

Кроме того, необходимо внедрить цикл маркетинговых исследований, направленных на установление относительной важности отдельных составляющих потребительской ценности транспортного продукта для пассажира дальнего следования. Результаты таких исследований позволят не только повышать потребительскую ценность услуг, предоставляемых железной дорогой, но и служить основой углубленной сегментации по признаку «преимущества пассажира» и кластерного анализа.

На базе маркетинговых исследований также должна быть внедрена система мониторинга воспринимаемой потребительской ценности транспортной услуги, которая бы включала в себя мотивационные, или стимулирующие (внутренние) и перцепционные (внешние) факторы. Это направление исследований пока что находится за пределами внимания украинских маркетологов (не только транспортной системы).

Выводы. Конечной целью проведения маркетинговых исследований преимуществ и жертв пассажира железнодорожного транспорта выступает создание такого специфического актива ПАО «Укрзалізниця», как сегмент лояльных и постоянных пассажиров. Маркетинговые исследования служат главным инструментом в получении информации, необходимой для создания потребительской ценности предлагаемых услуг такой величины и содержания, которые обеспечивали бы максимальную удовлетворенность потребителей.

Список литературы

- 1 Энджел, Д. Ф. Поведение потребителей (Теория и практика менеджмента) : пер. с англ. / Д. Ф. Энджел, Р. Д. Блекуэлл, П. У. Миниард. – СПб. : Питер, 1999. – 768 с.
- 2 Бакалінський, О. В. Утворення споживчої цінності у пасажирських перевезеннях залізницями [Електронний ресурс] / О. В. Бакалінський // Ефективна економіка. – № 6. – Київ, 2012. – Режим доступу : <http://www.economy.nauka.com.ua/index.php?operation=1&iid=1224>. – Дата доступу : 20.05.2018.
- 3 Cronin, J. Jr. Assessing the Effects of Quality, Value and Customer Satisfaction on Consumer Behavioral Intentions in Service Environments / J. Jr. Cronin, M. Brady, G. T. M. Hult // Journal of Retailing. – 2000. – Vol. 76. – No. 2. – P. 193–218.
- 4 Competition for versus in the market of Long-Distance Passenger Rail services / F. Cherbonnier [et al.] // Toulouse School of Economics, April 15, 2018 [Electronic resource]. – Mode of access : https://www.tse-fr.eu/sites/default/files/TSE/documents/doc/wp/2018/wp_tse_901.pdf. – Date of access : 20.05.2018.
- 5 Лавлок, К. Маркетинг услуг: персонал, технология, стратегия : пер. с англ. / К. Лавлок. – 4-е изд. – М. : ИД «Вильямс», 2005. – 1008 с.
- 6 Бакалінський, О. В. Маркетингові дослідження при тотальному управлінні споживчою цінністю перевезень пасажирів залізницями / О. В. Бакалінський, Т. С. Мельник : [монографія]. – Дніпро : Середняк Т.К., 2018. – 282 с.

УДК 656.2

СОВРЕМЕННЫЕ ПОДХОДЫ В ИНВЕСТИЦИОННОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ДЛЯ РАЗВИТИЯ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ

А. А. МИХАЛЬЧЕНКО

Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель

В. С. КОЦУР

Белорусская железная дорога, г. Минск

Главным элементом транспортной системы страны является Белорусская железная дорога, от уровня качества предоставляемых услуг и грамотной технической политики которой зависит пополнение государственного бюджета. Её развитие традиционными методами, главным элементом которых была замена морально устаревших транспортных средств и элементов транспортной инфраструктуры, практически исчерпано. Вызовы современности и интенсивность изменяющихся условий, в которых работает Белорусская железная дорога, требуют иного подхода по развитию технологии перевозочного процесса, технической эксплуатации транспортных средств и инфраструктуры. Этот подход основывается на инновационной деятельности в организациях железнодорожного транспорта, которая инвестируется в соответствии с государственной программой развития транспортного комплекса Республики Беларусь на установленный период.

