



## О ДИЗАЙНЕ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ УКРАИНЫ

Л.А.ЗЛАТОПОЛЬСКИЙ, Я.С.ВИСМАН

Открыв рубрику «Новости дизайна» в журнале «Железнодорожный транспорт Украины», нет необходимости, по нашему мнению, еще и еще раз приводить убедительные доводы в пользу дизайна. Это очевидно, так как дизайн является интегрирующей научно-проектной дисциплиной, в основе идеологии которой лежит антропоцентрический подход: «Все для человека». Работая на стыке «Человек-техника», дизайн адаптирует предметную среду, орудия труда, условия жизнедеятельности к требованиям, потребностям и возможностям человека.

Мы надеемся, что материалы, помещаемые в данной рубрике журнала, будут информировать читателя о достижениях отечественного и зарубежного дизайна в области развития и совершенствования транспортных систем вообще и железнодорожного транспорта в частности. Своевременная и качественная информация такого рода, несомненно, будет способствовать успешному развитию железнодорожной системы (ЖДС) Украины, созданию ее современной

материальной базы, росту компетентности специалистов различного профиля, повышению уровня конкурентоспособности как самой ЖДС, так и выпускаемой ею или по ее заказам продукции.

Следует отметить, что сам дизайн и информация о нем будут способствовать также решению финансовых и коммерческих проблем, поскольку он в современном понимании и виде является порождением рыночных отношений. Мировой опыт убедительно показывает, что дизайн служит рынку и что он экономически выгоден. Поэтому в самом процессе развития ЖДС Украины дизайну должно быть отведено соответствующее место.

Украина располагает всеми возможностями для широкого привлечения дизайнеров к решению технических, экономических и социальных проблем ЖДС. Она имеет два специализированных научно-проектных института дизайна, способных выполнять научно-проектные работы на мировом уровне качества.

В настоящее время в ЖДС сложилась типичная для промышленности и транспортных систем Украины ситуация. Наше государство стало самостоятельным. ЖДС Украины тоже получила статус самостоятельной системы, но функционально встроенной в Евро-Азиатскую ЖДС. В связи с этим перед ней в полный рост встали проблемы реорганизации и самостоятельного развития, исходя из собственной стратегии, идеологии и концепции. При этом, с целью получения финансовых источников развития, отрасль должна приступить к производству продукции и услуг, отличающихся высокой конкурентоспособностью, способных быть предметом экспорта.

И в этом процессе дизайн может (и должен) сыграть весьма существенную роль.

С чего же начать внедрение дизайна в научную, проектную и производственную деятельность ЖДС Украины?

Мировой опыт технического прогресса показал, что проблемы развития ЖДС должны решать комплексно на основе системного подхода.

Комплексность решения требует совместного участия специалистов различного профиля, в том числе дизайнеров, и согласованного взаимодействия министерств, ведомств, организаций и предприятий, начиная с нулевого цикла формирования единой производственной идеологии, технической политики и стратегии развития ЖДС Украины.

Системные методы обеспечат развитие ЖДС нашей страны как целостной функциональной системы, в которой развитие составляющих ее подсистем (подвижного состава и элементов инфраструктуры) будет взаимосвязано и взаимообусловлено с учетом ее интеграции в мировую железнодорожную транспортную систему.

Основываясь на имеющемся опыте, мы считаем, что для внедрения средств и методов дизайна в деятельность ЖДС Украины и проектно-производственную работу предприятий, выполняющих для нее заказы, необходимо следующее:

□ Продолжение на стр.34.

## МІЖДЕРЖАВНЕ СПОЛУЧЕННЯ

руть участь також і країни Прибалтики. Тут після великої підготовчої роботи були узгоджені умови розподілу парку вантажних вагонів і контейнерів колишнього Радянського Союзу. Приймаються важливі рішення, що стосуються всіх залізниць, зокрема пасажирських і вантажних тарифів в міждержавному сполученні, функціонування автоматизованої системи по резервуванню та продажу пасажирських квитків «Експрес-2», налагодження роботи рефрижераторного рухомого складу, правила транзитних перевезень тощо.

З метою правового забезпечення безперебійної роботи українських залізничних переходів з Польщею, Словаччиною, Угорщиною та Румунією на початку 1992 року Кабінет Міністрів України звернувся до Організації співробітництва залізниць (ОСЗ), яка була створена ще в 1955 році, про визнання її Статуту і з проханням прийняти в її члени Державну адміністрацію залізничного транспорту України. В червні 1992 року на XX сесії Наради Міністрів транспорту ОСЗ Укрзалізниця стала повноправним членом ОСЗ та отримала право застосувати Угоди про міжнародне залізничне вантажне і пасажирське сполучення (СМГС і СМПС), Єдиний транзитний тариф (ЄТТ), Правила користування вагонами в міжнародному залізничному сполученні (ППВ) та інше. Після проведення Укрзалізницею необхідної процедурної роботи (по зміні тарифних відстаней, визначення пунктів переходу, встановлення розрахункових ставок, умов розрахунків тощо) Кабінетом Міністрів України 4 квітня 1993 року було прийнято постанову № 246.

