

**Л. Н. АРОДЬ, И. В. РУДКОВСКИЙ**

(г. Гомель, Белорусский государственный университет транспорта)

Науч. рук. **В. В. Романенко**

## **ПРИНЯТИЕ ПРАВИЛЬНЫХ УПРАВЛЕНЧЕСКИХ РЕШЕНИЙ – ПУТЬ ИННОВАЦИОННОГО РАЗВИТИЯ ПРЕДПРИЯТИЯ**

Одним из источников устойчивого стратегического развития предприятий являются инновационные процессы, успех внедрения которых связан с эффективностью используемых методов и инструментов управления. В настоящее время роль инноваций в экономике непрерывно возрастает, в связи с чем, инновационная деятельность должна присутствовать на любом производственном предприятии. Это объясняется тем, что без высокопроизводительных технологий, расширения ассортимента и повышения качества выпускаемой продукции предприятие не сможет повысить свою конкурентоспособность на рынке [1, с. 311].

Не исключением являются и предприятия путевого хозяйства Белорусской железной дороги, основной задачей производственной деятельности которых является обеспечение безопасного и бесперебойного движения поездов с установленными скоростями – дистанции пути (ПЧ). В общем виде инновационная деятельность – это вид деятельности либо новый (усовершенствованный) продукт, разработанный в результате научных исследований либо научно-технических достижений, внедренный на рынке в новый или усовершенствованный технологический процесс, используемый в практической деятельности. Применительно к производственной деятельности ПЧ инновационная деятельность заключается во внедрении новых методов и технологий содержания железнодорожного пути; диагностики и мониторинга состояния объектов инфраструктуры; методов планирования и организации путевых работ и т. п., которые позволят обеспечить высокий уровень безопасности движения поездов и возможность повышения скоростей движения поездов [2, с. 26].

Необходимость постоянного совершенствования технической и информационной составляющих системы эксплуатации железнодорожного пути и сооружений вызывается, с одной стороны, требованиями безопасности и бесперебойности перевозок пассажиров и грузов и, с другой стороны, экономическими требованиями прибыльности и конкурентоспособности железнодорожного транспорта. Например, за последние годы на направлении Гомель – Минск проведено повышение скоростей движения поездов, что обеспечило преимущество железнодорожного транспорта по сравнению с автомобильным.

В традиционной системе управления путевым хозяйством инженер в основном занят сбором и обработкой поступающей ему информации. Такая система управления инерционна и зачастую строится на неполной информации, а качество принятия решений по управлению иногда определяется субъективными факторами и квалификацией лица, принимающего решения. Такая организационная деятельность не продуктивна, так как в течение рабочего дня много времени тратится на работу, которая не является конечным продуктом, а нужна только для передачи ее следующему звену. Кроме того, железнодорожный путь не статический объект, а динамический, состояние которого меняется в режиме «реального времени», что увеличивает поток информации в несколько раз. Тем не менее, обработка информации была и остается важнейшей составляющей производственной деятельности ПЧ.

Для увеличения прибыли существует два способа: увеличение доходов и сокращение расходов. На содержание железнодорожного пути требуется более трети годовых эксплуатационных расходов всей Белорусской железной дороги (в 2020 г. – 38,7 %), поэтому их сокращение при безусловном обеспечении безопасности движения является

одним из способов увеличения прибыли. Для решения этой проблемы внедряются новые, более надежные и долговечные конструкции верхнего строения пути, которые за счет своего качества позволяют сократить объем работ на их содержание и, как следствие, снижают объемы оборота материалов. На основе современных высокопроизводительных машин разрабатываются новые технологии ремонта и технического обслуживания, которые сокращают продолжительность времени закрытия перегона для движения поездов, повышая тем самым пропускную способность поездов.

Для такого рода деятельности предприятий, прибылью является не количественные показатели, а качественные, а именно – скорость и уровень безопасности движения поездов. Поэтому, наряду с указанными выше, есть еще один перспективный путь снижения затрат – путь своевременного принятия правильных управленческих решений по оценке содержания пути и устройств в деле снижения эксплуатационных расходов, то есть решений, не допускающих непроизводительных и нерациональных затрат и потерь.

Для создания более совершенной системы управления инфраструктурой, внедрение информационных технологий и инноваций для оптимизации управления ее содержанием – необходимый этап создания комплексного автоматизированного производства на основе информационно-управляющей системы, интегрированной с производственной базой по диагностике, эксплуатации и ремонту. Одной из таких систем является автоматизированная система комплексной диагностики и мониторинга состояния технических объектов железнодорожной инфраструктуры (АСКД-И «ЭКСПЕРТ»), которая обеспечивает комплексное использование инновационных технических средств диагностики и информационных технологий и основанных на методиках оценки и управления развитием рисков с анализом надежности (ПГРК УРРАН) [3, с. 61, 64].

АСКД-И «ЭКСПЕРТ» и ПГРК УРРАН обеспечивают комплексный подход диагностики с возможностью своевременного и высокоточного контроля, определения состояния технических объектов в любой момент времени. Это дает возможность определить «предотказное» состояние пути заблаговременно, что позволяет принять рациональные решения по каждому объекту на основе анализа их фактического состояния. Такие решения обеспечивают контроль участков, состояние которых может перейти из «предотказного» в «недопустимое», которое, в свою очередь, вызовет необходимость закрытия пути для движения поездов и срыв перевозочного процесса. Кроме адресного планирования и проведения ремонтных работ, мониторинг данных за определенный период позволяет еще и оценить эффективность использования ресурсов, вложенных в содержание пути до и после ремонта.

Таким образом, повысить качество управления путевым хозяйством возможно за счет нахождения наиболее рациональных решений по отдельным задачам управления, которые в свою очередь должны привести к оптимизации функционирования всей системы управления предприятия.

#### **Список использованной литературы**

- 1 Чернова, А. С. Сущность инновационной активности предприятий / А. С. Чернова // Молодой ученый. Серия. Экономика и управление. – 2015. – № 1 (81). – С. 311-312.
- 2 Дубровская, Т. А. Повышение скоростей движения поездов на белорусской железной дороге / Т. А. Дубровская, А. Ф. Бладыко, В. А. Цариков // Проблемы безопасности на транспорте: материалы X междунар. научно-практич. конф., Гомель, 26 нояб. 2020 г., БелГУТ. – Гомель, 2020. С. 26-27.
- 3 Соколов, А. А. Комплексная технология содержания путевой инфраструктуры / А. А. Соколов // Железнодорожный транспорт. Серия. Инфраструктура. – 2016. – № 7. – С. 61-66.