

(надані послуги мають обмежений асортимент, низьку якість та ін.).

Особливо це проявляється в конкурентних сегментах ринку, одним з яких, безперечно є ринок транспортно-логістичних послуг. На українському транспортному ринку все більше захоплюють позиції експедиторські компанії закордонних країн, які надають більш якісні і більш повні послуги споживачам транспорту. Проблема ринку масових транспортних послуг полягає також у надмірній і, найчастіше, несумлінній конкуренції, недосконалості правових, організаційних, технічно-технологічних відносин.

В результаті, в цілому Україна і її залізничний транспорт багато в чому втрачають, а саме: відтік вантажопотоків в обхід її мережі, втрати валютних надходжень; втрата робочих місць транспортників; погіршення транспортної інфраструктури через відсутність коштів на її підтримку та ін.

Власні кошти підприємств залізничного транспорту не забезпечують повне покриття потреб в коштах на розвиток галузі, а їх сьогодні спостерігається немало: майже повне зношення рухомого складу та спеціалізованої техніки, недосконалість організації процесу перевезень, застарілість технологічного забезпечення процесу перевезень та ін.

В зазначених умовах господарювання в Україні особливу актуальність набувають питання, пов'язані із фінансуванням залізничного транспорту, а саме: створення системи державного і приватного фінансування при одночасній мобілізації внутрішніх ресурсів галузі з метою максимально повного фінансування оновлення основних фондів і реалізації транспортних проектів.

Найбільшу увагу в такій ситуації варто приділити стратегічній кооперації транспортних, промислових, банківських, експедиторських організацій у єдиному інформаційно-транспортному просторі, а також проектному фінансуванню, що дозволить отримати спільні вигоди, не досяжні для державного і приватного сектора окремо, розподілити ризики між учасниками інвестиційного проекту, а також знизити їх через механізм державних гарантій.

УДК 656.025.4(4)

ТЕНДЕНЦІЇ РОЗВИТКУ ЄВРОПЕЙСЬКОГО РИНКУ ВАНТАЖНИХ ЗАЛІЗНИЧНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ ТА ПЕРСПЕКТИВИ УКРАЇНИ

*Каграманян А. О., к. т. н., доцент,
проректор з науково-педагогічної
роботи (УкрДУЗТ)*

На сьогоднішній день європейський ринок вантажних залізничних перевезень переживає глибокі зміни. Якщо до цього часу багато мільйонні прибутки залізнична галузь забезпечувала за рахунок постійного зростання попиту на фоні розвитку економік європейських країн та значної державної підтримки розвитку інфраструктури і послуг залізниць, то наразі ситуація кардинально змінилася. В умовах послаблення державного фінансування проектів розвитку залізниць та процесів економічного зростання країн Європи, а, відповідно, і стагнації попиту на послуги вантажних перевезень, для утримання стабільних темпів розвитку на ринку вантажних перевезень залізниці більшості європейських країн змушені укріплювати конкурентні позиції за рахунок інтеграції з конкуруючими видами транспорту.

Фактично наразі автомобільний транспорт не тільки технологічно, але й організаційно, економічно готовий задовольняти сучасні запити вантажовласників, тим самим претендуючи на певну долю ринку залізничних перевезень. Отже, сьогочасна ситуація на європейському ринку вантажних перевезень демонструє посилення конкуренції між автомобільним і залізничним транспортом і змушує операторів вантажних залізничних перевезень постійно запроваджувати різного роду технологічні й управлінські зміни.

Для уникнення втрат і, відповідно, збереження свої конкурентних позицій оператори вантажних залізничних перевезень вдаються не лише до підвищення привабливості послуг з перевезень за рахунок покращення експлуатаційної готовності вагонного парку, але й використовують власні стратегічні можливості. Однією з таких

можливостей стала технологія Big Data (обробка великих масивів даних), що знайшла своє застосування в процесі оптимізації та прийняття рішень в таких областях, які стосуються системи оптимізації процесів управління та допомоги машиністам, систем діагностики інфраструктури та рухомого складу, оптимального планування їх ремонтів і технічного обслуговування, актуальних даних про поїзні бригади і технологій індивідуального планування. Ці технології дозволяють досягати не лише економії паливно-енергетичних ресурсів, алей зменшувати кількість змін в роботі персоналу і підвищувати рівень безпечності виконання вантажних перевезень. За оцінкою експертів використання технологій Big Data дозволить забезпечити зростання долі залізниць на європейському ринку вантажних перевезень на 0,6 відсоткових пункти.

Отже, основним тенденціями європейського ринку вантажних залізничних перевезень є впровадження технологій на базі GPS, які дозволяють як відслідковувати місце та статус виконання замовлення на перевезення, так і більш точно прогнозувати попит, управляти тарифами з урахуванням короткострокових змін обсягу перевезень.

Залізничний транспорт України, що займає провідні позиції на внутрішньому ринку вантажних перевезень за обсягами вантажообігу та відіграє роль транзитного містка між Європою і Азією, наразі демонструє значне технологічне відставання від тенденцій розвитку європейських залізниць. Старіння рухомого складу, об'єктів інфраструктури, що є наслідком невідповідності темпів оновлення техніко-технологічної бази Укрзалізниці її реальним потребам, негативно впливають на рівень якості транспортних послуг, що наразі цілком не відповідає вимогам і стандартам європейського ринку. Саме тому, майбутні перспективи залізничного транспорту України на європейському ринку вантажних залізничних перевезень визначаються швидкістю та якістю реалізації технологічних змін в галузі і, відповідно, підвищенням рівня якості транспортно-логістичного обслуговування залізничним транспортом країни.

УДК 330.322:656.2(4)

ПРИМЕНЕНИЕ КОНЦЕПЦИИ ЖИЗНЕННОГО ЦИКЛА ДЛЯ ОЦЕНКИ ИНВЕСТИЦИОННЫХ ПРОЕКТОВ В СООТВЕТСТВИИ С ТРЕБОВАНИЯМИ ЕВРОАЗИАТСКОЙ ИНТЕГРАЦИИ

*Калабухин Ю.Е., д.т.н., профессор
(УкрГУЖТ),
Рудковский О.В., преподаватель (ОКТТ)*

Вопросы оценки и анализа эффективности инвестиций являются чрезвычайно актуальными как с точки зрения теоретических исследований, так и прикладных аспектов инвестиционной политики. Эти вопросы постоянно находятся в центре активной научно-исследовательской деятельности.

Для оценки эффективности инвестиционных проектов специалистами железнодорожного транспорта на постсоветском пространстве до недавнего времени широко использовались разработки советского периода, которые базируются на сопоставлении приведенных годовых затрат. Такой подход в тех экономических условиях объяснялся многими техническими, технологическими и экономическими факторами, иногда неизменными в течение значительного периода и, к сожалению, не всегда давал гарантии правильности или ошибочности принятого решения. Хотя уже известны многие специфические методы определения эффективности для отдельных научно-технических мероприятий, большинство подходов не дает возможности совместить величины эффектов, обусловленных предварительными оценками, с результатами функционирования реально действующей экономической системы.

Таким образом, проблема оценки эффективности инвестиционных проектов до настоящего времени остается достаточно сложной и трудоемкой, требующей привлечения широкого круга специалистов самого высокого уровня.

В ближайшей перспективе одним из основных направлений инвестиционной политики железных дорог становится