

[1] Яновський П. О. Раціоналізація взаємовідносин виробництва і транспорту. *Залізничний транспорт України*. 2013. № 1. С. 41-49.

[2] Нестеренко Г. І. Визначення параметрів вагонопотоків з навальними вантажами на залізницях України. *Вісник Академії Митної служби України. Серія : «Технічні науки»*. 2014. № 1 (51). С. 80-85.

УДК 656.223

АНАЛІЗ СИЛЬНИХ І СЛАБКИХ СТОРІН, МОЖЛИВОСТІ ТА ЗАГРОЗИ РОЗВИТКУ МАЛОДІЯЛЬНИХ ЗАЛІЗНИЧНИХ СТАНЦІЙ

ANALYSIS OF STRENGTHS AND WEAKNESSES, OPPORTUNITIES AND THREATS OF DEVELOPMENT OF LOW-POWERED RAILWAY STATIONS

Н.А. Носко

Український державний університет залізничного транспорту (м.Харків)

N.A. Nosko

Ukrainian State University of Railway Transport (Kharkiv)

Залізничні станції в залежності від обсягу і складності виконання пасажирських, вантажних і технічних операцій поділяються на позакласні, I, II, III, IV і V класів.

Малодіяльна станція – станція з розмірами руху пасажирських і вантажних поїздів (у сумі) за графіком не більше 8 пар на добу [1].

SWOT-аналіз являє собою систему інтегрального аналізу, основним змістом якого є дослідження сильних і слабких сторін підприємства в площині окремих внутрішніх чинників, а також позитивного чи негативного впливу окремих зовнішніх чинників, які зумовлюють розвиток підприємства [2]. У результаті такого аналізу виділяють ті види діяльності й товари, для впровадження яких у виробництво існують як зовнішні, так і внутрішні можливості.

Назва цієї системи складається із аббревіатур початкових літер термінів, які характеризують об'єкти аналізу:

S - Strengths (сильні сторони підприємства); W - Weaknesses (слабкі сторони підприємства); O - Opportunities (можливості розвитку підприємства); T - Treats (загрози розвитку підприємства) [3]. До основних переваг SWOT-аналізу можна віднести наступні: систематизація знань про внутрішні та зовнішні фактори, що впливають на процес стратегічного управління; визначення конкурентних переваг та формування стратегічних пріоритетів; періодична діагностика ресурсів підприємства; діагностування як всього підприємства, так і окремих його структурних підрозділів.

Перелік чинників можливостей і недоліків малодіяльних залізничних станцій, який аналізується, подається у вигляді алгоритму із розмежуванням на сильні та слабкі сторони (таблиця 1).

Таблиця 1 - Можливості й недоліки малодіяльних залізничних станцій

Strengths (сильні сторони)	Weaknesses (слабкі сторони)
<ol style="list-style-type: none"> 1. Стабільність роботи ПАТ «Укрзалізниця». 2. Ресурсні переваги: наявність власних земельних площ та укладених договорів на користування ними. 3. Наявність значних об'ємів вантажообігу. 4. Стабільний попит на залізничні перевезення (постійна сезонність перевізного процесу). 5. Відсутність конкурентів у залізничній галузі. 6. Потужна ремонтна база. 7. Стабільне фінансове становище. 8. Якість надання послуг. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Застаріла інфраструктура рухомого складу та неналежне матеріально-технічне оснащення. 2. Надлишок невикористаної інфраструктури 3. Старіння кадрового потенціалу, відсутність соціальної зацікавленості у молодих спеціалістів. 4. Невеликі виробничі можливості. 5. Недостатній рівень модернізації та оновлення рухомих одиниць та складових колійного господарства. 6. Низький рівень доходів галузі 7. Аварійність та порушення правил безпеки перевезень.
Opportunities (можливості)	Threats (загрози)
<ol style="list-style-type: none"> 1. Наявність умов, привабливих для залучення інвесторів, зацікавлених у додаткових обсягах перевезень. 2. Не насичуваність попиту на вантажоперевезення. 3. Співпраця з іншими підприємствами, галузями народного господарства. 4. Сталі контакти зі споживачами, діловими партнерами, торговими і збутковими посередниками. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Сезонність попиту/пропозиції на транспортні послуги. 2. Падіння обсягу вантажних перевезень 3. Політична нестабільність країни 4. Брак фінансових ресурсів, недостатній прибуток, зниження попиту на послуги. 5. Відсутність чітких стратегічних перспектив та планів розвитку. 6. Ускладнена та неефективна система управління. 7. Низька ефективність роботи

