

специфікації та умов і передати її у користування лізингоодержувачу на визначений строк не менше одного року за встановлену плату (лізингові платежі).

На думку автора, найбільш повно сутність лізингу відображено в Конвенції про міжнародний фінансовий лізинг УНІДРУА, яку було прийнято в 1988 р. у Канаді. В названій Конвенції фінансовий лізинг визначається як операція, в якій одна сторона (лізингодавець):

- на умовах іншої сторони (лізингоодержувача) укладає договір (договір поставки) з третьою стороною (постачальником), згідно з яким лізингодавець отримує виробниче обладнання, засоби виробництва або інше обладнання на умовах, схвалених лізингоодержувачем;

- укладає договір (договір лізингу) з лізингоодержувачем, надаючи лізингоодержувачеві право користування обладнанням за умови виплати лізингових платежів.

Таке трактування поняття «лізинг» всебічно відображає його сутність, ознаки та механізм дії.

УДК 338.45 (330.145.2)

ОСОБЛИВОСТІ КРУГООБОРОТУ ТА ОБОРОТУ КАПІТАЛУ ТРАНСПОРТНОГО ПІДПРИЄМСТВА В УМОВАХ ТРАНСФОРМАЦІЙНОЇ ЕКОНОМІКИ УКРАЇНИ

Брагарник О.О., викладач (ОДЕУ)

Для індивідуального капіталу відтворювальний процес - це, перш за все, безперервне відтворення його кругообороту. На нашу думку, схема кругообороту, що запропонована К. Марксом, має ряд безперечних переваг, зокрема:

- кругооборот є сутнісною характеристикою функціонування і відтворення будь-якого промислового підприємства;

- схема кругообороту забезпечує багатогранний політико-економічний підхід, що дозволяє деталізувати та аналізувати в статистичній динаміці господарські проблеми підприємства;

- кругооборот відображає функціонування підприємства як єдність матеріальних, нематеріальних, вартісних потоків і руху робочої сили через витрати грошового капіталу, інвестованого на придбання факторів виробництва.

Характер кругообороту і обороту капіталу транспортного підприємства змінюється в залежності від макроекономічного середовища, в якому ці процеси протікають. До характерних особливостей кругообороту і обороту основного капіталу підприємств в умовах трансформаційної економіки України, перш за все, слід віднести:

- розрив між стадіями і функціональними формами кругообороту і обороту основного капіталу, перевага товарної форми над грошовою;

- різко виражений дисбаланс між кругооборотом реального основного капіталу і динамікою амортизації;

- незабезпеченість кругооборотом і оборотом основного капіталу його розширеного відтворення;

- низька якість менеджменту та маркетингу транспортних підприємств.

Негативні процеси в економіці, обумовлені низкою проблем, які закономірно виникають в умовах зміни та становлення способу виробництва. Саме на такому етапі, пов'язаному зі зміною суспільної формації, за думкою відомих вчених-економістів, перебуває зараз Україна.

Україна увійшла у стадію ринкової трансформації як індустріально розвинена країна, проте за роки реформування відбулося руйнування нормального ходу відтворювального процесу. Слід погодитися з думкою деяких авторів, що однією з причин такого стану стала орієнтація економічних реформ на формальну зміну форми власності, без урахування особливостей, пов'язаних з рівнями технологічного розвитку та забезпеченістю ресурсами. Основними причинами регресу слід назвати втрату державою функцій управління економікою і недосконалість нормативно-правової бази, формування ринкового середовища в кризових умовах тощо. Суттєвим чинником порушення закономірностей обороту капіталу, що призвело до руйнації основних виробничих фондів та припинення їх оновлення став гіпертрофований розвиток фінансової інфраструктури та грошового капіталу порівняно з промисловим.

Таким чином, зміни умов господарювання транспортних підприємств призвели до ускладнення здійснення відтворювального процесу на всіх стадіях кругообороту капіталу. Подолання кризової ситуації на підприємствах транспорту пов'язано із загальним виходом України з кризи та стабілізацією економіки.

УДК 656.212.004.89

ФОРМУВАННЯ УДОСКОНАЛЕНОЇ ІНФОРМАЦІЙНО-КЕРУЮЧОЇ СИСТЕМИ ПРИКОРДОННОЇ ПЕРЕДАВАЛЬНОЇ СТАНЦІЇ НА ОСНОВІ ВИКОРИСТАННЯ ІНТЕЛЕКТУАЛЬНИХ ТЕХНОЛОГІЙ

*Бутько Т.В., д.т.н., професор,
Бауліна Г.С., аспірант (УкрДАСТ)*

Важливим засобом підвищення ефективності роботи прикордонних передавальних станцій є впровадження нових методів управління технологічними процесами на базі інформаційно-

керуючих технологій. Актуальність удосконалення ІКС (інформаційно-керуючої системи) особливо зростає в період реформування залізничного транспорту.

