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=2404>

2 Доценко Д.В. Экономическая безопасность: методологические аспекты и составляющие /Д.В. Доценко, В.Н.Крутлов//Аудит и финансовый анализ.–2009.– №4.–С. 415-427.

3 Іванюта Т. М. Економічна безпека підприємства : навч. посіб. [для студ. вищ. навч. закл.] / Т. М. Іванюта, А. О. Заїчковський. – К. : ЦУЛ, 2009.– 256 с.

4 Овчаренко Є. І. Система економічної безпеки : ознаки та принципи функціонування / Є.І. Овчаренко. - Економіка. Менеджмент. Підприємництво. – 2012. – № 24(II). – С. 133-143.

5 Губський Б.В. Пріоритети забезпечення економічної безпеки в контексті глобалізації української економіки // Національна програма забезпечення економічної безпеки в контексті стратегії соціально-економічного розвитку України: Матеріали Круглого столу / Відп. Ред. С.І.Пирожков, Б.В.Губський, А.І.Сухоруков. – К.: Національний інститут українсько-російських відносин при Раді національної безпеки і оборони України, 2001. – С.121.

6 Мунтян В.І. Теоретичні засади економічної безпеки // Національна програма забезпечення економічної безпеки в контексті стратегії соціально-економічного розвитку України: Матеріали Круглого столу 1 листопада 2000 р.) /Відп. Ред. С.І.Пирожков, Б.В.Губський, А.І.Сухоруков. – К.: Національний інститут українсько-російських відносин при Раді національної безпеки і оборони України, 2001. –

С.121.

7 Бендиков М. А. Экономическая безопасность промышленного предприятия в условиях кризисного развития // Менеджмент в России и за рубежом. – 2000. – №2. – С. 17 – 30

8 Дикань В.Л. Фактори економічного зростання та розвитку національної економіки / В.Л. Дикань, О.М. Чупир. - Вісник економіки транспорту і промисловості. – Харків, УкрДАЗТ. - 2011. - № 36. – С. 15-22.

9 Дикань В.Л. Інноваційний вектор забезпечення сталого розвитку економіки України / В.Л. Дикань, Б.Я. Остапок. - Вісник економіки транспорту і промисловості. – Харків, УкрДАЗТ. – 2012. - № 39. – С. 15-20.

10 Токмакова І.В. Протириччя розвитку вітчизняного залізничного транспорту в умовах розбудови світової транспортно-логістичної системи [Електронний ресурс] / І.В. Токмакова. - Ефективна економіка. - 2015. - № 5. - Режим доступу : <http://www.economy.nayka.com.ua/?n=4&y=2015>.

11 Дикань В. Л. Консолідація можливостей промисловості та транспорту в умовах міжнародних транспортних коридорів як шлях призупинення кризових явищ в економіці України / В. Л. Дикань, Н. В. Якименко // Вісник економіки транспорту та промисловості. - 2010. - № 30. - С. 11—16.

УДК 656.025.2 (477)

ОЦІНКА РОЗВИТКУ В УКРАЇНІ ПАСАЖИРСЬКИХ ЗАЛІЗНИЧНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ

Чорнобровка І. В., к.е.н., доцент (УкрДУЗТ)

Залізничний транспорт, як транспорт взагалі, є необхідною умовою спеціалізації і комплексного розвитку народногосподарських комплексів регіонів, формування ТВК як локального, так і районуотворюючого значення. Він сприяє суспільному територіальному поділу праці, формуванню зв'язків між населеними пунктами та всередині їх. Без транспорту неможлива інтеграція України у загальносвітову економічну систему.

