

Запропоновані структурні підсистеми, які включають до себе: одиночний комплект $\zeta_{\sigma,+}^d$; комплект запасних елементів ремонтного органа $\zeta_{\sigma,+}^{Ei}$; обмінний фонд ремонтного органа $\zeta_{\sigma,+}^{d-Ei}$.

Ці структурні підсистеми можуть сполучатися між собою в різних варіантах. Виходячи із цього виділено 7 характерних варіантів структур забезпечення запасними елементами, які найбільше часто використовуються під час проведення ТО та ПР.

Перший варіант: $\zeta_{\sigma,+}^d \rightarrow$ зовнішнє джерело;

Другий варіант: $\zeta_{\sigma,+}^d \rightarrow PO \rightarrow \zeta_{\sigma,-}^{Ei} \rightarrow$ зовнішнє джерело;

Третій варіант: свій комплект $\zeta_{\sigma,+}^d$;

Четвертий варіант: свій обмінний комплект елементів $\zeta_{\sigma,+}^{d-Ei} \rightarrow PO \rightarrow$ зовнішнє джерело;

П'ятий варіант: $\zeta_{\sigma,-}^d \rightarrow \zeta_{\sigma,+}^{d-Ei} \rightarrow PO$;

За шостим і сьомим варіантами передбачається комбіноване поповнення комплекту $\zeta_{\sigma,+}^d$ безпосередньо від декількох ремонтних органів $PO-1$ і $PO-2$ у різних сполученнях.

Запропоновані варіанти поповнення запасів дозволяють у подальшому визначати достатність кількості запасних частин при технічному обслуговуванні та ремонті локомотивів.

Література:

1. Волков Г.Н. Методика расчета количества запасных элементов в комплектах ЗИП [текст] / Г.Н.Волков. - М.: МЛДРГ, 1965. - 104с.

УДК 338.47:656.2 (477)

ПРІОРИТЕТИ РОЗВИТКУ ТРАНСПОРТНОГО КОМПЛЕКСУ УКРАЇНИ

Панченко Н.Г., к. е. н., доцент (УкрДУЗТ)

Процеси глобалізації та інтеграції світової економіки і торгівлі висувають особливі вимоги до транспортування вантажів. Нажаль транспортний комплекс України виявився не спроможний в комплексі

забезпечити якісне задоволення зростаючих потреб вантажовласників та пасажирів в процесі перевезення, а як слідство спостерігаємо постійне скорочення транзиту та відповідно падіння державних доходів.

З метою фокусування та відповідно концентрації існуючих потенціалів та можливостей, а також недопущення їх хаотичних дій в процесі розвитку транспортного комплексу України слід чітко визначитись з пріоритетами розвитку та визначити дієві напрямки їх реалізації.

Не можна не погодитись з пріоритетами, визначеними в національній транспортній стратегії України на період до 2020 р, а саме:

- сприяння інтермодальним перевезенням при взаємодії залізничного транспорту з іншими видами;
- розробка політики залучення інвестицій до транспортної інфраструктури;
- участь у розвитку пан'європейських і євроазіатських транспортних коридорів.

При цьому слід зазначити, що недосконалість вітчизняного нормативно-правового забезпечення діяльності транспортного комплексу, низький рівень сервісу, відсутність бюджетного фінансування та нездатність залучення Україною інвестицій сповільнює реалізацію стратегічних інтересів України.

Вирішення цих проблем потребує поєднання зусиль підприємницьких структур і державного регулювання, тобто створення в Україні єдиної інтермодальної транспортно-логістичної системи, під якою вважається макрологістична транспортна мережа комунікацій, терміналів і логістичних центрів, що знаходяться на основних напрямках міжнародних транспортних коридорів і призначені для обслуговування внутрішніх, зовнішньоторговельних і транзитних вантажів із пріоритетністю залізничного транспорту.

