

использованию энергоресурсов. Вся Украина платит за технически устаревшее оборудование «Укрзалізниці». Ведь расходы из государственного бюджета на закупку энергоресурсов для железных дорог, составляющие 24 миллиарда гривен (а это бюджет восьми областей), можно сократить на 15%.

На модернизацию «Укрзалізниці», согласно подсчетам экспертов, требуется около 80 миллиардов гривен. Железнодорожный транспорт не способен сам заработать такие средства.

Недавно «Укрзалізняця» начала продажу облигаций на 1 миллиард гривен. Это позволит привлечь нужные финансовые ресурсы для деятельности. Но это дорогой путь финансирования железной дороги. Ведь облигации выпускаются под 24% годовых, то есть уже за год «Укрзалізняця» должна заработать 1 миллиард 240 миллионов гривен. В то время как кредит ЕБРР для железнодорожного транспорта Украины предоставлялся под 6—8% годовых в долларах.

Поэтому сейчас железнодорожники вынуждены просто экономить. «Укрзалізняцю» были урезаны расходы на приобретение материалов, не влиявших на прирост активов отрасли (на различные непрофильные мероприятия), проведена оптимизация фонда оплаты труда. В интересах текущей экономии пришлось сократить или перенести на более поздние сроки реализацию программ капитального развития — электрификации, модернизации путей, капремонта некоторых вокзалов. Железная дорога была вынуждена пересмотреть и планы по внедрению скоростного движения по наиболее реалистичному и наименее капиталоемкому сценарию — на базе ускоренных дневных экспрессов, со скоростью движения до 160 км/ч.

Пытаются и заработать. Для этого, например, расширяют припортовые участки. Было принято решение дополнительно построить в направлении Николаев-Долинская 66 километров новых путей. Также «Укрзалізняця» делает ставку на возобновление работы так называемых багажных отделений на вокзалах, создание на основных грузовых станциях логистических центров. Еще специально для перевозок мелких партий груза на расстоянии до 3 тысяч км решено снизить тарифы. Например, для контейнерных грузов в новом тарифном сборнике цены снижены в 2,8 раза. Не остается без внимания и сектор пассажирских перевозок. Вывести его из тотальной убыточности планируется за счет восстановления и расширения спектра услуг и повышения их качества. Делаются попытки внедрить новые технологии в системе оплаты услуг (продажа билетов через интернет), новые передовые технологии организации перевозочного процесса (скоростные дневные поезда-экспрессы) и тому подобное. Все эти меры направлены на

формирование финансово-организационной базы выхода пассажирского сектора на уровень рентабельности. Ведь в результате падения грузоперевозок механизм перекрестного субсидирования, традиционно практиковавшийся «Укрзалізняцю», сегодня не спасает от убытков. То есть в поисках доходов железнодорожники вынуждены осваивать рыночные трансформации даже без прямых решений Кабмина.

В то же время, недопустимо рассчитывать лишь на рыночные механизмы, допускающие выбор клиента по принципу «где финансово выгоднее». В таком случае забывается очень важный момент общенационального значения: каждый вид транспорта в разной мере влияет на окружающую среду, состояние транспортной инфраструктуры и дорожного полотна». Исходя из этого, государство обязано проводить политику протекционизма относительно наиболее экологического вида транспорта, всячески контролировать перевозочный процесс, вводить штрафы с одной стороны и экономические стимулы — с другой.

УДК 629.4.083

ВИКОРИСТАННЯ СУЧАСНИХ ТЕХНОЛОГІЙ ДЛЯ ПОЛІПШЕННЯ ТЕХНІЧНОГО СТАНУ РУХОМОГО СКЛАДУ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАСПОРТУ

*Фомазов. В.О., начальник технічної служби
Південної залізниці*

Існуючий стан рухомого складу залізничного транспорту України за багатьма параметрами не відповідає зростаючим потребам суспільства та європейським стандартам якості надання транспортних послуг, не сприяє підвищенню ефективності функціонування галузі та створює реальні загрози безпеці перевезень та життю людей.

В умовах обмежених інвестиційних ресурсів для відновлення технічної бази рухомого складу й відсутності державної підтримки, для виходу зі ситуації, що склалася, потрібно сформулювати ефективну систему ремонту. При формуванні системи ремонту в неї повинні бути закладені принципи, які дозволяють їй адаптуватися до потреб перевізного процесу, до стану й ступеня зносу рухомого складу, до кількості і якості ресурсів, що необхідні для ремонту. Система ремонту, сформована на таких принципах, дозволить управляти кількістю ресурсів, що витрачаються на власні потреби й на поновлення ресурсу рухомого складу залежно від змін умов у обслуговуючому виробництві залізничного транспорту.

