

потенциальных поставщиков (подрядчиков) и предъявляет его участникам технические требования, содержащие необходимые характеристики и значения различных параметров ПС, сообщает им лимитную цену, объем и срок начала поставки, а также ряд других условий. Участники конкурса с учетом требований и условий заказчика предоставляют ему соответствующую документацию, например проекты технического задания, указывают предлагаемую цену локомотива и т. д.

На основании этой информации заказчик должен оценить конкурентоспособность каждого из предложенных вариантов и выбрать наилучший, что в настоящее время достаточно сложно, так как отсутствует обобщающий критерий.

Конкурентоспособность единицы тягового ПС (варианта конструкции) должна отражать степень превосходства ее качества и «затратных» показателей по сравнению с образцами иного типа (других вариантов). При этом очевидно, что конкурентоспособность увеличивается с повышением качества конструкции и качества изготовления локомотива и снижается при возрастании суммы приведенных затрат, необходимых для его приобретения, эксплуатации и ремонта. Следовательно, показатель, отражающий конкурентоспособность, должен быть прямо пропорционален уровню качества и обратно пропорционален уровню затрат.

Вместе с тем степень приоритетности качества или затрат при определении значения конкурентоспособности ПС зависит от ряда обстоятельств. Так, если заказчик имеет существенные финансовые ограничения, то в показателе конкурентоспособности более значимой для него является величина затрат. Если же указанные ограничения незначительны, то больший приоритет получает показатель качества. Вследствие этого конкурентоспособность должна определяться с учетом весомости (значимости для заказчика) показателей качества и затрат. Применительно к локомотивам качество можно оценивать как степень достижения заданных (в технических требованиях) параметров.

Таким образом, в соответствии с вышеизложенными требованиями интегральный показатель конкурентоспособности ПС (K_{nc}) может быть представлен в виде:

$$K_{nc} = \frac{\gamma_k \sum_{i=1}^R C_i \alpha_i}{\gamma_z (U_{nc} + Z)}$$

где Z — приведенные затраты на эксплуатацию и ремонт ПС за заданный срок его службы;

U_{nc} — цена ПС;

C_i — показатель, отражающий степень соответствия i -го свойства ПС заданным требованиям;

R — количество оцениваемых свойств ПС, характеризующих его качество;

γ_k, γ_z — коэффициенты значимости качества и затрат соответственно.

Предложенный показатель сопоставления конкурентоспособности ПС может использоваться как на стадии, предшествующей заключению договора (заказа), так и для последующего сравнения ПС нового поколения с аналогами старой конструкции.

УДК 656.073.003.13

СОЗДАНИЕ ЭФФЕКТИВНОЙ СИСТЕМЫ ТРАНСПОРТИРОВКИ ГРУЗОВ

*Панкратов В.И., ОАО «Київ-Дніпровське
МППЗТ»*

Вопрос транспортировки грузов (продукции) следует увязывать с ее производством и реализацией: такой подход является наиболее логичным при доставке грузов (продукции) от производителя к потребителю. Тут представляется целесообразным создавать промышленно-транспортные конгломераты в направлении транспортных коридоров и на устоявшихся маршрутах транспортировки грузов.

Такой подход не приводит к монополизации, а наоборот — обеспечивает эффективную систему как организации производства, так и транспортировки грузов. Потому что в руках одного собственника находятся все средства производства, транспортировки и реализации продукции, присутствует единоначальная система управления производством, транспортировки и реализации продукции. А значит — отсутствуют стыки во взаимодействии между смежными видами транспорта и участниками транспортировки грузов. Это, несомненно, повышает эффективность управления процессом в целом, а логистика уже является универсальным инструментом, позволяющим организовать производство, транспортировку и реализацию продукции в комплексе.

Изложенный выше подход позволит унифицировать расценки на доставку и переработку грузов смежными видами транспорта, устранить резкий дисбаланс в этих расценках. Ведь сегодня транспортировка грузов на большое расстояние по железнодорожной инфраструктуре обходится в такую же (или даже меньшую) сумму, как переработка грузов в порту или подача на короткое расстояние на путях ППЗТ. Такие ценовые перекосы являются нонсенсом, противоречат здравому смыслу и, безусловно, отпугивают потенциальных клиентов.