

внутрішніми трансформаційними процесами групи. Їх взаємозв'язок можна представити у вигляді референтних моделей. Найбільш розповсюдженою з референтних моделей є методологія IDEFO.

Контекстна діаграма моделі формування цінності реалізованого будівельного потенціалу залізничного транспорту представлена на рисунку. Вона включає такі елементи:

«вхід» - інформація з корпоративної бази даних, інформація по проектах та перебігу їх реалізації;

«вихід» - організований інтегрований

інноваційний процес, інтеграція виробничих та управлінських підсистем учасників групи, комплект організаційно-управлінської документації та цінність будівельного інвестиційно-інноваційного проекту;

«управління» - статутні документи, нормативно-правова база та регламентуюча документація у вигляді програм інвестиційно-інноваційних проектів за пріоритетами реалізації;

«механізм» - керівництво БМК, керівник проекту, учасники групи, інноваційний консалтинг та корпоративне навчання.



Рисунок - Контекстна діаграма процесу формування цінності реалізованого будівельного потенціалу залізничного транспорту

Характерними рисами процесу формування цінності реалізованого будівельного потенціалу залізничного транспорту є:

1) процес складається з трьох основних бізнес-процесів: проектування формування інтегрованого інвестиційно-інноваційного процесу групи, розробка спільного будівельного інвестиційно-інноваційного проекту та його реалізація;

2) має місце об'єднання та акумуляція всіх вхідних та вихідних інформаційних потоків в межах корпоративної бази даних;

3) об'єктами управління є: інноваційний процес в межах групи, інвестиційно-інноваційні проекти та персонал учасників групи;

4) встановлення ключових механізмів формування цінності будівельного потенціалу інноваційного консалтингу та корпоративного навчання.

УДК 656.073.23

НАПРЯМКИ УДОСКОНАЛЕННЯ ТЕХНОЛОГІЇ РОБОТИ ПРИКОРДОННИХ ПЕРЕДАВАЛЬНИХ СТАНЦІЙ

Шапатіна О.О., аспірант (УкрДАЗТ)

У рамках освоєння руху по території нашої країни повинна використовуватись вигідність географічного положення. Залізниці України безпосередньо взаємодіють із залізницями Російської Федерації, Білорусі, Молдови, Польщі, Словаччини, Угорщини й Румунії через 56 пунктів переходу границі й з 18 морськими портами Чорного й Азовського морів.

Передача вантажів з залізниці однієї держави на залізницю іншої при різній ширині колії може здійснюватись наступними способами:

- перевантаженням вантажів із вагонів однієї колії у вагони іншої колії;

- зміної візків вагонів на пунктах перестановки;

- застосування технології, що заснована на зміні колісних пар в тактовому режимі.

Найбільш розповсюдженим є перший спосіб, тому що він не потребує спеціального облаштування. Недоліком цього способу є несхоронність вантажів при перевантаженні та значні витрати часу. Технічні операції, що пов'язані з перестановкою вагонів за традиційною технологією зміни ходових частин, трудомісткі і також вимагають значних витрат часу. Існуючі способи зміни візків пов'язані із необхідністю тимчасового виключення з роботи і складування на пунктах перестановки вагонів значної кількості візків, що призводить до дорожчання перевезень вантажів в міжнародному сполученні.

Ці недоліки вирішуються при використанні візків з розсувними колісними парами, що повністю виключає необхідність складування змінних ходових частин. Проте для практичного впровадження цієї або іншої системи розсувних колісних пар необхідно вирішити низку запитань, пов'язаних із забезпеченням умов безпеки руху. Прикордонні переходи залишаються традиційно «вузьким місцем», у середньому затримка вагонів у пунктах переходу на стиках колії 1520/1435 мм складає 2,5 доби.

Для скорочення простоїв вагонів на прикордонних переходах необхідно прийняти ряд організаційно-технічних заходів, які передбачають:

1) Удосконалення системи безперевантажувальних перевезень в міжнародному сполученні, що буде базуватися на оцінці варіантів перевантажувальних операцій відповідного рухомого складу, особливо нового покоління, що відповідає одночасно вимогам, що пред'являються на залізницях як колії 1520 мм, так і колії 1435 мм. Значні резерви криються у впровадженні технічних засобів прискореного переходу вагонами пунктів стиків колії різної ширини шляхом застосування технології автоматичної зміни у візках колісних пар;

2) Одночасно необхідно оптимізувати розвиток інфраструктури транспортної мережі в рамках збільшення швидкостей руху поїздів, використання сучасних засобів створення системи спеціалізованих маршрутів для змішаних (контейнерних і контрейлерних) перевезень вантажів;

3) Пошук обґрунтування ефективності контейнерних і контрейлерних перевезень і сучасних термінальних комплексів;

4) Організацію власної технічної бази і освоєння нових технологій транспортування вантажів в сукупності з вирішенням питань їх ефективного використання і гнучкої тарифної політики, що сприятиме розвитку перспективних видів перевезень по міжнародних транспортних коридорах України.

УДК 338.47:656.2

ОСНОВНІ ПОЛОЖЕННЯ РОЛІ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ У ТИПАХ КОН'ЮНКТУРНОГО РОЗВИТКУ

Широкова О.М., к.е.н., доцент (УкрДАЗТ)

Вплив кризи на динаміку макроекономічних показників і показників діяльності транспортної системи очевидні, так само, як взаємозв'язок функціонування залізничного транспорту та економіки. Доказом цього був черговий економічний спад 2008-2010 рр. в Україні, спричинений світовими тенденціями, які є відображенням циклічності економічного розвитку. Тоді транспортна система вже в II півріччі 2008 року відреагувала на кризові явища, що почалися в економіці країни: вантажообіг став скорочуватися, у той час як промисловість ще продовжувала демонструвати ріст. Це пояснюється високою чутливістю роботи залізничного транспорту до кон'юнктурних змін в економіці. У зв'язку з цим та враховуючи значущий вклад залізничного транспорту в створення національного доходу, забезпечення соціальної, політичної, культурної сфер діяльності держави необхідно намагатися нівелювати негативні тенденції стабілізацією роботи залізничної галузі. Оскільки розвиток залізничного транспорту, як великого споживача матеріальних і трудових ресурсів, може виступати стимулом, так званим поштовхом для роботи економіки та спричиняти мультиплікативність розвитку національного господарства.

При чому стратегічне значення залізничного транспорту беззаперечне на всіх чотирьох фазах економічного циклу: спад, депресія, пожвавлення й підйом (чистий ріст). Так, економічна криза, перериваючи підйом, переводить економіку у фазу спаду. Спад характеризується падінням обсягів виробництва. Під час депресії вони стабілізуються на низькому рівні й тут залізничний транспорт може виступити альтернативою більше дорогих видів транспорту тим самим забезпечивши додаткові перевезення собі й підтримати конкурентоспроможність товаровиробників більше низькою транспортною складовою у ціні їхньої продукції і сприяти виведенню економіки у фазу пожвавлення – відновлення існуючого до початку спаду обсягу виробництва, а потім забезпечити потреби в перевезеннях при чистому зростанні виробництва, що є підсумком економічного циклу й розвитку суспільства.

Виходячи з цього, очевидно, що для підтримки транспортних потужностей у всіх типах кон'юнктурного розвитку необхідним є відповідний вимогам рівень функціонування транспортної інфраструктури.

Зокрема для відновлення росту економіки після кризи потрібно, щоб розраховані на