

УДК 338.47:629.41

СУЧАСНІ НАПРЯМИ ПОКРАЩЕННЯ РОБОТИ ЛОКОМОТИВНОГО ГОСПОДАРСТВА УКРАЇНИ

Калабухін Ю.Є., д.т.н., професор (УкрДАЗТ)

У статті розглянуті основні шляхи ефективного використання основних фондів та оборотних засобів у локомотивному господарстві.

Ключові слова: локомотивне господарство, основні виробничі фонди, ефективність, оборотні засоби.

Постановка проблеми та її зв'язки з науковими чи практичними завданнями. Для реалізації національних інтересів та забезпечення інтеграції до міжнародної економіки передові світові країни використовують свою національну транспорту систему. Залізничний транспорт на сьогоднішній день є однією з головних складових вітчизняної транспортної системи, котрий сприяє розвитку міжнародної співпраці України.

Роль залізничного транспорту у створенні світової транспортної системи важно переоцінити. Адже він сприяє створенню єдиної мережі для перевезення вантажів на значні відстані, забезпечує можливості перевезення вантажів у вагонах із збільшеним навантаженням на вісь, надає гарантії на конкретні терміни доставки вантажів та пасажирів, та ін.

Локомотивне господарство забезпечує перевізну роботу залізниць тяговими засобами та утриманням їх відповідно до технічних вимог. Тому розгляд перспектив та вирішення проблеми ефективної організації та управління локомотивним господарством є актуальним питанням на сучасному етапі розвитку залізничного транспорту України.

Аналіз останніх досліджень і публікацій та виділення невирішених частин загальної проблеми. Окремі завдання ефективного розвитку локомотивного господарства та обґрунтування необхідності їх вирішення визначаються у працях таких науковців та спеціалістів як М.М. Сергієчко, О.Б. Бабанін, М.Г. Равлюк, В.Г. Равлюк, М.А. Ніколенко [1-2] та ін., праці яких спрямовані переважно на потреби вдосконалення техніко-економічних показників розвитку господарства.

Лашко А.Д., Самсонкин В.Н., Гончаров А.М., Коновалов А.В, Босов А.А., Капица М.И., Мухина Н.А. [3-5] у своїх роботах пропонували шляхи рішення проблем залізничної галузі через оновлення тягового рухомого складу та модернізацію існуючого з подовженням терміну його експлуатації. Такий підхід дозволяє

планово та практично без створення незручностей ліквідувати кризу залізничної галузі.

На локомотивне господарство України припадає майже третина експлуатаційних витрат залізниці України, тому розгляд шляхів покращення економічної ефективності використання його господарських засобів залишається актуальним і потребує подальшого дослідження.

Мета статті. Розгляд шляхів підвищення ефективності використання основних фондів та оборотних засобів локомотивного господарства.

Виклад основного матеріалу дослідження. Одним з провідних господарств залізничного транспорту є локомотивне. Воно складається із технічних засобів, споруд і структурних підрозділів залізниці, які забезпечують перевезення справними локомотивами.

Покращення ефективності використання основних фондів локомотивного господарства сприятиме підвищенню обсягу транспортування продукції, зростанню продуктивності праці, зниженню собівартості транспортування, а отже, зростанню прибутку й рентабельності.

В сучасних умовах залізничному транспорту України необхідно оновлювати рухомий склад, який повинен задовольняти високі вимоги щодо якості залізничних перевезень на основі врахування досягнень науково-технічного прогресу.

Підвищення ефективності використання парку тягового рухомого складу можливо шляхом продовження терміну його служби і модернізації, а також закупок нового рухомого складу. При цьому необхідно врахувати структурні зміни в парку тягового рухомого складу у зв'язку з виконанням плану подальшої електрифікації залізничного транспорту України.

