

причин подписаться

электронный журнал «Экономика железных дорог»

Активность

естественное освещение
важных задач, стоящих
расши

Оперативность

Вы получаете **свежий номер**
в день выхода журнала



Больше
свободного места
в вашем офисе



Электронный архив
журналов не занимает
ваши полки!

Удобство

Возможность **быстро**
распечатать, сохранить
или отправить коллеге
нужные материалы



Мобильность

Вы можете читать журнал
с любого устройства



Достоверность

Полная, **ежедневно**
обновляемая
правовая база



Персонализация

Создавайте **свои**
закладки, чтобы быстро
вернуться к важным
статьям



года

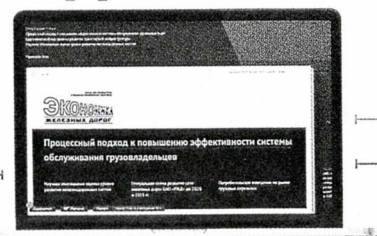
ограниченный
доступ к архиву журнала
2015 год

Авторитетность

включен в перечень ВАК
Министерства образования и
науки РФ

Экономия времени

быстрый поиск
по всем номерам



Реклама

Попробуйте сами — закажите

С удовольствием ответим

ЖУРНАЛ ДЛЯ РУКОВОДИТЕЛЕЙ
И ФИНАНСОВО-ЭКОНОМИЧЕСКИХ РАБОТНИКОВ

ЭКОНОМИКА

ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ

7 • 2016

В номере

Экспертное мнение
Методологические вопросы
Точка зрения
Тарифная политика
Инновации
Стратегия управления
Новые технические решения
Реформа
Зарубежный опыт



икацию. Сертификат качества продукции – это общее название, которое может объединять в себе несколько типов сертификатов. Например, сертификат соответствия ГОСТ Р или сертификат ИСО (например, ГОСТ Р ИСО 9001 – основной стандарт системы менеджмента качества).

Развитие законодательной базы, обязательной стандартизации и сертификации продукции, выполнения работ и оказания услуг, сертификации оборудования, подвижного состава и иных средств железнодорожного транспорта при рациональном расходовании финансовых ресурсов позволит обеспечить комплексную безопасность и надежность при перевозке грузов и пассажиров по железным дорогам.

Ключевые слова: комплексная безопасность, законодательная база, экономические последствия нарушений безопасности движения

ОАО «РЖД» проводит конкурс на лучшее качество подвижного состава и сложных технических систем

ОАО «РЖД» проводит 7-й ежегодный конкурс на лучшее качество подвижного состава и сложных технических систем, который направлен на повышение степени соответствия продукции, используемой на сети железных дорог, современным техническим требованиям, снижение стоимости жизненного цикла в процессе эксплуатации, повышение надежности и качества выпускаемой продукции.

Конкурс проводится по трем номинациям:

- «Подвижной состав» (локомотивы, высокоскоростной подвижной состав, грузовые и пассажирские вагоны, моторвагонный подвижной состав и специальный железнодорожный подвижной состав);
- «Компоненты для подвижного состава и инфраструктуры» (комплектующие для локомотивов и высокоскоростного подвижного состава, вагонов и моторвагонного подвижного состава, специального железнодорожного подвижного состава, а также элементы пути, сигнализации и связи, автоматики и блокировки, электрификации и электроснабжения);
- «Системы диагностики и управления» (системы диагностики подвижного состава и инфраструктуры, системы управления и безопасности).

Предприятие может участвовать со своей продукцией в конкурсе во всех номинациях, при этом продукция, заявленная для участия в одной номинации, не может быть заявлена для участия в другой.

Оценку конкурсных материалов будет осуществлять экспертная комиссия.

Заявки на участие в конкурсе принимаются до 1 августа 2016 г.

