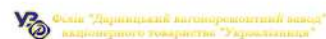


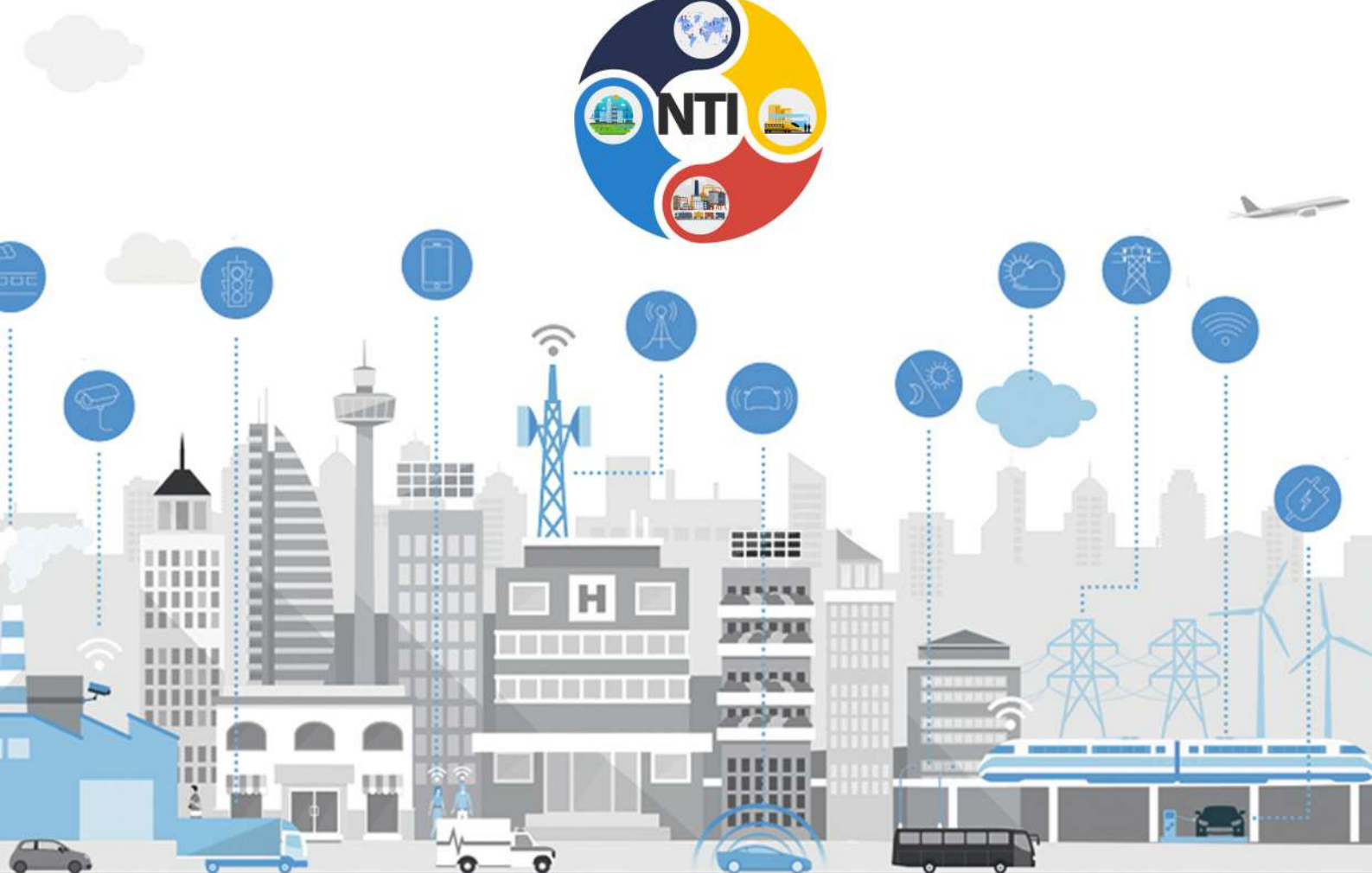
Міністерство освіти і науки України
Український державний університет залізничного транспорту



МАТЕРІАЛИ

двадцять першої науково-практичної міжнародної конференції
*«Міжнародна транспортна інфраструктура,
індустріальні центри та корпоративна логістика»*

(5-6 червня 2025р. м. Харків, Україна)