Соціально-економічне значення системи пасажирських перевезень для суспільства підтверджується наступним:

1) пасажирське сполучення охоплює все населення держави; сприяє розвитку і зміцненню економічних, соціальних та культурних зв'язків між регіонами і державами;

2) зв'язують в єдине ціле різні регіони держави; забезпечується природна міграція населення;

3) лагодиться вплив на розвиток міжнародних зв'язків;

4) формується престижність тих чи інших районів розселення, вибір місць роботи, навчання і відпочинку;

5) рівень продуктивності праці, чіткість організації виробничий процес знаходиться в прямій залежності від якості пасажирських перевезень; більш рціонально використовують трудові ресурси, збільшуються радіуси територій, з яких трудові ресурси залучаються до виробництва, більш повно використовують основні виробничі та житлові фонди завдяки введенню швидкісних та високошвидкісних сполучень в пасажирських перевезеннях;

6) забезпечується систематичне задоволення соціально і економічно виважених заявок на перевезення в будь-який період року, в будь-якому існуючому напрямку при задоволенні необхідного рівня комфорту;

7) своєчасність доставки пасажирів до

пункту призначення забезпечується наявністю гарантованого терміну доставки пасажирів, що обумовлюється дотриманням розкладів поїздів (автобусів, суден, літаків), тим самим пасажирам надається можливість використання вільного часу на свій розсуд;

8) дотримання перевізниками вимог підвищення якості обслуговування пасажирів, що оцінюються відповідними критеріями, які регламентують рівень якості обслуговування пасажирів і надання їм комфорту, сприяє підтриманню доброго гумору і фізіологічного стану пасажирів.

Перевезення пасажирів відіграє важливу роль у стабільному розвитку економіки держави, оскільки вони забезпечують мобільність громадян країни. Мобільність громадян пояснюється різними причинами: робота або навчання; відпочинок або розваги; сімейні і споріднені зв'язки; освіта і навчання; спорт; культура і туризм; оздоровлення і лікування та ін. У здійсненні пасажирських перевезень приймають участь практично всі види транспорту (таблиця 1).

Таблиця 1

Аналіз перевезення пасажирів різними видами транспорту, % до попереднього року

Показник	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Усі види транспорту	03,6	07,2	01,4	7,3	4,0	01,0	7,6	7,2	4,7	7,7	4,0
Залізничний	00,7	9,8	9,7	5,6	00,2	00,7	00,0	9,1	6,4	00,1	9,9
Автомобільний	03,9	04,7	04,7	1,8	2,7	6,7	5,5	6,8	1,2	7,6	0,0
Водний	5,2	3,8	3,5	6,8	8,7	05,2	2,8	04,5	9,2	6,9	3,1
Авіаційний	15,1	12,5	25,1	3,0	19,2	22,7	08,0	00,1	3,2	7,4	31,3

Нажаль, в останні роки немає стабільної динаміки зростання перевезення пасажирів.

Невід'ємною умовою забезпечення функціонування транспортної інфраструктури та підвищення попиту пасажирських перевезень в Україні є стабільна робота залізничного транспорту. У структурі пасажирообороту залізничний транспорт займає друге місце після автомобільного. На його частку припадає понад 36 % загальної величини пасажирообороту.

Основна проблема сьогодні складається у тому, щоб повернути споживача до залізничних перевезень за рахунок підвищення якості послуг, що надаються залізницями.

Основні проблеми розвитку залізничного транспорту в частині пасажирських перевезень

пов'язані з підвищенням ефективності функціонування пасажирського комплексу. Оцінка ефективності функціонування пасажирського комплексу повинна проводитися по трьом аспектам: з позиції держави (суспільства), з позиції галузі (рентабельності) і з позиції соціуму (споживача транспортної послуги).

В основі оцінки роботи транспорту лежить дослідження відповідності конкретних фактів діяльності транспорту основним напрямкам транспортної політики України.

Основною проблемою пасажирських залізничних перевезень залишається їх збитковість. Одним з варіантів усунення цього явища може бути підвищення тарифів.

