

УДК 656.025.4

**ІННОВАЦІЙНА ПОЛІТИКА ЯК
СКЛADOVA ЗНИЖЕННЯ
ЕКСПЛУАТАЦІЙНИХ ВИТРАТ НА
ЗАЛІЗНИЧНОМУ ТРАНСПОРТІ**

*Дейнека О.Г., д.е.н., професор,
Позднякова Л.О., д.е.н., професор (УкрДАЗТ)*

Інноваційна політика у залізничній галузі передбачає орієнтацію на концентрацію функцій управління перевізним процесом з єдиного центра, яким, безумовно, повинна бути новостворена структура – Публічне акціонерне товариство залізничного транспорту загального користування. Остання має бути як управлінською, так і координуючою ланкою, що безпосередньо об'єднує, використовуючи єдину інформаційну (корпоративну) мережу, дорожні центри. У зв'язку з цим вважається доцільно запровадити терміново інноваційні бізнес-технології транспорту відносно перевезення пасажирів і вантажів, які повинні базуватися на логістичних принципах. Це передбачає функціонування відповідних логістичних центрів, запровадження твердих «ниток» графіків руху, єдиних технологій за напрямками, що тяготіють до прикордонних переходів, морських портів, а також до великих вантажовідправників і вантажоотримувачів.

Сучасні інноваційні технології передбачають перехід до електронного документообігу, розвитку взаємодії з компаніями-операторами, контейнеризацією перевезень, забезпечення схоронності, доставки вантажів «від дверей до дверей» та «вчасно у строк» і т.ін.

До пріоритетів інноваційної діяльності доцільно також віднести забезпечення автоматизованого обліку дислокації рухомого складу в умовах реального часу, оптимізацію графіку руху і плану формування потягів з урахуванням економічних пріоритетів організації та пропуску вагонопотоків, створення спеціалізованих полігонів обороту потягів зі значними осьовими і погонними навантаженнями щодо найважливіших напрямків перевезення масових вантажів.

Відносно організації пасажирських перевезень необхідно забезпечити планомірне підвищення швидкості руху пасажирських потягів на головних пасажирських напрямках із забезпеченням маршрутної швидкості близько 180 км на годину.

А у подальшому доцільно значно розширити діапазон і напрямки функціонування фірмових потягів на базі технологій «Хюндай» та «Шкода». Доцільною є необхідність створення відповідних умов з модернізації нового рухомого складу пасажирських потягів вітчизняного

виробництва.

Відносно місцевих і приміських перевезень досить вдалим вважається перший досвід експлуатації рейкового автобусу, а також розвиток системи приміських перевезень із залученням електричних поїздів та дизель-поїздів підвищеного комфорту.

На міжнародних маршрутах передбачається перейти зі стадії експерименту до стадії системного використання пристроїв, які забезпечують рух потягів по колії різної ширини. Потребує удосконалення система перегину кордону з мінімізацією терміну простою з поступовим перенесенням процедур митного контролю у початкову та кінцеву станції руху потягу.

Безумовно, задоволення перспективних потреб у рухомому складі базується за рахунок виробництва локомотивів і вагонів нового покоління, які мають значно знизити експлуатаційні витрати. Основою для вирішення саме цих задач є комплекс технічних рішень і їх реалізація у новітніх зразках техніки. В перспективі доцільно акцентувати увагу на вітчизняний рухомий склад.

У наслідок очікуваного зростання вартості палива і, в першу чергу, нафтопродуктів передбачається за необхідне переведення тепловозного парку на газомоторне паливо (метан), а на магістральних напрямках провести роботи з електрифікації сполучень.

Доцільно також здійснити розробку і реалізацію нових проектів у галузі виробництва рухомого складу, що вже набувають значення за кордоном на залізницях Європи. Це, насамперед, застосування газотрубовозів, пасажирських вагонів з примусовим нахилом кузова, двоповерхових пасажирських вагонів, спеціальних платформ для двурядного перевезення великовантажних контейнерів, ізотермічних контейнерів, тощо.

У комплексі інноваційних програм важливе місце займає програма створення системи управління безпекою руху на залізничному транспорті. Заслужовує на увагу і має бути запозиченою багаторівнева система управління і забезпечення безпеки руху потягів з послідовним, поетапним впровадженням її компанією ВАТ «РЖД». Вона передбачає систему діагностики і моніторингу стану шляхів сполучення і рухомого складу. Передбачається за необхідне доповнити її питаннями контролю за адекватністю дій персоналу, що пов'язаний з рухом потягів, запровадити технічні засоби, що направлені на зниження ризику зіткнення потягів з автомобільним транспортом на переїздах.

