

сфері пасажирських перевезень.

Тарифи на перевезення вантажів залізничним транспортом у межах України та пов'язані з ними послуги встановлюються Мінтрансв'язку за погодженням з Мінекономіки та Мінфіном.

УДК 629.488.2

РОЛЬ РЕМОНТНОГО ГОСПОДАРСТВА В ЗАБЕЗПЕЧЕННІ ЕФЕКТИВНОГО ФУНКЦІОНУВАННЯ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ

Мельник В.О., к.е.н., доцент(УкрДАЗТ)

Ремонтне господарство залізниці як елемент її виробничої інфраструктури являє собою сукупність відділів та виробничих підрозділів, зайнятих аналізом технічного стану рухомого складу, постійним наглядом за його станом, технічним обслуговуванням, ремонтом та розробкою заходів щодо заміни зношених деталей на більш прогресивні (модернізовані) та покращення їх використання.

Вирішальне значення ремонтного господарства залізниці визначається, перш за все, тим, що його організація впливає на економічну ефективність перевізного процесу: щорічно 10-12% рухомого складу піддається капітальному (відновлювальному) ремонту, 20-25% – середньому та 90-100% – малому. Головною причиною значних витрат на ремонт та технічне обслуговування є його низька якість, унаслідок чого витрати у сфері експлуатації рухомого складу за нормативний строк у 25 разів перевищують його первісну вартість. Крім того, підприємства несуть величезні втрати від основної діяльності під час незапланованої зупинки поїздів через різноманітні несправності локомотивів та вагонів.

Таким чином, ефективність перевезення пасажирів та вантажів, збільшення кількості задіяних у перевізному процесі локомотивів та вагонів, безперебійна та інтенсивна їх експлуатація – усе це значною мірою залежить від роботи ремонтних підрозділів залізниці. Поломки та поганий технічний стан рухомого складу вирішальним чином впливають на собівартість перевезень, а отже на ефективну діяльність всієї залізниці, на основні техніко-економічні показники її роботи. Виконання ремонтних робіт на підприємствах залізничного транспорту при цьому повинно бути організовано з мінімальними простоюваннями устаткування, у найкоротші строки та своєчасно, якісно, з мінімальними витратами.

Для того, щоб відносно великі витрати на ремонт та обслуговування рухомого складу у залежності від інтенсивності їх експлуатації були мінімальними, необхідно дотримуватися планово-

попереджувальної системи ремонту та експлуатації.

За останні роки у вагонному та локомотивному господарстві галузі проведено комплекс організаційно-технічних заходів щодо підвищення надійності експлуатації рухомого складу. Розроблена нормативно-технічна документація з виконання поточних, деповських, капітальних ремонтів, проведено дослідження та розпочато виконання капітально-відновлювальних ремонтів для подовження терміну експлуатації рухомого складу, який має відпрацьований ресурс. Впроваджуються інноваційні технології зміцнення деталей та окремих вузлів відновлення елементів рухомого складу.

Взагалі значення ремонтного господарства у виробничому процесі істотно змінюється з розвитком науково-технічного прогресу. Підвищуються вимоги до обслуговування внаслідок удосконалення складу основних виробничих фондів: упровадження комплексних механізованих та автоматизованих систем, роботокомплексів, гнучких виробничих систем, зростання безперервності виробничих процесів. Тому основними завданнями ремонтного господарства в сучасних умовах господарювання залізниці повинні стати такі: організація такої системи експлуатації та ремонту вагонів, яка б дозволила підтримувати їх в працездатному стані якомога довше; зниження трудомісткості та вартості ремонтних робіт при підвищенні їхньої якості; удосконалення організації праці робітників, зайнятих у ремонтному господарстві; впровадження заходів з мотивації ремонтників для підвищення якості ремонтних робіт при максимальному рівні ресурсозбереження; систематичне підвищення культури експлуатації, догляду та поточного обслуговування з метою продовження терміну служби деталей, збільшення міжремонтного періоду функціонування рухомого складу, скорочення обсягу ремонтних робіт.

УДК 656.072:331.343

ПРОБЛЕМИ ЩОДО ОБЛІКУ ПІЛЬГОВОГО КОНТИНГЕНТУ В ПРИМІСЬКИХ ПАСАЖИРСЬКИХ ПЕРЕВЕЗЕННЯХ НА ЗАЛІЗНИЧНОМУ ТРАНСПОРТІ

Миросниченко Ю.В., аспірант (УкрДАЗТ)

Жоден вид пасажирського транспорту в межах країни, не перевозить такої кількості пільговиків безкоштовно, як українські залізниці. Укрзалізниця ніколи не відмовлялася від підтримки соціально незахищених верств населення, але завсе шукає можливості для того, щоб збільшити обсяги компенсацій за пільговий проїзд, які в середньому складають 30 %. У Головному пасажирському управлінні

Укрзалізниця розроблено концепцію, яка дасть змогу зробити систему відшкодувань збитків більш прозорою і чіткою. За її реалізації місцевій владі буде важко уникнути своїх боргових зобов'язань перед залізницями.

