

транспорт у Франції, хоча залізнична інфраструктура й перебуває на балансі RFF, але її експлуатацією, обслуговуванням і ремонтом займається спеціальна дочірня компанія SNCF Infra, штат якої налічує 53 тис. працівників.

Вокзали та станційні комплекси були відокремлені в дочірню структуру лише в 2009 р. Річ у тім, що вокзали розташовані переважно в центральній частині міста. А тому орендна ціна тут доволі висока. Саме тому є приклади рентабельної роботи таких вокзалів. Поза тим, компанія спрямована на те, щоб створювати нові види послуг на вокзалах. І в цьому велике поле для діяльності, адже в її підпорядкуванні перебуває 3 тис. вокзалів.

На рівні 10 % вантажних перевезень припадає на перевезення приватними операторами французьких залізниць. В пасажирському сегменті на даний час немає приватних операторів, проте розпочався процес їх створення.

У нашій країні приміські залізничні перевезення — хронічно збиткові. А у Франції приміські перевезення — рентабельний бізнес. Хоча це й не надприбутки, проте рівень доходів достатній для гармонійного розвитку. Нині щоденно в цьому секторі працює 5 тис. поїздів у приміській зоні Парижа та 6,9 тис. — по інших регіонах. Щоденно вони перевозять майже 4 млн. пасажирів. Загалом, криза надала новий поштовх регіональним перевезенням. Все більше людей відмовляється від поїздок автомобілем на користь залізничного транспорту.

Хоча в 90-х рр. розглядались пропозиції щодо повної відмови від регіональних залізничних перевезень. Але це було неприйнятно ні з політичної, ні з соціальної точки зору. Поза тим, це посилювало негативне навантаження на довкілля внаслідок посилення використання автотранспорту. Пріоритетним заходом стала передача управління регіональними перевезеннями органам регіональної влади. Нині в кожному регіоні місцева влада сама встановлює тариф, виділяє кошти на закупівлю та утримання рухомого складу.

Між французькими залізницями і місцевою владою укладається угода, в якій прописується, що в певному регіоні буде здійснюватися визначена кількість рейсів, за визначеним розкладом, визначеними поїздами, за утримання яких у належному технічному стані французькі залізниці теж отримують кошти. Саме тому рівень тарифів у різних регіонах відрізняється. Між іншим, якщо з боку залізниць неякісно виконана робота - недотримання графіку або неналежним чином доглядаються за технічним станом потяги, то тоді, згідно з угодою, залізниці повинні виплатити штрафні санкції в місцевий бюджет.

У ході реформування Українських

залізниць дуже важливо те, аби були чітко відокремлені управлінські функції, які мають бути передані Міністерству інфраструктури, та господарські, якими займаються безпосередньо управління залізниць у межах курсування пасажирських потягів. У всіх країнах, де було проведено реформування, створюється ефективна модель, яка дає змогу транспортним компаніям динамічно розвиватися та ставати більш адаптованими до ринку транспортних послуг.

УДК 338.49:656

### ФИНАНСОВО-ЭКОНОМИЧЕСКАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ

*Мищенко С.П., к.э.н., доцент (ХНАДУ)*

Глобальный финансово-экономический кризис привёл во всех странах мира к падению производства, росту безработицы, снижению доходов населения. Воздействие глобального кризиса на Украину усилено накопленной деформацией структуры экономики, высокой зависимостью от экспорта природных ресурсов, низкой конкурентоспособностью ее несырьевых секторов, ориентацией преимущественно на внешние источники финансирования. Одной из основных причин, осложняющей выход из кризиса и переход к модернизационной экономике, является недостаточное развитие транспортной инфраструктуры, её физическое и моральное устаревание. Стремительное развитие глобальной конкуренции и угрозы международного терроризма усиливают значение безопасности инфраструктуры.

Развитие транспортной инфраструктуры становится одним из важнейших приоритетов модернизации экономики, поскольку именно инфраструктурная услуга создает основу для повышения эффективности и снижения уровня издержек всех секторов экономики.

В современных условиях безопасность инфраструктуры – это состояние инфраструктуры, обеспечивающее, во-первых, безопасность личности, бизнеса и государства; во-вторых, всеобщий доступ к инфраструктуре по справедливым ценам; в третьих, ее инновационность, необходимую для поддержания конкурентоспособности экономики; в четвертых, финансово-экономическую безопасность самой инфраструктуры.

