

поставок сырья на лесопромышленные предприятия / В.А. Иванников, А.В. Быков, А.С. Сушков // Строительные и дорожные машины. – 2012. – № 1. – С. 46-49.

3 Николайчук В.Е., Кузнецов В.Г. Теория и практика управления материальными потоками (логистическая концепция): монография. – Донецк: «КИТИС», 1999.

4 Кормен Т., Чейзерсон Ч., Ривест Р. Алгоритмы: построение и анализ. – М.: МЦНМО: Бином, 2004. – 960 с.

УДК 656.224 + 06

МОНИТОРИНГ ПОЗИЦИОНИРОВАНИЯ ПРИГОРОДНЫХ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПЕРЕВОЗОК КАК ИНФОРМАЦИОННЫЙ И КОМПЕТЕНТНОСТНЫЙ ИНСТРУМЕНТ ПОВЫШЕНИЯ ИХ ЭФФЕКТИВНОСТИ

Скоров М.М., Киришчьева И.Р.

ФГБОУ ВПО «Ростовский государственный университет путей сообщения»,

344038, г. Ростов-на-Дону, пл. им. Ростовского Стрелкового Полка

Народного Ополчения, 2,

кафедра «Экономика, учет и анализ», m_m_c@list.ru

Аннотация

Обосновано внедрение системы мониторинга как информационного и компетентностного инструмента в позиционировании пригородных перевозок для повышения их эффективности на железнодорожном транспорте. Представлены принципы, особенности, этапы, преимущества мониторинга.

Ключевые слова: пригородные перевозки, железнодорожный транспорт, мониторинг, позиционирование, информационный и компетентностный инструмент, эффективность.

MONITORING THE POSITIONING OF SUBURBAN RAILWAY TRANSPORT AS INFORMATION AND COMPETENCE TOOL OF INCREASING THEIR EFFICIENCY

Skorev M., Kirischieva I.

Rostov State University of Railway Transport

Abstract

The paper justified the implementation of a monitoring system as an informational and competency-based tool in positioning commuter traffic on the railways to enhance their effectiveness. The paper presents the principles, fea-

tures, steps, advantages of the monitoring process.

Key words: commuter transportation, railway transport, monitoring, positioning, informational and competency-based tools, efficiency.

Одной из острых проблем национальной экономики является реформирование такой важной отрасли, как железнодорожный транспорт. Экономическое и технологическое развитие общественного производства предстает собой эволюционный процесс, главная характеристика которого – его непосредственная зависимость от появления нового знания (компетенций), проявляющегося в виде информационного поля и выступающего источником инноваций [1]. Повышение информационной и компетентностной составляющих в процессе перевозки направлено на снижение затрат производственного процесса. Это связано с тем, что от стоимости услуг, оказываемых организациями ОАО «РЖД», во многом зависит себестоимость продукции всех остальных отраслей, а также размер тарифов на проезд для населения страны. В условиях значительных размеров территории Российской Федерации тарифы на перевозку пассажиров оказывают большое влияние на транспортную доступность регионов и уровень транспортной подвижности граждан, что, в свою очередь, влияет на благосостояние населения.

Основная доля железнодорожных перевозок пассажиров в Российской Федерации приходится на перевозку пассажиров в пригородном сообщении. Средняя дальность перевозок пассажиров в пригородном сообщении относительно невелика и составляет около 40 км. Пригородные пассажирские перевозки на железнодорожном транспорте имеют характерные особенности [2], к которым следует отнести массовость; сосредоточение в городах и крупных населенных центрах; значительное количество остановок пригородных поездов; небольшой вес поездов и их большая населенность; сильную сменяемость состава пассажиров в пути следования; большую густоту перевозок на коротких расстояниях и ее резкое снижение в дальних зонах; цикличность перевозок в рабочие дни; неравномерность распределения пассажиров по длине пригородного участка; неравномерность распределения пассажиров по сезонам и месяцам года, дням недели и часам суток. Выделенные особенности пригородных перевозок оказывают влияние на характер инструментов, вводимых для их позиционирования. Очевидно, в этой сфере железнодорожного транспорта следует уделить внимание уровню информативности и компетентности разрабатываемой системы для целей повышения эффективности ее функционирования.

