

УДК [656.224(-214):332.1:658.5]

В. О. ЗАДОЯ*

*Каф. «Економіка та менеджмент», Дніпропетровський національний університет залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна, вул. Лазаряна, 2, Дніпропетровськ, Україна, 49010, тел. +38 (056) 3731580, ел.пошта v.a.zadoya@gmail.com.

ЩОДО ПИТАННЯ УДОСКОНАЛЕННЯ СИСТЕМИ УПРАВЛІННЯ ІНФРАСТРУКТУРОЮ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ В УМОВАХ РИНКУ

Мета. Робота присвячена розробці шляхів підвищення ефективності перевізної діяльності залізничного транспорту за рахунок удосконалення системи стратегічного планування довгострокового розвитку залізничної інфраструктури. **Методика.** Для вирішення поставлених завдань запропоновано застосувати системний підхід, методи раціонального вирішення проблем та стратегічне планування за цілями. **Результати.** У роботі наведено методичний підхід, який дозволяє оцінити середньострокові перспективи інвестиційних обмежень в поточне обслуговування та розвиток інфраструктури залізничного транспорту. **Наукова новизна.** Запропоновано удосконалений підхід щодо визначення потенціалу стратегічного управління залізничною інфраструктурою на основі структурування та ресурсозабезпечення виробничого процесу. **Практична значимість.** Використання наведеного підходу дозволить залізничним адміністраціям ухвалювати науково-обґрунтовані рішення щодо середньо- та довгострокового розвитку інфраструктури залізничного транспорту в умовах корпоратизації галузі.

Ключові слова: інфраструктура залізничного транспорту; стратегічне планування; залізничні перевезення; реформування.

Постановка проблеми

Одне з найважливіших завдань проведених реформ – створення й розширення ринкового та скорочення природно-монопольного сектора в залізничному транспорті, розвиток комерційних і конкурентних відносин. Це дозволить перейти від колишньої виробничої системи до сучасних ринкових методів функціонування галузі.

Для досягнення поставленої мети необхідне тісне партнерство різних учасників процесу – як з боку держави, так і з боку бізнесу та суспільства.

У зв'язку з цим масштабна модернізація транспортної інфраструктури є одним з найважливіших завдань розвитку залізничного комплексу країни.

Забезпечення безперебійного руху потягів можливе шляхом вирішення низки проблем, у тому числі надійності та доступності інфраструктурного комплексу залізниці.

Аналізуючи закордонний досвід, слід зауважити, що корпоратизація залізниці призводить до створення компаній-власників залізничного інфраструктурного комплексу, які, максимізуючи доходи, зменшують як витрати на технічне

обслуговування, так і кількість часу (вікна) на його ремонт [1]. Це призводить до зниження якості транспортних послуг залізничної інфраструктури, наданих операторам-перевізникам та іншим кінцевим клієнтам.

Таке становище зумовлене як відсутністю ефективних методів оцінки стратегії розвитку управління залізничним комплексом, так і галузевими «традиціями» докорпоративного періоду.

Для зниження подібних ризиків доцільно звернути увагу на удосконалення системи довгострокового (стратегічного) планування інвестицій з метою розширення перевізної спроможності транспортної мережі та оптимізації процесу технічного утримання залізничної інфраструктури.

Аналіз останніх досліджень і публікацій

У багатьох розвинутих країнах світу залізниці є власниками інфраструктурного залізничного комплексу та здійснюють регулювання й контроль перевізного процесу, а також надають доступ іншим залізничним компаніям-операторам. Але правова політика ЄС потребує чіткого розмежування управління залізничною інфраструк-

турою та перевізною складовою, оскільки такий напрямок розвитку транспортної системи допоможе зняти бар'єри, пов'язані із штучним обмеженням доступу до ниток графіка приватним компаніям з боку інфраструктурного монополіста.

З іншого боку, такий підхід знижує ефективність системи планування перспективного розвитку інфраструктурного комплексу внаслідок обмеження менеджменту компаній-власників транспортної мережі ресурсними й часовими рамками [2].

Необхідність вирішення проблеми оптимізації ресурсного забезпечення відповідно до стратегічних цілей розвитку та поточного утримання залізничного інфраструктурного комплексу з урахуванням забезпечення доступності транспортної мережі операторам-перевізникам з метою створення конкурентного середовища в секторі надання транспортних послуг визначили напрямок дослідження.

Виклад основного матеріалу

Для залізничних компаній, що мають державну власність, характерна потреба часового інтервалу в кілька років для переходу від про-

цесу планування до ефективного надання транспортних послуг споживачам. Це стосується також підтримки залізничного інфраструктурного комплексу в належному стані та якості поточного утримання.

