

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.