Стратегия управления

Оценка качества транспортного обслуживания грузовладельцев в международном сообщении

Ю.И. СОКОЛОВ,
д-р экон. наук, профессор,
заведующий кафедрой
«Финансы и кредит», МИИТ,
jurysokolov@yandex.ru

Р.А. АМРАЕВ,
аспирант кафедры
«Экономика и управление
на транспорте», МИИТ

Актуальность вопросов совершенствования методов управления качеством транспортного обслуживания в международном сообщении обусловлена тем, что уровень качества на отечественных железных дорогах недостаточно высок.

Опросы грузовладельцев свидетельствуют о том, что уровень качества их обслуживания растет на протяжении последних лет [1, 2], однако их еще многое не устраивает в работе организаций железнодорожной отрасли, прежде всего в вопросах повышения уровня клиентоориентированности. Как следствие, уровень качества транспортного обслуживания на железных дорогах России существенно отстает от соответствующих показателей стран Западной Европы [3, 4].

В силу своего географического положения, страны Евразийского союза соединяют центры производства и потребления, расположенные в Азии и Европе. России, участвующей в обеспечении евроазиатского транзита, необходимо повышать качество транспортного обслуживания до уровня, адекватного запросам национально-го и международного транспортного рынка.

авозочный процесс можно разделить на три этапа:

перации по отправлению (хранение груза, предоставление вагонов, погрузочные работы; передача поезда, передача документации; выезд с железнодорожной станции и т. п.);

железнодорожная перевозка (движение поезда, замена локомотивов и локомотивных бригад, проследование пограничных переходов и т. п.);

перации в пункте назначения (прибытие на станцию назначения, подача вагонов под разгрузку, разгрузка, хранение груза и т. п.).

пы 1 и 3 осуществляются однократно, а операции пункта 2 повторяются только раз, сколько стран проследует на своем пути грузовая отправка.

перечисленные транспортные услуги являются базовыми для перемещения груза от отправителя к получателю. Кроме них, можно выделить также и дополнительные услуги (маркетинг, страхование, информационные и иные услуги).

оценка уровня качества, даваемая грузовладельцами в ходе маркетинговых исследований, базируется на сопоставлении двух величин: фактического уровня качества по основным критериям и идеального значения этих критериев (в восприятии грузовладельца).

связи с этим возникает вопрос формирования перечня показателей качества и системы их учета. Существует значительное количество исследований данной сфере, выполненных как научной школой, которую представляют авторы данной статьи [5-7, 8], так и представителями других научных школ [9, 10].

на международном сообщении необходима более высокая степень детализации показателей в целях обеспечения более оперативной и точной диагностики возникающих проблем. Кроме того, на результирующий уровень качества перевозок последовательно влияют железнодорожные администрации и национальные транспортные компании.

Все показатели качества транспортного обслуживания грузовладельцев предлагается разделить на три основные группы.

Показатели своевременности включают:

– своевременность доставки

- транспортная доступность, характеризующая соответствие конфигурации транспортной сети и географии размещения производительных сил страны и региона.

Показатели сохранности груза, технических средств, окружающей среды включают:

- сохранность перевозимого груза, характеризующую постоянство массы и потребительских свойств груза в процессе перевозки;
- безопасность перевозок, т. е. отсутствие аварий, крушений и иных негативных событий;
- экологичность перевозок, характеризующую степень загрязнения окружающей среды в процессе перевозки.

