

світу. Особливість нинішнього відновлення економічного розвитку полягає в необхідності зробити його збалансованим, стійким і прийнятним з екологічної точки зору. У свою чергу, це вимагає дбайливого та раціонального використання мінеральної сировини і палива при виробництві товарів та наданні послуг, зменшення забруднення навколишнього природного середовища заради збереження життя на Землі. Для реалізації такої важливої мети людство має зробити вищим пріоритетом своєї господарської діяльності перехід до "зеленої економіки", тобто до економіки, яка б могла мінімізувати вплив економічної активності на навколишнє природне середовище.

Ефективний економічний ріст при інтенсивному типі відтворення - це, перш за все, збільшення реального ВВП, при скороченні енерго-, матеріало- і трудовитрат за рахунок досягнень НТП. Такий підхід до забезпечення економічного зростання враховує реалії економічної динаміки постіндустріального суспільства. Коли відбуваються зміни в структурі економіки, в її взаємодії із зовнішнім середовищем, змінюються також основні інститути влади й управління, об'єкти інфраструктури. Ось чому на нинішньому етапі розвитку аналіз економічного зростання та його вимірювання слід здійснювати з урахуванням як темпів зростання реального ВВП, так і якісного, структурного, соціального, територіального, галузевого аспектів економічного зростання.

Отже, тільки стійкий економічний розвиток може сприяти розширенню зайнятості, надання більш якісних товарів і послуг та відкриттю більш широких можливостей для людей, підтримці кращих і якісніших суспільних послуг, стимулюванню сприятливого клімату для розвитку підприємництва, створення більш кваліфікованих і краще оплачуваних робочих місць, заохочення економічної активності бізнесу та інвестування виробництва, привнесення культури довіри та особистої відповідальності в ділове життя, збереження високої якості навколишнього природного середовища.

УДК 338.47:625.1

### **ЦІННІСТЬ РЕАЛІЗОВАНОГО БУДІВЕЛЬНОГО ПОТЕНЦІАЛУ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ**

*Чупир О.М., к.е.н., доцент (ХНТУБА)*

В основі забезпечення цінності реалізованого будівельного потенціалу знаходяться знання, джерелом формування яких є система корпоративної освіти та консалтингової діяльності. Вона є засобом підвищення

ефективності підготовки та результативності реалізації інвестиційно-інноваційних будівельних проектів залізничного транспорту. Оскільки вони безпосередньо впливають на головний ресурс розвитку будь-якого підприємства - інтелектуальний потенціал, то управління ними повинно розглядатися в межах єдиної системи. При цьому, враховуючи те, що розвиток будівельного потенціалу відбувається в межах інтеграційного об'єднання, необхідним визначається створення групової системи забезпечення цінності реалізованого будівельного потенціалу залізничного транспорту за рахунок впровадження інтегрованого інноваційного процесу групи.

Взаємозв'язок рівня розвитку корпоративної освіти та консалтингової діяльності з цінністю реалізованого будівельного потенціалу залізничного транспорту може проявлятися у наступному:

1) зростання витрат на корпоративне навчання при одночасному зростанні обсягів консалтингової діяльності сприяє збільшенню цінності реалізованого будівельного потенціалу, за рахунок, по-перше, самореалізації персоналу, формування творчої атмосфери на підприємстві, активізації інноваційного процесу; по-друге, збільшення реалізованості інноваційних проектів, залучення додаткових ресурсів на впровадження інноваційних послуг, продукції з метою задоволення потреб споживачів;

2) зростання витрат на корпоративне навчання при одночасному зменшенні обсягів консалтингової діяльності спричиняє зменшення цінності реалізованого будівельного потенціалу, що пояснюється неефективним вкладанням коштів в корпоративну освіту або безперспективністю інноваційних розробок, які не знаходять реалізованості на ринку;

3) зменшення витрат на корпоративне навчання при одночасному збільшенні обсягів консалтингової діяльності все ж таки позитивно впливає на цінність реалізованого будівельного потенціалу за рахунок самовідданості персоналу, його лояльності та активній позиції, що дозволяє реалізовувати інновації навіть при недостатніх обсягах інвестицій в персонал;

4) зменшення витрат на корпоративне навчання при одночасному зменшенні обсягів консалтингової діяльності негативно позначається на цінності реалізованого будівельного потенціалу, що пояснюється бездіяльністю керівництва будівельного комплексу залізничного транспорту до розвитку кадрів та удосконалення інноваційного процесу, отримання чи утримання частки ринку тощо.

В основі формування цінності реалізованого будівельного потенціалу залізничного транспорту знаходиться управління

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;