

взаимодействие государственного и частного секторов экономики // Локомотив-информ. – 2010. – №6. – С.40-46.

2. Сергієнко М.І. Основні напрямки роботи Укрзалізниці з енергозбереження та її результати // Локомотив-информ. – 2010. – №4. – С.24-26.

3. Сергієнко М.І. Головні напрямки роботи з енергозбереження на «Укрзалізниці» та їх результати // Локомотив-информ. – 2007. – №3. – С.22-25.

4. Калабухін Ю.Є. Методологія та результати оцінки техніко-економічних показників роботи магістрального локомотива при переміщенні вантажного поїзду // Вісник

Східноукраїнського національного університету ім. В. Даля. – №2(132), 2009. – С.157-163.

5. Осипов, С. И. Основы тяги поездов / С. И. Осипов, С. С. Осипов. – М.: УМК МПС России, 2000 – 592 с.

6. Тяговые расчеты: справочник / под ред. П. Т. Гребенюка. – М.: Транспорт, 1987. – 271 с.

7. Правила тяговых расчетов для поездной работы / МПС СССР. – М.: Транспорт, 1985. – 286 с.

8. Тепловоз 2ТЭ116 / С. П. Филонов, А. И. Гибалов, В. Е. Быковский и др. – М.: Транспорт, 1985. – 327 с.

Аннотация. В статье приведены результаты расчетного исследования влияния эксплуатационных факторов на технико-экономические показатели использования магистрального тепловоза 2ТЭ116 при перемещении грузового поезда на участке обращения. Такой подход может быть использован для технико-экономического исследования инновационных решений.

Ключевые слова: технико-экономические показатели, прямые производственные затраты, эксплуатация тепловозов, тяга поездов

Summary. In the article the results of computation research of influencing of operating factors are resulted on the technical and economic indicators of the use of main diesel engine 2ТЭ116 at moving of freight train on the area of appeal. Such approach can be taken for technical and economic research of innovative decisions.

Keywords: technical-economic factors, direct production expenses, usage diesel locomotive, pulling train

Експерт редакційної колегії к.е.н., доцент УкрДАЗТ Зубенко В.О.

УДК 658.152:625.1

ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ЕФЕКТИВНОГО РОЗВИТКУ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ ЧЕРЕЗ ОНОВЛЕННЯ ОСНОВНИХ ФОНДІВ КОЛІЙНОГО ГОСПОДАРСТВА

Каличева Н.Є. аспірант (УкрДАЗТ)

У статті розглянуто основні проблеми залізничних магістралей, а саме оновлення основних фондів, їх простого і розширеного відтворення, для забезпечення ефективного розвитку залізничного комплексу в сучасних ринкових умовах.

Ключові слова: колійне господарство, інфраструктура, основні виробничі фонди, економічна ефективність.

Постановка проблеми та її зв'язки з науковими чи практичними завданнями. Залізничний транспорт - це матеріалоемна сфера виробництва. Основні виробничі фонди галузі становлять біля 8% всіх основних фондів народного господарства. Ефективне їх використання сприяє зростанню рівня суспільного виробництва і забезпечує:

- більш високу пропускну та провізну здатність залізниць, деяких окремих ділянок і ліній для збільшення масштабів перевезень без зайвих капітальних вкладень;

- зменшення матеріальних, трудових та грошових видатків на одиницю перевезень для зниження собівартості перевезень, підвищення

прибутку, рентабельності, продуктивності праці та ін.;

- зниження витрат від морального старіння засобів праці, прискорення швидкості технічного процесу.

Завдячую високим швидкостям обслуговування пасажиро- та вантажопотоків залізниці створюють серйозну конкуренцію іншим видам транспорту і зберігаючи при цьому свої основні переваги на ринку транспортних послуг. Але забезпечення високошвидкісних поїздок стає можливим лише завдяки наявності спеціалізованого рухомого складу і відповідної залізничної інфраструктури. Тому якісна модернізація колійного господарства, енергопостачання, зв'язку, закупівля нового пересувного складу, тощо - одні з головних завдань залізничного транспорту при впровадженні швидкісного руху.