MT.KART.EDU.UA

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
МІНІСТЕРСТВО ІНФРАСТРУКТУРИ УКРАЇНИ
ТРАНСПОРТНА АКАДЕМІЯ УКРАЇНИ
АТ «УКРАЇНСЬКА ЗАЛІЗНИЦЯ»
CONSERVATOIRE NATIONAL DES ARTS ET MÉTIERS (FRANCE)
INSTITUTE OF AUTOMATIC CONTROL TELEMATICS OF
TRANSPORT (POLAND)
УКРАЇНСЬКИЙ ДЕРЖАВНИЙ УНІВЕРСИТЕТ ЗАЛІЗНИЧНОГО
ТРАНСПОРТУ
ІНСТИТУТ ЕКОНОМІКИ ПРОМИСЛОВОСТІ НАН УКРАЇНИ

Матеріали

*Двадцять першої науково-практичної
міжнародної конференції*

**«МІЖНАРОДНА ТРАНСПОРТНА
ІНФРАСТРУКТУРА,
ІНДУСТРІАЛЬНІ ЦЕНТРИ ТА
КОРПОРАТИВНА ЛОГІСТИКА»**

(5 - 6 червня 2025р. м. Харків)

ОРГАНІЗАЦІЙНИЙ КОМІТЕТ

Голова: *Панченко С.В.*, д.т.н., проф., ректор Українського державного університету залізничного транспорту (Харків).

Заступники голови: *Каграманян А.О.*, к.т.н., доц., проректор з науково-педагогічної роботи .Українського державного університету залізничного транспорту (Харків);
Дикань В.Л., д.е.н., проф., завідувач кафедри економіки та управління виробничим і комерційним бізнесом Українського державного університету залізничного транспорту (Харків).

Секретаріат:

Толстова А.В. к.е.н., доц., доцент кафедри економіки та управління виробничим і комерційним бізнесом Українського державного університету залізничного транспорту (Харків).

Шаповал Г.В. к.т.н., доц., заступник декана з денної форми навчання Факультету УПП Українського державного університету залізничного транспорту (Харків).

Примаченко Г.О. к.т.н., доц., доцент кафедри транспортних систем та логістики Українського державного університету залізничного транспорту (Харків).

УДК 339.1:658.9

**ВИКРИВЛЕННЯ РИНКОВИХ СИГНАЛІВ НА АУКЦІОНАХ
АТ «УКРЗАЛІЗНИЦЯ»**

**"DISTORTION OF MARKET SIGNALS AT THE AUCTIONS OF JSC
'UKRZALIZNYTSIA'"**

Аспірант, С.С. Гриценко

Український державний університет залізничного транспорту (м. Харків)

Graduate Student, S.S. Hrytsenko

Ukrainian State University of Railway Transport (Kharkiv)

З 2018р. в рамках дерегуляції вагонної складової у тарифі на вантажні перевезення, АТ «Укрзалізниця» розпочала проведення аукціонів в системі «Прозорро. Продажі» послуг по використанню власного рухомого складу[1], які з того часу стають ринковим ціноутворюючим орієнтиром галузей зернових перевезень та перевезень рудних вантажів в напіввагонах.

Аналіз ринку перевезень зерна у спеціалізованому вантажному парку – вагонах-зерновозах хоперах показав наступне:

- станом на 2017 р. кількість вагонів, які належать АТ «Укрзалізниця» складало 12 тис., вагонів приватного парку – близько 7 тис. (36% від усього парку);

- станом на 2018 рік вагонів приватного парку стало вже 11 тис. (в основному за рахунок ввезення списаних вагонів з пострадянських країн) (48% від усього парку) [2]. В перевізному процесі задіяне увесь наявний парк, відчувається помірний дефіцит рухомого складу, в зв'язку з величезним зносом (знос вагонів АТ «Укрзалізниця» більше 98%, більшість вагонного парку країни старше 25 років) наявних вагонів і їх технічною неефективністю (сучасні моделі мають більший об'єм кузова, потребують меншого обсягу поточних ремонтних робіт) [4];

