

УДК 656.2

НАПРЯМИ ІННОВАЦІЙНОГО РОЗВИТКУ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ В УМОВАХ РЕФОРМУВАННЯ

Чеховська М.М., к.е.н., доц. (ДЕТУТ)

В статті розглядаються основні напрями інноваційного розвитку залізничного транспорту, зокрема іноземний досвід. Також розглядаються актуальні питання залучення аутсорсингових технологій як інноваційного нововведення на залізничному транспорті.

Ключові слова: *інноваційний розвиток, реформування залізничного транспорту, аутсорсинг.*

Постановка проблеми та її зв'язки з науковими чи практичними завданнями. Обраний українським суспільством шлях економічного розвитку передбачає застосування інноваційних досягнень. Саме запровадження інноваційної діяльності повинно сприяти досягненню соціально-економічного ефекту за рахунок використання інтелектуального потенціалу. Завдяки залученню інноваційних технологій можливе поліпшення теперішньої економічної ситуації за рахунок збільшення обсягів виробництва конкурентоспроможної наукоємної продукції.

Залізничний транспорт, як основа транспортної системи України, повинен забезпечувати життєдіяльність всіх галузей економіки. На сучасному етапі реформування залізничного транспорту особливого значення набуває необхідність залучення нових підходів та методів регулювання галузевих економічних процесів. Конкурентна боротьба в транспортному секторі економіки, реформування залізничного транспорту обумовлюють необхідність пошуку та впровадження як інноваційних технологій, так і інноваційно-орієнтованого інструментарію управління, що обумовлює актуальність дослідження.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Проблему інноваційного розвитку залізничного транспорту України розробляли Дикань В.Л., Ільчук В.П., Сич Є.М. [1, 2, 8]. В працях Ейтутіса Е.Г., Макаренка М.В., Цветова Ю.М. здебільшого увага приділялася інноваційним напрямом в процесі реформування залізничної галузі [9]. Вивчення наукових робіт за даним напрямом дозволило дійти висновку, що такій формі інноваційного розвитку, як аутсорсинг, приділено недостатньо уваги. Здебільшого питання залучення механізму аутсорсингу досліджувалися такими російськими вченими та економістами, як Лapidус Б.М., Полянський Ю.А., Попов В.А. [4, 6, 7].

Цілями статті, відповідно до зазначеного, є дослідження досвіду інноваційного розвитку залізничного транспорту в інших країнах, а також перспектив такої організаційної форми інноваційної діяльності, як аутсорсинг в діяльності підприємств галузі.

Виклад основного матеріалу дослідження. Інноваційний розвиток залізничного транспорту на

сьогоднішній день спрямований на досягнення параметрів економічної ефективності, екологічної і функціональної безпеки галузі. Передбачається, що інноваційний процес включає в себе розробку нових технічних рішень і пріоритетних технологій, а також розробку нормативної і технологічної документації за цим напрямом.

В результаті як пріоритетні напрями інноваційної політики залізничної галузі можна зазначити системи управління перевізним процесом і транспортну логістику, будівництво об'єктів інфраструктури, впровадження нових типів рухомого і тягового складу, вдосконалення системи управління якістю, забезпечення безпеки руху. На особливу увагу заслуговує розвиток високошвидкісного і швидкісного руху, який повинен стати каталізатором застосування принципово нових технологій і технічних рішень.

Доречним є досвід Китайської Народної Республіки щодо створення, спільно з корпорацією IBM нового міжнародного Центру інновацій у сфері залізничного транспорту Global Rail Innovation Center, який повинен об'єднати світових лідерів у високотехнологічній сфері, а також дослідницькі організації та університети, з метою сприяння розвитку передових залізничних систем нового покоління [10]. Консультативна рада зазначеного Центру надаватиме допомогу у визначенні областей і сфер, в яких інноваційні досягнення в бізнесі і технологіях можуть успішно розв'язувати проблеми пасажирського і вантажного залізничного транспорту.

Головна задача Центру інновацій повинна полягати у вирішенні таких проблем залізничної галузі, як бронювання місць і обслуговування пасажирів; продуктивність використання активів; технічний контроль рейкових шляхів і інфраструктури; диспетчеризацію; інтегроване управління тарифами (вартістю проїзду або провезення багажу, вантажів); екологічно ефективні операції.

Передбачається, що залізничні мережі будуть оснащуватися датчиками, що реєструють і контролюють численні параметри, зокрема від швидкості руху потягів до терміну чергової заміни гальмівних пристроїв. Створення подібних інтелектуальних залізничних мереж вимагає наявності могутньої інтегрованої системи, здатної збирати,

управляти і аналізувати великі масиви даних, що поступають від потягів і інфраструктури, в рамках повного циклу експлуатації і технічного обслуговування.