На сьогоднішній день залізничний транспорт має ряд проблем, які становлять справжню небезпеку економічній, соціальній та оборонній безпеці держави. Через нерозсудливе державне управління фінансово-економічною та інвестиційною діяльністю залізничного транспорту відсутнє системне оновлення основних фондів галузі, має місце високий фізичний та моральний знос рухомого складу та інфраструктури залізничного транспорту.

Значна кількість об'єктів інфраструктури залізничного транспорту та рухомого складу перебуває за межами нормативного терміну експлуатації. Кожного року до 30 % зростає кілометраж вітчизняних залізничних магістралей, котрі потребують негайного ремонту. Експлуатація фізично зношеного рухомого складу та колійного господарства знижує рівень безпеки руху потягів і є однією з основних причин підвищення вартості перевезень.

Зменшення експлуатаційних характеристик основних фондів колійного господарства національних залізниць, передусім їх активної частини, негативно відображається на структурі експлуатаційних витрат і негативно позначається на фінансових значеннях роботи господарства і галузі в цілому. Отже, для підняття ефективності функціонування і конкурентоспроможності галузі в сучасних економічних умовах необхідне значне оновлення її матеріально - технічної бази на сучасному рівні.

Аналіз останніх досліджень і публікацій та виділення невирішених частин загальної проблеми. Незважаючи на важке матеріальне становище як країни, так і транспортної галузі, зокрема, оновлення залізничного комплексу відбувається шляхом нового будівництва та придбань. Йде робота з технічного переозброєння залізниць для збільшення швидкості та забезпечення безпеки руху, відбувається процес їх

оновлення через заміну застарілих локомотивів більш сучасними, використання великовантажних вагонів, запровадження автоматичної і телемеханіки, обчислювальної техніки та ЕОМ.

Розглядом ситуації, яка склалася в сфері залізничного транспорту України, а саме: технічний стан основних виробничих фондів, стан безпеки руху і безпеки праці, фінансово-економічні показники діяльності підприємств галузі, займаються провідні вчені та практики [1-7].

Стан виробничо-технічної бази і технологічний рівень залізничі протягом останніх років стримує соціально-економічний розвиток країни через невідповідність масштабів фінансування нормативним вимогам процесів простого відтворення основних виробничих фондів та дефіцит інвестицій, які придержують інноваційно-інвестиційний процес розвитку залізничного транспорту. Розгляд проблеми відсутності належного забезпечення інвестиційними ресурсами залізничної галузі показує, що невирішеними залишаються питання пов'язані з розвитком та результативною діяльністю колійного господарства на сучасному етапі розвитку національної економіки.

Метою статті є визначення ключових напрямів і сьогоднішніх тенденцій для забезпечення ефективного розвитку колійного господарства України.

Виклад основного матеріалу дослідження.

Сучасний ефективний розвиток залізничного транспорту зміцнює вітчизняний виробничий та оборонний потенціал, консолідує господарське життя регіонів країни, активізує інтеграційні процеси в зовнішньоекономічній діяльності і забезпечує рішення соціальних задач із задоволення запитів населення у перевезенні.

Будівництво нових залізничних комунікацій, які б відповідали міжнародним вимогам, потребує немалих фінансових ресурсів. "Укрзалізниця" планує зменшити інвестиційне навантаження підчас запровадження швидкісного руху за рахунок відмови від розділення залізничних колій на пасажирські і вантажні, а також купівлі потягів, котрі б могли розвивати швидкість всього до 160 км, ч (на сьогоднішній день цей максимум складає 120-140 км/год). А зниження планованої швидкості потягу дозволить користуватися наявними коліями, оскільки максимальна швидкість пасажирського потягу 160 км/год - стандарт, який діє в Україні ще з минулого століття та через незадовільний стан залізничних колій потяги можуть розвивати таку швидкість лише на окремих ділянках.

Сьогодні показує, що країна, котра прагне стати повноцінним партнером світової транспортної системи, має забезпечити відповідність транспортного сервісу світовим

досягненням швидкості та комфорту руху. Застосування швидкісного руху на вітчизняних залізничних магістралях не можливе без наявності відповідної колійної інфраструктури, котра повинна відповідати всім міжнародним вимогам. Але економічні реалії України та рівень вітчизняних технологічних розробок в галузі залізничного транспорту, вимагають від нашої держави пошуку партнерів для імпортування потрібних залізничних технологій.