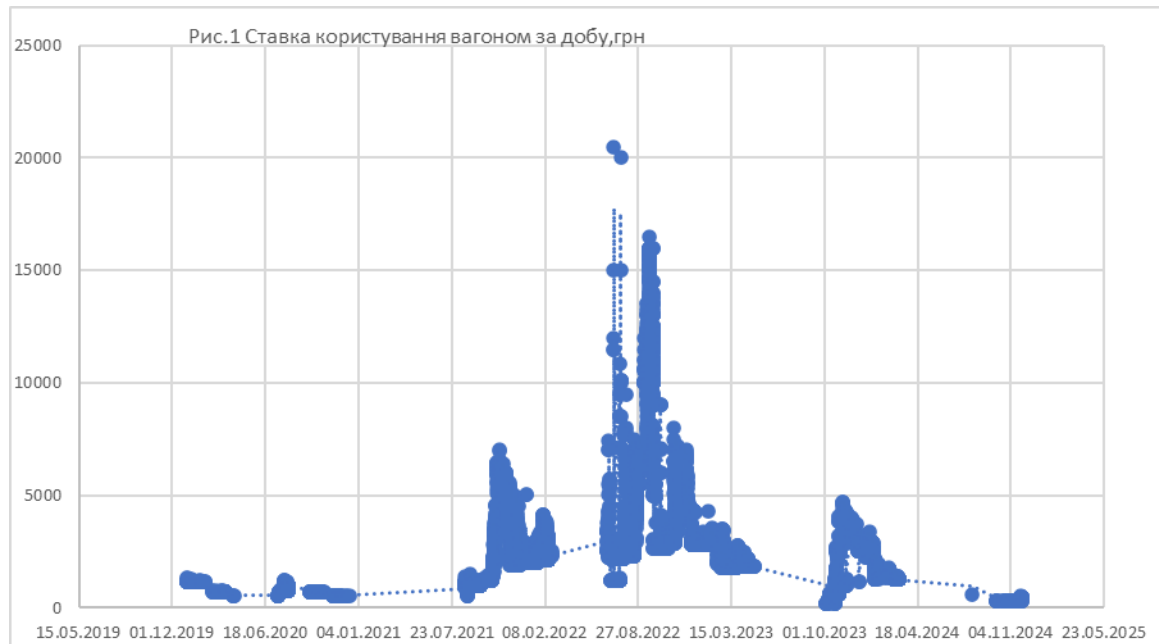
- станом на 2025 рік загальний парк складає 32700 вагонів, з яких парк АТ «Укрзалізниця» 10600 (33%), приватний парк 22 тис. (67%) [3] Питома вага новопобудованих вагонів (менше 5 років) близько 25% (7 тис.). Парк АТ «Укрзалізниця» практично не задіяний в перевізному процесі. Ринок перебуває у глибокій кризі і стагнації через профіцит вагонного парку і зменшення бази вантажів для перевезення.

В результаті проведеного аналізу було з'ясовано причини економічного та управлінського характеру (не пов'язані з військовими діями), які привели до кризи цього ринку та розглянуто кроки, які потрібно здійснити для виправлення ситуації і недопущення такої ситуації в майбутньому.

Для аналізу було використано додаткову інформацію, а саме: зернові перевезення мають сезонний характер; стандартний оборот вагона

здійснюється із північних, східних та центральних зернових регіонів до чорноморських портів, як основний маршрут переміщення вантажу, і складає 12-13 діб; орієнтовна вартість нового вагона-зерновоза складає 3 млн. грн., ставка користування вагонами на аукціоні Прозорро не включає ПДВ.

За період з 2019 по 2024 р. проведено близько 10 тис. успішних аукціонів на продаж послуг користування вагонами-зерновозами, результати яких відображені на рис. 1:



З наведених даних слідує, що в деякі періоди аукціони виходили за рамки раціональних економічних рішень і були схильні масовій нерациональній поведінці учасників. Підтвердження ставок 15-20 тис. грн. за добу без ПДВ (18-24 тис. грн. із врахуванням ПДВ) приводило до кошторису тільки вагонної складової 300-350 тис. грн. за рейс і за розрахунком приводило до повної окупності нового вагону за 100 днів (замість економічно обґрунтованих 7-10 років, а загальний термін технічної експлуатації вагона – 30 років). Це призвело до надприбутковості підрозділу АТ «Укрзалізниця» – Центр транспортної логістики, розпоряднику вагонів АТ «Укрзалізниця», інших компаній-власників вагонних парків, перерозподілу прибутків агровиробників на користь логістичних компаній. А наслідком цього стало бажання всіх учасників розширити власні вагонні парки. В першу чергу бажання агрокомпаній інвестувати не у власну виробничу ефективність, а в скорочення логістичних витрат шляхом придбання вагонів. Подібні ситуації нелогічної та стадної поведінки були яскраво описані і досліджені нобелівським лауреатом Р. Шиллером [5] в своїх працях, щодо емпіричного дослідження цін на активи.

Описані результати торгів привели до суттєвого викривлення ринку і призвели до важких наслідків для АТ «Укрзалізниця» і учасників ринку:

- приватний парк динамічно зріс і в першу чергу із бувших у використанні вагонів старого модельного ряду;
- парк АТ «Укрзалізниця» перестав бути затребуваний навіть у деякі періоди сезонних пікових навантажень;
- ставки користування вагонами впали майже до нульових показників, які не покривають навіть їх поточну експлуатацію;
- втрата АТ «Укрзалізниця» суттєвих доходів від експлуатації власного парку сформувала запит на підвищення тарифів на перевезення, а це в свою чергу може привести до подальшої міграції вантажу на інші види транспорту та поглибити кризу галузі.

