

орієнтованих на ринкові відносини, механізмів забезпечення екологічної безпеки, серед яких одним з найбільш значимих і перспективних є екологічне страхування (страхування еколого-економічних ризиків).

Концептуальна гіпотеза моделі екологічного страхування передбачає сполучення екологічного контролю на державному кордоні України з механізмом “заставного екологічного страхування” еколого-економічних ризиків, що можуть виникати під час транспортного процесу транзитних вантажів територією України.

Відповідальність страхувика починається з початком діяльності суб'єкта перевезення, пов'язаної з переміщенням вантажу (транспортного засобу) від місця його перетинання державного кордону України до місця призначення, з підготовкою вантажу, транспортних засобів та екіпажу, з прийманням вантажу, здійсненням вантажних операцій та короткотерміновим зберіганням вантажу на всіх етапах перевезення, і закінчується після завершення процесу перевезення (чи то приймання вантажу суб'єктом-одержувачем на території України, чи то остаточне перетинання державного кордону України в транзитному варіанті).

Під час проведення екологічного контролю оформлюється договір екологічного страхування на термін знаходження вантажу (транспортного засобу) у стані переміщення. Відповідальність страхувика закінчується з моментом настання страхового випадку або з закінченням терміну страхування.

Таким чином, інтеграція екологічного контролю та екологічного страхування у єдиний еколого-економічний механізм значно підвищить забезпечення екологічної безпеки транскордонного переміщення вантажів (транспортних засобів) територією України.

УДК 629.4.083.001.76

ШЛЯХИ ВДОСКОНАЛЕННЯ РЕМОНТІВ РУХОМОГО СКЛАДУ НА ЗАЛІЗНИЧНОМУ ТРАНСПОРТІ

Токмакова І.В., к.е.н, доцент (УкрДАЗТ)

Існуюча система ремонту рухомого складу на залізничному транспорті сформована в умовах планової економіки і базується на «статичних принципах», таких як постійна структура парку рухомого складу, незмінні протягом довгого часу нормативи виконання ремонтів, наявність запасу оборотних коштів, які не знижуються, стабільні умови експлуатації. Функціонування і розвиток

системи ремонту, заснованої на таких принципах, відбувається за рахунок нарощування ремонтних потужностей, зростання споживаних ресурсів пропорційно збільшенню кількості ремонтів. У сучасних умовах старіння парку рухомого складу і обмеженості в ресурсах відбувається перерозподіл ресурсів на позапланові ремонти за рахунок зменшення планової складової. Як результат: через збільшення частки позапланових ремонтів знижується якість планових ремонтів. Низька ефективність і працездатність системи ремонту обумовлена надлишком ремонтних потужностей і падінням обсягів перевезень. Це призводить до того, що на безпосередній ремонт рухомого складу витрачається не більше 10-15% ресурсів, які виділяються замість запланованих 60-70%. Зростає число відмов рухомого складу в перевізному процесі. Підприємства зазнають збитки, падає конкурентоспроможність промислового залізничного транспорту.

Для виходу з ситуації, що склалася, необхідно сформувати ефективну систему ремонту. Вона має ґрунтуватися на принципах, що дозволяють адаптуватися до потреб перевізного процесу, до стану і ступеня зносу рухомого складу, до кількості і якості ресурсів, що виділяються на ремонт. Система ремонту, котра сформована на таких принципах, дозволить управляти кількістю ресурсів, що витрачаються на власні потреби і на відновлення ресурсу рухомого складу залежно від умов, які складаються у виробництві з обслуговування залізничного транспорту.

У даний час активно розвиваються технології в області промислової автоматизації і відповідно прогресують підходи до управління технічним обслуговуванням і ремонтами (ТОiP), які пройшли шлях розвитку від відновних ремонтів (по відмові), що превалювали в першій половині минулого століття, до планово-запобіжних ремонтів (ППР) і до ремонтів по технічному стану. Нарешті, до концепцій останніх років слід віднести ремонти, орієнтовані на надійність RCM (Reliability Centered Maintenance) і комплексне управління ремонтами TPM (Total Productive Maintenance).

Виникнення сучасних концепцій, таких як ремонти по стану і тих, що орієнтовані на надійність, нерозривно пов'язано з появою високопродуктивних комп'ютерів і програмного забезпечення, котрі здатні зберігати і аналізувати великі масиви даних, знаходити закономірності і причини поломок. Програмне забезпечення представлено ЕАМ-системами, такими як IFS Applications, Maximo і ін., а також супутніми аналітичними інструментами для аналізу трендів і причин, наприклад інтегрований з IFS Applications BI-Cycle.