ІКС прикордонної передавальної станції (ППС) складається з двох частин: інформаційної та керуючої (рис. 1). Підсистеми інформаційної частини ІКС отримують інформацію з оперативних баз даних, здійснюють комплексну її обробку та передачу за затвердженим форматом як відповідним керівникам (особам, що приймають рішення), так і керуючим задачам, які складають керуючу частину та працюють в автоматизованому режимі.

Стратегічними аспектами розробки ІКС ППС є: оптимізація у реальному часі управлінських рішень з організації технологічних процесів на ППС, спрямованих на мінімізацію витрат та максимізацію прибутку. Цю стратегію можна реалізувати за допомогою відповідної сукупності функцій, що виконуються в ІКС ППС:

Запропоновано введення локальних інформаційно-керуючих комплексів (ЛІКК) в ІКС ППС, що забезпечить знімання та обробку сигналів від пристроїв станційної централізації, формування моделі парків, реєстрацію виконання кожної технологічної операції, формування даних для ведення графіку виконаної роботи сортувального парка та відображення його на екрані автоматизованого робочого місця маневрового диспетчера (АРМ ДСЦ).

Сформовано удосконалені структури інформаційно-керуючої системи прикордонної передавальної та перевантажувальної станцій за участю логістичного центру "прикордонний сухий порт" на основі впровадження інтелектуальної системи на АРМ маневрового диспетчера та логіста з використанням бази знань, що надана у вигляді фреймів-сценаріїв. Впровадження інтелектуальних систем на АРМ ДСЦ та логіста дозволить підвищити ефективність роботи прикордонних станцій, зменшити непродуктивні простой рухомого складу.

УДК 656.222.4

ФОРМУВАННЯ ТЕХНОЛОГІЧНОГО ПРОЦЕСУ ПРОПУСКУ ТРАНЗИТНИХ ПОЇЗДІВ ПІДВИЩЕНОЇ ВАГИ ЗА «ЖОРСТКИМИ» НИТКАМИ ГРАФІКУ

*Буцько Т.В., д.т.н., професор,
Костиркіна Т.О., аспірант (УкрДАЗТ)*

Для підвищення конкурентоспроможності залізниць на ринку транспортних послуг стає необхідним змінити існуючий принцип організації вантажних перевезень, гарантуючи клієнту точність дотримання строків доставки вантажу, за рахунок

створення віртуального логістичного ланцюга просування вантажопотоків за «жорсткими» нитками графіку від пункту відправлення до пункту призначення. Такий підхід дозволяє підвищити рівень організації перевезень, прискорити строки доставки вантажу та надати властивість гнучкості транспортній системі.

Запропоновано технологію пропуску транзитних поїздів підвищеної ваги за «жорсткими» нитками графіку у вигляді математичної моделі з вибором оптимальної маси на основі стохастичного програмування, що враховує витрати на тягу спеціалізованих поїздів, на парк локомотивів та штат локомотивних бригад, на зупинки поїздів всіх категорій в умовах пропуску спеціалізованого поїзда, на утримання штату працівників ПТО на технічних станціях напрямку, на витрати господарства колії в частині, що залежить вантажонапруженості дільниці, швидкості руху поїзда та його маси.

Представлена модель надає гнучкість у виборі маси поїзда та пліч обертання локомотивів та локомотивних бригад, завдяки чому вона дозволяє отримати оптимальне рішення на будь-якому полігоні, враховуючи усі наявні обмеження та техніко-експлуатаційні умови. Вона повинна бути інтегрована як додаткова задача на автоматизоване робоче місце оперативних працівників в автоматизовану систему керування вантажними перевезеннями на Укрзалізниці (АСК ВП УЗ).

УДК 656.4:658.512

РОЗРОБКА МОДЕЛІ РОЗВИТКУ І ЕКСПЛУАТАЦІЇ ЗАЛІЗНИЧНИХ НАПРЯМКІВ НА СТРАТЕГІЧНОМУ РІВНІ ПЛАНУВАННЯ

*Буцько Т.В., д.т.н., к.т.н., професор,
Прохорченко А.В., ст.викладач,
Горбачов О.А., здобувач (УкрДАЗТ)*

Відповідно до Стратегії розвитку залізничного транспорту на період до 2020 року та в умовах розподілу залізничної інфраструктури для відокремленого руху пасажирських та вантажних поїздів постає задача визначення етапів підвищення пропускної та провізної спроможності основних елементів транспортних коридорів (залізничних напрямків), за якими доцільний найбільш раціональний розвиток розподіленої мережі залізничного транспорту.

Для рішення поставленої задачі в роботі розроблено модель розвитку і експлуатації залізничних напрямків на стратегічному рівні планування з урахування життєвого циклу кожного із способів посилення перевізної потужності