В Україні середня швидкість руху пасажирських потягів між пунктами призначення з урахуванням зупинок становить 34 км/год через застарілі конструкції верхньої будови колії та земляного полотна (50-60 років ХХ століття). Також на зниження швидкості руху потягів впливають криволінійні ділянки шляхів, де швидкість обмежується до 40 - 60 км/год.

Втілити в життя запровадження швидкісного руху на вітчизняних коліях буде під силу при реконструкції існуючих магістральних шляхів з підвищенням дозволеної швидкості до 160 км/год і використанням рухомого складу, виробленого частково на заводах України за технічної та технологічної підтримки закордонних виробників. Тому що, національні виробники, наприклад «Луганськтепловоз», не в змозі на даний момент запропонувати такий вітчизняний рухомий склад, який би відповідав сучасним міжнародним вимогам.

Зношення основних фондів колійного господарства, особливо рейок, стрілочних переводів, шпал, брусів, баластного шару, відбувається в процесі роботи під впливом динамічних навантажень, взаємодії з атмосферними явищами, тощо. Тому для забезпечення нормальної роботи залізничного транспорту основні засоби колійного господарства потребують постійного огляду, усунення несправностей, своєчасного ремонту і посилення. Багаторічний досвід роботи підтверджує, що споруди колійного господарства, які своєчасно, за планом ремонтуються і посилюються, служать в півтора рази довше ніж ті споруди, які ремонтуються несвоєчасно.

В даний час по основних фондах колійного господарства - верхній будові колії, земляному полотну, штучним спорудам та іншим основним засобам - головними критеріями для визначення термінів ремонтних робіт виступає виконана технічними засобами робота (пропущений тоннаж, здійснений пробіг і т. д.). Також варто зазначити, що знос та руйнування будь-яких технічних засобів залізничного транспорту багато в чому визначається не лише виконаною ними роботою, а і факторами часу у відповідних нормативах і показниках міжремонтного циклу.

Визначення розмірів ремонту колійної інфраструктури залежить від показників і

нормативів, які встановлюють знос окремих елементів, пристроїв, вузлів, конструкцій основних засобів. За звичай, ці показники показують зміни, які відбулися з основними фондами під час їх експлуатації. До основних напрямів вдосконалення управління та планування ремонтів у колійному господарстві відносяться підходи до оцінки їх економічної ефективності.

Так, покращення використання потужностей ремонтної бази при здійсненні будь-якого виду ремонту об'єктів колійного господарства, зростання ефективності застосування основних фондів і виробничих потужностей даної сфери призведе до зменшення удієтметненої праці, яка передається на одиницю виготовленої продукції та до збільшення продуктивності праці, зменшення собівартості, тощо[8].

Зменшення кількості посередників між виробниками матеріалів, комплектуючих виробів та ін. до ремонтних підприємств колійного господарства призведе до зниження торгової націнки. Контроль над цінами під час виконання ремонтних робіт має реалізуватися при розгляді збільшення цін на матеріали та комплектуючі, електроенергію і інші елементи витрат не тільки за рахунок зменшення великої кількості посередників, але і за рахунок урахування постійного зростання кожного з елементів витрат (рівня оплати праці, вартості запасних частин і матеріалів електроенергії і ін.)

Приведення основних фондів залізниць у відповідність до масштабів перевізної роботи. Адже, зменшення обсягів ремонтних робіт об'єктів колійної інфраструктури, які на сьогоднішній день мають не значне значення у пропускній роботі залізничного транспорту, дозволить значно зменшити витрати на ремонт.

Запровадження ресурсозберігаючих технологій при виконанні ремонтних робіт пов'язане з вдосконаленням технології ведення ремонтних робіт в колійному господарстві.

Перехід від системи планово-запобіжних ремонтів до системи ремонтів з огляду на технічний стан основних фондів інфраструктури колійного господарства призведе до зменшення ремонтних (планових поточних і непланових) і експлуатаційних витрат та до збільшення ефекту, який може бути отриманий від «неомертвляння» вкладень, адже при використанні системи ремонту з огляду на технічний стан капітальний ремонт може бути проведений пізніше ніж при системі планово-запобіжних ремонтів.