При решении задач по инновационной деятельности на железной дороге применены два подхода: системный, когда каждая организация, участвующая в перевозочном процессе, рассматри-

вается в качестве сложной системы, состоящей из множества взаимосвязанных элементов, на которые оказывают влияние внешняя конкурентная и внутренняя организационная среды, связанные также на инновационный процесс; ситуационный, который рассматривает наиболее вероятные варианты реализации инновационного процесса на основании анализа внешних и внутренних факторов, определяющих успех инноваций, позволяет разработать управленческие решения, оптимальные для конкретной инновационной ситуации или задачи. С учетом такого подхода к инвестированию инновационной деятельности за незначительный период времени на Белорусской железной дороге проведена модернизация части локомотивного парка, создана индустриальная база по производству маневровых транспортных средств и технологических модулей железнодорожной инфраструктуры, ремонту вагонов и локомотивов. Это позволило уменьшить приобретение дорогостоящих транспортных средств и элементов железнодорожной инфраструктуры у иностранных производителей и обеспечить приобретение комплектующих элементов на заводах Республики Беларусь. Такие подходы инвестирования инновационной деятельности позволили успешно интегрировать электровозы китайского производства и электропоезда Stadler для работы на сети Белорусской железной дороги и основных напряженных участках Международных транспортных коридоров в условиях действующей железнодорожной инфраструктуры с сокращением времени следования и повышением скоростей движения поездов.

В рыночных условиях признаком инновации в транспортной деятельности считается ее потребительская новизна. При этом транспортная деятельность должна быть новой для конкретного потребителя (конкретного рынка транспортных услуг), а не обладать глобальной новизной (быть новой для всех). Например, ввод в эксплуатацию скоростных поездов бизнес-класса, соединяющих областные центры с г. Минском, позволил в два раза ускорить их движение и привлечь дополнительный пассажиропоток, который начинал быстро сокращаться. В качестве основной причины возникновения инноваций следует считать постоянное стремление в реальном производстве усовершенствовать существующую транспортную систему, устранить противоречия между реальным и желаемым состояниями, а главной особенностью инновации является её практическое использование и получение коммерческой выгоды для железной дороги в целом. Главным правилом инвестирования в инновации является то, что нововведения создаются для улучшения финансового состояния транспортных организаций и получения выгоды: прямой (получение денежной отдачи в короткие сроки) и косвенной (долгосрочные конкурентные преимущества). В этом случае при выборе направлений инвестирования ориентиром является будущая высокая прибыль от коммерческого использования инновации.

Для Белорусской железной дороги по системным признакам применяются следующие инновации:

- базисные, которые стали основой кардинальных изменений в используемых технике и технологиях и позволили сформировать новые направления развития транспортной отрасли;
- улучшающие, которые использованы в качестве базовых для создания новых моделей транспортных средств и элементов инфраструктуры, взамен устаревших с расширением сферы их применения;
- микроинновации, улучшившие некоторые производственные или потребительские характеристики традиционных технологий перевозочного процесса и технической эксплуатации транспортных средств и железнодорожной инфраструктуры;
- псевдоинновации, обеспечившие модернизацию моделей транспортных средств и технологий, представляющих уже вчерашний день техники, но после проведения модернизации, работающие в полном соответствии с установленными требованиями некоторое время.

При формировании государственных программ инновации, предусматривающие значительные инвестиции, оценены по технологическим признакам:

- области применения: управленческие (развитие центра управления перевозками, совершенствование системы транспортного обслуживания и др.), технологические (внедрение новых технологий выполнения перевозочного процесса и ремонтов), технические (использование современных устройств и микропроцессорных систем), научные (разработка научного обоснования вводимых на железной дороге мероприятий и использование результатов фундаментальной науки в практической деятельности), конструкторские, производственные и информационные (внедрение информационных технологий во все процессы основной деятельности подразделений железной дороги), социальные (выполнение социально значимых перевозок, решение социальных вопросов железнодорожников), организационные и др.;
- темпам осуществления: стратегические, быстрые, равномерные;

– масштабам: трансконтинентальные (участие в международных проектах по перевозке грузов Восток – Запад – Восток), транснациональные (развитие инфраструктуры и расширение услуг для выполнения эффективной транспортной деятельности совместно с железнодорожными администрациями сопредельных республик), региональные (усиление региональной инфраструктуры для перевозки грузов и пассажиров) и др.;

– результативности и эффективности, предусматривающих высокие коммерческие, экономические, экологические и социальные показатели.