На середньому/короткостроковому рівні (тактичному й оперативному плануванні) менеджери компаній-власників інфраструктури також стикаються з труднощами, забезпечуючи мережеву доступність, законтраговану з операторами, не наражаючись на компенсацію фінансових втрат внаслідок ненадання доступу перевізникам.

Поняття «залізничний інфраструктурний комплекс» надалі доцільно охарактеризувати трьома базовими компонентами: здатність мережі, технічний стан і якість інфраструктури [3]. Здатність інфраструктури може бути виражена кількістю поїздів за певний відрізок часу. Технічний стан інфраструктури характеризується технічною спроможністю та життєвим циклом елементів інфраструктури. Нарешті, якість інфраструктури характеризує якість геометричних параметрів колії та інших структурних компонентів залізничної інфраструктури (рис. 1) [3].

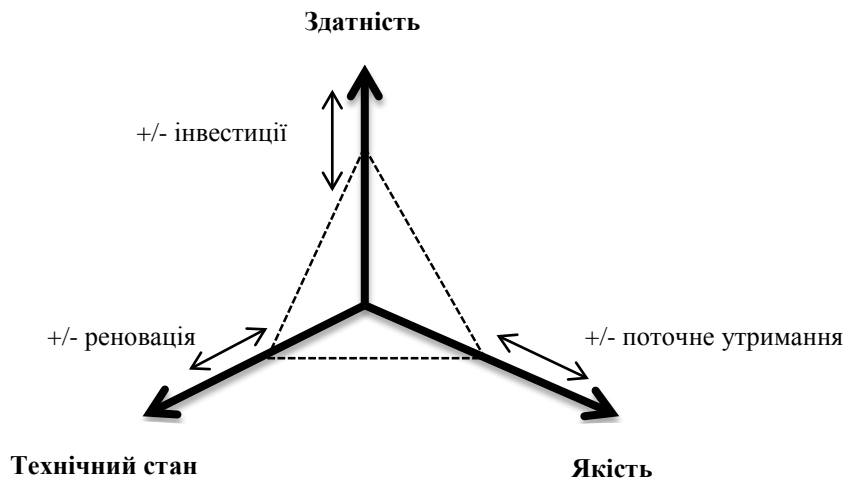


Рис. 1. Компоненти системи «залізнична інфраструктура». Джерело [3].

Управління інфраструктурним комплексом зводиться до узгодження трьох параметрів на найбільш ефективному рівні взаємодії з метою максимізації продуктивності всієї системи. Здатність може бути скоригована шляхом адаптації інвестиційної політики, технічний стан може бути налаштований через відповідну полі-

тику оновлення та модернізації, і якість можна регулювати за допомогою політики обслуговування (поточного утримання). Проте ці параметри потребують ефективної системи планування з різними горизонтами часу [4]:

1. Здатність інфраструктури (горизонт планування від 5 років) включає прогнозування

показників будівництва нових або додаткових колій, демонтаж існуючої мережі, впровадження систем АТЗ (модернізація існуючих систем).

2. Технічний стан (горизонт планування від 2 до 5 років) включає прогнозування реновації елементів НБК та ВБК (земполотна, баласту, шпал, рейок).

3. Якість інфраструктури (горизонт планування від 1 до 5 років) включає прогнозування показників поточного утримання ВБК (шліфовка рейок, трамбування баласту й ін.).

Це вказує на важливість розробки стратегії планування інвестицій у короткостроковий період, в іншому випадку, ефективний розвиток інфраструктурного комплексу залізничного транспорту буде затримано на декілька років.

Здійснюючи стратегічне планування довгострокового розвитку інфраструктурного комплексу залізничного транспорту, важливо враховувати прогнозні показники попиту на перевезення для розробки різних ймовірних сцена-

ріїв ситуації, у тому числі критичних, у горизонті від 10 до 20 років.

Це дуже важливо, враховуючи тимчасовий розрив між прийняттям рішень і фактичним їх здійсненням, що у свою чергу вплине на ефективність програми поточного утримання й ремонту залізничної інфраструктури.

Як зазначено вище, ефективне управління інфраструктурою має спиратися на стратегію, що включає аспекти зростання/зниження попиту й необхідність поточного та капітального ремонту. Удосконалення загальної системи управління залізничним транспортом включає удосконалення показників ємності транспортної мережі й оцінку політики щодо утримання та ремонту інфраструктури.

Удосконалення процесу планування системи управління залізничним інфраструктурним комплексом можливо представити двома варіантами, де попит, потужність і структура мережі є змінними величинами (рис. 2).