Згідно з проведеним аналізом можна констатувати, що пріоритетним стратегічним курсом для малодіяльних залізничних станцій повинно стати використання стабільної роботи ПАТ «Укрзалізниця», розгалуженість мережі, що дасть можливість до опанування більшої частки транспортного ринку, відсутність конкурентів в залізничній галузі. Слід звернути увагу на слабкі сторони малодіяльних станцій, які здатні зруйнувати всі стратегії підприємства. Потенціал малодіяльних станцій буде залежати від участі сильної або слабкої сторони при існуючих можливостях і загрозах, а реалізація потенційних можливостей полягає у здатності їх реалізувати або передбачити загрозу.

Тому слід звернути увагу на наступні положення:

1. Оновлення рухомого складу та основних фондів.

2. Залучення інвестицій у галузь.
3. Використання сучасних технологій та висококваліфікованих кадрів.
4. Оптимізація надлишку невикористаної інфраструктури.
5. Підвищити рівень безпеки перевезень та охорону праці.

[1] Правила технічної експлуатації залізниць України. – Харків : Індустрія , 2007.

[2] Стеценко Т.О, Тищенко О.П.. Управління регіональною економікою, К.: Знання. - 2010.

[3] Фінансово-економічний словник. / Загородній А.Г., Вознюк Г.Л., – К.: Знання, 2007.- 1072 с.

[4] Орловська О.В., Белова А.І., Конкурентні переваги залізниці на ринку транспортних послуг України./ 36.наук.праць Державного економіко-технологічного університету: Серія «Економіка і управління».Вип.23-24.-К.: ДЕТУТ, 2013., 103-109с.

[5] SWOT-аналіз – основа формування маркетингових стратегій підприємств : [навч. посіб.] ; під ред. д.е.н. проф., академіка АЕН України Л.В. Балабанової. – Донецьк : ДонДУЕТ, 2001. – 180 с.

УДК 656. 212. 5

ПЕРСПЕКТИВИ ВПРОВАДЖЕННЯ ТОЧКОВИХ ВАГОННИХ УПОВІЛЬНЮВАЧІВ НА СОРТУВАЛЬНИХ ГІРКАХ УКРАЇНСЬКИХ ЗАЛІЗНИЦЬ

PROSPECTS OF IMPLEMENTATION OF POINT AUTOMATIC RETARDERS ON UKRAINIAN RAILWAYS HUMP YARDS

*докт. техн. наук О.М. Озар, канд. техн. наук М.Ю. Куценко
Український державний університет залізничного транспорту (м. Харків)*

***O. Ohar, D.Sc. (Tech.), M. Kutsenko, Ph.D. (Tech.)**
Ukrainian state university of railway transport (Kharkiv)*

Концепція технології квазібезперервного регулювання швидкості відчепів полягає у тому, що сортувальні гірки обладнують точковими вагонними уповільнювачами (ТВУ) [1, 2]. Їх встановлюють вздовж однієї або двох рейок у шпальні ящики протягом всього шляху прямування відчепа від вершини гірки до кінця сортувального парку. Особливістю точкових вагонних уповільнювачів є те, що вони взаємодіють не з бічною поверхнею колеса вагона, а з гребенем або поверхнею кочення. Залежно від конкретного місця встановлення на шляху руху відчепів, кожен ТВУ налаштовують на потрібну (граничну) швидкість. У випадку, коли відчеп має швидкість вищу за граничну, виникає гальмовий ефект, якщо ж ця швидкість нижче граничної, гальмовий ефект відсутній. На даний час ТВУ застосовуються на деяких сортувальних гірках Європи (Англія, Німеччина, Швейцарія, Угорщина, Польща). Відомі два принципово різних типи таких пристроїв – газонаповнені фірм Dowty (Великобританія) та Axton (Польща) та тарілчастими пружинами фірми Tissen (Німеччина).