

УДК 338.47:656.2

ОПТИМИЗАЦИЯ РАСХОДОВ ПО
БЕЗОПАСНОСТИ НА ЖЕЛЕЗНЫХ
ДОРОГАХ

Ломинога И.В., ассистент (УкрГАЗТ)

В рамках подготовки к Евро-2012 отдельное внимание привлекают проблемы снижения травматизма на железных дорогах, решение которых возможно лишь при объединении усилий «Укрзалізниця», государственных и местных органов власти, а также других заинтересованных организаций.

Существует «Программа безопасности движения на железных дорогах Украины на 2008 – 2012 годы», включающая в себя обновление парка подвижного состава, модернизацию и капитальный ремонт путей и стрелочных переводов, установление дополнительных сигнальных устройств на переездах, модернизацию хозяйств автоматики и связи, электроэнергетики и энергоснабжения.

Кроме вышеперечисленного необходимо предпринимать меры по устранению недостаточной информированности граждан о правилах безопасности и последствий их нарушения.

Безусловно затраты на решение проблемы безопасности железнодорожного движения значительны, но человеческая жизнь бесценна (за год на железных дорогах погибает в среднем около 200 человек). Кроме того значительное количество чрезвычайных ситуаций снижает рейтинг конкурентоспособности железнодорожного транспорта.

В условиях ограниченности ресурсов ставится задача по определению объемов внедрения технических средств и необходимых для этого инвестиционных вложений, решением которой является поиск оптимального значения показателя безопасности.

Обеспечение безопасности требует, как правило, дополнительных затрат финансовых ресурсов, но повышение безопасности сокращает потери от крушений и аварий.

Для этого необходимо формирование системы прогнозирования и планирования дополнительно возникающих расходов, вызванных нарушением безопасности движения поездов; изучение мероприятий по обеспечению безопасности и экономических результатов их внедрения; оценка возможных затрат и потерь.

УДК 338.47:656.2

ОБҐРУНТУВАННЯ ПІДХОДІВ ЩОДО
ВИЗНАЧЕННЯ РІВНЯ ЦІЛЬОВОГО
ВИКОРИСТАННЯ ТЕХНІЧНИХ ЗАСОБІВ
ПРОМИСЛОВОГО ЗАЛІЗНИЧНОГО
ТРАНСПОРТУ

*Ломотько Д.В., д.т.н., професор (УкрДАЗТ),
Зайончковський І.В., директор філії,
Діденко Л.М., директор філії (ВАТ "Київ-
Дніпровське міжгалузеве підприємство
промислового залізничного транспорту»)*

Сучасний підхід до визначення техніко-економічної ефективності рішень щодо визначення цільового використання технічних засобів ґрунтується на прийнятих у світовій практиці економічних принципах оцінки ефективності проєктів і методів розрахунку економічних показників результативності реалізації заходів щодо кінцевого результату - прибутку за розрахунковий період. При визначенні підходів, щодо цільового використання технічних засобів промислового залізничного транспорту постає питання розробки критеріїв ефективного використання засобів транспорту в основу яких покладено принципи ресурсозберігаючих технологій. У якості критеріїв покращення використання рухомого складу завдяки впровадженню ресурсозберігаючих технологій можливо запропонувати наступні:

- покращення використання вантажних вагонів (оцінюється середнім значенням коефіцієнту тари як відношення роботи ткм. брутто до км тари вагону);
- покращення використання локомотивів, км пробігу/рік;
- скорочення експлуатаційних витрат, грн./рік;
- покращення технічного стану локомотивів і вагонів, коефіцієнт готовності;
- зменшення обігу вантажного вагону, за рахунок зменшення простоїв на коліях ППЗТ;
- зменшення енергоємності залізничних перевезень, грн./ткм.брутто;
- зменшення витрат на обслуговування та ремонт тягових одиниць, верхньої будови колії, інших залізничних споруд та комплексів, грн./рік;
- підвищення потужності на вісь тягової одиниці. кВт/вісь;
- підвищення коефіцієнту готовності тягових одиниць, тобто зниження числа відмов їх обладнання;
- використання бортових та стаціонарних пристроїв діагностики – з метою підвищення коефіцієнту готовності та переходу до ремонту по фактичному стану замість планово-

попереджувального та для зниження експлуатаційних витрат;

– модернізація схем та вузлів при проведенні капітальних ремонтів рухомого складу.