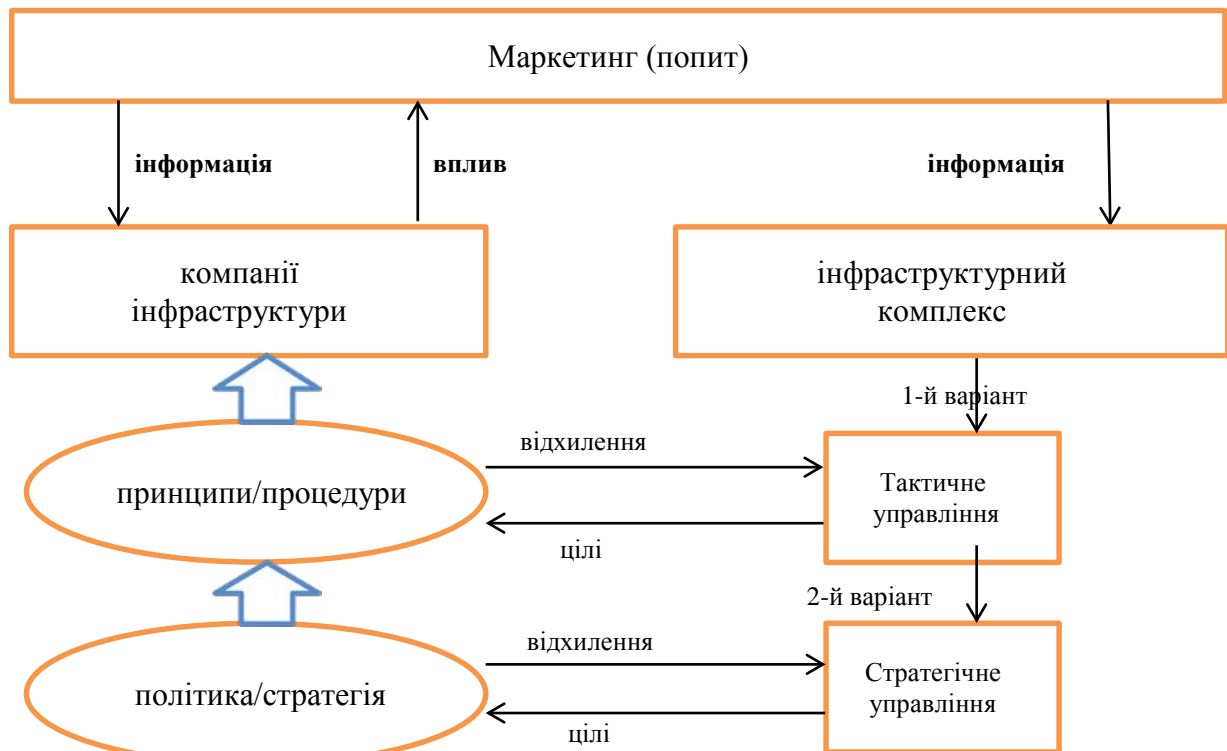


Рис. 2. Сценарії планування розвитку залізничного інфраструктурного комплексу

Перший параметр відображає стан ринку, в той час як інші являють собою ефект реалізації інвестицій у розвиток транспортної мережі [3].

Менеджменту компаній-власників інфраструктури, реалізуючи стратегію розвитку залізничної інфраструктури, доцільно врахувати, що:

- при плануванні інвестицій у довгостроковій перспективі необхідно розглядати надання відповідних послуг у сегментації ринку, де кожен сегмент (кінцевих клієнтів) має різну вагу;

- розвиток інфраструктури повинен плануватись з урахуванням того, що різні сегменти ринку транспортних послуг впливатимуть на ефективну діяльність компаній інфраструктури, навіть якщо вага цих сегментів може змінитися з часом;

- потрібна гнучка система управління для задоволення потреб клієнтів різного типу;

- потрібен систематичний моніторинг еволюції ринку в сегменті транспортних послуг, виявлення вузьких місць та факторів (технічних і організаційних), що можуть призвести до зменшення ефективності діяльності;

- постійний зв'язок між процесами планування та виробничою (перевізною) діяльністю є ключовим аспектом, оскільки ефективність інформаційних систем не може бути відокремлена від управління транспортною мережею.

У свою чергу, реалізація ефективного інструменту підтримки прийняття управлінських рішень дозволяє знайти найкращу тактику балансування між витратами на поточне утримання й ремонт інфраструктури і обсягом попиту, тобто постійним конфліктом між обслуговуванням інфраструктури та маркетингом.

Це означає, що удосконалення процесу планування в короткостроковій і середньостроковій перспективі є важливим процесом для забезпечення ефективної діяльності на теперішній момент, і керівництво компаній приділяє йому більше уваги, що не зовсім правильно в довгостроковій перспективі.