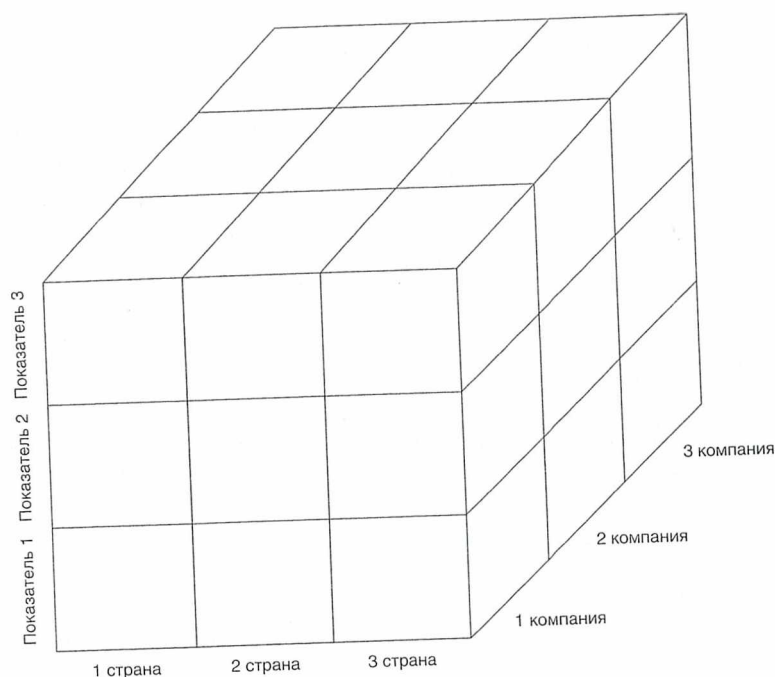
Показатели транспортно-территориального сервиса включают:

- комплексность перевозок, т. е. способность и готовность транспортной компании осуществлять перевозки по схеме «от двери до двери»;
- транспортную обеспеченность территории, т. е. насыщенность территории транспортными путями;
- полноту удовлетворения спроса на перевозки, т. е. соответствие величины предъявленного и удовлетворенного спроса на перевозки.

Качество конечной транспортной услуги зависит от действий железнодорожных администраций стран, через которые следует груз, конкретных транспортных компаний, оказывающих влияние на совершаемую перевозку в каждой стране, и от частных показателей, перечисленных выше.

Такое структурирование процессов, направленных на обеспечение заданного уровня качества, требует формирования трехмерной системы координат. По оси *x* откладываются проследуемые страны, по оси *y* – транспортные или экспедиторские компании, обеспечивающие перевозку, и как функция этих двух переменных по оси *z* формируются показатели качества.

На основе данной системы координат можно сформировать прямоугольный параллелепипед, в котором размер каждого ребра определяется количеством стран, транспортных компаний или показателей качества, задействованных в конкретной международной перевозке. Данная фигура (рисунок) показывает массив показателей качества, детализированный по странам и компаниям.



Пространство оценки качества транспортного обслуживания в международном сообщении

и более надежных, хорошо себя зарекомендовавших контрагентов. Для дополнительного анализа данные могут быть представлены путем попарного сравнения осей в получаемых таким образом матрицах.

Комплексная оценка качества транспортного обслуживания может быть выполнена по следующей методике.

Определяется уровень качества по первому показателю и первой компании:

$$K_{n_1}^{K_1} = K_{n_1}^{K_1} \times d_1^{C_1} + K_{n_1}^{K_1} \times d_1^{C_2} + \dots + K_{n_1}^{K_1} \times d_1^{C_n},$$

где: K – компании, C – страны, d_i – доли стран в общем расстоянии перевозки.

Если компании работают более чем в одной стране, распределение по странам происходит пропорционально пробегу.

Аналогично определяется уровень показателя качества для второй и последующих компаний.

Аналогичные расчеты производятся со всеми последующими показателями. В итоге получаем систему, включающую средние значения всех рассматриваемых показателей качества по перевозке в целом.

Комплексный показатель качества определяется по формуле:

$$K_0 = K_{n1} \times \alpha_1 + K_{n2} \times \alpha_2 + \dots + K_{nn} \times \alpha_n,$$

где: $\alpha_1 \dots \alpha_n$ – удельные веса соответствующих показателей качества, характеризующие их значимость в общей системе и определяемые грузовладельцами или экспертами. Методика расчета удельных весов представлена в работе [11].

Результаты использования методики

Транспортные компании смогут принимать более обоснованные управленческие решения в планировании уровня качества и обеспечения его достижения, а также выявления причин снижения качества по сравнению с целевым уровнем.