Важливим є виведення із пасажирського руху вантажних електрозвів за рахунок впровадження в експлуатацію пасажирських

електровозів ДСЗ нового покоління і модернізації двохсекційних вантажних електровозів ВЛ80 в односекційні пасажирські електровози ВЛ40, а також заміна локомотивів в приміському русі на рейкові автобуси, що дозволить скоротити експлуатаційні затрати і підвищити комфорт пасажирів.

В умовах обмежених інвестицій на будівництво нових тепловозів, електровозів і вантажних поїздів потрібно застосовувати досвід країн Європи і Північної Америки з комплексної модернізації (заміні силових агрегатів) відпрацювавши свій ресурс тепловозів і електровозів з продовженням терміну служби їх безпечної експлуатації більше чим на два десятиліття. Існуюча ремонтна база здатна повністю задовільними потреби в ремонті рухомого складу і навіть мати резерви потужностей, тому створення нової ремонтної бази є економічно нераціонально, оскільки приведе до зростання експлуатаційних витрат і собівартості перевезень.

Поліпшення використання основних фондів означає також прискорення їх оборотності, що значною мірою сприяє вирішенню проблеми скорочення розриву в термінах фізичного і морального зносу, прискорення темпів оновлення основних фондів.

Що стосується ремонтного господарства, то успішне функціонування активної частини його основних фондів залежить від того, наскільки повно реалізуються екстенсивні та інтенсивні фактори поліпшення їх використання. Екстенсивне поліпшення припускає, що, з одного боку, буде збільшений час роботи діючого устаткування в календарний період, а з іншого – підвищена питома вага діючого устаткування у складі всього устаткування, що є у локомотивному депо.

Найважливішими напрямками збільшення часу роботи устаткування є скорочення і ліквідація внутрішньозмінних простоїв устаткування шляхом підвищення якості його ремонтного обслуговування; своєчасного забезпечення виробництва робочою силою, сировиною, матеріалами, паливом; скорочення цілоденних простоїв устаткування.

Істотним шляхом підвищення ефективності використання основних виробничих фондів є зменшення кількості зайвого і швидке залучення у виробництво невстановленого устаткування.

Інтенсивність використання основних виробничих фондів підвищується також шляхом технічного вдосконалення знарядь праці і технології виробництва, ліквідації "вузких місць" у виробничому процесі, скорочення термінів досягнення проектної продуктивності техніки, вдосконалення наукової організації

праці, виробництва і управління, використання швидкісних методів роботи, підвищення кваліфікації і професійної майстерності робітників.

Розвиток техніки і пов'язана з цим інтенсифікація процесів не обмежені, тому не обмежені і можливості інтенсивного підвищення використання основних виробничих фондів.

Підвищення ефективності використання оборотних засобів у локомотивному депо, в першу чергу, пов'язано з ефективним використанням і економією матеріалів та паливно-енергетичних ресурсів.

Основні напрямки роботи з енергозбереження:

1. Скорочення валових і питомих витрат палива й електроенергії на тягу поїздів за рахунок:

- придбання нових локомотивів із покращеними тягово-енергетичними характеристиками та модернізація існуючого тягового рухомого складу;

- покращення якісних показників використання рухомого складу (маса поїзда, навантаження на вісь вантажного вагона, відсоток порожнього пробігу вантажного вагона до загального, дільнична швидкість тощо);

- збільшення обсягів рекуперації електроенергії;

- зниження рівня «умовних» витрат електроенергії в тяговій мережі;

- зменшення витрат паливно-енергетичних ресурсів на прогрів ТРС;

- відміни енергоємних обмежень швидкості руху поїздів;

- зменшення кількості неграфікових зупинок поїздів, резервного пробігу локомотивів, часу введення поїздів в графік (нагону).

2. Забезпечення збереження палива за рахунок:

- упровадження електронних систем моніторингу наявності та витрат дизпалива типу «БІС-Р» та «ДЕЛЬТА-СУ»;

- перекриття (пломбування) місць можливого зливу палива;

- запровадження контролю командно-інструкторського складу депо за результатами витрат паливно-енергетичних ресурсів локомотивними бригадами.

