

У наш час активно розвиваються технології в області промислової автоматизації й відповідно прогресують підходи до управління техобслуговуванням і ремонтами, пройшовши шлях розвитку від відновлювальних ремонтів (по відмові), що превалювали в першій половині минулого століття, до планово-попереджувальних ремонтів (ППР) і до ремонтів по технічному стану. Нарешті, до концепцій останніх років варто віднести ремонти, орієнтовані на надійність RCM (Reliability Centered Maintenance), і комплексне управління ремонтами TPM (Total Productive Maintenance).

Сучасні концепції управління техобслуговуванням і ремонтами - ремонти "по стану", TPM (Total Productive Maintenance) і "ремонти, орієнтовані на надійність" (RCM - Reliability Centered Maintenance) - підтримуються такими розвиненими EAM-Системами, як IFS Applications. У цій системі також уперше реалізований новий підхід до керування життєвим циклом основних фондів в інтеграції з керуванням життєвим циклом інших важливих активів - продукції, персоналу, відносинами із замовниками. Такий підхід називається 3LM (Integrated Lifecycle Management = EAM/ALM, Asset Lifecycle Management + Customer Lifecycle Management + PLM, Product Lifecycle Management). Наявність же інтегрованої системи дозволяє виключити необхідність повторного уведення даних, мінімізувати їхнього перекручування, приймати рішення на основі знання всіх факторів, ураховувати виробничі плани при плануванні технічного обслуговування та ремонту.

Впровадження ERP/ EAM-Системи IFS Applications сприяє одержанню наступних вигод: збільшення терміну служби рухомого складу, підвищення продуктивності праці ремонтних служб, більше оперативне виконання відновлювальних ремонтів, скорочення надлишків складських запасів, скорочення незапланованих простоїв, збільшення коефіцієнта готовності (часу справності), зменшення числа поломок і простоїв, більше ефективне бюджетування ремонтів і інші.

Однак не слід забувати, що більше просунуті підходи до управління технічним обслуговуванням і ремонтом вимагають і істотно більших витрат.

Але з іншої сторони представлені системи - це інструмент заробляння грошей, наприклад, шляхом надання послуг по моніторингу основних фондів і управлінню техобслуговуванням.

Таким чином, використання сучасних концепцій технічного обслуговування й ремонту на залізничному транспорті сприяє підвищенню якості ремонтів рухомого складу й поліпшенню технічної бази залізничного транспорту.

УДК 339.942

МИРОВОЙ ЭКОНОМИЧЕСКИЙ КРИЗИС И ЭКОНОМИЧЕСКИЕ ИНТЕРЕСЫ

*Фролов А.И., к. э. н., доцент,
Мозговая О.Т., ассистент,
Стоповая С.М., ассистент (УкрГАЗТ)*

Ключевой проблемой экономической политики в Украине на современном этапе является преодоление спада промышленного производства.

В условиях мирового экономического кризиса национальные экономики стремятся ориентироваться на развитие внутреннего рынка, реализацию политики импортозамещения, поддержку стратегических секторов экономики, государственную поддержку национального производства. Разнообразные меры, проводимые в разных странах для стимуляции экономики, имеют, как правило, протекционистский характер, противоречащий правилам ВТО.

Но, с другой стороны, современный кризис позволяет выделить и противоположную тенденцию – стремление стран к региональной интеграции. Для многих экономик мира долгосрочная региональная интеграция – единственный способ выжить в условиях глобальной конкуренции. Компании большинства стран не в состоянии конкурировать на мировых рынках. Поэтому все чаще субъектами глобальной конкуренции выступают не отдельные страны, а регионы.

Сегодня Россия, благодаря своим природным богатствам и территории, создает общий рынок с Казахстаном и Беларусью, куда в перспективе войдут среднеазиатские страны и, возможно, Украина.

Для Украины внутренние экономические преобразования и выбор внешнеполитических приоритетов тесно взаимосвязаны. Это обусловлено общей тенденцией глобализации и уплотнением экономического пространства. Наша страна, как и большинство стран СНГ, проводит многовекторную внешнюю политику. В частности, она уже является членом Всемирной торговой организации (ВТО) и поставила своей стратегической целью вступление в Европейский союз (ЕС). Помимо этого Украина участвовала в подготовке формирования "Единого экономического пространства России, Белоруссии, Казахстана и Украины" (ЕЭП). А одной из задач сегодняшнего дня является определение Украиной стратегии поведения по отношению к Таможенному союзу (ТС) трех стран – России, Белоруссии, Казахстана (начинает действовать с 1 июля 2010 года).