Грузовладельцы будут более эффективно выбирать транспортные компании и выстраивать цепочки поставки товаров в международном сообщении.

Органам государственного регулирования на транспорте методика поможет совершенствовать работу по повышению конкурентоспособности национальной транспортной системы на евроазиатском рынке перевозок.

Список литературы

1. Соколов Ю.И. Индекс качества – барометр рынка // РЖД-Партнер. – 2014. – № 4. – С. 58–59.
2. Соколов Ю.И. Клиенты сами оценивают качество их обслуживания // Мир транспорта. – 2015. – № 4. – С. 100–109.
3. Управление спросом на железнодорожные перевозки и проблемы рыночного равновесия: монография. Под ред. Ю.И. Соколова. – М.: УМЦ ЖДТ, 2015. – 320 с.
4. Соколов Ю.И., Нестеров В.Н. Особенности управления качеством транспортного обслуживания грузовладельцев в международных сообщениях // Транспорт: наука, техника, управление. – 2010. – № 12. – С. 20–24.
5. Транспортный маркетинг: Учебник для вузов жд транспорта. Под ред. В.Б. Га...

Соколов Ю.И. Управление качеством продукции на железнодорожном транспорте. – М.: МИИТ, 2008. – 168 с.

Соколов Ю.И., Лавров И.М. Повышение качества транспортного обслуживания на основе учета эластичности спроса // Экономика железных дорог. – 2014. – № 1. – С. 80–86.

Демьянович И.В. Экспертные методы решения проблем качества транспортных услуг // Проблемы современной экономики. – 2011. – № 1. – С. 342–346.

Повышение качества транспортного обслуживания народного хозяйства. Э ред. А.В. Комарова и В.С. Кравченко. – М.: Транспорт, 1988. – 205 с.

Соколов Ю.И., Лавров И.М. Комплексная оценка качества обслуживания грузовладельцев транспортной компанией // ЭТАП. – 2012. – № 2. – С. 136–143.

Ключевые слова: качество, транспортное обслуживание, грузовладельцы, железнодорожный транспорт, международное сообщение

Совет по железнодорожному транспорту государств-участников СНГ подвел итоги работы объединенной сети железных дорог в 2015 – начале 2016 гг.

В Тбилиси (Грузия) состоялось 64-е заседание Совета по железнодорожному транспорту государств-участников СНГ.

Делегацию ОАО «РЖД» возглавил вице-президент Компании Павел Иванов.

Повесткой заседания Совета было предусмотрено рассмотрение итогов эксплуатационной работы сети железных дорог, работы пассажирского комплекса в международном сообщении за 2015 г. и I квартал 2016 г., взаиморасчетов между железнодорожными администрациями, разработки графика движения поездов на 2016/2017 гг., переписи грузовых вагонов и контейнеров.

В ходе пленарного заседания было отмечено, что в 2015 г. железными дорогами, входящими в Совет, перевезено 1,94 млрд т грузов, что на 4,1% меньше, чем в предыдущем году.

В то же время в I квартале 2016 г. наметилась общая положительная динамика: перевезено 459 млн т грузов, что на 0,3% больше, чем за аналогичный период прошлого года.

...и повышения эффективности

Новые технические решения

Методы маркирования продукции, устанавливаемой на железнодорожной технике

В.Е. ИГНАТОВ,
эксперт,
ignatov-ve@yandex.ru

Требования к маркированию продукции железнодорожного назначения содержатся в отраслевых стандартах соответствующей продукции.

Оценка эффективности методов маркировки и формирования требований к информации маркера представляет собой многокритериальную задачу.

Продукция железнодорожного назначения имеет следующие характеристики:

- значительный объем номенклатуры;
- специфические требования к маркировке, наносимой на каждый тип номенклатурной продукции;
- различные способы считывания информации, содержащейся в маркировке;
- обязательное соблюдение государственных стан-