

УДК 624.1:656.078.8

Е.Н. Чупир

**СТРОИТЕЛЬНЫЙ ПОТЕНЦИАЛ
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА – НЕОБХОДИМОСТЬ
РАЗВИТИЯ В ЦЕЛЯХ ОБЕСПЕЧЕНИЯ КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТИ**

Определены принципы функционирования строительного комплекса железнодорожного транспорта и понятие «строительный потенциал», сформулированы недостатки системы управления строительным потенциалом железнодорожного транспорта, раскрыты концептуальные положения развития строительного потенциала железнодорожного транспорта Украины

Ключевые слова: потенциал, развитие, принцип, управление, система, железнодорожный транспорт, стратегия.

Визначено принципи функціонування будівельного комплексу залізничного транспорту і поняття «будівельний потенціал», сформульовані недоліки системи управління будівельним потенціалом залізничного транспорту, розкриті концептуальні положення розвитку будівельного потенціалу залізничного транспорту України

Ключові слова: потенціал, розвиток, принцип, управління, система, залізничний транспорт, стратегія.

Defined principles building complex of rail transport and the concept of "building potential", stated deficiencies in management system of building potential of rail transport, disclosed conceptual principles development of building potential of rail transport of Ukraine.

Reform of Railway Transport of Ukraine aimed at separation of competitive activity, including construction.

© Чупир Е.Н., 2012

Experience of other countries, such as Russia, proves the feasibility of an integrated approach to the operation and development of construction of rail transport.

The current organizational structure of the management of the construction potential of rail transport in Ukraine is imperfect. Modern principles of the functioning of the building complex of rail transport should be: a strategic vision for the sector and the country's problems, mechanisms to address them; maximum possible orientation to their own capabilities, capacity and resource-material base of production, transparency, avoiding shadow schemes to choose partners and counterparties; completeness meet the financial challenges; radical changes in financial, technical, organizational and managerial issues.

Capacity building should be seen as the ability and the opportunity to create new or upgrade existing infrastructure construction of railways, which can help improve their performance and enhance the socio-economic efficiency of the rail industry.

Development management capacity building of rail transport include: subsystem strategic planning changes, subsystem of control development resources, subsystem viability of business processes.

Management of development of building capacity at the industry level is impossible without a state-level problem solving.

Keywords: potential, development, principle, management, system, rail transport, strategy.

Постановка проблемы. До настоящего времени проблема развития строительного потенциала железнодорожного транспорта в экономической науке не рассматривалась. При этом ее актуальность бесспорна и обусловлена тенденциями, которые существуют в развитии транспорта для более эффективного использования потенциала транспортной системы Украины (повышение скорости движения, развитие логистических сетей, развитие международных транспортных коридоров).

Обзор последних исследований и публикаций.

Различные аспекты проблемы управления развитием железнодорожного транспорта Украины нашли свое отражение в ряде работ отечественных исследователей. Среди них: Ю. Бараш, Н. Гненный, А. Дейнека, В. Дикань, Е. Кирдина, В. Ильчук, Ю. Пашенко, Ю. Цветов и др.[1-9] При этом вопросам развития его строительного потенциала посвящены только некоторые труды (например, Ю. Боровика [10]). Недостаточная разработанность вопросов, связанных с определением понятия «строительный потенциал», организационно-экономического обеспечения и стратегии его развития определяют цель и задачи статьи.

Задачи исследования. Разработка концептуальных положений обеспечения развития строительного потенциала железнодорожного транспорта с уточнением его сущности, целей развития, теоретических положений стратегического управления.

Основной материал исследования. В современных условиях внешний вектор политики Украины направлен как на Восток, так и на Запад. На Востоке формируется мощный товаросоздающий центр, где основными участниками являются Китай и Индия. На Западе имеет место вместительный потребительский рынок. Эти два полюса внешней политики Украины определяют ее будущее как «транзитного моста» между Востоком и Западом. Однако, страны-соседи Украины намерены составить ей конкуренцию в распределении мировых товаропотоков, принимая участие в международных проектах развития транспортной инфраструктуры. Такая ситуация требует безотлагательных мер по недопущению сокращения объемов транзитных грузопотоков через территорию Украины. Среди них строительство новой и модернизация существующей транспортной инфраструктуры.

