

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 унеможлиблює 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