Можно утверждать, что в современных

условиях географическое положение Украины становится определяющим фактором для её экономического развития и политической ориентации. С Россией неизбежно придется не конфликтовать, а дружить и торговать. Центры политического влияния будут совпадать и с центрами экономического влияния.

Одним из самых важных факторов экономического роста, удовлетворения потребностей национальных хозяйств и населения в разнообразных товарах и услугах является развитие мировой торговли, объемы которой в условиях экономического кризиса сокращаются.

Главным, в соответствии с фундаментальным правилом рынка, является не что и где покупать, а что производить и где продавать. Поэтому в структуре внешней торговли приоритет принадлежит экспорту. Именно экспорт играет стимулирующую роль в росте производства, создании рабочих мест, обеспечивает повышение доходов, а также поступления в государственный бюджет.

Если анализировать товарную структуру экспорта Украины в страны ЕС, то можно сделать вывод о преобладании в его ассортименте продукции отраслей с низким уровнем технологичности и производства добавленной стоимости. При такой, невыгодной для себя, структуре товарного экспорта, Украина не может наращивать экспортные поставки в страны ЕС.

Совершенно очевидно, что сегодня осуществляют положительные изменения в структуре промышленности, увеличивая выпуск продукции отраслей с высоким уровнем технологичности и производства добавленной стоимости, Украина может только в расчете на увеличение экспорта такой продукции в страны СНГ. Именно поэтому мы заинтересованы в либерализации торговли с Таможенным союзом Беларуси, Казахстана и России, или создании хотя бы двусторонней (с Россией) зоны свободной торговли. И, на наш взгляд, именно это направление взаимодействия нашей страны с Россией, Беларуссией и Казахстаном является в настоящее время наиболее реализуемым.

При этом необходимо подчеркнуть, что заключение Украиной соглашения об ассоциации с ЕС не исключает заключения соглашения о либерализации торговли с ТС Беларуси, Казахстана и России. Использование такого подхода даст возможность уйти от негативной дилеммы: либо ЕС, либо Таможенный союз. При условии интеграции во внутренний рынок ЕС в рамках соглашения об ассоциации и активного диалога с Таможенным союзом, кажущаяся утопической мечта о все более свободной торговле во всех направлениях может обрести вполне реальные очертания.

УДК 336.748.12:656.615

ВПЛИВ ІНФЛЯЦІЇ ТА РИЗИКУ НА ПРИЙНЯТТЯ РІШЕНЬ ІНВЕСТИЦІЙНОГО ХАРАКТЕРУ В МОРСЬКИХ ТОРГОВЕЛЬНИХ ПОРТАХ

Чебанова Т.Є., доцент (ОНМУ)

При оцінці ефективності капітальних вкладень в морських портах, де в основному переважають довгострокові реальні проекти, необхідно, по можливості, враховувати вплив інфляції і ризику. Ігнорування в розрахунках цими ринковими факторами може призвести до викривлення результативних грошових показників.

У науковій доповіді ставиться завдання дослідити проблему врахування впливу ринкових чинників на ухвалення інвестиційних рішень, а також розглянути найбільш прийнятні методики врахування інфляції і ризику при оцінці ефективності інвестиційних проектів в морських портах.

Інфляція - це процес зниження купівельної спроможності грошей. А оскільки грошовий вимірник - основа аналізу і обліку, прямим слідством інфляції нього стає втрата порівнянності даних фінансової звітності та фінансових прогнозів.

Особливо це стосується питання оцінки ефективності реальних інвестиційних проектів (їх доля в портах переважає) та в них використовуються, в основному, довгострокові прогнози.

Що стосується обліку інфляції при оцінці ефективності проектів, то, на нашу думку, це можна здійснювати коригуванням початкових даних на індекс інфляції. Коригувати можна або майбутні доходи по інвестиційним проектам(прогнозовані), або коефіцієнт дисконтування.

Найбільш коректною, але і більш трудомісткою в розрахунках, является методика, що передбачає коригування усіх чинників, що впливають на грошові потоки. За допомогою таких перерахунків обчислюються нові грошові потоки, які і порівнюються між собою за допомогою критерію NPV - теперішньої приведеної вартості.

Більш простою является методика коригування коефіцієнта дисконтування на індекс інфляції.

Можна також використовувати методику GPL для врахування інфляції при внутрішньому інвестуванні в морських портах. Суть методики полягає в періодичному перерахунку активів і зобов'язань порту за допомогою загального індексу цін. Ключовим моментом методики GPL є