У наш час активно розвиваються технології в області промислової автоматизації й відповідно прогресують підходи до управління техобслуговуванням і ремонтами, пройшовши шлях розвитку від відновлювальних ремонтів (по відмові), що превалювали в першій половині минулого століття, до планово-попереджувальних ремонтів (ППР) і до ремонтів по технічному стану. Нарешті, до концепцій останніх років варто віднести ремонти, орієнтовані на надійність RCM (Reliability Centered Maintenance), і комплексне управління ремонтами TPM (Total Productive Maintenance).

Сучасні концепції управління техобслуговуванням і ремонтами - ремонти "по стану", TPM (Total Productive Maintenance) і "ремонти, орієнтовані на надійність" (RCM - Reliability Centered Maintenance) - підтримуються такими розвиненими EAM-Системами, як IFS Applications. У цій системі також уперше реалізований новий підхід до керування життєвим циклом основних фондів в інтеграції з керуванням життєвим циклом інших важливих активів - продукції, персоналу, відносинами із замовниками. Такий підхід називається 3LM (Integrated Lifecycle Management = EAM/ALM, Asset Lifecycle Management + Customer Lifecycle Management + PLM, Product Lifecycle Management). Наявність же інтегрованої системи дозволяє виключити необхідність повторного уведення даних, мінімізувати їхнього перекручування, приймати рішення на основі знання всіх факторів, ураховувати виробничі плани при плануванні технічного обслуговування та ремонту.

Впровадження ERP/ EAM-Системи IFS Applications сприяє одержанню наступних вигод: збільшення терміну служби рухомого складу, підвищення продуктивності праці ремонтних служб, більше оперативне виконання відновлювальних ремонтів, скорочення надлишків складських запасів, скорочення незапланованих простоїв, збільшення коефіцієнта готовності (часу справності), зменшення числа поломок і простоїв, більше ефективне бюджетування ремонтів і інші.

Однак не слід забувати, що більше просунуті підходи до управління технічним обслуговуванням і ремонтом вимагають і істотно більших витрат.

Але з іншої сторони представлені системи - це інструмент заробляння грошей, наприклад, шляхом надання послуг по моніторингу основних фондів і управлінню техобслуговуванням.

Таким чином, використання сучасних концепцій технічного обслуговування й ремонту на залізничному транспорті сприяє підвищенню якості ремонтів рухомого складу й поліпшенню технічної бази залізничного транспорту.

УДК 339.942

МИРОВОЙ ЭКОНОМИЧЕСКИЙ КРИЗИС И ЭКОНОМИЧЕСКИЕ ИНТЕРЕСЫ

*Фролов А.И., к. э. н., доцент,
Мозговая О.Т., ассистент,
Стоповая С.М., ассистент (УкрГАЗТ)*

Ключевой проблемой экономической политики в Украине на современном этапе является преодоление спада промышленного производства.

В условиях мирового экономического кризиса национальные экономики стремятся ориентироваться на развитие внутреннего рынка, реализацию политики импортозамещения, поддержку стратегических секторов экономики, государственную поддержку национального производства. Разнообразные меры, проводимые в разных странах для стимуляции экономики, имеют, как правило, протекционистский характер, противоречащий правилам ВТО.

Но, с другой стороны, современный кризис позволяет выделить и противоположную тенденцию – стремление стран к региональной интеграции. Для многих экономик мира долгосрочная региональная интеграция – единственный способ выжить в условиях глобальной конкуренции. Компании большинства стран не в состоянии конкурировать на мировых рынках. Поэтому все чаще субъектами глобальной конкуренции выступают не отдельные страны, а регионы.

Сегодня Россия, благодаря своим природным богатствам и территории, создает общий рынок с Казахстаном и Беларусью, куда в перспективе войдут среднеазиатские страны и, возможно, Украина.

Для Украины внутренние экономические преобразования и выбор внешнеполитических приоритетов тесно взаимосвязаны. Это обусловлено общей тенденцией глобализации и уплотнением экономического пространства. Наша страна, как и большинство стран СНГ, проводит многовекторную внешнюю политику. В частности, она уже является членом Всемирной торговой организации (ВТО) и поставила своей стратегической целью вступление в Европейский союз (ЕС). Помимо этого Украина участвовала в подготовке формирования "Единого экономического пространства России, Белоруссии, Казахстана и Украины" (ЕЭП). А одной из задач сегодняшнего дня является определение Украиной стратегии поведения по отношению к Таможенному союзу (ТС) трех стран – России, Белоруссии, Казахстана (начинает действовать с 1 июля 2010 года).

Можно утверждать, что в современных