

Вдосконалення організаційно-адміністративної системи управління інноваційною діяльністю, формування і реалізація дієвої державної політики в означеній сфері, що має базуватися на комплексних довгострокових прогнозах технологічного розвитку та структурної перебудови економіки, широке застосування ринкових інноваційних факторів дозволить сформувати в країні сталу модель інноваційного розвитку.

Таким чином, модернізація української економіки на засадах інноваційного розвитку має забезпечуватися комплексним застосуванням усіх доступних важелів економічної політики та запобіганням конфлікту між їхніми впливами та між вирішенням стратегічних та поточних завдань. За цих умов інноваційна стратегія як така, що за визначенням веде до підвищення рівня прибутковості національних підприємств, може стати реальним полем для багатогранної співпраці держави і бізнесу.

УДК 629.43.004.67

ОПРЕДЕЛЕНИЕ ЭКОНОМИЧЕСКИ ВЫГОДНЫХ СКОРОСТЕЙ ДВИЖЕНИЯ ПОЕЗДОВ

Залузняя А.В., магистр(БелГУТ)

В современных условиях работы перед железной дорогой стоят такие цели как повышение скорости движения, экономия энергоресурсов и уменьшение удельных расходов на выполнение работы. Однако этих целей невозможно достичь одновременно, поскольку повышение скорости движения сопровождается увеличением расходов топлива и расходов на ремонты подвижного состава и пути. В связи с этим актуальным является вопрос, в какой степени увеличение скорости движения поездов влияет на повышение расходов, а также поиск таких скоростей движения поездов, при которых будет достигаться минимум общих удельных расходов на передвижение поезда по участку.

Расходы, связанные с передвижением поездов по участкам складываются из двух основных составляющих: из расходов на преодоление сопротивления движению, и расходов, зависящих от времени нахождения поезда в движении.

На преодоление сопротивления движению, прежде всего, затрачиваются энергетические ресурсы – топливо или электроэнергия, расход которых прямо связан с механической работой локомотива. Механическая работа локомотива

учитывает полную его работу по преодолению основного сопротивления движению поезда и дополнительного сопротивления от уклонов и кривых участков пути, и она достаточно точно определяется в соответствии с Правилами тяговых расчётов.

Кроме расхода топлива преодоление сопротивления движению связано ещё с износом пути и подвижного состава. Износ активной части основных производственных фондов происходит от физического взаимодействия между собой отдельных их составляющих в результате общего воздействия на них работы внешних физических сил, т. е. механической работы локомотива.

Расходы, связанные с временем нахождения поезда в движении определяются стоимостью поезда-часа и временем нахождения поезда в пути. Стоимость поезда-часа состоит из расходной ставки на локомотиво-час, на бригадо-час локомотивных бригад, стоимости часового расхода топлива на собственные нужды локомотива и стоимости вагоно-часов состава поезда в соответствии с расходной ставкой вагоно-часа.

Если изменять скорость движения поезда, начиная с нулевого её значения с достаточно малым шагом, то по мере её возрастания сумма расходов, связанных с тоннокилометровой работой локомотива по преодолению основного удельного сопротивления движению поезда и расходов, связанных с поезда-часами на каждом шаге интегрирования сначала будет уменьшаться, а затем станет возрастать. Момент перехода от снижения к возрастанию суммарных расходов является сигналом достижения оптимальной скорости движения поезда, при которой суммарные расходы на движение являются минимальными.

Найденная таким образом оптимальная скорость движения поезда является одинаковой для всех элементов профиля пути, по которым поезд движется с тягой независимо от крутизны их уклонов. Для грузовых поездов с тепловозной тягой в сложившихся на сегодняшний день условиях тяговая оптимальная скорость находится на уровне 45–55 км/ч.

УДК 657.6:656.2

УДОСКОНАЛЕННЯ ФУНКЦІОНУВАННЯ СЛУЖБИ ВНУТРІШНЬОГО АУДИТУ НА ЗАЛІЗНИЧНОМУ ТРАНСПОРТІ

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

Сьогодні залізничний транспорт України втрачає свої позиції на ринку транспортних

послуг. Однією із причин падіння конкурентоспроможності галузі є неефективне використання різного роду ресурсів – людських, фінансових, матеріальних, а також нестача необхідної для прийняття правильних управлінських рішень інформації, ненавмисного і навмисного викривлення звітності, прямого шахрайства з боку персоналу і керівників. Подібних проблем можна уникнути шляхом створення в середині залізниці ефективної системи внутрішнього аудиту і контролю.