В цілому варто зазначити про здійсненні корпорацією IBM цілеспрямованої інноваційної роботи для задоволення потреб залізничної галузі. Зокрема, IBM допомагає залізничним операторам управляти комплексними процесами залізничних перевезень і оптимізувати їх транспортні мережі шляхом:

- профілактичного технічного обслуговування на основі прогнозного аналізу, а також оптимального завантаження і продуктивного використання рухомого складу і устаткування;

- диспетчеризації і оперативного коректування розкладів руху потягів;

- моніторингу стану залізничних шляхів і інфраструктури;

- інтеграції з іншими транспортними галузями, такими як автомобільний, повітряний і морський транспорт, щоб забезпечувати безперервний вантажний і пасажирський потік [11].

IBM також працює над створенням інтелектуальних систем управління потягами, подібно системі Positive Train Control, яка дозволяє потягам контролювати, коли вони йдуть майже в порожні. Зазначена система також бере управління на себе, коли необхідно зупинити потяг і запобігти аварійній ситуації або зіткненню.

Світовий досвід свідчить, що зважаючи на постійне зростання цін на паливо, а також на завантаженість автомобільних доріг, залізничний транспорт становиться енергетично і економічно ефективним засобом пересування людей і доставки вантажів.

В той же час, на сьогоднішній день спільними проблемами для залізниць країн світу залишаються проблеми підвищення продуктивності і зниження перевантажень залізничної мережі, поліпшення операційної ефективності, надійності і комплексної безпеки. Одними з пріоритетних напрямів в подальшому стануть забезпечення безпеки і профілактичне обслуговування. Передові інтелектуальні інструменти, а також ефективне управління інформацією можуть допомогти в запобіганні потенційним аваріям і катастрофам. Функції раннього виявлення потенційних несправностей устаткування, що засновані на датчиках, дозволяють створити оптимальну схему профілактичного технічного обслуговування і ремонту, а розширені можливості моніторингу залізничної інфраструктури (включаючи рейкові шляхи та залізничні мости), можуть сприяти зменшенню перебоїв в перевезенні пасажирів і вантажів.

Зважаючи на процес реформування залізничної галузі, для України також буде доречним досвід розвитку інноваційних напрямів науково-технічного розвитку залізничного транспорту Російської

Федерації. Зокрема, перспективною є необхідність оптимізації управління перевізним процесом на основі економічних критеріїв з урахуванням розвитку ринку власників рухомого складу.

Досвід російських залізниць свідчить, що ефективною формою інноваційного розвитку є впровадження аутсорсингу, тобто передання окремих функцій, технологічних операцій або бізнес-процесів зовнішнім виконавцям.

Передбачається, що використання аутсорсинга повинне забезпечувати досягнення наступних цілей:

- підвищення економічної ефективності і зниження витрат господарської діяльності залізничних підприємств;

- зниження потреби підприємств галузі в інвестиціях на розвиток непрофільних видів діяльності;

- створення умов для задоволення сезонної потреби залізниць в додатковому персоналі;

- підвищення якості виконання окремих робіт (послуг), які передаються на аутсорсинг;

- рішення стратегічних задач ВАТ «РЖД» [5].

ВАТ «РЖД» було розроблено перелік робіт, які можуть бути передані на аутсорсинг. До нього, зокрема, увійшли:

- прибирання виробничих і службових приміщень, миття вікон, прибирання приміщень вокзального комплексу, привокзальних площ, території залізничних платформ, зупинних пунктів, депо і інших виробничих територій; очищення від снігу і сміття пішохідної частини пішохідних мостів, розташованих на залізничних станціях;

- промивка внутрішніх приміщень рухомого складу, миття зовнішньої частини рухомого складу;

- ремонт компресорів і компресорних установок;

- обслуговування додаткових пасажирських потягів (провідники пасажирських вагонів, що пройшли професійну підготовку в освітніх установах і освітніх підрозділах залізниць, що мають відповідну ліцензію, для покриття сезонних потреб в додатковому персоналі);

- хімічна обробка залізничної колії, смуги відведення, прибирання рослинності і порубкових залишків;

- екіпіровка пасажирських вагонів (постачання вагонів твердим паливом і водою);

- поточний ремонт залізничних станцій, платформ і підсобних приміщень, очищення від снігу станційних стрілок;

- охорона об'єктів залізничного транспорту, зокрема охорона рухомого складу в парках відстою, супровід потягів (швидкісних електропоїздів, підвищеної комфортності, місцевих, приміських) в дорозі проходження [5].