Організувати реалізацію інтермодальні перевезення, як пріоритет розвитку транспортного комплексу, слід дотримуючись принципів:

- єдиний комерційно-правовий режим, який передбачає спрощення та вдосконалення законодавчої бази і документального оформлення транспортування;
- системний підхід до вирішення фінансово-економічних аспектів організації

перевезення;

- використання різних інформаційних та логістичних систем, за допомогою яких здійснюється більш оперативне та якісне виконання замовлення;

- інтеграція всіх елементів транспортної системи в організаційно - технологічному аспекті, а також єдина форма функціонування і координації цих елементів.

УДК 625.15.47

СУЧАСНІ ПІДХОДИ ДО КОНЦЕПЦІЇ АДАПТАЦІЇ ЩОДО ЄВРОПЕЙСЬКИХ ЗАЛІЗНИЦЬ

*Позднякова Л.О., д.е.н., професор,
Дейнека О.Г., д.е.н., професор (УкрДУЗТ)*

Вибір України на користь ринкової економіки і перше десятиліття просування на цьому непростому шляху істотно змінили умови роботи транспорту, характер попиту на його послуги. Разом з тим у цей період, як це було не раз за 165 років роботи залізниць, підтвердилося фундаментальне значення для України залізничного транспорту, що, зберігши єдність технологічної бази й ефективну систему управління перевезеннями, став опорою держави в подоланні економічних проблем перехідного періоду, збереженні соціальної стабільності в суспільстві і прискоренні переходу країни у фазу стійкого росту. Метою фахівців залізничного транспорту є не тільки збереження унікального залізничного транспорту для майбутніх поколінь, але і його випереджальний розвиток. Ефективне використання і розвиток транспортного потенціалу буде в значній мірі впливати на темпи економічного росту в державі.

Собівартість – важливий якісний показник, в котрому у концентрованому вигляді знаходять відображення результати господарської діяльності підприємств, їх досягнення, невикористані резерви і недоліки. Собівартість дає можливість міркувати про те, наскільки результативно ведеться на підприємстві боротьба за підвищення ефективності суспільного виробництва, за раціональне використання матеріальних, трудових і грошових ресурсів, яка якість роботи і господарювання, як дотримується режим

економії. Зниження собівартості – шлях до збільшення прибутку, підвищення рентабельності і ефективності суспільного виробництва. Собівартість – джерело росту нагромадження, примноження суспільного багатства і на цій основі підвищення народного добробуту.

Зараз залізниці переживають надзвичайно важливий момент – і не тільки в Європі, а й практично на всіх континентах. Ніколи ще не було таких високих вимог до надійності, ефективності систем залізничного транспорту і їх здатності засвоїти небачені досі обсяги перевезень.

Залізничний транспорт має подвійну перевагу. З одного боку, залізниці довели безперечну ефективність своєї системи (і можливості її оптимізації) з точки зору споживання енергії, продуктивності, вартості послуг і водночас дуже помірний вплив на навколишнє середовище. З іншого боку, залізниці – це єдиний вид транспорту, який має значний потенціал для дальшого розвитку шляхом удосконалення стандартів залізничних послуг та поєднання їх з низкою нових технологій.

У зв'язку з падінням пасажирських перевезень, фінансовими боргами доріг, гострою конкурентною боротьбою з іншими видами транспорту за рубежом приступили до реформування управління залізничним транспортом. Держави в Європі, в Азії, в Америці виявляють прагнення реорганізувати структуру управління транспортом, змінити його форми власності і взаємин з державою, використовувати нові технології обслуговування клієнтів, підвищити ефективність інвестицій.

У результаті була розроблена концепція адаптації європейських залізниць до умов ринкової економіки, що одержала назву «лібералізації залізничного транспорту». В основу концепції було покладено два принципи.

Перший принцип: розмежування функцій держави і залізниць.

Держава здійснює наступні функції: - фінансує розвиток транспортної інфраструктури; - списує заборгованість залізниць державі; - забезпечує рівний доступ незалежних компаній операторів до залізничної інфраструктури; - встановлює пільгові тарифи і компенсує залізницям можливі збитки; - сприяє організації самостійних залізничних компаній