

на стадії реалізації; по-друге, визначити суму, необхідну для фінансування цих проектів; по-третє, розрахувати суму вільних коштів, які можна використати для початку інвестування нових проектів; по-четверте, здійснювати оцінювання ефективності нових проектів для їхнього подальшого відбору; по-п'яте, формувати оптимальну інвестиційну програму.

Основною умовою при реалізації ефективної інвестиційної стратегії залізниць в умовах кризи повинен стати перехід до сучасних методів управління проектами, які дозволяють керувати часовими, витратними, ризиковими та якісними параметрами проекту.

УДК 656.2

ДОЦІЛЬНІСТЬ ОБСЛУГОВУВАННЯ ЗАЛІЗНИЧНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ ЗАГАЛЬНИМ ПАРКОМ ВАНТАЖНИХ ВАГОНІВ КРАЇН СНД

*Ломотько Д.В., д.т.н., професор,
Запара В.М., к.т.н., професор,
Кулешов В.В., к.т.н., доцент,
Ходаківський О.М., к.т.н., доцент (УкрДАЗТ)*

Згідно з Транспортною стратегією України на період до 2020 року технічний та технологічний розвиток залізничного транспорту буде спрямований на формування транспортної інфраструктури інтегрованої із транспортними мережами країн СНД. Цей період вимагає підтримки транспортного сектору для залучення інвестицій. Очікувані середньорічні темпи зростання вантажних перевезень досягнуть 6,3%.

Галузь відчуває гостру нестачу коштів для свого розвитку. Більша частина інвестицій у транспортний сектор здійснюється за рахунок власних коштів підприємств транспорту та кредитів банків.

Проаналізована доцільність обслуговування залізничних перевезень Загальним парком вантажних вагонів країн СНД (ЗПВВ).

Розроблена система техніко-економічних показників оцінки ефективності використання вантажного вагона для забезпечення їх конкурентоздатності.

Сформовані вимоги до технології взаємодії залізничних адміністрацій і власників рухомого складу при перевезенні власними вагонами і до визначення економічної ефективності їх використання.

Наведені пропозиції по технології перевезень ЗПВВ з метою збільшення ефективності управління вагонів належності адміністрацій інших країн СНД, вагоновласників і

операторів перевезень, зменшення розбіжностей потрібного робочого парку від наявного, оптимізації навантажувального резерву власних вагонів на розрахунковий період з урахуванням сезонної нерівномірності роботи і реальних потреб у вагонах вантажовідправників.

Реалізація розробленої технології управління ЗПВВ дозволить скоротити простої вагонів на 6-7%. Розроблені заходи дозволять підвищити надійність і якість роботи оперативного персоналу на основі надання науково-обґрунтованих варіантів рішень, які забезпечать зменшення експлуатаційних витрат.

УДК 656.52

ОСНОВНІ АСПЕКТИ МЕХАНІЗМУ БАНКРУТСТВА В УКРАЇНІ

Маковоз О.В., к.е.н., доцент (УкрДАЗТ)

Перехід до ринкових механізмів господарювання привів до появи нового для України механізму - механізму банкрутства.

Умови і порядок визнання підприємства банкрутом ґрунтуються на певних законодавчих процедурах. Так, вирішення про визнання підприємства банкрутом може винести тільки арбітражний суд. Підставою для збудження судочинства у справі про банкрутство є письмова заява:

- а) кого-небудь з кредиторів;
- б) самого підприємства-боржника;
- в) прокурора.

Кредитор може поводитися із заявою про збудження справи про банкрутство підприємства у випадку, якщо воно не в змозі задовольнити протягом одного місяця визнані їм претензійні вимоги або сплатити борг по виконавчих документах. Підприємство-боржник може звернутися до арбітражного суду за власною ініціативою у разі його фінансової неспроможності або загрози такій неспроможності. У сучасній практиці більшість справ про банкрутство збуджуються за ініціативою комерційних банків і податкових інспекцій.

З позицій менеджменту можливим настанням банкрутства є кризовий стан підприємства, при якому воно нездібне здійснювати фінансове забезпечення поточної виробничої діяльності. Подолання такого стану, що діагностується як "загроза банкрутства", вимагає розробки спеціальних методів антикризового управління підприємством.