Як монополіст, наступними діями АТ «Укрзалізниця», можливо було б свого часу збільшити керованість ситуації і, потенційно, обмежити настання вищеописаних наслідків:

- 1) анонсування і проведення аукціонів із найбільшим із можливих горизонтів планування;
- 2) публічне оголошення пропускнуої здатності мережі АТ «Укрзалізниця» учасникам перевізного процесу і введення елементів бронювання цієї здатності в разі завчасного планування;
- 3) можливо, обмеження верхньої межі ставок на аукціонах, не запускаючи процес зростання ставок на перевезення на нерегульованому ринку на панічних очікуваннях.

Зокрема, потрібно відзначити, що не ставиться під сумнів сама модель реалізації АТ «Укрзалізниця» послуг користування вагонами, шляхом проведення аукціонів. Без сумніву, вона дозволила суттєво збільшити доходи компанії і вирішити давню проблему виникнення корупційних ризиків при розподіленні вагонного парку, але модель не змогла впоратись із нестандартною ринковою ситуацією і потребує врахування недоліків і покращення.

Сформульовано наступні рекомендації дій задля досягнення виходу із наявної кризової ситуації для впровадження департаментом комерційної роботи та департаментом вагонного господарства АТ «Укрзалізниця» у своїй роботі:

- обмеження використання іноземного парку на мережі АТ «Укрзалізниця»;
- посилення технічного контролю за вагонним парком із граничним і подовженими термінами експлуатації, обмеження можливості отримання дозволів на продовження експлуатації (потребує керівного розпорядження Міністерства інфраструктури України);
- призупинення дії додаткових тарифних нарахувань для перевезення у зерновозах інших непрофільних вантажів;
- експериментально введення моделей аукціонів другої ціни.

В подальшому заплановано дослідити групи аукціонів, об'єднаних однією датою на предмет маніпулювання учасниками ринковою ситуацією шляхом одночасної участі в декількох торгах одночасно і заздалегідь узгодженими колективними діями (картельна змова) та продовжити вивчення зміни ринкових очікувань учасників протягом тривалого часу.

[1] <https://prozorro.sale/auction/>

[2] <https://uga.ua/meanings/vagon-nnada-plyusy-i-minusy-pokupki-vagonov-zernovozov-v-ukraine/>

[3] <https://latifundist.com/spetsproekt/1149-vivozyat-v-kazahstan-stavlyat-na-vidstij-i-chekayut-boyatsya-spisannya-starogo-parku-shcho-chekaye-rinok-vagoniv>

[4] <https://biz.censor.net/columns/3484717/yak-i-dlya-chogo-ukrzhalyznytysya-vidhreshchuyetsya-vid-svogo-stat-usu-monopoliyi-na-rynku-vantajoperevezen>

[5] «Фішинг. Хто і як маніпулює вашим вибором» авторів Джордж Акерлоф, Роберт Шиллер
Phishing for Phools: The Economics of Manipulation and Deception by George A. Akerlof, Robert J. Shiller

УДК 656.13:658.589

ВОЄННІ УМОВИ ЯК ТРИГЕР ЦИФРОВОЇ АДАПТАЦІЇ АВТОТРАНСПОРТНОЇ ГАЛУЗІ

WARTIME CONDITIONS AS A TRIGGER FOR THE DIGITAL ADAPTATION OF THE ROAD TRANSPORT SECTOR

докт. екон. наук, проф. О.І. Дмитрієва, асп. А.А. Кушч
Харківський національний автомобільно-дорожній університет (м. Харків)

Dr. Sc. (Econom.), Professor, Oksana Dmytriieva,
PhD student, Artem Kushch
Kharkiv National Automobile and Highway University (Kharkiv)

Повномасштабна війна в Україні спричинила радикальні зміни у функціонуванні транспортної системи, зокрема автомобільного сектору, який в умовах надзвичайного стану виконує критичну роль у забезпеченні мобільності для військових, гуманітарних і стратегічно важливих перевезень. Автомобільний транспорт став не лише основною інфраструктурною опорою тилу та фронту, а й об'єктом масованих атак з боку агресора, що зумовило необхідність негайної перебудови його логістичних і управлінських механізмів[0].

Метою даного дослідження є виявлення особливостей впливу воєнних умов на процеси цифрової трансформації автомобільного транспорту в Україні, а також визначення ключових напрямів інноваційного розвитку галузі в умовах воєнного часу та перспективного післявоєнного відновлення.