

окремих етапів стратегічного планування.

Механізм стратегічного планування підприємств залізничного транспорту необхідно розглядати як сукупність елементів та способів їхньої організаційної, інформаційної та правової підтримки, з урахуванням особливостей організаційної структури та ступеня централізації управління за допомогою яких здійснюється прийняття та реалізація стратегічних рішень, які забезпечують сталий розвиток даної галузі.

При формуванні механізму стратегічного планування на залізничному транспорті необхідно врахувати його особливий статус, бо залізничний транспорт – це базова галузь економіки країни, що забезпечує потреби у внутрішніх та міжнародних перевезеннях. Також важливим є те, що ця залізнична галузь на сьогоднішній день залишається природною монополією.

Тому для неї доцільно розробити загальну стратегію та комплекс часткових стратегій. Причому під частковою стратегією слід розуміти програму дій на певну перспективу з урахуванням прийнятого ризику у відповідності до встановлених цілей розвитку системи та можливостей їхнього досягнення в окремій сфері її діяльності або в рамках окремої структурної одиниці, що забезпечує ефективність діяльності системи у цілому.

Для отримання цих результатів до 2015 року необхідно щоб стратегія розвитку залізничного транспорту України стала основою і одночасно інструментом об'єднання зусиль держави та підприємницького співтовариства.

Це б дало можливість залізничному транспорту України перетворитися з фактора можливого ризику обмеження зростання української економіки, в джерело її сталого розвитку.

**УДК 656.035.18.12**

### ОСОБЛИВОСТІ РЕФОРМУВАННЯ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ

*Сліпченко О.Л., здобувач (УкрДАЗТ)*

У рамках реалізованої реформи почалися реальні процеси демонополізації ринку залізничних перевезень в окремих його сегментах. Зниження монополізації ринку залізничних перевезень у цілому забезпечується за рахунок зростання кількості власників залізничного рухомого складу, у тому числі операторських компаній, збільшення частки вагонів, контейнерів і локомотивів, що перебувають у власності незалежних компаній, а також частки перевезень,

здійснюваних у них. Уже прийняті закони підкреслюють важливість конкуренції взагалі, але сама конкуренція може набувати різних форм й вирішувати різні завдання.

Очевидно, що при цьому всі три складові подальших реформ у залізничній галузі – конкуренція, регулювання й структурні зміни – повинні бути взаємозалежні й не суперечити одна одній.

Основні етапи структурної реформи на залізничному транспорті покликаний стати інвестиційною стадією розвитку галузі. Для цього, шляхом удосконалювання нормативно-правової бази й майнової структури залізничного комплексу, необхідно створити відповідні організаційні й економічні умови для додаткових інвестицій. Структурна реформа на залізничному транспорті має еволюційний характер, що повинне виражатися в поступальній досягненні поставлених цілей і завдань, по завершенні третього етапу структурної реформи. Дана реформа в основному спрямована на розвиток залізничного транспорту загального користування. З метою розвитку залізничного транспорту незагального користування розробляється концепція розвитку залізничного транспорту незагального користування, яка буде внесена на розгляд зацікавленим учасникам ринку й державним органам виконавчої влади у встановленому порядку.

Цільова модель спрямована на реалізацію завдань структурної реформи на залізничному транспорті й містить у собі аналіз сучасного стану ринку залізничних перевезень, опис його обмежень, оцінку ризиків, що виникають на третьому етапі структурної реформи, і цільовий стан ринку транспортних послуг залізничного транспорту загального користування. У сучасних умовах роль і місце чинників підвищення ефективності функціонування залізничного транспорту України визначається ступенем реалізації та впровадження науково-технічного прогресу. Пожвавлення економіки України вимагає принципово нових підходів до якості надання послуг залізницями.

Даний період часу характеризує зародження нового інформаційного суспільства, у якому соціальні потреби населення мають бути пріоритетними. Ці потреби впливають на побудову і розвиток економічної системи державного регулювання пасажирських перевезень. Разом з тим світовий досвід показує, що соціальна ефективність ринкових перетворень неможлива без створення ефективної системи державного регулювання сталого функціонування залізниць України. Ці обставини саме і передбачають необхідність розроблення нових механізмів державного регулювання та управління з використанням механізмів стратегічного

планування і прогнозування структури пасажирського господарства залізничного транспорту України.

