

УДК 656.2.078.8

## ШЛЯХИ ПІДВИЩЕННЯ КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНОСТІ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ У ВАНТАЖНОМУ СПОЛУЧЕННІ

*Панченко С.В., к.т.н., доцент, проректор  
(УкрДАЗТ)*

В умовах ринкової економіки на перший план виходить необхідність підвищення якості транспортного обслуговування на основі застосування прогресивних технологій перевезень, надання принципово нових конкурентоспроможних транспортних послуг. Це зумовлено, в першу чергу, наявністю реальної конкуренції між різними видами транспорту. Виробничі потужності, що не повністю використовуються, і одночасно висока потреба в оновленні технічних засобів залізничного транспорту, викликають необхідність проведення заходів, направлених на поліпшення фінансово-економічного стану галузі.

Перспективним напрямком залучення додаткових обсягів перевезень вантажів є контрейлерні перевезення. Це комбіновані перевезення вантажів із застосуванням спеціалізованих платформ для автопоїздів, напівпричепів.

Система залізничних контрейлерних перевезень ефективно поєднує в собі переваги залізничного транспорту - дешевизна перевезень на далекі відстані, безпека, незалежність від погодних умов, екологічність - з можливостями автотранспорту: доставка вантажу безпосередньо клієнту, мобільність і гнучкість. Контрейлерні перевезення вигідні і державі, і залізниці, і автоперевізникам. Вони є більш екологічними, ніж автомобільні перевезення, перешкоджають руйнуванню дорожнього полотна, розвантажують автомагістралі, знижують аварійність на дорогах. Крім того, такі перевезення економлять паливе (на залізниці в порівнянні з автомобільним транспортом витрата палива на один тонно-кілометр в 10-15 разів менше), продовжують термін служби автомобілів, дозволяють скоротити час простоїв у портах за рахунок спрощення формальностей у «сухих портах», дають перевагу в часі при перетині кордону за рахунок проведення митного контролю не кожного авто, а всього складу потягу.

Інтерес до цього виду сполучення також пояснюється його економічною ефективністю. Зіставлення варіантів доставлення вантажів показує, що при відстанях 250-300 км більше та довжині доставлення автотранспортом - до 20% від всього шляху проходження цей вид перевезень

є найефективнішим. Для автоперевізників контрейлерні перевезення є вигідним, регулярним і зручним субпідрядом, що забезпечує доступ до обширної транспортної мережі залізниць. При цьому, витрати автоперевозників знижуються і, відповідно, зменшується вартість доставки вантажу. Що стосується держави, то його матеріальні вигоди від здійснення контрейлерних перевезень значно більше, ніж від проїзду автопоїздів по автомобільних дорогах. Адже залізничні перевезення здійснюються вітчизняними перевізниками, а плата за користування залізничною інфраструктурою більш адекватна витратам на її підтримку і оновлення.

Не зважаючи на необхідність первинних фінансових вкладень в розробку і створення спеціалізованого рухомого складу і перевантажувальних терміналів, вартість реалізації подібних локальних проектів невисока. Враховуючи, що необхідна інфраструктура на залізниці вже існує, потрібно тільки зробити торцеві естакади на станціях навантаження-вивантаження і погодити розклад з місцевими відділеннями залізниці.

Досвід економічно розвинутих країн показує, що завдяки розвитку контрейлерних перевезень зростає загальна ефективність автомобільно-залізничного транзиту. За оцінками фахівців для України, яка має стійкі автомобільні зв'язки з країнами СНД, Центральної і Західної Європи, розвиток контрейлерних перевезень має стратегічний інтерес.

УДК 656.2.078.8

## ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ЕФЕКТИВНОЇ КОНКУРЕНЦІЇ НА ЗАЛІЗНИЧНОМУ ТРАНСПОРТІ

*Панченко Н.Г., к.е.н., доцент (УкрДАЗТ)*

Однією з проблем у процесі реформування залізничного транспорту України є проблема створення ефективної конкуренції.

Для вітчизняних умов показовим є досвід низки європейських країн (Швеції, Німеччини, Франції), в яких децентралізація була проведена з передачею відповідальності за залізничне обслуговування на рівень регіонів. На першому етапі проводилася реорганізація місцевих і регіональних пасажирських перевезень, яка полягала у підвищенні ролі регіональної залізничної адміністрації. На наступному етапі функції будівництва і розвитку інфраструктури була відокремлена від експлуатації. При цьому перевага віддавалася не прямим (передача

приватному сектору прав власності), а непрямим (концесійним) формам приватизації, при якому держава залишалася власником залізниць.