Залізничним транспортом безкоштовно чи зі знижками перевозять пільговиків 25 категорій, або більш ніж 24 млн. громадян, у межах усієї країни. Слід зазначити, що за 2009 рік залізницями перевезено пільгових категорій громадян на суму 5,09 млн. грн. (за результатами роботи у 2009 році залізниць України по пасажирських перевезеннях), у т.ч. на проїзд пільгових категорій пасажирів, компенсація за які надходить від місцевих органів влади – 3,31 млн. грн., у т.ч. студентів вищих навчальних закладів I-IV рівнів акредитації та учнів професійно-технічних закладів – 1,48 млн. грн., дітей віком від 6 до 14 років – 0,30 млн. грн. (згідно із законодавством оплачується 75 % вартості квитка). Сума отриманої компенсації становить 1,64 млн. грн., або 32,3%, у т.ч. від місцевих органів влади – 1,26 млн. грн., від Міносвіти – 0,38 млн. грн., від Мінсім'ямолодьспорту компенсації не отримано.

Заборгованість за пільгові перевезення складає 0,35 млн. грн., у т.ч. Міносвіти – 0,109 млн. грн., Мінсім'ямолодьспорту – 0,30 млн. грн., обл(рай)держадміністрацій – 0,204 млн. грн. За 2009 рік сума, що підлягає компенсації склала 5,09 млн. грн., за 2008 рік – 3,74 млн. грн.

Для того, щоб навести лад у цьому питанні, необхідно вдосконалити облік пільговиків у країні, застосовуючи сучасні наукові досягнення. Нині на базі Національної системи масових електронних платежів Укрзалізницею запропоновано створити картку – посвідчення, яка міститиме необхідну інформацію із зазначенням конкретного права на пільгу. Це автоматично розв'яже і питання щодо достовірності пред'явлених документів. Адже касир перевіряє документ на справжність лише візуально. Та й не може він знати всіх відміток і штампів, які свідчать про достовірність пред'явленого документа. Тому ймовірні й випадки видання проїзного документа за фальшивим посвідченням.

Якщо буде створено електронну базу, то для перевірки права на пільгу за проїзд залізничним транспортом достатньо буде спеціального пристрою. Поза тим, місцеві адміністрації не перекладатимуть оплату боргів одна на одну, залежно від місця проживання особи. Адже пільговий проїзд надається громадянам по всій території України не залежно від місця проживання. Система, яку розробили в управлінні нормативно – технічного забезпечення інформаційних технологій пасажирських перевезень, автоматично виставлятиме рахунки перед адміністраціями, які згідно із законом мають їх сплатити. Адже там буде чітко вказане місце проживання людини, котра скористалася пільгою. Це

зніме суперечливі питання й відкине необхідність щороку укладати угоди зі всіма обласними адміністраціями.

Отже, впровадження такої картки-посвідчення дасть змогу забезпечити повний та адресний облік пільгових послуг, наданих громадянам України, та прозорість розрахунків із залізницею.

УДК 338.47

РОЛЬ ІНФОРМАЦІЙНО-КОМУНІКАЦІЙНИХ ТЕХНОЛОГІЙ В ПРОЦЕСАХ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ПОЗИТИВНОЇ ЕКОНОМІЧНОЇ ДИНАМІКИ

Мищенко С.П., к.е.н. (ХАДУ)

Інформаційно-комунікаційні технології (ІКТ) – це технології організаційного і технічного забезпечення ефективності інформаційно-комунікаційних процесів на основі обчислювальної техніки і телекомунікаційних засобів з урахуванням діючих стандартів і норм права.

Розвиток ІКТ недоцільно оцінювати тільки в галузевих межах, а необхідно орієнтуватися на перспективи зростання економіки в цілому, обумовленого упровадженням і використанням інформаційно-комунікаційних технологій як інтегрованої складової соціально-економічних процесів. В цілому в умовах інформаційної економіки ІКТ стають основою економічного зростання.

Відомо, що продуктивність праці безпосередньо залежить від упровадження результатів науково-технічної революції, інновацій. В зв'язку з цим, ІКТ, невід'ємні від науково-технічного прогресу в масштабах інформаційного суспільства, повинні до певної міри забезпечувати стабільне зростання продуктивності праці та зайнятості населення, економічне зростання.

До базових напрямів, по яких простежується вплив ІКТ на статистичні показники економічної системи, можна віднести:

- зниження витрат за рахунок забезпечення самовідтворювання технологій і науково-технічного прогресу, підвищення ефективності використання ресурсів і сировини;
- підвищення продуктивності праці і зниження інфляції;
- забезпечення можливості для підвищення зайнятості населення;
- підвищення ефективності грошового обігу і декриміналізація економіки за рахунок електронізації платежів і тощо.

Світова фінансово-економічна криза дає Україні унікальний шанс. Активізація власних ПНОКР і підвищення ефективності використання