

у сфері її виробництва, так і експлуатації.

В закордонній практиці при укладанні угод на поставку рухомого складу та при виборі найбільш вигідної пропозиції використовуються такі поняття, як «вартість життєвого циклу» та «управління надійністю, експлуатаційною готовністю, ремонтпригодністю та безпекою».

Показник вартості життєвого циклу використовується в закордонній практиці для вирішення наступних питань:

- оцінки та порівняння альтернативних стратегій;
- формування технічних вимог, оцінки пропозицій постачальників;
- страхування ризиків інвестицій, які вкладено у виробничі засоби;
- оцінки факторів, які різко збільшують витрати, аналізу слабких місць для оптимізації засобів виробництва;
- довгострокового планування інвестицій;
- вирішення питання про час заміни вибувчих основних засобів виробництва.

В умовах ринкової економіки відмова від витратного методу цін на рухомий склад та складні технічні системи вимагають розробки методичного підходу до визначення рівня цін, які забезпечують відносне зниження витрат на одиницю виконуємої роботи. Така ціна має відображати ефективність транспортного засобу.

Вартість життєвого циклу залізничного рухомого складу залежить від множинності факторів, які визначаються виробником рухомого складу. На вартість життєвого циклу можуть впливати вимоги органів сертифікації, а також відповідні документи.

В реальному житті виробник рухомого складу може впливати на вартість життєвого циклу як за рахунок продуктивності, так і за рахунок надійності, готовності та придатності до обслуговування. Крім того, мають значення інші фактори, які визначаються певними потребами клієнта та вимогами інфраструктури, наприклад, ємність паливних баків, викиди шкідливих речовин, шум тощо.

Надійність, готовність та гідність до обслуговування рухомого складу є вирішальними, які визначають якість, ефективність та економічність експлуатації рухомого складу, і тим самим впливають на задоволеність експлуатуючої компанії та її клієнтів. Ці параметри впливають на вартість життєвого циклу, а також визначають обсяг необхідних інвестицій, так як прямо пропорційні якості рухомого складу, який необхідний для реалізації певного обсягу перевезень.

Використання оцінки вартості життєвого циклу для визначення ціни рухомого складу передбачає наявність певних взаємних зобов'язань

виробників та споживачів стосовно технічних та експлуатаційних параметрів.

Реалізація політики «Укрзалізниці» в галузі стратегічного управління якістю продукції, спрямованої на перехід до формування закупівельної ціни з урахуванням вартості життєвого циклу та показників ефективності продукції в експлуатації, в найближчому майбутньому стане потужним стимулом для виробників підвищувати показники якості продукції.

Для забезпечення переходу на нову систему ціноутворення необхідно здійснити комплекс наступних заходів:

- розробити системи документального підтвердження споживчих властивостей продукції, яка знаходиться в експлуатації, та забезпечення постійного доступу до цієї інформації споживачів та виробників;
- розробити галузеві методики та стандарти, які регламентують процедуру збору та обробки даних, які відображають фактичні показники споживчих властивостей, які впливають на вартість володіння продукцією на протязі всього терміну служби.

**УДК 656.052.43**

### ОСНОВНІ ПРОБЛЕМИ ЗАПРОВАДЖЕННЯ ШВИДКІСНОГО РУХУ В УКРАЇНІ

*Каличева Н.Є., аспірант (УкрДАЗТ)*

Потреба світової транспортної системи у додаткових перевізних можливостях спонукає до пошуку нових видів транспортного сполучення. Адже, більшість магістральних ліній вже працює на межі своїх можливостей, і існуючі прогнози зростання попиту на перевезення показують, що наявні резерви будуть згодом вичерпані.

Поява нового виду швидкісного транспорту з певними техніко-економічними характеристиками здатна стимулювати істотне зростання рухливості населення, що значно впливає на економічний і соціальний розвиток країни, на формування інститутів цивільного суспільства.

Залізничний транспорт, який протягом багатьох років був основою транспортного сполучення у світі, впродовж останніх 20-30 років значно знизив свою частку на ринку транспортних послуг. Тому одним з ефективних заходів зі збільшення перевезень залізниць виступає збільшення швидкості руху як пасажирських, так і вантажних потягів.

Запровадження на залізницях швидкісного руху призведе до збільшення

конкурентоспроможності галузі в районах з більш високою щільністю населення, особливо при постійному зростанні цін а паливо для автомобільного транспорту.

Але перехід до більш високих швидкостей вимагає глибокої, всебічної та детальної підготовки людей і колійного господарства, а також обліку технічних можливостей, які має своєму в розпорядженні та може розраховувати «Укрзалізниця».

