

незадовільного технічного стану рухомого складу, вагонів, завантажених звичайними вантажами, що прямують у складі поїздів з вагонами, завантаженими небезпечними вантажами. Слід зазначити, що вимоги до технічного стану вагонів, що подаються під навантаження небезпечних вантажів, такі як "Не дозволяється подавати під налив вагони і контейнери, у яких до планового ремонту залишилось менше 15 діб. Огляд вагонів і контейнерів здійснюється у порожньому стані у день подачі під завантаження» не ставляться до вагонів, що прямують у складі цих же поїздів, завантажених безпечними вантажами. Як

результат такої технології - відмови їх вузлів та виникнення аварійних ситуацій з вагонами, завантаженими небезпечними вантажами. До неоднозначності та вільності тлумачень положень Правил відносяться протилежні поняття Правил та інструкцій, які створюють небезпечні і аварійні ситуації з небезпечними вантажами при їх перевезенні, збереженні, виконанні перевантажувальних операцій. В сучасних умовах одним із основних напрямків підвищення рівня безпеки є створення автоматизованих робочих місць (АРМ) комерційних агентів, чергових по станціях та ін.

УДК 656.073

*О.В. Лаврухін, Г.С. Бауліна, Г.Є. Богомазова*

**УДОСКОНАЛЕННЯ ІНТЕЛЕКТУАЛЬНОЇ ТЕХНОЛОГІЇ УПРАВЛІННЯ  
ВАНТАЖНИМ ВАГОННИМ ПАРКОМ РІЗНОЇ ФОРМИ ВЛАСНОСТІ**

*O.V. Lavruhin, G.S. Baulina, G.E. Bogomazova*

**IMPROVEMENT THE INTELLECTUAL TECHNOLOGY OF MANAGEMENT THE  
FREIGHT ROLLING STOCK OF DIFFERENT OWNERSHIP**

Існуюча практика організації перевезень вантажів характеризується великою різноманітністю форм і підходів до цього питання. Дослідження діючих способів визначення доцільності організації вантажних перевезень показують, що вони не забезпечують задоволення всіх встановлених критеріїв ефективності, не в повній мірі відповідають вимогам реформування залізничного транспорту і ринковим відносинам.

Щоб всього цього уникнути, перш за все треба змінити курс дій в оперативному управлінні перевезень на залізницях України, а це означає, що треба знаходити шляхи оптимізації експлуатаційної роботи: впроваджувати комплекс технічних засобів і сучасних інформаційних технологій, удосконалювати автоматизовану систему управління вантажними перевезеннями.

Метою даної роботи є удосконалення інтелектуальної технології перевезення

вантажів на полігоні залізниць України в сучасних умовах, яка адаптована до коливань обсягів навантаження і забезпечує мінімальні непродуктивні простой та зниження порожнього пробігу вагонів за рахунок створення резервного парку вантажних вагонів. При управлінні вантажними вагонами слід враховувати ризик отримання витрат на утримання вагонів при непродуктивних простоях або несвоєчасній подачі вагонів під навантаження у зв'язку з їх нестачею. При цих умовах пропонується часткове використання вагонів інвентарного парку як резервного, тобто заміщення вагонів однієї форми власності на іншу.

Вирішена задача формування інтелектуальної технології управління процесом переміщення вагонопотоків на адресу замовника транспортних послуг, яка, на відміну від існуючої, дозволяє оптимізувати процеси, пов'язані з

просуванням вагонів, враховуючи приналежність вагонів до різних власників

при забезпеченні високого рівня економічної доцільності.

УДК 629.4.083

*В.М. Запара, О.М. Костенніков, Я.В. Запара*

## **РАЦІОНАЛІЗАЦІЯ ТАРИФНОЇ ПОЛІТИКИ ПРИ ЗДІЙСНЕННІ МІЖНАРОДНИХ ЗАЛІЗНИЧНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ**

*V. Zapara, O. Kostennikov, Y. Zapara*

## **RATIONALIZATION OF TARIFF POLICY IN INTERNATIONAL RAIL TRANSPORT**

В сучасних умовах суттєво змінюються підходи до ціноутворення на вантажні залізничні перевезення, оскільки, з одного боку, вони мають відповідати вимогам чинного антимонопольного законодавства (стосовно внутрішніх та експортно-імпортних перевезень) та законодавства щодо захисту економічної конкуренції, вимогам пакета директив ЄС по залізничному транспорту, а з іншого боку – сприяти підвищенню конкурентоспроможності залізниць на ринку вантажних перевезень.

Залізничний транспорт як природний монополіст перебуває в нерівних економічних умовах з іншими галузями промисловості, тоді як ціни на продукцію промислових підприємств формуються, як правило, в умовах ринку, а тарифи на послуги залізничного транспорту є державно-регульованими.

Кошти в сумі близько 7,5 млрд грн, які отримані від індексації тарифів на перевезення вантажів у межах України з січня 2015 року, було знівельовано додатковими витратами, пов'язаними із зростанням цін виробників промислової

продукції, індексу інфляції та девальвацією гривні, з них: збільшення витрат на обслуговування запозичень – 4 млрд грн, закупівля товарно-матеріальних цінностей для забезпечення експлуатаційних витрат 1,6 млрд грн, закупівля електроенергії для здійснення перевезень – 1,4 млрд грн та ін.

Тарифи на транзитні перевезення вантажів відображені в «Тарифній політиці залізниць України», мають значно вищий рівень в порівнянні з внутрішніми і не є державно-регульованими. Конкурентність їх досягається шляхом надання знижок експедиторам, яка ні в якому разі не повинна бути нижчою за собівартість перевезення. При визначенні собівартості таких перевезень необхідно враховувати низку особливостей: більшість транзитних перевезень виконується міжнародними транспортними коридорами, на шляху прямування менша кількість переробок вагонів тощо.

Наведені пропозиції щодо врахування особливостей визначення собівартості конкретного транзитного перевезення як станом на сьогодні, так і на перспективу.