3. Упровадження нового енергоекономного ТРС та модернізація існуючого (введення ступінчатого регулювання швидкості обертання вентиляторів охолодження електричних двигунів електровозів ВЛ-80, модернізація тепловозів дизелями 5Д49 та Д80.

4. Зниження витрат котельно-пічного палива (вугілля, природного газу, мазуту) за рахунок зміни застарілих морально та фізично

котлоагрегатів із низьким ККД, заміни теплоносія «пар» на «гарячу воду», ремонту та заміни теплотрас.

5. Зменшення витрат електроенергії за рахунок упровадження лічильників із підвищеним класом точності (0,2-0,5) та автоматизованих систем комерційного обліку електроенергії (АСКОЕ).

6. Зниження рівня витрат електроенергії за рахунок упровадження сучасного енергозберігаючого електроосвітлювального обладнання та автоматичного управління зовнішнім освітленням.

7. Узагальнення та розповсюдження передового досвіду з економного використання енергосистем.

8. Проведення енергетичного обстеження (енергоаудиту).

Ресурсозберігаючі технічні засоби і технології є головним складником економії ресурсів у локомотивному депо.

Висновок. Ефективна на надійна робота залізничного транспорту має відповідати сучасним вимогам, котрі висуває світова спільнота, до вітчизняних транспортних систем через суттєве збільшення технічного рівня виробничого апарату, його оновлення та модернізацію. На сьогоднішній день локомотивне господарство залізниць України не спроможне забезпечити сучасний рівень якості перевезень через старіння тягового рухомого складу, повільного запровадження нових технологій та ін. Аналізуючи фактичний стан тягового рухомого складу бачимо, що старіння парку відбувається через надто низькі темпи його оновлення.

На сучасному етапі резерви залізниць вичерпані й списання одиниці тягового рухомого

складу необхідно компенсувати придбанням нової. Тому для підвищення рівня економічного потенціалу залізничного транспорту потрібно проводити обґрунтування напрямків розвитку локомотивного господарства.

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1 Сергієнко, М.М. Системно-ситуаційне управління витратами локомотивного господарства залізничного транспорту: автореф. дис... канд. екон. наук: спец.08.07.04 / М.М. Сергієнко. – К., 2006. – 20 с.

2 Сучасні локомотивні системи безпеки та Вдосконалення їх обслуговування [Електронний ресурс] / О.Б. Бабанін, М.А. Ніколенко, М.Г. Равлюк, В.Г. Равлюк // : Режим. доступу http://www.nbu.gov.ua/portal/natural/Znpudazt/2010_118/n118-165.pdf

3 Лашко А.Д. Основные направления обновления тягового подвижного состава Украины в 2006-2010 гг. / А.Д. Лашко, В.Н. Самсонкин, А.М. Гончаров, А.В. Коновалов // Локомотив-информ. – 2006. -№6. –С. 8-12.

4 Босов А.А. Учет технологии ремонта при построении системы содержания локомотивов / А.А. Босов, М.И. Капица, Н.А. Мухина // Ресурсосберегающие технологии на железнодорожном транспорте // Труды IV научно-технической конференции. –М.: МИИТ, 2001. –IX – С. 6-8.

5 Головатый А.Т. Техническое обслуживание и ремонт локомотивов за рубежом/ А.Т. Головатый, Ю.А. Лебедь. – М: Транспорт, 1977. – 160 с.

Аннотация. В статье рассмотрены основные пути эффективного использования основных фондов и оборотных средств в локомотивном хозяйстве.

Ключевые слова: локомотивное хозяйство, основные производственные фонды, эффективность, оборотные средства.

Summary. In the article the basic ways of effective use of fixed assets and circulating assets of the locomotive economy.

Keywords: locomotive economy, the main production funds, the efficiency of working capital.

Експерт редакційної колегії к.е.н., доцент УкрДАЗТ Токмакова І.В.