

УДК 658 : 728.21

В.Х.ДАЛЕКА, д-р техн. наук

*Харківська національна академія міського господарства*

С.П.ШАЦЬКИЙ

*КП "Краматорське трамвайно-тролейбусне управління"*

## **ТЕОРЕТИЧНІ АСПЕКТИ КОНЦЕПЦІЙ УПРАВЛІННЯ ПРОЕКТАМИ РЕСУРСОЗБЕРЕЖЕННЯ ПРИ ЕКСПЛУАТАЦІЇ МІСЬКОГО ЕЛЕКТРИЧНОГО ТРАНСПОРТУ**

Розглянуто основні теоретичні аспекти формування концепції управління проектами ресурсозбереження в процесі експлуатації міського електричного транспорту. Обґрунтовано нову економічну модель господарювання підприємств міського електротранспорту, визначена стратегія ресурсозаощадження.

Рассмотрены основные теоретические аспекты формирования концепции управления проектами ресурсосбережения в процессе эксплуатации городского электрического транспорта. Обоснована новая экономическая модель ведения хозяйственной деятельности предприятий городского электротранспорта, определена стратегия ресурсосбережения.

The basic theoretical aspects of forming of conception of projects management of power saving technologies are considered in the process of exploitation of public electric transport. The new economic model of conduct of economic activity of enterprises of city electric transport is grounded, strategy of resource saving is certain.

*Ключові слова:* управління проектами, міський електричний транспорт, ресурсозбереження, концепція, стратегія.

Недостатність фінансування пасажирського транспорту муніципальної власності при збереженні витратного принципу господарювання і невідповідності експлуатаційних витрат купівельній спроможності населення призвела до критичного виснаження технічного ресурсу основних фондів. Зростання рухомості населення і відповідно обсягів пасажирських перевезень в містах у зв'язку з появою приватних перевізників для міського електротранспорту (МЕТ) не супроводжується відповідним збільшенням доходів з-за економічної нерівності, за якою перевезення пільгових контингентів пасажирів припадає тільки на транспорт муніципальної власності.

Лавиноподібне зростання кількості транспортних засобів з двигунами внутрішнього згоряння при непристосованості до цього вуличної мережі міста та при відсутності належних коштів на утримання і перебудову інфраструктури обумовило вкрай напружену екологічну ситуацію, збільшення аварійності. Функції та структури транспортних підрозділів муніципального управління, що здійснюють транспортну політику, не відповідають об'єктивному ходу процесів в цій сфері [1, 2].

Проблему ресурсозбереження необхідно вирішувати впровадженням відповідних проектів згідно з сучасною концепцією становлення,

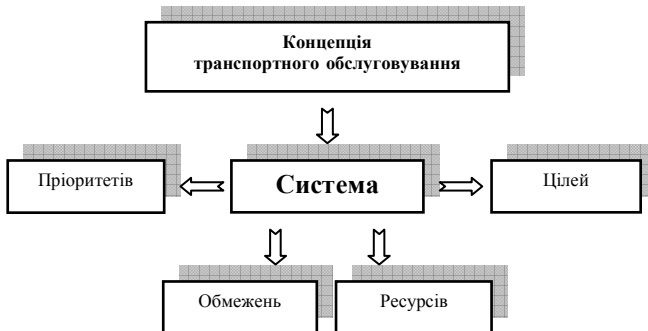
функціонування, розвитку і адаптації МЕТ. Єдино виправданою в цих умовах концепцією є уповільнення і припинення деградації основних фондів за рахунок зміщення акценту з обсягів транспортної роботи на обсяги транспортних послуг при вимушеному їх зменшенні до соціально-прийняттого мінімуму, та створення умов для стимулювання ресурсозбереження.

Основною метою статті є розробка концепції управління проектами ресурсозбереження при експлуатації міського електричного транспорту.

