

автотранспорт у зв'язку з тим, що зручно мати одного перевізника; підвіз-вивіз автомобільним транспортом веде до скорочення перевантажень та втрат вантажу, часу та коштів. Тому підприємства залізничного транспорту закупають вантажний автотранспорт з метою підвезення та вивезення вантажів до (від) станції відправлення чи складу клієнта.

Основними перевагами змішаних перевезень, на основі єдиного договору, що матимуть клієнти, будуть наступні:

- відповідальність у разі втрати та псування вантажу несе оператор;
- регулярне інформування про місцезнаходження вантажу;
- скорочення часу перевезення за рахунок зменшення (відсутності) часу на перевалку.

Залізниця також отримує ефект за рахунок комісії, яку отримує як відправник вантажу.

У той же час необхідно виявляється побудова і обґрунтування методики комплексної оцінки ефективності залізнично-автомобільних перевезень вантажів на сегментному ринку транспортних послуг. Для цієї мети, на нашу думку, необхідно розробити методику комплексної оцінки ефективності залізнично-автомобільних перевезень вантажів на сегментному ринку транспортних послуг, яка може включати такі блоки:

- методи формування тарифів на змішані перевезення вантажів;
- оцінка можливостей регіону, країни щодо обсягів перевезення вантажів;
- економічна оцінка можливих маршрутів перевезення в даному напрямку;
- методи аналізу завантажувально-розвантажувальних потужностей в регіоні і аналіз вибору місця і побудови терміналу при необхідності.

Методика комплексного аналізу зовнішніх економічних зв'язків регіонів включає:

- визначення співвідношень вивозу-ввозу й аналіз галузевих пропорцій;
- виявлення економічної взаємозалежності з іншими учасниками торгових операцій;
- розрахунок показників, що характеризують взаємодію власної і ввезеної продукції;
- аналіз структури вивозу і ввозу;
- вивчення ресурсних показників діяльності продуктообміну;
- визначення ефективності економічних зв'язків.

УДК 338.47:629.484

ОСНОВНІ ПІДХОДИ ДО ВИЗНАЧЕННЯ ЄМКОСТІ, СТРУКТУРИ І СТАНУ РИНКУ РЕМОНТУ ВАНТАЖНИХ ВАГОНІВ

Коковіхіна О.О., аспірант (УкрДАЗТ)

Зміни ринкової ситуації у сфері ремонту вантажних вагонів можуть викликати необхідність коригування корпоративної і маркетингової стратегій в області ремонту вантажних вагонів, що буде особливо характерно після формування повноцінного конкурентного середовища.

Зміна уподобань власників вантажних вагонів щодо географії та умов ремонту може торкнутися як окремих вагоноремонтних підприємств, так і цілих ринкових сегментів. Прогнозування характеру, масштабів і строків подібних змін-непроста, але виключно важлива задача. Знання ринку є одним з основних відправних моментів при оцінці тенденцій до зміни споживчих уподобань.

Перший крок у процесі осмислення ринку ремонту вантажних вагонів це визначення його кордонів і аналіз ємності.

Географічні межі ринку ремонту вантажних вагонів в основному охоплюють територію всієї України в межах залізничних шляхів загального та не загального користування. Продуктові межі співпадають з географічними. В 2008 році ємність географічного та продуктового ринків України складала 11923 вагона.

Наступним кроком до визначення ринку ремонту вантажних вагонів є аналіз структури і рівня конкуренції на ринку. Згідно індексу Херфіндаля (0.212938) та індексу Холла—Тайдмана (0.302506) ринок вагоноремонтних послуг є низько концентрованим.

Якість аналізу конкурентного ринкового середовища залежить від точності визначення ключових об'єктів і обґрунтованості методичних прийомів дослідження. Однією з основних предметних сфер вивчення конкурентного середовища є характер конкуренції на цільовому ринку. Кількісні, а отже й придатні для практичного застосування, характеристики конкуренції виявляються через дослідження показників інтенсивності конкуренції.

Незважаючи на досить велику різноманітність показників інтенсивності конкуренції, усі вони навряд чи можуть бути застосовані в прикладному аналізі, оскільки не враховують якісні особливості конкурентних ринків та передбачають аналіз ринкових часток визначеної кількості основних конкурентів.

Оцінка інтенсивності конкуренції на ринку має бути науково обгрунтованою та інформативною. Ці вимоги будуть враховані при комплексній оцінці інтенсивності конкуренції на ринку на основі матричного позиціонування показників варіації ринкових часток підприємств та його аналогу на основі варіації динаміки тих самих часток.