Одним из прогрессивных направлений развития железнодорожной сети стран мира стало внедрение

высокоскоростного и скоростного пассажирского движения. Определенные результаты по ускорению пассажирских перевозок железнодорожным транспортом Украины получены, но уверенно заявить о существовании скоростных железнодорожных магистралей рано. Нужна комплексная работа по строительству новых высокоскоростных путей, искусственных сооружений.

Реформирование железнодорожного транспорта Украины нацелено на отделение конкурентных видов деятельности, среди которых строительство. Опыт зарубежных стран, например России, доказывает целесообразность применения интеграционного подхода к функционированию и развитию строительного комплекса железнодорожного транспорта. Опыт создания отдельной интегрированной компании имеет ОАО «РЖД». Ее целями являются: во-первых, обеспечение прозрачности расходов на капитальное строительство и ремонт; во-вторых, стабилизация влияния на рынок строительных услуг. В 2006 году создано ОАО «РЖДстрой», которое является дочерним предприятием ОАО «РЖД». Филиалом Общества является: 1) 17 территориальных строительного-монтажных трестов; 2) специализированный мостовой трест «Спецмостотрест»; 3) строительного-монтажный трест «Стройиндустрия».

Существующая организационная структура управления строительным потенциалом железнодорожного транспорта Украины несовершенна, а функциональные обязанности структурных подразделений заключаются в текущем содержании, ремонте и модернизации объектов производственного и непроизводственного назначения. Сегодня отрасль нуждается в новых строительных объектах инфраструктуры, в том числе скоростных железнодорожных магистральных и объектах логистической инфраструктуры. Их появление связано с увеличением возможностей и способностей субъектов, работающих в сфере строительства. Однако в современных условиях функционирования железнодорожного

транспорта это затруднено, прежде всего, вследствие структурной и юридической подчиненности субъектов руководству железной дороги, что делает невозможным самостоятельное принятие управленческих решений. Отражая общую тенденцию на железнодорожном транспорте, технико-технологическая база СМЭУ и БМП всех железных дорог Украины устарела, уровень ее износа составляет более 50 %. В такой ситуации необходимо реформирование отрасли, что и определено в Законодательстве Украины. Одной из целей создания Государственного акционерного общества железнодорожного транспорта является создание условий для развития конкуренции на смежных с естественной монополией рынках, в том числе путем формирования вертикально интегрированных структур по видам деятельности, в частности строительство и ремонт объектов инфраструктуры.

Анализ основных характеристик существующих форм объединений предприятий, их недостатков и положительных черт позволяет выбрать форму концерна как такую, которая наибольшим образом соответствует потребностям развития строительства в области железнодорожного транспорта.

Характер и глубина проблем строительного комплекса железнодорожного транспорта Украины на современном этапе реализации преобразований в отрасли ограничивает возможность качественного и своевременного выполнения стратегически важных строительных инвестиционно-инновационных проектов. Современными принципами функционирования строительного комплекса железнодорожного транспорта должны быть: стратегическое видение проблем отрасли и страны, механизмов их решения; максимально-возможная ориентация на собственные возможности, способности и ресурсно-материальную базу производства, прозрачность деятельности, уход от теневых схем выбора партнеров и контрагентов; полнота удовлетворения финансовых проблем; радикальность изменений финансового, технического, организационного и управленческого характера.

Строительный потенциал следует рассматривать как способность и возможность создавать новые или модернизировать существующие строительные объекты инфраструктуры железных дорог, что позволяет усовершенствовать их деятельность и повысить социально-экономическую эффективность функционирования железнодорожной отрасли. Приоритетными целями развития строительного потенциала следует определить: развитие компетенций в новых видах строительства (прежде всего, высокоскоростных магистралей), выход на международные рынки и участие в международных проектах строительства железнодорожной инфраструктуры, развитие компетенций в области инжиниринга и управления крупными инфраструктурными проектами; освоение новой техники и внедрения инновационных технологий и стандартов строительства, привлечение стратегических инвесторов для развития, обновления и диверсификации производственных мощностей, наращивание компетенций в области управления строительными проектами, использование передовых технологий в строительстве.