Висновок

У цілому, можливо зробити висновок, що є досить велика розбіжність в концепціях здійснення стратегічного планування розвитку залізничного інфраструктурного комплексу, і це пов'язано з тим, що:

- немає загальної бази даних, що містить інформацію про стан усіх елементів структури залізничного транспорту, включаючи споживачів послуг. Інформація розкидана по багатьох системах. Основна інформаційна система має переважно облікову роль і не пов'язана з якістю інформаційних ресурсів;

- немає можливості зв'язати сучасний стан інфраструктури з перспективними моделями зносу відповідно стандартів Ecotrack та IRIS. А сучасні системи планування технічного обслуговування й ремонту інфраструктури потребують такого зв'язку.

- потрібно узагальнити показники якості оцінки стану інфраструктури та визначення бюджету ресурсного забезпечення. Зараз розрахунок бюджету виконується на основі вузькоспеціалізованих процесів і не враховує довгострокову перспективу розвитку інфраструктурного комплексу залізничного транспорту.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Graham, Couto, Adeney & Glaister, Economies of scale and density in urban rail transport / Graham, Couto, Adeney & Glaister. – Transportation Research. – 2003.
2. Міщенко, М. І. Аналіз ефективності нової системи функціонування господарства інфраструктури [Текст] / М. І. Міщенко // Проблеми підвищення ефективності інфраструктури : зб. наук. пр. – Київ : НАУ, 2010. – Вип. 25. – С. 214.
3. EU, 2003, 'IMPROVERAIL: Deliverable 10 – Project Handbook', EU, Brussels
4. BSL, 2008, 'Rail Infrastructure Cost Benchmarking: Brief LICB-gap Analysis and Cost-driver Assessment', BSL, Hamburg, Germany
5. Кондратюк, М. В. Формування Державної холдингової компанії як засіб створення ефективної моделі управління залізничним транспортом України [Текст] / М. В. Кондратюк // Вісн. економіки транспорту і промисловості. – 2009. – № 25. – С. 71-74.

В. А. ЗАДОЯ*

*Каф. «Економіка і менеджмент», Дніпропетровський національний університет залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна, ул. Лазаряна, 2, Дніпропетровськ, Україна, 49010, тел. +38 (056) 373-15-80, ел.почта v.a.zadoya@gmail.com

К ВОПРОСУ СОВЕРШЕНСТВОВАНИЯ СИСТЕМЫ УПРАВЛЕНИЯ ИНФРАСТРУКТУРОЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА В УСЛОВИЯХ РЫНКА

Цель. Работа посвящена разработке путей повышения эффективности перевозочной деятельности железнодорожного транспорта за счет совершенствования системы стратегического управления долгосрочным развитием железнодорожной инфраструктурой. **Методика.** Для решения поставленных задач предлагается применить системный подход, методы рационального решения проблем и стратегическое планирование по целям. **Результаты.** В работе приведены теоретические подходы, которые позволяют оценить средние и долгосрочные перспективы инвестиционных ограничений на текущее обслуживание и развитие инфраструктуры железнодорожного транспорта. **Научная новизна.** Предложен усовершенствованный подход определения потенциала стратегического управления железнодорожной инфраструктурой на основе структурирования и ресурсообеспечения производственного процесса. **Практическая значимость.** Использование приведенного подхода позволит железнодорожным администрациям принимать научно обоснованные решения относительно средние- и долгосрочного развития инфраструктуры железнодорожного транспорта в условиях корпоратизации отрасли.

Ключевые слова: инфраструктура железнодорожного транспорта; стратегическое планирование; железнодорожные перевозки; реформирование.

V. O. ZADOYA*

*Dep. «Economics and Management», Dnipropetrovsk National University of Railway Transport named after academician V. Lazaryan, 2, Lazaryana st., Dnipropetrovsk, Ukraine, 49010, tel. +38 (056) 373-15-80, e-mail v.a.zadoya@gmail.com

THE QUESTION OF IMPROVING THE SYSTEM OF RAILWAY INFRASTRUCTURE IN THE MARKET

Purpose. The work is dedicated to the development of ways to improve the efficiency of transport in rail transport by improving the strategic management of long-term development of railway infrastructure. **Methods.** To achieve the objectives proposed to apply a systematic approach, methods of rational problem solving and strategic planning purposes. **Results.** The paper presents the theoretical approaches that allow to evaluate the medium and long term investment restrictions on the maintenance and development of railway infrastructure. **Scientific novelty.** An improved approach to determine the potential of the strategic management of the railway infrastructure on the basis of structuring and resourcing of the production process. **The practical significance.** Using the above approach will allow the railway administration to make science-based decisions regarding the medium- and long-term development of railway infrastructure in terms of corporatization of the industry.

Keywords: rail infrastructure; strategic planning; rail transportation; reformation.

Надійшла до редколегії 01.10.2015.

Стаття рекомендована до друку д-ром екон. наук, доц. Міщенком М. І. та канд. екон. наук, доц. Попругою В. І.