В отличие от перевозок пассажиров в дальнем следовании, сезонный фактор в пригородном сообщении оказывает не столь суще-

ственное влияние. Менее значительные колебания пассажирооборота в целом по сети железных дорог обусловлены практически постоянным спросом населения на эти услуги и сезонным чередованием преобладающих целей поездок пассажиров: с поездок на работу в зимне-весенне-осенний период на дачные поездки в летний период года. Основной спад пригородных перевозок приходится на февраль, а максимальный пассажирооборот – на июль.

Принципиальная особенность пригородных пассажирских перевозок заключается в том, что спрос потребителей данного вида транспортных услуг почти всегда является вторичной потребностью, которая обеспечивает удовлетворение первичных потребностей, таких как работа, учеба, отдых, лечение и других [3]. В этих условиях, вопросы регулирования тарифов на железнодорожном транспорте приобретают в настоящее время не только и не столько экономический, сколько социальный, а учитывая размеры территории государства, возможно, и демографический характер. Очевидно, решение проблем, возникающих в пригородном комплексе железнодорожного транспорта, в значительной мере определяется наличием информации о структуре потребителей данного вида услуг, текущего состояния и перспектив развития транспортного рынка [4]. При этом следует учитывать, что на состояние рынка услуг, предоставляемых железнодорожным транспортом, оказывает влияние большое количество факторов, а именно: макро- и микроэкономические, внешние и внутренние, региональные и локальные, политические, социальные, культурные, природные, научно-технические, информационные [5]. Затрагивая вопросы позиционирования пригородных железнодорожных перевозок в целях повышения их эффективности, следует обратить внимание на необходимость формирования информационного и компетентностного инструмента для слежения за изменениями на данном рынке.

В сфере пассажирских перевозок железнодорожный транспорт испытывает значительную конкуренцию со стороны автомобильного, а на дальних направлениях – воздушного транспорта. Пассажиры, с учетом достоинств и недостатков выбирают наиболее приемлемый для них вид транспорта. Прежде всего они оценивают степень безопасности поездки, регулярность и тарифы, удобство передвижения, временные затраты на доставку к месту назначения. В этой связи в условиях существования жесткой конкуренции между различными видами транспорта актуализируется необходимость перманентного совершенствования системы слежения за состоянием транспортного процесса и разработки новых технологий управления процессом перевозки, базирующихся на автоматизации интеллектуальных функций, в частности, связанных с анализом ситуации, выбором оптимального решений [6].

В условиях модернизации национальной экономики и стимулирования экономического роста первоочередными требованиями в эффективном функционировании пригородного комплекса железнодорожного транспорта выступают не только снижение затрат на перевозку и способность удовлетворять возрастающие потребности клиентов в качестве услуг, а также умение обеспечивать безопасность предлагаемых услуг, гибкость и адекватность реагирования на изменения спроса. Такое поведение связано с формированием и развитием конкуренции в сфере перевозок, что отражается на позиционировании пригородных железнодорожных перевозок для повышения эффективности этого направления в деятельности железнодорожного транспорта. Данные процессы необходимо постоянно отслеживать, контролировать и корректировать. Такую работу может выполнять мониторинг как инструмент непрерывного слежения за конкурентоспособностью и, как следствие, позиционированием пригородных перевозок. По мнению Шкуриной Л.В., основная цель мониторинговых исследований сводится к формированию конкурентных преимуществ железнодорожного транспорта [7].

Мониторинг позиционирования пригородных железнодорожных перевозок обеспечивает решение следующих задач: определение основных факторов, характеризующих позиционирование пригородных перевозок; обеспечение аппарата управления достоверной и оперативной информацией о состоянии пригородного комплекса; возможность регулярного получения аналитических данных; установление отклонений отчетных данных от плановых и их причин; определение резервов повышения эффективности работы пригородного комплекса; изучение факторов, влияющих на позиционирование пригородных перевозок и, как следствие, формирование интеллектуально направленной информационной базы для принятия научно обоснованных управленческих решений в области пригородных перевозок на железнодорожном транспорте.