Зокрема зазначимо, що застосування принципу функціонального аутсорсинга набуває особливої актуальності під час відділення інфраструктури від перевізної діяльності, що в свою чергу є одним із

основних завдань проведення реформування залізничного транспорту. Зрозуміло, що на теперішній час мова може йти лише про переведення на аутсорсинг окремих технологічних процесів і функцій. Підкреслимо, що віддавати має сенс тільки ті функції, з якими аутсорсери справляться краще, ніж безпосередньо підприємства галузі.

На сьогоднішній день відпрацьовується питання передачі низькотарифних вантажів, зокрема негабаритних та тяжковісних вантажів, до яких також відносяться будівельні матеріали, водному транспорту [3]. Таким чином, ця сфера перевезень також може бути передана в аутсорсинг.

Основною перешкодою в розвитку нових схем роботи на залізничному транспорті, як і в будь-якій іншій галузі, є відсутність ринку спеціалізованих постачальників різних послуг. Ринок постачальників послуг, зокрема від громадського харчування і прибирання вокзалів до постачальницьких фірм в даний час настільки малий, що вибір аутсорсера може зайняти багато часу.

Висновки. На сучасному етапі розвитку суспільства, розглядаючи основні напрями та перспективи здійснення інноваційної діяльності, в тому числі й на залізничному транспорті, необхідно органічно поєднувати як державні, та і приватні джерела новітніх технологічних рішень. На окрему увагу заслуговує досвід іноземних країн щодо формування інноваційної системи, зокрема аутсорсингових технологій як інноваційного нововведення на залізничному транспорті.

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Дикань В.Л., Зубенко В.О. Забезпечення ефективності інноваційної діяльності підприємств залізничного транспорту: монографія / В.Л. Дикань, В.О. Зубенко. - Х.: УкрДАЗТ, 2008. – 194 с.
2. Ільчук В.П. Інноваційно-інвестиційні системи залізничного транспорту: становлення та розвиток / За ред. д-ра екон. наук, проф. Сича С.М. – К.: Логос, 2004. – 381 с.
3. Кабмин Украины прорабатывает идею передачи железнодорожных грузов водному транспорту [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://www.logistics-gr.com/index.php?option=com_content&view=article&id=3215:2010-10-02-19-29-23&catid=111:2010-09-25-05-33-34&Itemid=161
4. Лапидус Б.М. Аутсорсинг как одно из приоритетных направлений в реформировании и повышении эффективности российских железных дорог [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://www.zdt-magazine.ru/publik/exhibition/2006/febral-06-02_1.htm
5. Положение об использовании аутсорсинга филиалами ОАО "РЖД" (утв. ОАО "РЖД" 27.04.2006 № 530) [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://lawrussia.ru/texts/legal_739/doc739a115x562.htm
6. Полянский Ю.А. Критерии оценки эффективности отдельных видов функций, передаваемых на аутсорсинг [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://www.zeldortrans-jornal.ru/publik/exhibition/2006/febral-06-02_3.htm
7. Попов В.А. Аутсорсинг в пассажирском комплексе как важная часть развития пассажирских перевозок [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://www.zeldortrans-jornal.ru/publik/exhibition/2006/febral-06-02_2.htm
8. Сич С.М., Ільчук В.П. Інноваційно-інвестиційний розвиток залізничного транспорту / С.М. Сич, В.П. Ільчук – К.: Логос, 2002. – 256 с.
9. Цветов Ю.М., Макаренко М.В., Цветов М.В. Проблемы та основні напрями реформування залізничного транспорту України / Ю.М. Цветов, М.В. Макаренко, М.Ю. Цветов та ін. – К.: КУЕТ, 2007. – 222 с.
10. IBM открывает в Китае новый центр для управления развитием высокотехнологичных железных дорог [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.ibm.com/news/ru/ru/2009/06/11/k999141k94340e77.html>
11. IBM получает награду за свою инновационную работу с Российскими железными дорогами [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.citforum.ru/news/23735/>

Аннотация. В статье рассматриваются основные направления инновационного развития железнодорожного транспорта, в том числе иностранный опыт в этой сфере. Также рассматриваются актуальные вопросы привлечения аутсорсинговых технологий в качестве инновационного нововведения на железнодорожном транспорте.

Ключевые слова: инновационное развитие, реформирование железнодорожного транспорта, аутсорсинг.

Summary. Basic directions of innovative development of railway transport are examined in the article, in particular foreign experience. The actual questions of bringing in of outsourcing technologies as innovative innovation on a railway transport are also examined.

Key words: innovative development, reformation of railway transport, outsourcing.

*Рецензент д.е.н., професор ДЕТУТ Підлісний П.
Експерт редакційної колегії к.е.н., доцент УкрДАЗТ Токмакова І.В.*