

ВИКОРИСТАННЯ КОНЦЕПЦІЇ ЖИТТЄВОГО ЦИКЛУ ДЛЯ ВИРІШЕННЯ ПРОБЛЕМ ІНВЕСТИЦІЙНОГО РОЗВИТКУ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ

Старший викладач Ткаченко В.В.
Наук. керівник проф. Калабухін Ю.Є.
Українська державна академія залізничного
транспорту, м. Харків

Аналіз вікового стану експлуатаційного парку тягового рухомого складу залізниць України вказує на його критичне становище. Тому у найближчій перспективі одним з основних напрямів інвестиційної політики залізниць стає забезпечення швидкого і всебічного оновлення тягового рухомого складу.

Оновлення тягового рухомого складу може здійснюватися як за рахунок придбання нової техніки, так і за рахунок модернізації існуючої. В обох випадках це вимагає значних капітальних вкладень. Тому в умовах обмеження інвестицій фахівцям залізничного транспорту приходиться стикатися з проблемою вибору кращого варіанта оновлення - за рахунок придбання або за рахунок модернізації; вітчизняний або зарубіжний виробник; вітчизняне чи зарубіжне обладнання і т.п. Для вирішення таких завдань використовується техніко-економічний аналіз і оцінка ефективності інвестицій.

В сучасних умовах розвитку ринкової економіки техніко-економічні розрахунки повинні враховувати етапи: виробництва прогресивних видів техніки, її експлуатації та утилізації. Ці етапи являють собою тривалий період 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 і т.п.).

В даний час за кордоном для оцінки ефективності інвестиційних проектів знаходить широке застосування концепція вартості життєвого циклу (Product Life Cycle Cost - LCC). Взаємодія в рамках концепції вартості життєвого циклу зазвичай вигідно і постачальнику, і замовнику. Це викликано тим, що в умовах гострої ринкової конкуренції промислові компанії доповнюють поставки своєї продукції замовникам пакетами супутніх послуг, приймаючи участь або повністю покладаючи на себе функції технічного обслуговування та ремонту виробів, які реалізуються. Завдяки цьому з'явилася можливість ефективного управління витратами на розробку, виробництво, експлуатацію, технічне обслуговування та ремонт. Саме таким чином працюють з замовниками залізничного транспорту великі світові виробники рухомого складу Adtranz, Siemens, Alstom, Bombardier.

У вітчизняній практиці використання показника LCC в даний час ще не знайшло поки такого застосування, як за кордоном. Розвиток ринкових відносин ставить перед Українськими залізницями задачу більш широкого використання цього економічного показника як одного з основних критеріїв при оцінці та прийнятті рішень інвестиційного характеру на довгостроковий період.

Таким чином, в умовах ринкових відносин та обмеження інвестицій проблема вибору варіантів оновлення тягового рухомого складу залізниць висувається на рівень проблем державного значення, вирішення якої безпосередньо впливає на забезпечення національної безпеки і вимагає системного, програмного підходу шляхом проведення узгодженої політики між вченими, виробниками і експлуатаційниками. В основу аналізу та регулювання аспектів економічної ефективності варіантів оновлення тягового рухомого складу, починаючи від його розробки, реалізації та використання, закінчуючи утилізацією, повинна бути покладена концепція вартості життєвого циклу.