Перед ОАО «РЖД» стоит задача привлечения пассажиров путем позиционирования пригородных железнодорожных перевозок, увеличения, тем самым, пассажиропотока, повышения конкурентоспособности. В условиях реформирования железнодорожного транспорта произошло разобщение некогда целостной производственной системы. Для повышения эффективности контроля за состоянием пригородного комплекса железнодорожного транспорта следует инициировать создание информационной системы, которая бы своевременно обеспечивала управленческий аппарат достоверной и максимально полной консолидированной информацией о положении дел в данной сфере. Решение указанных проблемы лежит в плоскости создания и функционирования системы мониторинга. Не случайно вопросы формирования системы мониторинга в сфере железнодорожных перевозок неоднократно поднимались в отрас-

левых изданиях [8, 9, 10, 11].

Необходимость позиционирования пригородного комплекса железной дороги предполагает проведение мониторинга, который должен быть направлен на изучение эффективности пригородных перевозок железнодорожного транспорта и его трансформациях. Такой мониторинг направлен на извлечение доступной информации, использование объективных и беспристрастных данных об объекте исследования, анализе факторов, на него влияющих, реализует на предприятиях железнодорожного транспорта целенаправленную работу, связанную с учетом и анализом контролируемых показателей [12], обеспечивает формирование прогноза и сценариев изменений ситуации в обозримом горизонте, например в форме дорожной карты. В связи с этим мониторинг рассматривается как необходимая основа управления и планирования. При этом основными целями мониторинга являются: обеспечение руководителей информационно-аналитическим материалом о фактическом положении дел в сфере пригородных перевозок, возникающих проблемах и противоречиях, а также помощь в принятии оперативных научно обоснованных решений по проблемам, выявленным в ходе мониторинга.

Регулярный мониторинг состояния пригородных перевозок реализуется с привлечением специалистов различного профиля к данной работе. Такой подход позволяет создать условия для получения оперативных и независимых оценок изменения конъюнктуры транспортного рынка относительно спроса на пригородные перевозки на всех уровнях управления. На основе полученных оценок и их анализа совершенствуется методика принятия научно обоснованных управленческих решений, а также методы их реализации. Кроме того, с учетом имеющейся информации, полученной по результатам полного и своевременного анализа, можно применять элементы прогнозирования важнейших пропорций, структурных изменений в отношении пригородных перевозок, выявлять и устранять сложные проблемы, требующие безотлагательного принятия оперативных мер.

Система мониторинга позиционирования пригородных железнодорожных перевозок должна базироваться на общих принципах создания и функционирования систем непрерывного слежения за состоянием объекта исследования и, как результат такой деятельности, способствовать сокращению транспортных издержек. Применительно к мониторингу позиционирования пригородных перевозок железнодорожного транспорта основные принципы выглядят следующим образом: целостность; оперативность; приоритет управления; научность; прогностичность, универсальность [13]. При этом целостность предполагает внутреннее единство всех процессов, с помощью которых реализуется наблюдение, анализ, оценка и прогноз относительно конкурентоспособности пригородных

железнодорожных перевозок. Принцип оперативности связан с возможностью быстрого и своевременного реагирования на изменения, происходящие в области пригородных перевозок. Приоритет управления определяет первостепенное внимание к управленческой деятельности во всех элементах системы мониторинга для усиления внимания к повышению финансовых результатов в сфере пригородного сообщения. Принцип научности основан на учете закономерностей функционирования пригородного комплекса железнодорожного транспорта, а также на применении эконометрических методов и компьютерных технологий. Прогностичность предполагает необходимость применения системы прогнозирования в области позиционирования. Универсальность нацелена на применение различных механизмов анализа, оценки и прогнозирования в процессе слежения за конкурентоспособностью пригородных перевозок железнодорожного транспорта.