Підвищення тарифів на пасажирські перевезення останні п'ять років проводилося трічі. Слід врахувати, що підвищення тарифів знижує купівельну спроможність громадян і негативно впливає на обсяг перевезень

Однак вирішення проблеми збитковості не може бути пов'язане лише з підвищенням тарифів, тому що підвищення тарифів без відповідних соціальних програм, призведе до звуження ринку трудових ресурсів і до менш раціонального їх використання. Необхідно державне регулювання тарифів на пасажирські перевезення. Іншими словами, вони повинні дотуватися з державного чи місцевого бюджету, на них повинен встановлюватися державне чи регіональне замовлення.

Залізниці виконують відчутну соціальну функцію, забезпечуючи пільгові перевезення всіх категорій громадян, які мають таке право згідно з чинним законодавством. На сьогоднішній день склалася критична ситуація з розрахунками за пільгові перевезення, у тому числі за перевезення студентів, інвалідів, учасників війни, дітей пенсіонерів та інших категорій пільгового контингенту.

Не менш важливим показником, який тісно пов'язаний з фінансовою діяльністю залізниці є собівартість пасажирських перевезень. На жаль, на залізницях України зберігається тенденція зростання собівартості пасажирських перевезень.

Одним з найбільш серйозних недоліків є неготовність транзитних ПТО до своєчасного усунення несправностей вагонів у пасажирських потягах. Керівники залізниць не приділяють увагу цій роботі, персонал ПТО має низький рівень технічних знань, самі пункти технічного огляду недостатньо забезпечені запасними частинами. У результаті не дотримуються передбачені технологічними процесами норми часу на виробництво робіт зі зміни колісних пар.

Щоб зберегти провідне становище залізничного транспорту на ринку перевезень або розширити його частку, необхідно скористатися властивими йому сильними сторонами - найбільшою екологічною безпекою, чіткою організацією руху. Однак названих переваг, для перемоги в конкурентній боротьбі, недостатньо. Ключем до успіху є економічна ефективність і постійна орієнтованість на пасажирів - на його потреби, що змінюються, структуру пасажиропотоку. Всі кроки, спрямовані на розширення асортименту послуг та поліпшення їх якості, на відповідні зміни в корпоративній структурі і в процесах управління, повинні визначатися вищезазначеними факторами.

Вітчизняний ринок пасажирських перевезень ще не досить розвинений і в той же час деформований на стільки, що не в змозі забезпечити збалансованість попиту і пропозиції (особливо в літній період, у передсвятковій та післясвятковій дні - через недостатність пропозицій) у всіх ланках логістичного ланцюга перевезень. Іншими словами, весь технологічний ланцюжок обслуговування пасажирів досить часто порушується, наступають збої в процесах, покликаних задовольняти потреби пасажирів, що погіршує імідж залізниць, відхиляє потоки пасажирів на інші види транспорту.

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

Важливим напрямком збалансованості попиту та пропозиції в пасажирських перевезеннях є зміцнення позицій вітчизняних залізниць в міждержавному сполученні. Необхідно прагнути до того, щоб обсяг пасажирських перевезень між Україною та іншими країнами постійно збільшувався. Слід вказати що на даний час вісім українських авіакомпаній виконують регулярні пасажирські перевезення до 49 країн світу.

Для підвищення попиту на пасажирські перевезення необхідно розробляти нові зручні розклади поїздів. Сьогодні розвиток пасажирського комплексу неможливий без застосування сучасних методів організації виробничого процесу. Мова, в першу чергу, йде про логістику в сфері пасажирських перевезень.

На залізничному транспорті розвиток логістичної концепції стимулював розробку заходів щодо підвищення конкурентоспроможності. З метою підвищення своєї конкурентоспроможності залізничний транспорт європейських країн почав інтенсивно розвивати швидкісний рух. Був створений новий тип рухомого складу з конструктивними швидкостями 200 ... 500 км / год, змінена конструкція шляху, впроваджено системну взаємодію між видами транспорту, проведена комп'ютеризація робочих місць т.д.