Таким образом, сегодня существует четкая уверенность в необходимости отделения строительства как конкурентного вида деятельности железнодорожного транспорта, что сопровождается формированием вертикально-интегрированной структуры в области строительства и ремонта объектов инфраструктуры. Учет положительного опыта железнодорожного транспорта России, позволяет определить необходимость создания строительного-монтажного концерна железнодорожного транспорта Украины.

Удовлетворение внутреннего и внешнего спроса на услуги и продукцию строительного-монтажного концерна зависит от эффективности реализации таких основных видов деятельности: подготовка строительного участка; строительство зданий и сооружений; осуществление общестроительных работ; строительство железнодорожных магистралей, автомобильных

дорог; монтаж инженерного оборудования зданий и сооружений; осуществление электромонтажных и санитарно-технических работ и т.д.

Сочетание процессов функционирования его участников способно организовать эффективное централизованное управление предприятиями строительного комплекса, разработать и реализовать групповую стратегию развития с целью увеличения адаптивности к внешним изменениям как группы в целом, так и ее отдельных участников; сформировать экономические и организационные условия привлечения внешних инвестиционных ресурсов для развития мощностей строительных организаций и реализации строительных проектов, создать внутри групповой механизм финансирования потребностей за счет использования возможностей финансовых учреждений объединения и т.д. Организационная структура строительно-монтажного концерна делает возможным реализацию совместных строительных инвестиционно-инновационных проектов. Их преимущества определяются в увеличении ресурсных, технических, технологических, организационных возможностей. Проектный характер управления реализацией проектов характеризует гибкость и скорость адаптации к изменению условий внешней и внутренней среды группы.

Существующая система управления строительным потенциалом железнодорожного транспорта Украины имеет ряд недостатков. Наиболее важными из них являются:

- отсутствие возможности привлечения инвестиционных ресурсов;
- отсутствие заинтересованности подразделений в результатах деятельности;
- несбалансированность прав и ответственности каждого структурного подразделения;
- низкая гибкость и адаптивность к изменениям;
- недостаточное применение результатов научно-технического прогресса;

– сложность согласования всех процессов и т.п.

Прослеживается необходимость усовершенствования системы управления развитием строительного потенциала железнодорожного транспорта. Ее функциями должны стать: 1) разработка стратегии и тактики реализации целей и задач развития строительного потенциала согласно стратегическим направлениям и результатам развития железнодорожной отрасли 2) обеспечение соответствия основного бизнес-процесса железнодорожного транспорта «Строительство инфраструктуры» целям эффективной и своевременной реализации строительных инвестиционных проектов отрасли, обеспечения жизнеспособности бизнес-процессов, 3) обеспечение интенсивного развития ресурсных составляющих строительного потенциала.

Функциями системы управления развитием строительного потенциала железнодорожного транспорта должны быть:

- 1) подсистема стратегического планирования изменений, связанная с разработкой стратегии и тактики реализации целей и задач развития строительного потенциала в соответствии со стратегическими направлениями и результатами развития железнодорожной отрасли;
- 2) подсистема жизнеспособности бизнес-процессов, которая касается обеспечения соответствия основного бизнес-процесса железнодорожного транспорта «Строительство объектов инфраструктуры» целям эффективной и своевременной реализации строительных инвестиционных проектов отрасли;
- 3) подсистема управления ресурсами развития, целью которой является обеспечение интенсивного развития ресурсных составляющих строительного потенциала;
- 4) подсистема управления общественной ценностью потенциала, которая включает оценку уровня развития строительного потенциала относительно его общественной ценности.

Управление развитием строительного потенциала на отраслевом уровне будет недостаточно результативным без государственного уровня решения проблем. Цели развития строительного потенциала, помимо прочих, сводятся к достижению высоких уровней показателей качества, эффективности и конкурентоспособности услуг и продукции субъектов, формирующих строительный потенциал. Эти цели ассоциируются с экономическим ростом, повышением технико-технологического уровня производств, их социально-экономической эффективностью.