Саме з цією метою, на підставі наказу Генерального директора Укрзалізниці від 14.08.07р. № 403-Ц в апараті Державної адміністрації залізничного транспорту України з 01.09.07р. було створено Головне управління контролю і внутрішнього аудиту. Відповідно до Положення про Головне управління контролю та внутрішнього аудиту дана структура безпосередньо підпорядковується Генеральному директору Укрзалізниці.

Слід зазначити, що внутрішній аудит – не лише механізм контролю. Він повинен бути хорошою методичною і методологічною базою з великим накопиченим досвідом проведення внутрішнього аудиту, здатною забезпечити якісну, компетентну і незалежну оцінку фінансово-господарської діяльності, а також здійснювати розробку ефективних заходів по усуненню порушень і мобілізації внутрішніх ресурсів залізниці.

Тобто, аудиторські перевірки в повній мірі необхідно вважати засобом досягнення економічного успіху залізничного транспорту, якому повинні сприяти консультації і методологічні та методологічні поради фахівців з ведення і бачення бізнесу, а саме, фахівців з внутрішнього аудиту.

Однак, на сьогоднішній день до складу функцій Головного управління контролю і внутрішнього аудиту залізниці входять лише ті, які мають контрольний та інформаційно-аналітичний характер. Даний факт зменшує ефективність функціонування зазначеної структури та унеможливорює повноцінне виконання покладених на неї сподівань.

Для удосконалення функціонування служби внутрішнього аудиту та забезпечення конкурентоспроможності залізничного транспорту до складу функцій зазначеної служби слід включити функції методологічного та консультативного характеру, а саме: участь в розробці (аналізі) методології бухгалтерського обліку фінансових ресурсів; участь в розробці (аналізі) методології нарахування податків і зборів; участь в розробці і удосконаленні системи управлінської інформації; консультування внутрішніх служб по питаннях, які входять в компетенцію внутрішнього аудитора і т.ін.

УДК 629.4.083.003.1

ОЦІНКА ЕКОНОМІЧНОЇ ЕФЕКТИВНОСТІ ЗАСТОСУВАННЯ ПРОГРІВУ ТЕПЛОВОЗІВ ВІД ДЕПОВСЬКОЇ ЕЛЕКТРИЧНОЇ МЕРЕЖІ ТА КОТЕЛЬНОЇ ДЕПО

*Каграманян А.О., к.т.н., доцент,
Онищенко А.В., інженер (УкрДАЗТ)*

Як відомо для нормального функціонування тепловозного дизеля згідно технічних умов заводу – виробника потрібно, щоб температура води та масла була не менше 40 °С. Цей факт, а також сукупність менш вагомих факторів таких як: наявність теплих приміщень в депо, графік прибуття та видачі тепловозу до роботи, робить прогрів тепловозів, які знаходяться у «гарячому» резерві, невід'ємною частиною їхнього експлуатаційного циклу.

На залізницях України прогрів тепловозів практикується за рахунок працюючого на холостому ходу тепловозного дизеля. Як показала практика цей метод дуже не ефективний як з економічної так і з екологічної точки зору. Згідно статистичних даних по локомотивним депо витрата палива на прогрів складає від 1,2 до 9,2% від загальної витрати в експлуатації. При цьому зменшується моторесурс дизеля, час між капітальними ремонтами, а також значно погіршується екологічна ситуація в місцях відстою тепловозів. Тому ряд вчених запропонували декілька альтернативних методів прогріву, які умовно можна поділити на стаціонарні та автономні. В доповіді розглядаються два стаціонарні методи прогріву тепловозів, які є більш економічно ефективними з погляду вартості отримання 1 МДж енергії без урахування капітальних вкладень на їх реалізацію та строку окупності. До цих методів відносяться: прогрів від деповської (державної) електромережі та прогрів від котельної депо.

УДК 338.47:656.073

ШЛЯХИ ВИРІШЕННЯ ПРОБЛЕМ ЗАЛІЗНИЧНИХ ПЕРЕВІЗНИКІВ У ЧАСИ КРИЗИ

Каличева Н.Є., здобувач (УкрДАЗТ)

Фінансова криза позначилась на роботі перевізників значним зниженням обсягів перевезень вантажів та пасажирів. За перші два