Основою розробки концепції управління проектами ресурсозбереження на МЕТ є досягнення на різних видах транспорту, комунальному господарстві на базі наукових досліджень на принципах реінжинірингу. Реінжиніринг на МЕТ передбачає фундаментальний перегляд і радикальне вдосконалення процесів і систем транспорту для досягнення максимальних значень показників якості і ефективності транспортного обслуговування населення за рахунок оптимального використання матеріальних, енергетичних, трудових, інформаційних та фінансових ресурсів. Метою реінжинірингу бізнес-процесів є системна реорганізація матеріальних, енергетичних, фінансових та енергетичних потоків, яка направлена на спрощення організаційної структури, перерозподіл і мінімізацію використання різних ресурсів, скорочення часу доставки пасажирів та підвищення якості їх обслуговування [3].

Також при цьому слід враховувати принципи синергізму, тобто підсилення зв'язку між елементами системи, оскільки прибуток від спільного використання ресурсів перевищує суму прибутку від використання тих же ресурсів окремо.

Концепція транспортного обслуговування населення пропонується як нова економічна модель господарювання підприємств міського електротранспорту і наведена на рисунку.



Концепція транспортного обслуговування населення

*Система цілей.* Цілями концепції транспортного обслуговування населення є: припинення спаду, стабілізація та подальший розвиток пасажирського транспорту муніципальної власності; сприяння збільшенню рухомості населення та обсягів транспортного обслуговування при забезпеченні соціально прийнятних тарифів; створення механізму впливу міської Ради на транспортну та екологічну ситуацію.

*Система ресурсів.* Концепція передбачає використання ресурсних можливостей: основних фондів транспортних підприємств муніципальної власності; заощаджених матеріальних, енергетичних, трудових, інформаційних та фінансових ресурсів при експлуатації існуючих основних фондів; приватного капіталу, у тому числі інвестицій на цільові програми; потенціалу підприємств машинобудування; міського бюджету.

*Система обмежень.* Концепція враховує: спроможності вуличної мережі; відсутність можливості фінансування відновлення основних фондів та технічного переозброєння транспортних підприємств муніципальної власності з міського бюджету принаймні до виходу з кризи; купівельну спроможність населення; неусталеність законодавче визначених прав виконавчих органів.

*Система пріоритетів.* Пріоритетними в цій концепції визнаються:

- створення умов для стимулювання ефективного використання основних фондів транспортних підприємств комунальної власності;
- створення механізму впливу виконавчого органу міської Ради на транспортну та екологічну ситуацію.

Розробка і втілення принципів функціонування та розвитку сфери надання транспортних послуг населенню міста покладається на транспортний відділ міської адміністрації, який є органом адміністративно-правового контингенту з міського бюджету в однаковому з підприємствами муніципальної власності порядку.

Необхідно виділити першочергові міські проекти в сфері транспортного обслуговування, зокрема:

- реформування транспортних підприємств муніципальної власності;
- розробка та впровадження проектів ресурсозбереження на підприємствах міського електротранспорту;
- розробка бізнес-плану для залучення інвестицій на розробку, виробництво та експлуатацію нових транспортних засобів міського електротранспорту;
- розробка бізнес-плану для залучення інвестицій на побудову нових транспортних мереж, відокремлених від вуличної мережі надземних шляхопроводів швидкого міжрайонного сполучення і наступної

платної їх експлуатації;

- організація служби моніторингу стану атмосферного повітря для використання на відповідному рівні міського електротранспорту, як транспорту, що в більшій мірі відповідає екологічним вимогам.

Як відомо, питання взаємодії між організацією та зовнішнім середовищем в процесі досягнення стратегічних цілей є предметом стратегічного менеджменту. При цьому необхідно чітко розрізняти компоненти стратегічного менеджменту, а саме відокремлювати формулювання власне стратегії від механізму її здійснення. Формулювання стратегії базується на певних концепціях відповідно до одного з трьох рівнів – *корпоративного, ділового та функціонального* [3-5].

На відміну від Москви, Санкт-Петербурга та багатьох міст Західної Європи, де муніципальні підприємства з експлуатації автобуса, трамвая, тролейбуса, метрополітену, фунікулера тощо входять до загально-міських корпорацій з пасажирських перевезень, які конкурують з міськими й заміськими залізницями та окремими транспортними компаніями, в Україні лише трамвай і тролейбус утворюють єдині підприємства міського електричного транспорту. Тому розробка концепції стосується виключно третього, функціонального, рівня стратегії [4].