Запровадження швидкісного руху на залізничному транспорті в Україні відбувається важче, ніж у багатьох інших країнах світу. І проблема не тільки в політиці вітчизняних урядовців, що призводить до збитковості залізничних перевезень.

По-перше, потрібно забезпечити вітчизняний залізничний комплекс локомотивами з тяговими характеристиками, які б могли розвивати високі швидкості, та рухомій склад обладнаний надійними швидкодіючими гальмівними засобами.

По-друге, вирішення проблем колійної інфраструктури. Адже, майже третина верхньої будови колії знаходиться в аварійному стані і кожного року на 30 % зростає кілометраж колій, котрі потребують негайного ремонту, через понад сорокарічний вік земляного полотна та верхньої будови колії. 1410 штучних споруд є дефектними і слабкими, 1193 кілометри земляного полотна мають деформації. Необхідно замінити близько 4,5 тис. км зношених рейок. На мостах експлуатується 334 (15,2%) дефектних металевих пролітних будов, 25187 погонних метра (25,8%) дефектного мостового полотна на дерев'яних брусах.

По-третє, збільшення швидкості на залізницях потребує значного підвищення рівня безпеки руху, як правил техніки безпеки при виконанні будь-яких колійних робіт, так і при охороні залізничного полотна від проникнення сторонніх осіб, особливо на залізничних переїздах. Зокрема, при запровадженні швидкісного руху потрібно уникати перетинів з автомобільними шляхами та огорожувати діючі від стороннього проникнення.

Сьогодні на передодні Євро-2012 питання запровадження на залізницях України стоїть досить гостро. У цілому планується провести колійні роботи на головних маршрутах футбольних уболівальників.

Протягом 2011 «Укрзалізниця» планує модернізувати 654 км колій, провести капітальний ремонт — на 776 км колії. Завдячуючи даним заходам на 816 км колії можна буде рухатися зі швидкістю 160 км/год, а 385 км дозволено буде долати на швидкості 140 км/год.

Та вище наведені швидкості будуть закладені в графік руху пасажирських потягів лише на 2012— 2013 рр. після закінчення потрібного комплексу робіт. А до початку

курсання на вітчизняних залізницях потягів зі швидкостями 140 (на станціях) та 160 (на перегонах) км/год належить передивитися відповідну нормативну документацію, провести навчання персоналу, внести потрібні зміни до посадових інструкцій, тощо.

### УДК 65.0 (075.8)

## ОБґРУНТУВАННЯ ПОКАЗНИКІВ ОЦІНКИ БІЗНЕС-ПРОЦЕСІВ АВТОТРАНСПОРТНИХ ПІДПРИЄМСТВ

*Козут Ю.О., аспірант (ХНАДУ)*

З метою здійснення ефективної діяльності сучасним автотранспортним підприємствам (АТП) необхідно постійно систематизувати і вивчати дані про поточний стан функціонування, а також прогнозувати власний перспективний розвиток. При процесному підході до управління найважливішим джерелом такої інформації є оцінка бізнес-процесів.

В даний час для оцінки бізнес-процесів виділяються різні показники: час, якість, витрати, продуктивність; діагностичні показники, показники результату і компетенції; результативність, ефективність, гнучкість тощо. Однак виконані дослідження показали, що дані показники не забезпечують комплексність оцінки бізнес-процесів і не організовані в єдину систему. Крім того питання оцінки бізнес-процесів АТП практично не вирішується. Таким чином, доцільним є розробка нових підходів до обґрунтування показників оцінки бізнес-процесів.

Пропонований підхід до визначення показників оцінки бізнес-процесів АТП ґрунтується на наступних положеннях: по-перше, оцінювання бізнес-процесу проводити за підпроцесами; по-друге, у якості критеріїв оцінки підпроцесів виділити важливість, витрати та якість, ґрунтуючись на основних теоретичних положеннях методу функціонально-вартісного аналізу (ФВА).

Доцільність використання методу ФВА при оцінці бізнес-процесів пояснюється наступними причинами: можливість системного оцінювання процесів, встановлення їх взаємодії та впливу на отримання результату бізнес-процесу; визначення витрат на реалізацію процесів та формулювання висновків щодо ефективності їх використання; оцінювання якісних характеристик процесів.

Під важливістю процесу розуміється його значення у досягненні кінцевого результату бізнес-процесу, що отримує споживач. Визначення даного показника дає можливість, з одного боку, порівняти аналізовані процеси між собою з