Ці обставини передбачають пошук економічного механізму оптимального поєднання інвестування основної складової соціальної інфраструктури державними (бюджетними) та недержавними коштами. При цьому соціальні протиріччя у сфері інвестування державою та іншими джерелами потребують невідкладних наукових досліджень, доцільність яких обумовлюється необхідністю прийняття економічних рішень.

УДК:656.256.3:625.162.4.3.013

### УПРАВЛІННЯ ТРАНСПОРТНОЮ БЕЗПЕКОЮ

*Тройнікова О.М., к.е.н., доцент (УкрДАЗТ)*

Управління транспортною безпекою реалізується системою, що є комплексом функціонально взаємозв'язаних елементів: технічних засобів, персоналу і нормативних правових актів. У своїх статтях професор доктор технічних наук А.В. Лісенков, аналізуючи чинники, що впливають на безпеку перевезень, і методи її підвищення вносить конкретні пропозиції, реалізація яких дозволила б радикальним чином підвищити ефективність управління безпекою.

У сучасних джерелах цікавими і перспективними є синтезовані бізнес-підходи. На відміну від технологічних, орієнтовані для бізнесу підходи, передбачають окрім тих, що виділяються до останнього часу чотирьох шарів: фінанси, клієнти, бізнес-процеси і кадри, ще і п'ятий шар, «пронизливий всі існуючі шари, служби, підрозділи і організації» - цей шар безпеки. Тому доцільно зв'язувати ряд показників по всіх шарах з безпекою. Підхід до проблеми безпеки розглядається з двох позицій: з позиції стратегічного управління, і з позиції життєздатності системи. Можливість такого походу виникла, завдяки дослідженням англійця Ентоні Стаффордом Біром, який вивів модель життєздатної системи для моделювання організацій. Він застосував закони кібернетики для управління, визначивши управління як «науку ефективної організації». Це було припущення та доказ до вживання цих законів для всіх видів інститутів, створених людськими істотами, і що взаємодіють в них і між.

Залізничний транспорт це інфраструктура чий організм, має певний рівень життєздатності. В зв'язку з цим вважається перспективним виділення

декількох контурних систем управління за принципом однорідності інтегрованих підсистем відносно масштабу часу, що вимагають рівня інтелекту людини.

Для ефективного управління на цьому рівні необхідна наявність системи підтримки ухвалення рішень. Ця підтримка заснована на експертній інформації, концентрованої в системі управління знаннями. Одна з найбільш актуальних проблем — це наявність великого числа не зв'язаних один з одним систем, вирішальних яке-небудь вузьке завдання. Це обумовлено історичними чинниками. В процесі розвитку системи управління залізничним транспортом при вирішенні окремо взятих завдань по забезпеченню безпеки на тій або іншій ділянці управління перевезеннями виникала потреба використовувати ті або інші апаратно-програмні засоби автоматизації. В результаті чого виникла так звана «клаптева автоматизація».

Безпека перевезень при цьому повинна розглядатися, перш за все, як безпека внутрішнього управління рухливим складом, ведення поїзда в цілому, управління рухом поїздів на полігоні у взаємодії з іншими підсистемами. Сучасні технічні засоби і інформаційні технології дозволяють реалізувати це завдання з мінімальними витратами.

УДК 656.027

### ПРОБЛЕМИ ВПРОВАДЖЕННЯ ШВИДКІСНОГО РУХУ НА ЗАЛІЗНИЧНОМУ ТРАНСПОРТІ УКРАЇНИ

*Фомазов. В.О., начальник технічної служби (Південна залізниця)*

Організація швидкісного залізничного руху в Україні є найважливішою умовою конкурентоспроможності і стабільного розвитку залізничної галузі. Створення швидкісних магістралей дозволить вирішити ряд транспортних задач (економічних, соціальних, екологічних) на багато років вперед, стимулювати розвиток наукоємних виробництв, зокрема забезпечить:

- значне скорочення витрат часу на поїздки (з 10-11 годин до 3-5 годин), що збільшить мобільність населення, забезпечить покращення міграції трудових ресурсів, розвиток соціальної інфраструктури регіонів;

- підвищення провізних спроможностей залізниць щодо перевезень пасажирів, рівня комфорту, що дозволить гарантувати транспортне забезпечення перевезень, пов'язаних з проведенням в Україні чемпіонату Європи з футболу в 2012 році на рівні європейських стандартів;

- підвищення іміджу України як країни, що