В зависимости от состава пользователей и способов распространения результатов процессе применения мониторинга позиционирования пригородных перевозок железнодорожного транспорта выделяются три его направления: мониторинг, ориентированный на общество в целом; мониторинг, ориентированный на специалистов соответствующих областей деятельности; мониторинг, пользователями которого являются конкретные органы управления, руководители, отдельные хозяйствующие субъекты [13]. Целью первого направления является формирование позитивного общественного мнения в средствах массовой информации о высоком качестве пригородных перевозок на железнодорожном транспорте. Второе направление реализуется посредством распространения информации о состоянии сферы пригородных перевозок на железнодорожном транспорте через специализированные издания, Интернет. Средством распространения информации в случае позиционирования пригородных перевозок в рамках третьего направления выступают аналитические отчеты и другие непубличные издания.

На железнодорожном транспорте в процессе позиционирования пригородных перевозок выделяются следующие особенности мониторинга как системы [13]: объекты мониторинга динамичны, находятся в постоянном развитии; реализация мониторинга предполагает организацию постоянного отслеживания для оценки, изучения состояния пригородного комплекса; система мониторинга ориентирована на конкретных потребителей; мониторинг строится на объединении информационных подсистем, интегрированных общей целевой функцией и учитывающих все направления, касающиеся исследований состояния пригородных железнодорожных перевозок; в мониторинге предусматривается условие гарантии полноты информационного обеспечения, применяемого для всех уровней управления; система мониторинга предполагает дифферен-

циацию информации по уровням управления; создание системы мониторинга предполагает отбор таких технических средств, информационного и программного обеспечения, которые должны создавать максимальные удобства пользователям результатов мониторинга. Сюда же следует добавить и то, что мониторинг рассматривается не только как информационная система, но и как компетентностный инструмент в обеспечении повышения эффективности пригородных железнодорожных перевозок.

Мониторинг позиционирования пригородных перевозок на железнодорожном транспорте осуществляется путем реализации нескольких последовательных этапов: принятие решения о проведении мониторинга позиционирования пригородных перевозок; непосредственно мониторинг и его завершение. В мониторинге позиционирования пригородных перевозок железнодорожного транспорта обеспечивается система обратной связи, наличие которой реализуется на основе информации, полученной о прошлом состоянии сферы пригородных перевозок. На этой основе принимаются управленческие решения о действиях, необходимых для улучшения положения дел в области привлечения пассажиров на железнодорожный транспорт. Информация, полученная в результате проведения мониторинга, помогает сформировать стратегию позиционирования пригородных железнодорожных перевозок, дает представление о комплексе задач, которые необходимо решить для этих целей.

Система мониторинга как инструмент позиционирования пригородного комплекса железнодорожного транспорта позволяет: получать наиболее объективную информацию о результатах реализации управленческих решений; осуществлять координацию и контроль за организацией работ на всех уровнях управления, а также использовать их результаты при планировании деятельности хозяйствующих субъектов пригородного хозяйства; определять значение ключевых показателей, характеризующих достижение целей повышения эффективности пригородных перевозок железной дороги; создавать аналитические средства принятия управленческих решений по позиционированию пригородных перевозок на железнодорожном транспорте. Наряду с этим, мониторинг позиционирования пригородных перевозок на железнодорожном транспорте должен обеспечивать рост объема перевозок и, как результат, пассажирооборота; удовлетворение потребностей в перевозках пригородных пассажиров на качественно новом уровне, что способствует росту конкурентоспособности пригородного сообщения железнодорожного транспорта. Такие преимущества мониторинга обуславливают полный учет расходов всех структурных подразделений, задействованных в процессе оказания данного вида услуг, выявление резервов снижения эксплуатационных расходов и повышения эффективности производства. Подобный мониторинговый подход предполагает сквозной учет, применение единой информаци-

онной базы на всех уровнях управления пригородным комплексом железнодорожного транспорта.