Финансово-экономическая безопасность инфраструктуры означает привлечение достаточных для её устойчивого функционирования и развития инвестиций, и их

эффективное использование, а также стабильное финансирование текущих расходов при конкурентных ценах на инфраструктурный продукт.

К числу важнейших методологических аспектов стратегического управления финансово-экономической безопасностью транспортной системы относятся: её долгосрочный характер, тесная увязка с программами регионального развития и кластеризации экономики, реформирование дорожного хозяйства, исходя из перспективного уровня автомобилизации и программно-целевого подхода, создание логистической системы, основанной на аутсорсинге логистических услуг, консолидации контейнерных операторов, смешанной (мультимодальной) организации транспортных потоков.

Транспортная инфраструктура, состоящая из железнодорожных, авиа-, авто-, речных и морских составляющих рассматривается в данной концепции как единый транспортный коридор между Европой и Азией, развитие которого должно обеспечить эффективную транспортно-логистическую услугу, оптимизирующую затраты отраслей национальной экономики в пространственное воспроизводство товаров и услуг.

Кардинальное увеличение инвестиций в развитие и обновление инфраструктуры возможно лишь после того, как будут введены новые технологические регламенты, а именно – стандарты, процедуры подтверждения соответствия, аккредитация, контроль и надзор за их исполнением, учитывающим самые современные технологические нововведения и тенденции.

Функциональная безопасность транспортной инфраструктуры означает её устойчивую способность удовлетворять потребности инновационного социально-ориентированного развития экономики и общества в качественных транспортных услугах, конкурентоспособных с лучшими мировыми аналогами.

Экологическая безопасность чаще всего определяется как совокупность состояний, процессов и действий, обеспечивающих экологический баланс в окружающей среде и не приводящих к жизненно важным ущербам (или угрозам таких ущербов), наносимым природной среде и человеку.

Финансово-экономическая безопасность транспортной инфраструктуры призвана решить двудеиную проблему: снизить долю транспортных услуг в цене продукции и, в то же время, обеспечить рентабельность, достаточную для обеспечения безопасности инфраструктуры.

УДК 001.891:65.011.56

## УДОСКОНАЛЕННЯ МЕТОДІВ ОПЕРАТИВНОГО ПЛАНУВАННЯ МІСЦЕВОЮ РОБОТОЮ НА ЗАЛІЗНИЦЯХ УКРАЇНИ

*Мкртичян Д.І., к.т.н., доцент,  
Каньовська Д.В., асистент,  
Костеніков О.М., асистент (УкрДАЗТ)*

В умовах ринкових відносин існує об'єктивна необхідність у посиленні ролі якості перевезень як одного з вирішальних чинників успіху залізниць на ринку транспортних послуг.

Високоєфективне використання вантажного вагонного парку та модернізація управління вагонопотоками обумовлюють якісну та продуктивну роботу залізничного транспорту.

Для зміцнення своїх позицій залізницям необхідно своєчасно реагувати на будь-які зміни в попиті на перевезення, а для цього слід приділити особливу увагу моніторингу географії вантажопотоків та діяльності залізниць в межах суб'єктів країни, що дозволило б значно полегшити аналіз реального стану кон'юнктури транспортного ринку і мати узгоджену інформацію для дослідження регіональних особливостей транспортного розвитку та покращення якості управління місцевою роботою на територіальних відділеннях.

Раціональна система організації порожніх вагонопотоків забезпечує найбільш швидко доставку необхідних вагонів з місць розвантаження до місць завантаження, розподіл вантажної роботи поміж станціями з найбільш оптимальним завантаженням їх потужностей, вибір варіанту шляху прямування порожнього вагону на певному полігоні.

Регулювання вагонопотоками на залізниці здебільшого займається диспетчер-вагонорозпорядник, який для прийняття найбільш ефективних рішень повинен обробляти значний потік інформації про стан транспортної системи та процес перевезень, розв'язувати багаторівневу задачу управління рухомими одиницями в умовах жорстких часових обмежень та дефіциту рухомого складу.

Одним із шляхів вирішення цієї задачі є впровадження ефективних методів розподілу рухомого складу на базі сучасних інформаційних технологій з розробкою автоматизованих систем підтримки прийняття рішень на основі принципів ресурсозбереження, оскільки виникає необхідність створення ефективних підходів до контролю оптимальності розподілу рухомого складу на полігоні шляхом використання сучасних математичних моделей.