Таким чином, функціональний рівень стратегії передбачає дотримання кількох, залежно від специфіки підприємства, окремих, хоч і пов'язаних між собою, стратегій, реалізація яких потребує формулювання відповідних концепцій. Для підприємств міського електротранспорту теоретично головними стратегіями є ринкова та фінансова. Ринкова стратегія вирішує основні питання щодо місця транспортних послуг підприємства міського електротранспорту на загальноміському ринку транспортних послуг, серед яких головним фактором привабливості є розвиток маршрутної мережі. Однак самостійна реалізація ринкової стратегії тільки підприємством міського електротранспорту неможлива, оскільки такі важливі сторони, як тарифна політика, регулювання взаємодії міського електротранспорту з іншими учасниками дорожнього руху, оновлення основних фондів тощо є прерогативою виконавчих органів місцевого самоврядування і не лежать в сфері компетенції керівників підприємств міського електротранспорту. В цих умовах основною стає фінансова стратегія, яка по суті збігається зі стратегією ресурсозаощадження [6].

1.Крат В.І. Проблеми реформування міського електротранспорту / В.І. Крат // Коммунальное хозяйство городов: Науч.- техн. сб. Вып.17. – К.: Техніка, 1998. – С.18-35.

2.Маляренко В.А. Энергосбережения как діючий важіль реформування житлово-комунального господарства / В.А. Маляренко // Коммунальное хозяйство городов: Науч.- техн. сб. Вып.53. – К.: Техніка, 2003. – С.8-15.

3. Канарчук В.Е. Системные аспекты реинжиниринга на транспорте / В.Е. Канарчук, П.Р. Левковець, В.М. Юртов // Системні методи керування, технологія та організація виробництва, ремонту і експлуатації автомобілів: Зб. наук. пр. Вип.12. – К.: НТУ, ТАУ, 2001. – С.296-310.

4. Далека В.Х. Стратегія ресурсозберігаючого управління пасажироперевезеннями. / В.Х. Далека // Системні методи керування, технологія та організація виробництва, ремонту і експлуатації автомобілів: Зб. наук. пр. Вип.12. – К.: НТУ, ТАУ, 2001. – С.184-187.

5. Бушуєв С.Д. Керівництво з питань проектного менеджменту / С.Д. Бушуєв. – К.: Укр. асоціація управління проектами, 1999. – 197 с.

6. Далека В.Х. Управління проектами ресурсозбереження на міському електротранспорті / В.Х. Далека // Управління проектами та розвиток виробництва: Зб. наук. пр. / За ред. В.А. Рач. – 2004. – №3(11). – С.83-92.

*Отримано 04.03.2012*

УДК 656.13

В.П. ПОЛИЩУК, д-р техн. наук

*Національний транспортний університет, м.Київ*

## **СОВРЕМЕННОЕ СОСТОЯНИЕ ТРАНСПОРТНЫХ СИСТЕМ ГОРОДОВ УКРАИНЫ**

Рассмотрены вопросы состояния транспортных систем крупных городов Украины и предложены некоторые пути их совершенствования.

Розглянуто питання стану транспортних систем значних та найзначніших міст України та запропоновано шляхи їх удосконалення.

The questions of the state of transport systems of large cities of Ukraine are considered and some ways of their improvement are offered.

*Ключевые слова:* транспортная система города, заторы движения, пассажирские перевозки, транспортные средства, транспортные проблемы.

Главная проблема крупных городов Украины – заторы в центре. Проблема заторов не решается путем строительства новых дорог и туннелей. Необходимо определить приоритеты. Это означает, что общественный транспорт должен получить приоритет благодаря отдельным рельсовым путям и выделенным автобусным полосам, а также на светофорах. Автомобилисты должны платить за возможность доступа к центру города и парковку. Должна появиться безопасная и удобная альтернатива автомобилям – для передвижения велосипедистов и пешеходов.

Особенно проблематичным являются высокие прямые и косвенные экономические затраты, в том числе высокие издержки, связанные с логистикой, авариями, заторами и загрязнением воздуха. От этого страдают конкурентоспособность Украины и ее привлекательность для инвесторов. Поэтому главной задачей является модернизация концепций мобильности в украинских городах, чтобы свести к минимуму движение частного автотранспорта.