

ЗАСТОСУВАННЯ МЕТОДИКИ РОЗРАХУНКУ ВАРТОСТІ ЖИТТЄВОГО ЦИКЛУ
ПРИ ОЦІНЦІ ЕФЕКТИВНОСТІ ІННОВАЦІЙ НА ЗАЛІЗНИЧНОМУ ТРАНСПОРТІAPPLICATION OF METHOD OF COMPUTATION OF COST OF LIFE CYCLE FOR
ESTIMATION OF EFFICIENCY OF INNOVATIONS ON A RAILWAY TRANSPORT

На сьогодні знос тягового рухомого складу залізниць України складає понад 80 %. Тому одною з першочергових задач стає питання його оновлення.

Оновлення тягового рухомого складу можливо як за рахунок придбання нових зразків техніки, так і за рахунок модернізації тієї, що існує. В обох випадках це вимагає значних капітальних вкладень, особливо коли розглядаються можливості придбання або модернізації із залученням зарубіжних виробників. В умовах обмеження інвестицій залізничному транспорту необхідно враховувати світовий досвід і тенденції розвитку світового ринку транспортного машинобудування.

Розробка, освоєння виробництва і придбання сучасного рухомого складу, а також модернізація існуючого, потребує проведення техніко-економічного аналізу і наукового обґрунтування вибору можливих варіантів оновлення нової техніки. При цьому техніко-економічні розрахунки мають враховувати етапи виробництва прогресивних видів техніки, її експлуатації і утилізації. Ці етапи є тривалим періодом часу (30-40 років), протягом якого можливі зміни: в національній економіці; обсягів перевезень;

вартісних показників і нормативної бази; показників технічного стану (надійності, економічності, продуктивності, екологічної безпеки технічних засобів тощо).

Для оцінки ефективності інвестиційних проектів фахівцями залізничного транспорту до недавнього часу широко використовувалися розробки радянського періоду, які базуються на зіставленні приведених річних витрат. Такий підхід у тих економічних умовах пояснювався багатьма технічними, технологічними і економічними чинниками, іноді незмінними протягом значного періоду і, на жаль, не завжди давав гарантії правильності або помилковості ухваленого рішення.

В даний час за рубежом для оцінки ефективності інвестиційних проектів знаходить широке застосування концепція вартості життєвого циклу (Product Life Cycle Cost – LCC).

Вартість життєвого циклу одиниці тягового рухомого складу є сумою всіх витрат – одноразових та поточних – і визначається з урахуванням коефіцієнта дисконтування α_t за формулою

$$LCC_T = \sum_{t_n}^{t_n+T} (K_t \cdot \alpha_t + (I_t^{np.s.} + I_t^{36} + I_t^a) \cdot \alpha_t - L_t \cdot \alpha_t),$$

де K_t – одноразові витрати користувача з розрахунку на одиницю тягового рухомого складу в році t життєвого циклу, грн;

$I_t^{np.s.}$, I_t^{36} , I_t^a – відповідно прямі виробничі, загальновиробничі і адміністративні витрати користувача з

розрахунку на одиницю тягового рухомого складу в році t життєвого циклу, грн.;

L_t – ліквідаційне сальдо в рік утилізації одиниці тягового рухомого складу, грн.

УДК 656.078.8

О.І. Зоріна, О.В. Сиволовська
O.I. Zorina, O.V. Sivolovska

СТРАТЕГІЯ КОНКУРЕНЦІЇ ТРАНСПОРТНОГО ПІДПРИЄМСТВА

STRATEGY OF COMPETITION OF TRANSPORT ENTERPRISE

Жорстка конкуренція на ринку транспортних послуг потребує виваженої та цілеспрямованої стратегії розвитку. На сучасному етапі підприємства залізничного транспорту повинні планувати свою діяльність з врахуванням високого рівня міжгалузевої, а також внутрішньогалузевої конкуренції.

В таких умовах керівництво підприємства повинно приділяти значну увагу не лише загальній стратегії розвитку, а й розробляти стратегію конкуренції, яка дозволить пропонувати ринку саме ті послуги, які користуються найбільшим попитом.

Стратегія конкуренції полягає в узгодженні цілей та місії підприємства з умовами зовнішнього середовища, можливостями та існуючими альтернативами для досягнення цілей. В умовах конкурентної боротьби для транспортного підприємства головною проблемою стає його здатність пристосуватися до зовнішнього середовища та змін у ньому. І якщо поза контролем підприємства залишається чимало факторів макросередовища, то на деякі фактори

мікросередовища транспортне підприємство має певний вплив. Це, зокрема, стан транспортної галузі, рівень конкуренції в її межах, кількість споживачів транспортних послуг, місткість транспортного ринку та інше.

В загальному вигляді методичний підхід розробки стратегії конкуренції може включати такі етапи:

1) аналіз динаміки та структури транспортного ринку;

2) визначення частки виду транспорту на ринку транспортних послуг та позиції транспортного підприємства на цьому ринку;

3) оцінка конкурентоспроможності підприємства та його послуг;

4) дослідження та оцінка стратегії розвитку транспортного підприємства;

5) вибір стратегії конкуренції;

6) розробка та оцінка обраної стратегії конкуренції.

За умови дотримання послідовного та узгодженого виконання цих етапів цілком можливий вибір найбільш раціональної стратегії конкуренції транспортного підприємства.