В целом можно сделать вывод о том, что система непрерывного слежения, реализованная на автоматизированной основе посредством инструмента мониторинга позиционирования пригородных железнодорожных перевозок, дает возможность проводить объективный анализ и прогнозирование экономических показателей, иметь независимую и оперативную информацию об изменении расходов на пригородные перевозки, выявлять резервы повышения конкурентоспособности изучаемого направления деятельности. В данном случае создание мониторинга предполагает привлечение к этой работе сотрудников предприятий пригородного комплекса железнодорожного транспорта. Это дает возможность выполнять анализ и прогнозирование экономических показателей компетентными работниками, получать оперативно объективную информацию об изменении состояния пригородного хозяйства. Кроме этого, на основе мониторинга совершенствуется система управления структурными подразделениями пригородного комплекса и методы реализации управленческих решений за счет более полного и своевременного получения аналитической информации, а также прогнозирования важнейших показателей в деятельности предприятий пригородного хозяйства.

Таким образом, мониторинг позиционирования пригородных перевозок железнодорожного транспорта выступает информационным и компетентностным инструментом в создании основы для формирования институционально-организационного механизма, обеспечивающего эффективное функционирование экономических систем данного хозяйства. При этом формирование организационно-аналитических аспектов мониторинга является экономической платформой предварительного обнаружения возникающих проблем и диспропорций, что позволяет существенно повысить эффективность экономической политики, проводимой в пригородном железнодорожном сообщении.

Библиографический список

1. Скорев М.М. Информация, знания и образование как факторы экономического развития // Известия высших учебных заведений. – Северо-Кавказский регион. Серия: Общественные науки. – 2003. – №4. – С. 77-82.

2. Киришиева И.Р. Пригородные железнодорожные перевозки: современное состояние, направления развития // Вестник Самарского государственного экономического университета. – 2008. – № 6. – С. 44-48.

3. Киришиева И.Р. Исследование конкурентоспособности пригородных перевозок на железнодорожном транспорте методом экспертных оценок // Вестник Ростовского государственного университета путей сообщения. – 2005. – № 2. – С. 72-77.

4. Новоселова И.С. Возможности снижения убыточности пригородного пассажирского комплекса // Железнодорожный транспорт. – 2007. – № 5. – С. 50-52.
5. Киришиева И.Р. Повышение эффективности железнодорожного транспорта на основе мониторинга услуг пригородного комплекса // Предпринимательство. – 2008. – № 6. – С. 38-43.
6. Ададуров С.Е. Перевозочный процесс: направления инновационного развития // Железнодорожный транспорт. – 2007. – № 10. – С.18-19.
7. Шкурина Л.В. Мониторинговые исследования в анализе и инновационной деятельности на железнодорожном транспорте // Экономика железных дорог. – 2006. – № 4. – С. 76-81.
8. Бубнова Г.В. Мониторинг и анализ рынка транспортных услуг и его окружения // Экономика железных дорог. – 2001. – № 10. – С. 57-65.
9. Елизарьев Ю.В., Сенцова К.А., Иноземцева С.М. Организация мониторинга и контроля выполнения Стратегической программы развития ОАО «РЖД» // Экономика железных дорог. – 2005. – № 2. – С. 16-29.
10. Мирошниченко О.Ф. Методические основы мониторинга производственно-финансовой деятельности дирекций по обслуживанию пассажиров // Экономика железных дорог. – 2001. – № 7. – С.29-43.
11. Сенцова К.А. Роль мониторинга рынка транспортных услуг населению в управлении пассажирскими перевозками // Экономика железных дорог. – 2002. – № 12. – С.61-68.
12. Галабурда В.Г. Значение мониторинга в реализации стратегии развития корпорации // Экономика железных дорог. – 2005. – № 3. – С.60-66.
13. Киришиева И.Р. Формирование системы мониторинга конкурентоспособности услуг пригородных перевозок железной дороги // Вестник Ростовского государственного университета путей сообщения. – 2006. – № 1. – С. 57-61.