Источники инвестиций инновационного развития железнодорожного транспорта выбираются исходя из анализа текущего состояния бизнеса и конкурентоспособности на рынке транспортных услуг, а также спроса и прогноза потребностей в транспортной сфере. Проводятся научные исследования существующих транспортных услуг в категории потребителя и производителя для получения достоверной информации по эталонным преимуществам на примере аналогов, что обеспечивает эффективность всей государственной программы.

Возможные разнообразные цели и задачи научно-технического и социально-экономического развития, инновационные проекты и мероприятия, предусматриваемые государственными программами, проходят строгий отбор по уровню решения и могут приниматься на президентском, правительственном или отраслевом уровнях по характеру целей, виду потребности, типу инновации (создание нового или усовершенствованного вида транспортных услуг, условий использования энергоносителей, изменение структуры управления, проведение реорганизации и др.), периоду реализации и масштабности.

Внедрение инноваций и использование современных подходов в инвестиционной деятельности позволит Белорусской железной дороге конкурировать на самом современном уровне на рынках транспортных услуг с обеспечением предоставления безопасных, качественных и технологических условий перевозок. Это позволит при среднестратегическом планировании создать необходимые условия эффективного функционирования линий не только с интенсивными перевозками, но и с незначительными объемами перевозок грузов и пассажиров, но имеющих высокое социальное значение в регионах их прохождения.

УДК 656.2.003

ТЕХНОЛОГИЧЕСКИЕ ОСОБЕННОСТИ ТРАНСФОРМАЦИИ ТРАНСПОРТНО-ПЕРЕСАДОЧНЫХ УЗЛОВ В XXI ВЕКЕ

А. А. МИХАЛЬЧЕНКО, Т. А. ВЛАСЮК, О. А. ХОДОСКИНА, А. Н. БЕЛОУС

Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель

Развитие пассажирских перевозок в современном их выполнении и в соответствии с возрастающими потребностями населения в мировой практике идёт по пути функциональной интеграции различных видов транспорта. В Республике Беларусь такая работа проводилась на начальном этапе, что привело к существенному падению объёмов пассажирских перевозок на 20–40 % практически на всех видах транспорта. Как отмечают специалисты, падение объёмов пассажирских перевозок связано с активной автомобилизацией населения (за последние 8 лет гражданами страны приобретено около 1,4 млн легковых автомобилей), не являясь значимым фактором. Так, в Германии произошёл за тот же период рост приобретения автомобилей, но Немецкие железные дороги (DB) при этом увеличили объём перевозок пассажиров на 15–25 % в различных видах сообщений. При этом улучшено качество выполнения перевозок на маршруте следования пассажира в целом, а не по отдельным видам транспорта. Следует отметить, что в Германии, Японии, США, КНР и других развитых странах пришли к выводу, что индивидуальная работа каждого вида транспорта с пассажирами не даёт ожидаемой результативности. Поэтому были созданы распределительные узлы пассажиропотоков (пассажирские хабы), главным назначением которых является создание комфортных пересадочных зон в транспортных узлах на различных видах транспорта, оптимизация пешеходных и транспортных потоков, сокращение времени на пересадку.

В зависимости от вида пассажирского сообщения железнодорожные узлы (транспортные хабы) имеют существенные различия. Так, при выполнении международных и межрегиональных перевозок рассматриваются два варианта: регулярные перевозки и туризм, а для регулярного сообщения