Здійснене комплексне діагностування конкуренції на ринку дозволяє отримати значно більше якісної інформації ніж при одновекторному аналізі. Це ще раз підкреслює прикладну обмеженість редуційного підходу порівняно із системним аналізом.

УДК 62.001.85(075)

СУЧАСНІ ФАКТОРИ, ЩО ВПЛИВАЮТЬ НА НАУКОВЕ ДОСЛІДЖЕННЯ

Колесников О.В., д.е.н., професор(УкрДАЗТ)

На розвиток наукового дослідження впливають об'єктивні й суб'єктивні фактори.

Системний підхід до вивчення об'єкта дослідження – риса науки, сформованої в другій половині ХХ ст. Тобто науковий аналіз об'єкта здійснюється не ізольовано, а як складне ціле, розглядається не тільки будова й властивість об'єктів, але й зв'язки його частин, підсистем, їхні функції і їхній взаємозв'язок з навколишнім світом.

Історія науки свідчить про три шляхи одержання істини нових наукових результатів:
1. «Стихийний емпіризм» – дослідник для одержання результату випробовує все, що вважає за необхідне.
2. Був розвинений Ньютоном. Спочатку об'єкт дослідження вивчається за допомогою спостереження й експерименту, потім висувається гіпотеза, будується математична або логічна теорія.
3. На підставі відомих даних (дедукція) формують гіпотезу й будують математичну модель. Потім вирішують основні рівняння із застосуванням мікропроцесорної техніки.

На сучасному етапі все більше розробляється методів, здатних «генерувати ідеї». Одним з методів є створення групи з наукових співробітників, так би мовити «колективний мозок», які висловлюють і обгрунтовують свої ідеї, і критика цих ідей не допускається.

Ще одним, найінтенсивнішим способом інтенсифікації генерації ідей була і є цілеспрямованість у роботі, коли загострюється інтуїція й найчастіше виникають несподівані ідеї, що призводять до розв'язання поставленої задачі.

УДК 656.025:510.223

ПІДХОДИ ЩОДО СТВОРЕННЯ АВТОМАТИЗОВОЇ СИСТЕМИ УПРАВЛІННЯ МІСЦЕВОЮ РОБОТОЮ З ЕЛЕМЕНТАМИ ШТУЧНОГО ІНТЕЛЕКТУ

Лаврухін О.В., к.т.н., доцент (УкрДАЗТ)

Підвищення конкурентоспроможності і рентабельності функціонування залізничного транспорту є однією з основних проблем подальшого існування та розвитку економіки України. Ринкові умови потребують вирішення питань конкурентоспроможності і рентабельності при безпосередньому забезпеченні європейської якості обслуговування клієнтів залізниці, тому розробка нових моделей та технологій раціонального функціонування галузі повинна базуватися на задоволенні основних вимог вантажовласників.

Існуюча система оперативного управління експлуатаційною роботою не в достатній мірі враховує питання розвозу місцевого вантажу, про що свідчать дані щодо збільшення обігу місцевого вагону в середньому по Укрзалізниці (УЗ) (у порівнянні з 1991 роком) на 32,11 %, простою на вантажних станціях на 22,4%, простою на технічних станціях 9,7%. Погіршення показників відбувається на фоні зменшення обсягів перевезень та як наслідок зміни структури вагоно- і поїздопотоків. Згідно зазначеного постає питання удосконалення технології управління місцевою роботою полігонів в умовах невизначеності шляхом впровадження автоматизації.

Подальший розвиток автоматизованих систем управління на залізничному транспорті України в умовах невизначеності не є можливим без переходу від систем збору та передачі інформації до систем зі штучним інтелектом, які в залежності від різних експлуатаційних ситуацій надають можливість одержати обгрунтовані об'єктивні рішення щодо керування технологічними процесами просування вантажів.

УДК 658.7:656.2

ОСОБЛИВОСТІ ФОРМУВАННЯ АДАПТИВНОЇ ТЕХНОЛОГІЇ ПЕРЕРОБКИ МАСОВИХ ВАНТАЖІВ НА БАЗІ ЛОГІСТИЧНИХ ПРИНЦИПІВ

*Ломотько Д.В., д.т.н., доцент (УкрДАЗТ),
Сушарін Є.В., інж., «Димитріввантажтранс»*

Забезпечення безперебійності процесу вантажних перевезень по залізницях України останнім часом пов'язано із врахуванням значних