Це повною мірою відноситься і до залізничного транспорту, керівники якого у складних умовах світової та національної фінансово-економічної кризи повинні знайти нові шляхи не тільки виживання, а і розвитку шляхом інтенсивного використання всіх ресурсів, одним з яких є інтелектуальний капітал. На жаль, в теперішній час відбувається вимушене скорочення персоналу, працівників пенсійного віку відправляють на відпочинок, а з ними (принаймні, багатьма з них) залізниці втрачають накопичений досвід, знання, вміння, навички, які молодші працівники не змогли або не захотіли сприйняти.

Інтелектуального капітал – це за Л. Едвінссоном раціональне поєднання людського капіталу (реальні і потенційні інтелектуальні здібності, а також відповідні практичні навички працівників компанії) зі структурним (складові капіталу компанії, задані такими специфічними факторами, як зв'язки зі споживачами, бізнес-процеси, бази даних, бренди та IT- системи).

Вважаємо, що актуальною проблемою є, по-перше, розроблення методики оцінки інтелектуального капіталу залізниці, а по-друге, створення ефективного механізму його обліку і нарощування.

Запропоновані методи оцінки конструкцій гіркових не в повній мірі характеризують проектне рішення або існуючу горловину.

Отже, цим пропонується таку оцінку проводити з використанням комплексного показника, який враховує приведені витрати та показники надійності і безпеки функціонування сортувальних гірок, до яких відносяться: імовірність відмов та відновлення засобів для регулювання швидкості скочування відчепів, середній термін їх служби та імовірність небезпечної відмови.

Зазначена задача вирішується з позиції багатокритеріального підходу при прийнятті рішення. Для реалізації оцінки конструкції гіркових горловин доцільно буде використання метода введення суперкритерія або скалярізації векторного критерія. Для звертання показників використовується адитивна функція суперкритерію.

Показник K повинен мати безрозмірну величину, тому всі показники, що розглядаються, необхідно привести (звернути) до безрозмірних величин.

Завдяки зазначеному методу є можливість оцінювати конструкцію гіркової горловини комплексно з урахуванням приведених витрат, показників надійності та функційної безпечності.

УДК 656.212.5

ВИБІР КОНСТРУКЦІЇ ГІРКОВИХ ГОРЛОВИН З ПОЗИЦІЇ КОМПЛЕКСНОГО ПОКАЗНИКА

Розсоха О.В., асистент (УкрДАЗТ)

В сучасних умовах одним із важливих показників оцінки якості плану гіркової горловини є: максимально допустима швидкість розпуску; розподілення імовірностей розділення відчепів на розділових стрілках та їх групах (зонах), що знаходяться на однакових відстанях від першої розділової стрілки; коефіцієнт γ, що знаходиться як відношення найменшої до найбільшої сумарної питомої роботи, яка витрачена на подолання всіх сил опору дуже поганого бігуна при проходженні ним відстані від вершини гірки (ВГ) до розрахункової точки (РТ) при несприятливих умовах скочування. Також, для оцінки ступеня надійності технологічного процесу використовуються показники: імовірність докочування відчепів до РТ; імовірність входу вагонів на гальмові позиції (ГП) зі швидкістю, що не перевищує максимально-допустиму; імовірність розділення відчепів на розділових стрілках; імовірність звільнення відчепом ГП після гальмування.

УДК 656.072.3:338.48

ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ ТУРИСТИЧЕСКИХ ПАССАЖИРСКИХ ПЕРЕВОЗОК

Сиволовская Е.В., к.э.н., доцент
Дергоусова А.А., ст.преподаватель (УкрГАЖТ)

Для повышения доходности пассажирских перевозок необходимо развивать новые виды деятельности, среди которых и развитие железнодорожного туризма.

Существующий зарубежный опыт свидетельствует о том, что железнодорожные компании активно участвуют в развитии туризма и успешно ведут туристическую деятельность. В этом отношении интересен опыт работы железнодорожных компаний Германии, Швейцарии, Швеции, Испании, США, Индии, ЮАР. Так, на железных дорогах Германии при подразделении по пассажирским перевозкам создано отделение путешествий и туризма, которое реализует как комплексные туристские маршруты с размещением в принадлежащих ему гостиницах и экскурсиями на собственных автобусах, так и предлагает пассажирам различные пакеты услуг «поезд + …» при покупке

железнодорожных билетов. Это свидетельствует о том, что туристская деятельность железнодорожных компаний приносит им устойчивые доходы и позволяет решать существующие финансовые проблемы.