Згідно логістичної концепції управління, підвищення конкурентоспроможності пасажирських залізничних перевезень повинна стати головною стратегічною метою управління в

пасажи́рському комплексі, а його основою - надання пасажирам додаткової споживчої вартості.

У зв'язку з цим, важливим напрямком розвитку пасажирського комплексу є інтелектуалізація кадрового складу, оскільки кадри як і раніше вирішують дуже багато. У першу чергу необхідно вдосконалення системи підбору кадрів залежно від освітнього рівня, морально-естетичних якостей і їх уміння працювати з людьми.

Хотілося б підкреслити, що у Франції підвищенню економічної ефективності пасажирських перевезень на тлі інших заходів сприяли стимулюючі заходи для персоналу: введення 35-годинного робочого тижня, нових методів організації роботи і регулювання заробітної плати.

Важливе значення для підвищення ефективності пасажирських залізничних сполучень має поліпшення інформаційного забезпечення пасажирів. Інформація повинна бути оперативною, з високим рівнем точності, при відсутності упередженості по відношенню до споживачів послуг. В даний час 90% наявної інформації з різних питань не використовується раціонально, тому має місце велика неточність у прогнозуванні пасажиропотоків.

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

Важливим напрямом розвитку пасажирських перевезень є зміцнення антитерористичної безпеки транспорту. Враховуючи сучасну економіко-політичну обстановку, робота у вказаному напрямі повинна йти випереджаючими темпами.

Таким чином, в умовах непередбачуваної динаміки розвитку пасажирських перевезень і низької платоспроможності населення необхідна цілеспрямована робота, що сприяє підвищенню ефективності послуг, розвитку нетрадиційних, економічно обґрунтованих форм господарської діяльності залізничного транспорту.

УДК 629.46

ФОРМУВАННЯ МОДЕЛІ ПРОГНОЗУВАННЯ ОБСЯГІВ ВАГОНОПОТОКІВ НА СТАНЦІЯХ ЗАЛІЗНИЧНОЇ МЕРЕЖІ

*Шандер О.Е., к.т.н., ст. викладач,
Васильєва І.В., магістр (УкрДУЗТ)*

Процеси в економіці України супроводжуються структурними змінами в усіх сферах господарювання, в тому числі - на залізничному транспорті. Тому в умовах ринкової економіки виникла ситуація, при якій виробники фактично не можуть чітко планувати обсяги виготовлення своєї продукції. Відповідно до цього плани перевезення вантажів не відповідають реальній потребі у вагонах. Це викликає певну невизначеність при перерозподіленні вагонного парку та організації вагонопотоків і призводить, або до нестачі, або до надлишку вагонів в певні моменти часу на певній станції та дирекції в цілому. А якщо врахувати збільшення функціонування операторських компаній (власників вагонів) на залізничному транспорті, що виступають як організатори та виконавці перевезень вантажів на комерційній основі, то актуальним є вирішення питань ефективної організації вагонопотоків на станціях полігону не залежно від власності вагонів, за умови виконання плану перевезень вантажів [3]. Виходячи з цього, за умови розподілу за маршрутами як навантажених так і порожніх вагонів [1,2] в залежності від навантаження-вивантаження відповідних станцій важливим є прогнозування обсягів вагонопотоків на станціях залізничного полігону.

Одним із сучасних напрямків у створенні моделей автоматизованого прогнозування є використання математичного апарату штучних нейронних мереж. Саме штучні нейронні мережі є основним математичним апаратом, який використовується у рамках сучасного напрямку який має назву Datamining. Datamining - це глибинний автоматизований інтелектуальний аналіз даних. Прогнозні моделі, які використовують технології Datamining, дають можливість виявлення нетривіальних, непомітних навіть для ока експерта закономірностей при аналізі даних, дозволяють будувати високоякісні прогнози [5].

Складність прогнозування часу подачі вагонів на станцію при замовленні клієнта і кількості відповідних вагонів полягає у тому, що