Аналіз системи IFS Applications показав, що в ній вперше використовується новий підхід до

управління життєвим циклом основних фондів в інтеграції з управлінням життєвим циклом інших важливих активів - продукції, персоналу, відносин із замовниками. Такий підхід носить назву 3LM (Integrated Lifecycle Management = EAM/ALM, Asset Lifecycle Management + Customer Lifecycle Management + PLM, Product Lifecycle Management). Наявність інтегрованої системи дозволяє виключити необхідність повторного введення даних, мінімізувати їх спотворення, ухвалювати рішення на основі знання всіх чинників, враховувати виробничі плани при плануванні ТОiP і навпаки.

Упровадження ERP/EAM-системи IFS Applications сприяє отриманню наступних вигод: збільшення терміну служби устаткування, підвищення продуктивності праці ремонтних служб, збільшення продуктивності устаткування, більш оперативне виконання відновних ремонтів, скорочення надлишків складських запасів, скорочення незапланованих простоїв, збільшення коефіцієнта готовності (часу справності), зменшення числа поломок і простоїв, а також підвищення віддачі основних фондів, більш ефективного бюджетування ремонтів і підвищення прибутковості компанії.

Важливими перевагами вищезазначених систем є економія ресурсів і навіть заробляння грошей. Заробляти можна за рахунок надання послуг з моніторингу основних фондів і управління їх техобслуговуванням.

Таким чином при вдосконаленні систем ремонту рухомого складу необхідно орієнтуватися на сучасні концепції технічного обслуговування і ремонту.

УДК 656.256.3: 625.162.4

ФИНАНСОВЫЙ АСПЕКТ ПОВЫШЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПЕРЕЕЗДАХ

Тойникова Е.Н., к.э.н., доцент (УкрГАЗТ)

Безопасность движения на железных дорогах и элементах инфраструктуры, к которым относятся железнодорожные переезды, всегда имело важнейшее значение, а в свете проведения Евро 2012 этому качеству транспортной услуги уделяется ещё большее внимание.

Рассмотрим, меры, предпринимаемые по данному вопросу:

1. В Указе Президента № 556 “О дополнительных мерах по предотвращению дорожно-транспортных происшествий” предусмотрено: 1) активизация деятельности

региональных комиссий по безопасности дорожного движения, в частности, относительно предотвращения дорожно-транспортного травматизма и координации деятельности органов местного самоуправления в этой сфере. 2) Порядок утверждение региональных программ по повышению безопасности дорожного движения на 2009-2012 годы, и их финансирование.

2. В 2008 году на переездах Украины начали проводиться испытания трёх систем автоматического блокирования доступа автотранспорта на железнодорожные пути, (заградительные барьеры). В 2009 году этими системами планируется оборудовать 20 переездов. Для повышения безопасности на железнодорожных переездах устанавливаются дополнительные шлагбаумы, предпринимаются меры для улучшения освещения, проводятся экспериментальные испытания эффективности переездов с видеонаблюдением.

3. На основе результатов заседания Комиссии по безопасности движения «Укрзалізниця», которая проводилась в 2007 году, было принято решение о том, что на протяжении 2008-2010 лет на украинских железных дорогах будет внедряться система контроля нарушения нижнего габарита (устройство, которое контролирует схождение с рельсов подвижного состава).

Рассмотрим, в какую сумму выливаются отдельные мероприятия по повышению безопасности. Например, в ближайшее время по Южной дороге запланировано выполнение капитального ремонта и модернизации двадцати переездов с выполнением ремонта здания переездного поста и капитального ремонта переездного настила и проезжей части, улучшение видимости на трёх переездах, и замену переездных настилов из сборного железобетона на десяти - на общую сумму около 2 млн. грн.

Ориентировочная стоимость реконструкции одного переезда в среднем составляет 30 тыс. грн.

Следует напомнить, что всего на железнодорожных дорогах Украины насчитывается 5816 переездов из них:

на 1402 установлено дежурство и работает сигнализация,

на 2862 переездах нет ни сигнализации не дежурного.

В свете подготовки к Евро 2012 намечено сократить количество мест пересечений в одном уровне, однако полностью избавиться от переездов едва ли удастся, поэтому необходимо найти средства на финансирование мероприятий способных сделать движение на переездах более безопасным.