

можливостей стала технологія Big Data (обробка великих масивів даних), що знайшла своє застосування в процесі оптимізації та прийняття рішень в таких областях, які стосуються системи оптимізації процесів управління та допомоги машиністам, систем діагностики інфраструктури та рухомого складу, оптимального планування їх ремонтів і технічного обслуговування, актуальних даних про поїзні бригади і технологій індивідуального планування. Ці технології дозволяють досягати не лише економії паливно-енергетичних ресурсів, алей зменшувати кількість змін в роботі персоналу і підвищувати рівень безпечності виконання вантажних перевезень. За оцінкою експертів використання технологій Big Data дозволить забезпечити зростання долі залізниць на європейському ринку вантажних перевезень на 0,6 відсоткових пункти.

Отже, основним тенденціями європейського ринку вантажних залізничних перевезень є впровадження технологій на базі GPS, які дозволяють як відслідковувати місце та статус виконання замовлення на перевезення, так і більш точно прогнозувати попит, управляти тарифами з урахуванням короткострокових змін обсягу перевезень.

Залізничний транспорт України, що займає провідні позиції на внутрішньому ринку вантажних перевезень за обсягами вантажообігу та відіграє роль транзитного містка між Європою і Азією, наразі демонструє значне технологічне відставання від тенденцій розвитку європейських залізниць. Старіння рухомого складу, об'єктів інфраструктури, що є наслідком невідповідності темпів оновлення техніко-технологічної бази Укрзалізниці її реальним потребам, негативно впливають на рівень якості транспортних послуг, що наразі цілком не відповідає вимогам і стандартам європейського ринку. Саме тому, майбутні перспективи залізничного транспорту України на європейському ринку вантажних залізничних перевезень визначаються швидкістю та якістю реалізації технологічних змін в галузі і, відповідно, підвищенням рівня якості транспортно-логістичного обслуговування залізничним транспортом країни.

УДК 330.322:656.2(4)

ПРИМЕНЕНИЕ КОНЦЕПЦИИ ЖИЗНЕННОГО ЦИКЛА ДЛЯ ОЦЕНКИ ИНВЕСТИЦИОННЫХ ПРОЕКТОВ В СООТВЕТСТВИИ С ТРЕБОВАНИЯМИ ЕВРОАЗИАТСКОЙ ИНТЕГРАЦИИ

*Калабухин Ю.Е., д.т.н., профессор
(УкрГУЖТ),
Рудковский О.В., преподаватель (ОКТТ)*

Вопросы оценки и анализа эффективности инвестиций являются чрезвычайно актуальными как с точки зрения теоретических исследований, так и прикладных аспектов инвестиционной политики. Эти вопросы постоянно находятся в центре активной научно-исследовательской деятельности.

Для оценки эффективности инвестиционных проектов специалистами железнодорожного транспорта на постсоветском пространстве до недавнего времени широко использовались разработки советского периода, которые базируются на сопоставлении приведенных годовых затрат. Такой подход в тех экономических условиях объяснялся многими техническими, технологическими и экономическими факторами, иногда неизменными в течение значительного периода и, к сожалению, не всегда давал гарантии правильности или ошибочности принятого решения. Хотя уже известны многие специфические методы определения эффективности для отдельных научно-технических мероприятий, большинство подходов не дает возможности совместить величины эффектов, обусловленных предварительными оценками, с результатами функционирования реально действующей экономической системы.

Таким образом, проблема оценки эффективности инвестиционных проектов до настоящего времени остается достаточно сложной и трудоемкой, требующей привлечения широкого круга специалистов самого высокого уровня.

В ближайшей перспективе одним из основных направлений инвестиционной политики железных дорог становится

обеспечение быстрого и всестороннего обновления тягового подвижного состава. Это объясняется тем, что основная часть тягового подвижного состава железных дорог стран СНГ и Балтии закупалась и поставлялась в эксплуатацию в советские времена. Анализ возрастного состояния эксплуатационного парка тягового подвижного состава, в частности железных дорог Украины, указывает на его критическое положение. По сути дела речь идет уже не только о моральном, а и о физическом износе, что чревато серьезными техническими, экономическими и социально-экологическими последствиями. Как известно, от уровня технического совершенства и состояния тягового подвижного состава, условий его эксплуатации, системы ремонта и обслуживания, в конечном итоге, зависят результаты деятельности транспорта в целом.

Обновление тягового подвижного состава может осуществляться как за счет приобретения новой техники, так и за счет модернизации существующей. В обоих случаях это требует значительных капитальных вложений, особенно когда рассматриваются возможности приобретения или модернизации с привлечением зарубежных производителей. В условиях ограничения инвестиций железнодорожному транспорту необходимо учитывать мировой опыт и тенденции развития мирового рынка транспортного машиностроения.

Разработка, освоение производства и приобретение современного подвижного состава, а также модернизация существующего, нуждается в проведении технико-экономического анализа и научного обоснования выбора возможных вариантов обновления новой техники. При этом технико-экономические расчеты должны учитывать этапы: производства прогрессивных видов техники, ее эксплуатации и утилизации. Эти этапы представляют собой длительный период времени (30-40 лет), в течение которого возможны изменения: в национальной экономике; объемов перевозок; стоимостных показателей и нормативной базы; показателей технического состояния (надежности, экономичности, производительности, экологической безопасности технических средств и т. д.).

На современном этапе развития

Евразийской интеграции расширяются возможности приобретения образцов техники и модернизации существующей с привлечением зарубежных производителей, что требует разработки и использования единой методологии технико-экономического обоснования вариантов обновления тягового подвижного состава с учетом всех возможных изменений в течение жизненного цикла.

В настоящее время за рубежом для оценки эффективности инвестиционных проектов находит широкое применение концепция стоимости жизненного цикла (Product Life Cycle Cost - LCC). В отечественной практике использование данного показателя пока еще не нашло такого применения, как за рубежом. Развитие рыночных отношений ставит перед Украинскими железными дорогами задачу более широкого использования этого экономического показателя как одного из основных критериев при оценках и принятии решений инвестиционного характера на долгосрочный период.

Использование методологии стоимости жизненного цикла позволит делать прогнозы целесообразности и выгодности проектов по созданию и внедрению в эксплуатацию новой техники и модернизации существующей.

УДК 625.01: 19.1

НАПРЯМИ ПІДВИЩЕННЯ КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНОСТІ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ

*Ковалевич Л. С., к. е. н., начальник
фінансово-економічної служби
(Донецька залізниця)*

Калініченко А. В., здобувач (УкрДУЗТ)

Транспортний комплекс - кровенева система багатогалузевого господарського організму країни не тільки знаходиться в залежності від рівня розвитку техніки і технології інших галузей господарства, що забезпечують його діяльність, але і результатами своєї роботи безпосередньо впливає на темпи розвитку цих галузей,