Для зменшення затрат пропускної спроможності залізничної мережі необхідно виконувати ремонтні роботи залізничної інфраструктури (колія, зв'язок, електрифікація, тощо) на ділянці одночасно.

Нині середня тривалість «вікон» при виконанні ремонтних робіт складає 4 год. А при організації комплексних ремонтних робіт на залізничній ділянці тривалість «вікна» може бути зменшена на півтори - дві години, що підвищить пропускну спроможність залізниці на 6...8 % [9].

Розроблення доцільних сфер застосування ремонтної дорожньої техніки при виконанні колійних робіт дасть можливість зменшити розміри парку даних машин та знизити обсяги їх ремонту. Другий напрямок, який сприяє збільшенню економічного ефекту від використання дорожньої колійної техніки, зводиться до того, щоб ця техніка працювала на самих вантажонапружених ділянках мережі. Це призведе до покращення стану колії на завантажених ділянках та зниження витрат на паливо і електроенергію для тяги потягів.

Зменшення ремонтних затрат за рахунок прискорення оновлення основних фондів залізничного транспорту (перш за все їх активної частини) шляхом скорочення термінів корисного використання технічних засобів, адже збільшення термінів служби основних фондів призводить до зростання витрат на їх ремонт.

Покращення стану верхньої будови колії, земляного полотна призводить до зменшення паливно-енергетичних затрат на перевізну роботу.

Удосконалення планування та управління ремонтними роботами основних фондів колійної інфраструктури дозволить значно зменшити ремонтні витрати та покращити технічний стан залізниць.

Якнайповніше та якнайраціональніше застосування основних засобів і виробничих потужностей підприємства залізничного транспорту підтримує удосконалення всіх його техніко-економічних показників: підвищення продуктивності праці та фондівіддачі, зростання випуску продукції, зменшення її собівартості, економії капітальних вкладень.

Аналізуючи стан та ефективність використання основних виробничих фондів можна установити:

- виявлення забезпеченості підприємства та його структурних підрозділів основними засобами, тобто встановлення відповідності величини, складу та технічного рівня засобів виробничій програмі підприємства;
- визначення рівня застосування основних фондів і факторів, які впливають на нього;
- належну комплектність наявного парку обладнання;
- ефективне використання обладнання в часі та за потужністю.

Висновки. Протягом останнього часу, при запровадженні швидкісного руху на вітчизняних

залізницях, в колійному господарстві проходять зміни, котрі спрямовані на покращення та пришвидшення модернізації колійної інфраструктури, підвищення якості ремонтів колії, забезпечення безпеки ремонтних робіт та ін., шляхом використання нових колійних конструкцій, стрілочних переводів, ресурсозберігаючих колійних технологій, тощо.

Адже, цілеспрямоване збільшення та незмінне вдосконалення технічного обладнання колійної інфраструктури, її постійне та якісне технічне обслуговування сприяють удосконаленню експлуатаційних та економічних показників, що призводить до підвищення ефективності та конкурентоспроможності перевізного процесу. Що, в свою чергу, сприяє ефективному економічному розвитку держави.