Після багатомісячних узгоджень і знаходження прийнятних компромісів Міжнародний союз залізниць (МСЗ), який об'єднує залізниці п'яти континентів, встановив для Державної адміністрації залізничного транспорту України перехідний період членства в зв'язку з скрутним економічним становищем Укрзалізниці, тобто тепер наш щорічний членський внесок як активного члена зменшено у 8 разів. Угода про це була підписана між МСЗ та Укрзалізницею 28 грудня 1993 року. Членство в МСЗ дає можливість використання передових технологій будівництва сучасного рухомого складу, систем управління експлуатаційною роботою, навчання кадрів методам менеджменту і маркетингу,

отримання необхідної інформації та інше.

Кабінет Міністрів України 11 липня 1994 року прийняв постанову № 474 «Про впорядкування участі міністерств і відомств у діяльності міжнародних організацій, членом яких є Україна». В ній юридично визначена відповідальність Укрзалізниці як сторони відповідних конвенцій та угод Організації співробітництва залізниць та Міжнародного союзу залізниць.

Треба також підкреслити, що налагодженню двостороннього співробітництва сприяє і те, що Укрзалізниця уже має своїх представників при генеральних дирекціях залізниць Болгарії, Угорщини, Польщі, Словаччини, а також при Міністерстві шляхів сполучення Російської Федерації.

### Представляємо автора статті



ГУРНАК Віталій Михайлович, кандидат технічних наук, закінчив Московський інститут інженерів залізничного транспорту за фахом інженер-експлуатаційник та Київський інститут народного господарства за фахом економіст.

Працював на різних інженерно-технічних посадах станції Дарниця, заступником начальника Київської дистанції вантажно-розвантажувальних робіт, начальником технічного відділу служби руху Південно-Західної залізниці. Був референтом відділу транспорту Ради Міністрів України, начальником підвідділу та заступником начальника відділу транспорту Держплану та Мінекономіки України. З травня 1992 року був призначений начальником Управління зовнішніх зв'язків Укрзалізниці. В січні 1995 р. захистив дисертацію на звання доктора економічних наук. Працює консультантом Укрзалізниці по зовнішньоекономічних питаннях.

З 1984 року представляє Україну в Комітеті внутрішнього транспорту Європейської економічної комісії ООН, бере участь в роботі комісій та сесій Організації співробітництва залізниць.

Має понад 60 друкованих праць, в тому числі в журналах "Железнодорожный транспорт", "Промышленный транспорт", "Економіка України", "Механізація і автоматизація управління", "Матеріально-технічне забезпечення", бюлетені Організації співробітництва залізниць тощо. Окремі статті видані німецькою, польською і китайською мовами. Почесний залізничник.

За участь у ліквідації наслідків аварії на ЧАЕС у 1986 році нагороджений Грамотою Верховної Ради України.

□ Окончание, начало на стр. 25.

1. Определить дизайн-организацию в статусе одного из головных разработчиков и исполнителей программы развития ЖДС Украины и возложить на нее полную ответственность за дизайн-эргономическое обеспечение соответствующих видов работ в интересах отрасли.

2. Разработать дизайн-программу как составную часть общей научно-технической программы развития ЖДС Украины.

3. Создать нормативную базу дизайн-эргономического обеспечения проектной и производственной деятельности как самой ЖДС Украины, так и предприятий, выпускающих научно-техническую продукцию по ее заказам.

Институт дизайнера (г. Харьков) имеет достаточно большой опыт решения железнодорожных проблем средствами дизайнера. Сотрудничая с бывшим МПС СССР и подведомственными ему предприятиями, он разработал и принял участие в осуществлении дизайн-программы «Магистраль» и ее подпрограмм: «Вокзал», «Диспетчер», «Горки», «Курс», «Метро», «Высокоскоростная магистраль» и др.

В настоящее время Институт дизайнера плодотворно сотрудничает с рядом главных управлений госадминистрации Укрзалізниці и ПО «Лугансктепловоз».

Надеемся, что в последующих выпусках журнала специалистам Института дизайнера (г. Харьков) будет предоставлена возможность более подробно поделиться опытом и своими взглядами на организацию и содержание дизайнерских работ в интересах ЖДС Украины.

Полагаем, что информация, помещаемая в данной рубрике, будет интересна для тех, кто намерен в своей работе широко использовать средства и методы дизайнера, богатый опыт и профессионализм специалистов Института дизайнера и других дизайнерских организаций.

### Представляем авторов статьи

ЗЛАТОПОЛЬСКИЙ Леонид Александрович, заместитель директора Института дизайнера (г. Харьков), кандидат технических наук.

ВИСМАН Яков Самойлович, старший научный сотрудник Института дизайнера (г. Харьков).