Выбирая стратегию развития строительного потенциала железнодорожного транспорта, необходимо учитывать 4 типа генеральных стратегий развития:

1) стратегия специализации, которая основывается на реализации специфических ключевых факторов развития при незначительных масштабах деятельности (сосредоточение на существующих видах деятельности в рамках своего сегмента рынка);

2) стратегия концентрации, которая, как и предыдущая, основывается на реализации специфических ключевых факторов развития, но при значительных масштабах деятельности (т.е. с выходом на новые сегменты этого же рынка);

3) стратегия интеграции, которая основывается на реализации универсальных ключевых факторов развития при незначительных масштабах деятельности и обеспечивает выход на новые рынки;

4) стратегия квазиинтеграции, которая базируется на реализации универсальных ключевых факторов развития при значительных масштабах деятельности и обеспечивает выход на кардинально новые рынки.

При рассмотрении вопроса развития строительного комплекса железнодорожного транспорта невозможно обойти вниманием вопрос инвестиционно-финансового обеспечения реализации строительных инвестиционных проектов. Одним из

наиболее перспективных направлений решения этой проблемы является развитие государственно-частного партнерства как институционального и организационного альянса государственной власти и частного бизнеса с целью реализации общественно значимых проектов в широком спектре сфер деятельности. Одним из этапов инвестиционно-финансового обеспечения строительных проектов является их выбор на основании критерия эффективности. Прогрессивным направлением обоснование эффективности инвестиций является определение их результативности в течение всего жизненного цикла проекта.

Выводы. Таким образом, в статье сформированы основные концептуальные положения обеспечения развития строительного потенциала железнодорожного транспорта Украины. Перспективы дальнейших исследований связаны с более глубоким обоснованием механизмов развития.

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Бараиш Ю.С. *Управління залізничним транспортом країни: 2-е вид., перероб. і доп.* / Ю.С. Бараиш. – Дніпропетровськ, 2006. – 259 с.
2. Дейнека О.Г. *Теоретичні та методологічні складові розвитку залізничного транспорту України* / О.Г. Дейнека, Л.О. Позднякова // *Вісник економіки транспорту і промисловості*. – 2008. – № 25. – С. 62-65.
3. Дикань В.Л. *Забезпечення ефективності інноваційної діяльності підприємств залізничного транспорту: Монографія* / В.Л. Дикань, В.О. Зубенко. – Х.: УкрДАЗТ, 2008. – 194 с.

4. Дикань В.Л. Механізм створення залізнично-транспортно-промислової групи в сучасних умовах розвитку залізничного транспорту України / В.Л. Дикань, М.В. Кондратюк // Вісник економіки транспорту і промисловості. – 2009. – № 26. – С. 13-18.
5. Кірдіна О.Г. Необхідність науково-виробничої інтеграції як форми реалізації інвестиційно-інноваційного проекту організації швидкісного руху залізницями України / О. Г. Кірдіна // Вісник ХНАУ. – 2010. – № 10. – С. 183-194.
6. Кірдіна О.Г. Методологічні аспекти інвестиційно-інноваційного розвитку залізничного комплексу України: Монографія / О.Г. Кірдіна. – Х.: УкрДАЗТ, 2011. – 312 с.
7. Ільчук В.П. Інноваційно-інвестиційні системи залізничного транспорту: становлення та розвиток / В.П. Ільчук. – К.: Логос, 2004. – 381 с.
8. Інтегральна ефективність швидкісних залізничних магістралей: Монографія/ Ю.Є. Пащенко, М.Ю. Гончаров, Й.М. Кранц, В.О. Пилипчик та ін.; за ред. С.І. Дорогунцова. – К.: РВПС України НАН України, 2005. – 266 с.
9. Проблеми та основні напрямки реформування залізничного транспорту України / Ю.М. Цветов, М.В. Макаренко, М.Ю. Цветов та ін. – К.: КУЕТТ, 2007. – 222 с.
10. Боровик Ю.Т. Поточне планування на будівельних підприємствах залізничного транспорту в ринкових умовах / Ю.Т. Боровик // Вісник економіки транспорту і промисловості. – 2011. – № 34. – С. 267-270.

Стаття надійшла до редакції 12.09.2012

Рецензент – кандидат економічних наук, доцент, доцент кафедри «Економіка підприємства і підприємництво на морському транспорті» Одеського національного морського університету **Ю.О. Наврозова**.

Рецензент – доктор економічних наук, професор, завідувач кафедри економіки, організації і управління підприємством Української державної академії залізничного транспорту **В.Л. Дикань**.