Наличие густой сети железных дорог в Украине позволяет организовать разнообразные по географическому расположению, форме и содержанию маршруты железнодорожных туров. Во внутреннем туризме это кратковременные (часовые) туры длительностью от 3 до 10 ч, совершаемые на электропоездах, однодневные, двух- и трехдневные (непродолжительные) и многодневные туры от 5 дней.

Железнодорожный туристский маршрут должен тщательно выбираться с учетом интересов, пожеланий и спроса конкретных потребителей. При разработке маршрута необходимо рассмотреть все объекты, лежащие на пути к конечной цели туристского маршрута. Это могут быть природные или культурные особенности: леса, озера, горы, памятники архитектуры, соборы, храмы, ансамбли.

Для реализации железнодорожных туристских маршрутов существует несколько вариантов. Например, возможно формирование отдельных туристско-экскурсионных поездов.

Помимо этого можно организовать туристские маршруты в составе пассажирских поездов, следующих по действующему расписанию. Сервис-центры железнодорожных вокзалов или туристические фирмы, организующие такие путешествия, приобретают необходимое количество билетов для желающих совершить путешествие по железной дороге.

К сожалению, сегодня в Украине нет достаточного количества специализированного подвижного состава для путешествий по железным дорогам. Поэтому железнодорожный туризм малокомфортабелен и экономически низкоэффективен, что, в свою очередь, сдерживает его развитие. Для обеспечения высококачественного обслуживания туристов и пассажиров в пути следования необходима модернизация и создание нового специализированного подвижного состава для дальнего и пригородного сообщения (с улучшенным обзором, стилизованного в традициях разных эпох и культур).

УДК 330.341.1:656.2

ІННОВАЦІЙНИЙ ФАКТОР РОЗВИТКУ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ

Синікова О.М., аспірант (УкрДАЗТ)

Ефективне функціонування залізничного транспорту України грає виняткову роль в створенні умов для модернізації, переходу на інноваційний шлях розвитку і стійкого зростання національної економіки.

На сьогоднішній день інноваційний фактор розвитку галузі стає визначаючим для підтримки її конкурентоспроможності. Необхідно відзначити ряд факторів, що характеризують особливу роль інноваційної діяльності для ефективної роботи залізничного транспорту.

По-перше, висока фондомісткість залізничного транспорту і значний ступінь морального і фізичного зносу матеріально-технічної бази визначає масштаби інноваційного оновлення основних виробничих фондів галузі.

По-друге, скорочення можливості підтримки технічного рівня основних фондів за рахунок капітального ремонту, оскільки більшість ремонтних підприємств має морально і фізично застарілий парк устаткування і технологічне оснащення, орієнтоване на підтримку ресурсу технічних засобів, тоді як ситуація, що склалася, вимагає наявності сучасних інноваційних технологій по відновленню і продовженню ресурсу техніки.

По-третє, недостатня інвестиційна активність, фінансування якої за рахунок власних джерел галузі практично вичерпано, а масштаби залучення позикових засобів незначні, що посилює значення інноваційної складової в реалізації інвестиційних заходів.

Далі, рівень інформатизації на залізничному транспорті вимагає високих темпів технічного і програмного переоснащення інформаційних процесів, що обумовлює необхідність постійного інноваційного супроводу.

І, нарешті, значна матеріаломісткість і енергоємність залізничного виробництва визначають актуальність інноваційних заходів, направлених на ресурсозберігання.

До головних чинників, які гальмують інноваційні процеси в залізничній галузі України, можна віднести: відсутність достатніх джерел фінансування; недосконалість законодавчої бази у сфері інновацій; міграція висококваліфікованих фахівців до високо розвинутих країн; відсутність інформаційної та технологічної бази.

Таким чином, розвиток залізничного транспорту України не представляється можливим без формування інноваційної політики, заснованої