Ринкова економіка виробила обширну систему методів попередньої діагностики і можливого захисту підприємства від банкрутства,

яка отримала назву "Системи антикризового управління". Для реалізації цієї системи управління в країнах з розвинутою ринковою економікою готуються особливі фахівці - менеджери по антикризовому управлінню компанією. Суть цієї системи управління полягає в тому, що загроза банкрутства діагностується ще на ранніх стадіях її виникнення, що дозволяє своєчасно привести в дію спеціальні фінансові механізми захисту або обґрунтувати необхідність певних процедур реорганізації. Якщо ці механізми і процедури через невчасний або недостатньо ефективного їх здійснення не привели до фінансового оздоровлення підприємства, воно стоїть перед необхідністю в добровільному або примусовому порядку припинити свою господарську діяльність і почати ліквідаційні процедури.

Основною метою антикризового управління є швидке відновлення платоспроможності і відновлення достатнього рівня фінансової стійкості підприємства для уникнення його банкрутства. З урахуванням цієї мети на підприємстві розробляється спеціальна політика антикризового фінансового управління при загрозі банкрутства. Вона може бути сформульована таким чином:

Політика антикризового управління є частина загальної фінансової стратегії підприємства, що полягає в розробці і використанні системи методів попередньої діагностики загрози банкрутства і механізмів фінансового оздоровлення підприємства, що забезпечують його захист від банкрутства.

УДК 629.43.004.67

ЗАВИСИМОСТЬ РАСХОДОВ НА
ПЕРЕДВИЖЕНИЕ Поезда по участку
от времени в движении и
используемой мощности
ЛОКОМОТИВА

*Малькевич Н.Д., к.т.н., доцент,
Зеньчук Н.Ф., к.т.н., доцент (БелГУТ)*

В технико-экономических расчётах на железнодорожном транспорте, в частности, при проектировании железных дорог, а также при решении задач по определению оптимальных масс и скоростей движения поездов, применяется способ расчёта расходов, связанных с передвижением поездов по участкам, пропорционально количеству измерителей «механическая работа локомотива» и «механическая работа сил сопротивления

движению». На измеритель «механическая работа локомотива» относят расходы по ремонту узлов и деталей локомотивов, связанные с выработкой, преобразованием и передачей энергии, а на измеритель «механическая работа сил сопротивления движению» – часть расходов по ремонту ходовых частей и тормозного оборудования подвижного состава и по текущему содержанию и ремонту пути.

При этом под механической работой понимается произведение силы на расстояние. В частности, механическая работа локомотива рассчитывается как произведение касательной силы тяги локомотива на обод колеса на путь перемещения поезда как подвижной единицы, а механическая работа сил сопротивления движению – как произведение силы сопротивления движению на расстояние передвижения поезда.

Однако такое понимание измерителя «механическая работа» при расчёте расходов пропорционально ему, связанных с передвижением поездов по участкам, не соответствует действительности. Например, сила сопротивления движению от уклонов пути связана с действием силы земного притяжения и действует непрерывно во времени, поэтому чем большее время поезд затрачивает на преодоление отрезка пути с подъёмом, тем больше затрата энергии по преодолению силы сопротивления подъёма и тем больше износ узлов и деталей локомотива, связанных с выработкой, преобразованием и передачей энергии. Неслучайно на практике машинисты интуитивно, исходя из своего опыта, стремятся преодолеть подъём пути как можно быстрее. Если же исходить из классического определения механической работы, получается, что величина механической работы и связанные с ней энергетические затраты на преодоление сопротивления движению от подъёма пути не зависят от времени нахождения поезда на этом подъёме. То же относится и к другим видам сил сопротивления движению поезда.

Поэтому механическую работу преодоления непрерывно действующих во время движения поезда сил сопротивления его движению следует определять по времени работы мощности силы преодоления этого сопротивления, обеспечивающей передвижение поезда в пространстве на соответствующее расстояние. Или, что одно и то же, механическая работа равна сумме работы мощности непрерывно действующих сил сопротивления движению во время движения поезда, создающих эту мощность сопротивления движению за период перемещения поезда на это расстояние.

Предлагаемый подход позволяет рассчитывать величины механической работы сил сопротивления движению и механической работы локомотива, соответствующие действительности, и