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

- 1 Блудова Т.В. Транзитний потенціал України: формування та розвиток / Т.В. Блудова // - К.:НПМБ. - 2006. - 274 с.
- 2 Цветов Ю.М. Основы организации транспортного обеспечения внешнеторговых связей Украины / Ю.М. Цветов, А.И. Един, М.В. Макаренко // - К.:ОАО ИКТП-Центр. - 2000. - 581с.
- 3 Колесникова Н. М. Адаптивно-гармонізаційний механізм ціноутворення на залізничному транспорті: формування, функціонування та розвиток [монографія] /Н.М. Колесникова // - К.:КУЕТ. - 2006. - 564 с.
- 4 Юхновський І. Р. Транспортний комплекс України. Залізничний транспорт: Проблеми та перспективи / І. Р. Юхновський, Г. Б. Лебеда, Т. І. Попова: За ред. І. Р. Юхновського. - К.: ФАДА, ЛТД. - 2006. - 288 с.
- 5 Георгій Ейтутіс. Оцінка економічної безпеки залізничного транспорту/ Георгій Ейтутіс // - Економіст. - 2009. - №1. - С. 56 - 58.
- 6 Єдина транспортна система / [Соболев Ю. В., Дикань В. Л., Дейнека О. Г. та ін.] - Харків: Олант. - 2002. - 287 с.
- 7 Юхновський І.Р. Транспортний комплекс України. / І.Р. Юхновський, Г.Б. Лебеда Г.І. Попова// - Залізничний транспорт: проблеми та перспективи - К. - 2006. - 286 с.
- 8 Суховая О.Н. Экономика путевого хозяйства [учебник для техникумов и колледжей ж.-д. транспорта] / О.Н. Суховая //— М.: ГОУ «Учебно-методический центр по образованию на железнодорожном транспорте». - 2008. — 277 с
- 9 Лехно И.Б. Путевое хозяйство [учебник для вузов ж.-д. транс.] / И.Б. Лехно, С.М. Бельфер, Э.В. Воробьев и др. Под ред. И.Б. Лехно // - Москва: «Транспорт». - 1990. - 472 с.

Анотація. В статті розглянуті основні проблеми залізничних магістралей, а саме оновлення основних фондів, їх простого і розширеного відтворення, для забезпечення ефективного розвитку залізничного комплексу в сучасних ринкових умовах.

Ключові слова: путеве господарство, інфраструктура, основні виробничі фонди, економічна ефективність.

Summary. In the article the basic problems of railway highways are considered, namely update of general funds, their simple and extended recreation, for providing of effective development of railway complex in modern market conditions.

Keywords: travel economy, infrastructure, general production funds, economic of efficiency.

Рецензент к.е.н., доцент УкрДАЗТ Зубенко В.О.
Експерт редакційної колегії к.е.н., доцент УкрДАЗТ Єлагін Ю.В.

УДК 658.23:656.2

СТВОРЕННЯ НАУКОВО-ІННОВАЦІЙНОЇ ГРУПИ НА ЗАЛІЗНИЧНОМУ ТРАНСПОРТІ УКРАЇНИ

Кондратюк М.В., к.е.н., старший викладач (Укр ДАЗТ)

В статті досліджуються проблеми розробки та впровадження ринкових форм інтеграції підприємств неосновної діяльності на залізничному транспорті України. Обґрунтована доцільність створення – науково – інноваційної групи.

Ключові слова: підприємства та організації науково – дослідного, проектно-конструкторського та освітнього профілю, науково – інноваційна група.

Постановка проблеми та її зв'язки з науковими чи практичними завданнями. Науково-технічний прогрес (НТП) – це процес розвитку і удосконалення засобів і предметів праці, технологій і форм організації виробництва на основі досягнень науки і техніки. Здійснення заходів, які направлені на прискорення НТП, в більшості випадків пов'язане з значними фінансовими витратами [1].

Загальновідомо, що сьогодні існує проблема неможливості здійснення стратегії конкурентоспроможності залізничного транспорту України на основі використання сучасних науково-технічних транспортних технологій за рахунок створення умов для постійного розвитку підприємств і організацій науково – дослідного, проектно-конструкторського та освітнього профілю [2].

Отже, вирішити цю проблему автор пропонує за рахунок об'єднання науково-інноваційних ресурсів у єдину структуру зі

створенням умов для розвитку науково-технічного потенціалу та забезпечення конкурентоспроможності залізничного транспорту України.

Аналіз останніх досліджень і публікацій.

Вирішення проблем пов'язаних з впровадженням заходів науково-технічного прогресу на залізничному транспорті України здійснювалось в працях вітчизняних науковців, таких як І.М.Аксьонов, Ю.С.Бараш, Г.Д. Ейтутіс, Т.А.Мукмінова, Б.Я. Остапюк та ін. [3-6].

Ці науковці пропонують різноманітні форми об'єднання науки з виробництвом, але головним їх недоліком є те що вони не тільки не ліквідують відомчі бар'єри між наукою та виробництвом, але не здатні повністю підготувати наукові ідеї до широкомасштабного впровадження в рамках сучасних умов розвитку залізничного комплексу України.

Виділення невирішених частин загальної проблеми. Сьогодні на залізничному транспорті