Критеріями впливу ресурсозберігаючих технологій на ефективність ремонту, діагностики та продовження ресурсу залізничної техніки є - підвищення рівня відновлення одиниці рухомого складу в ремонті, зниження витрат на планові ремонти одиниць рухомого складу, зменшення закупівлі нових одиниць рухомого складу, за рахунок ремонтів з продовженням ресурсу, перехід до ремонту з продовженням ресурсу за фактичним станом одиниць рухомого складу за результатами діагностики, удосконалення технологій ремонту рухомого складу з продовженням ресурсу в напрямках зниження собівартості та тривалості ремонту.

УДК 658.713:656.2

НЕОБХІДНІСТЬ СТВОРЕННЯ ГАЛУЗЕВОЇ ЛІЗИНГОВОЇ КОМПАНІЇ

Лук'янова О.М., ст. викладач (УкрДАЗТ)

Успішний розвиток залізничної галузі багато в чому обумовлено її поточним технічним станом і фінансовим становищем. Фінансування, спрямоване на відтворення основних виробничих фондів інфраструктури та рухомого складу, дозволяє відповідати основним вимогам, пропонованим залізничному транспорту: стабільність, доступність, безпека, екологічність, якість надаваних послуг. Зношування основних виробничих фондів складає близько 80%, що значною мірою може обумовити як втрату технологічної стабільності галузі, так і невиконання пропонованих до неї вимог. У цьому зв'язку неважко спрогнозувати, що без розробки й впровадження комплексної модернізації й відновлення основних фондів у недалекому майбутньому можливе падіння обсягів перевезень, зниження попиту й витиснення іншими конкурентами з ринку транспортних послуг.

У силу сформованої економічної кон'юнктури, відстороненості держави від фінансування залізничного транспорту, високої вартості довгострокових кредитних ресурсів, обмежених можливостей мобілізації внутрішніх джерел фінансування реальних інвестицій нарізла нагальна потреба інтегрування лізингу в галузь, що дозволить: відновити фондний потенціал (в першу чергу рухомий склад) в доступним для огляду майбутньому і задовольнити інвестиційну потребу; забезпечити ефективність і безпеку залізничних перевезень у результаті зниження витрат на ремонт морально та фізично зношеного рухомого складу та більш високу

надійність нової техніки; забезпечити замовленнями вітчизняних виробників рухомого складу.

Ефективність застосування та розвитку лізингу з метою відновлення та модернізації рухомого складу залежить від вибору та порядку організації лізингової компанії. Необхідність впровадження галузевої лізингової компанії викликана тим, що існуючі лізингові компанії, які раніш енергійно залучали кредитні ресурси, зараз зіткнулися з труднощами в їх отриманні та зі збільшенням процентних ставок. Так обсяг угод фінансового лізингу на залізничному транспорті за останні роки значно зменшився. Причина такої ситуації криється в жорсткості умов роботи банків з лізинговими компаніями, які широко користувалися позиковими коштами.

Створення галузевої лізингової компанії, де у якості засновника буде Експрес-Банк, буде відповідати основним цілям і завданням Укрзалізниці та дозволить здійснювати лізингові операції на пільгових умовах, а саме: кредитування лізингових операцій за більш низькими кредитними ставками та стягування більш низького відсотку комісійної винагороди лізинговою компанією.

УДК 334.012.82:656.2

ЗНАЧЕНИЕ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ ИНТЕГРАЦИИ УКРАИНЫ С ЗАПАДНОЕВРОПЕЙСКИМИ ГОСУДАРСТВАМИ

*Маковоз Е.В., к.э.н, доцент (УкрГАЗТ),
Емельянова А.Ю., студент,
Кияшко Г.Н., студент,
Мартынова Ю.В., студент (ХНУ им. В.Н.
Каразина)*

Становление Украины как независимого государства, реформирование внутреннего блока, и, следовательно, развитие внешних связей державы немало зависят от её транспортно-географического положения и эффективной, налаженной транспортной системы. Транспортный фактор занимает важнейшее место в теории размещения, региональной экономике, международной экономике и теории внешней торговли. В этой связи уровень развития транспортной системы государства является одним из важнейших признаков её технологического прогресса и цивилизованности.

Процесс вхождения Украины в мировую экономическую систему и прежде всего в экономическую интеграцию с западноевропейскими государствами ведёт к росту товарообменных операций между сотрудничающими странами.

Геостратегическое же расположение Украины позволяет ей быть выгодным мостом для транзитных