У результаті, більшість країн ЄС зберегла інфраструктуру в державному секторі, заснували державні агентства по утриманню, обслуговуванню і управлінню залізницями, а експлуатацію передали на концесійній основі приватним або державним компаніям.

Економічна сутність концесії виявляється, коли виникають взаємні зобов'язання сторін концесійної угоди, виконання яких створює нові можливості здійснення капітальних вкладень в об'єкти суспільної власності. Ці додаткові можливості – безпосередній результат кооперативного і кумулятивного ефектів державно-приватного партнерства, наслідок реалізації інтересів суб'єктів концесійних відносин. Тому особливе значення набуває узгодження і дотримання інтересів всіх сторін концесійної угоди: держави, що представляє інтереси суспільства і забезпечуючого реалізацію делегованих йому функцій за поданням суспільних благ, і підприємницьких структур.

Концесію можна також розглядати як форму залучення в інфраструктурні галузі підприємницького капіталу.

Доцільність реалізації концесійних угод у сфері транспортної інфраструктури України зумовлена наступними обставинами:

- по-перше, вони, на відміну від контрактних відносин, носять довгостроковий характер, що дозволяє сторонам здійснювати стратегічне планування своєї діяльності;

- по-друге, в концесіях приватний сектор володіє якнайповнішою свободою ухвалення адміністративно-господарських і управлінських рішень, що відрізняє їх від спільних підприємств і контрактів на виконання робіт;

- по-третє, у держави в рамках, як концесійного договору, так і законодавчих норм залишається достатньо важелів дії на концесіонера у разі порушення ним умов концесії, а також при виникненні необхідності захисту суспільних інтересів;

- по-четверте, держава передає концесіонеру тільки права володіння і користування об'єктом своєї власності, залишаючи за собою право розпорядження нею.

Таким чином, реалізація концесійних угод буде сприяти отриманню мультиплікативного ефекта і подоланню суперечностей між вільним ринком і прямим державним управлінням.

**УДК 656.212.5:658.51**

**ВИКОРИСТАННЯ МЕТОДІВ  
ГІБРИДНИХ МЕРЕЖ ДЛЯ  
МОДЕЛЮВАННЯ ПРОЦЕСУ  
УПРАВЛІННЯ ВАГОНОПОТОКАМИ У  
ЗАЛІЗНИЧНОМУ ВУЗЛІ**

*Петрушов В.В., к.т.н., асистент (УкрДАЗТ)*

Гібридні мережі – відносно новий математичний апарат, що поєднує у собі властивості нейронних мереж та нечітких множин. Він дозволяє моделювати процеси, які не можуть бути чітко формалізовані та не мають чіткого кількісного визначення. Саме таким процесом можна вважати управління вагонопотоками у вузлі. Залізничний вузол може бути представлений як нейронна мережа зі значною кількістю нейронів, які призначені для моделювання технологічного процесу обробки вагонів. При цьому вхідні потоки мають значну ступінь невизначеності, оскільки на них впливають різноманітні фактори (сезонна нерівномірність, коливання виробництва продукції або видобутку сировини, перевантаження або збої у роботі навантажувальних потужностей та ін.). Це призводить до необхідності використовувати нечіткі множини для прогнозування вхідних потоків та моделювання процесів прийняття та відправлення составів.

**УДК 330.142: 656.2**

**ВИЗНАЧЕННЯ СУТНОСТІ ТА  
ВЕЛИЧИНИ ІНТЕЛЕКТУАЛЬНОГО  
КАПІТАЛУ ЗАЛІЗНИЦІ**

*Плетникова І.Л., к.е.н., доцент,  
Бандурко І.С., студентка магістратури  
(УкрДАЗТ)*

Останнім часом в Україні активізувалися дослідження в галузі інтелектуального капіталу. Їх актуальність обумовлена тим, що в усіх розвинутих країнах взятий курс на формування економіки знань, тобто, інноваційної економіки, основним ресурсом якої є знання, а інтелектуальний капітал – основним видом капіталу, що приносить прибуток підприємству, тому і Україні потрібно шукати шляхи більш ефективного використання інтелектуального капіталу як на рівні країни, так і на рівні галузей і окремих підприємств.