Важливою складовою інноваційної діяльності на залізничному транспорті є забезпечення системи управління

природоохоронною діяльністю, з урахуванням критеріїв і стандартів, мінімізувати ризики виникнення нещасних випадків на виробництві, у тому числі за рахунок впровадження максимально безпечних технологічних процесів і обладнання.

Усі підрозділи Публічного акціонерного товариства залізничного транспорту загального користування повинні здійснити поступовий перехід до планово-попереджувальної системи проведення робіт на базі моніторингу стану технічних засобів з використанням сучасних мобільних засобів контролю.

Як вже зазначено, суттєве зниження експлуатаційних витрат дає реалізація стратегії енергозбереження, яка передбачає впровадження до експлуатації нового рухомого складу, модернізація та оновлення інфраструктури залізниць.

Безумовно, досить актуальним є питання пошуку фінансових ресурсів для здійснення інноваційної діяльності. Реалізація його передбачає більш широке залучення внутрішніх ресурсів фінансування. Але вбачається, що у нинішніх умовах доцільно більш ширше використовувати зовнішні форми фінансування, включаючи лізинг, залучення банківського кредиту, факторинг, емісію цінних паперів, венчурне фінансування, бюджетний кредит, залучення до фінансування підприємства, що мають вільні грошові можливості і т.ін.

Розробка і реалізація інноваційної стратегії у залізничній галузі повинна враховувати постійні зміни зовнішнього середовища галузі. Підвищення конкурентоспроможності галузі можливо активізувати як за рахунок власних нових розробок, так і за рахунок здійснення технологічних трансферів – закупівлі ліцензій, ноу-хау і т.ін.

УДК 656.072

ПІДВИЩЕННЯ ЕФЕКТИВНОСТІ РОБОТИ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ В СФЕРІ ПАСАЖИРСЬКИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ ЗА РАХУНОК РЕАЛІЗАЦІЇ КОМПЛЕКСНИХ КОМЕРЦІЙНИХ ПОСЛУГ

*Єлагін Ю.В., к.е.н., доцент,
Дергоусова А.О., ст. викладач (УкрДАЗТ)*

Сучасне суспільство висуває нові вимоги до транспортного обслуговування населення, які ґрунтуються на найбільш повному та якісному задоволенні попиту на перевезення. В умовах значного зносу основних фондів, невідповідності

матеріально-технічної бази потребам залізничного транспорту, загостренні конкуренції – це складно. Тому відчувається потреба у заходах що сприяють підвищенню ефективності пасажирських перевезень без додаткових витрат або із мінімальним вкладанням фінансових коштів.

На сьогодні в пасажирських перевезеннях Укрзалізниця реалізовує стратегію скорочення, а саме скорочується частота руху поїздів, знімаються нічні маршрути, зменшується кількість станцій, на яких зупиняються пасажирські поїзда. Однак відмова від нічних поїздів буде незручною для пасажирів і є не досить вдалим маркетинговим ходом Укрзалізниці для залучення людей на швидкісні поїзди Hyundai. Адаже люди звикли пересуватися нічними поїздами, щоби прибути в пункт призначення зранку для вирішення своїх питань. До того ж проблему збитковості пасажирських перевезень цей захід не вирішить. Так, за 2010 р. доходи від пасажирських перевезень складають 5523,6 млн. грн., а витрати – 11980,3 млн. грн., тобто збитки – 6456,7 млн. грн. І пасажирські перевезення до цього часу покриваються за рахунок більш рентабельних вантажних. При здійсненні цього заходу прямі витрати знижуються, а загальні витрати, пов'язані з функціонуванням пасажирського господарства, зростають.

Аналізуючи діяльність пасажирського господарства можна зробити висновок про перспективність розвитку одного з видів діяльності, тобто послуг, які спираються на основну – перевезення та містять в собі прибуткові послуги підсобно-допоміжної діяльності залізниць на вокзалах та в поїздах, що уможливило впровадження комерційних пасажирських перевезень, до яких можна застосовувати ринкові принципи ціноутворення.

У зв'язку з цим актуальними стають питання, пов'язані з підвищенням якості транспортної продукції за рахунок розвитку сфери комплексних послуг, від вдалого рішення яких залежить успіх залізничного пасажирського транспорту. Варто звернути увагу розробці та впровадженню нових комплексних послуг, які включають в собі як основний вид діяльності – перевезення, так і додаткові послуги, але не відносяться до тарифорегуємих державою соціальних перевезень. В сучасних ринкових умовах господарювання варто розділити перевезення на дві категорії: 1) перевезення населення, як фактор забезпечення виконання соціальної функції транспорту; 2) перевезення комерційного характеру з метою забезпечення задоволення потреб споживачів (перевезення преміум-класу, залізничний туризм, перевезення в нестандартних вагонах та за індивідуальним графіком, перевезення вагоном-автомобілевозом тощо). Таким чином, оскільки перевезення другого