

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.

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.

Інтелектуальний 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 ІТ- системи).

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

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.

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 аддитивна 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 656.072.3:338.48

ПЕРСПЕКТИВИ РАЗВИТИЯ ТУРИСТИЧЕСКИХ ПАССАЖИРСКИХ ПЕРЕВОЗОК

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

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