

Министерство транспорта Российской Федерации
Федеральное агентство железнодорожного транспорта
Омский государственный университет путей сообщения



**ЭКОНОМИЧЕСКИЕ АСПЕКТЫ
ЛОГИСТИКИ И КАЧЕСТВА РАБОТЫ
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА**

Материалы II всероссийской
научно-практической конференции
с международным участием

Омск 2016

Список литературы

1. Федеральный закон от 10.01.2003 N 18-ФЗ (ред. от 06.04.2015) «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации». Статья 2.
2. Сотовая связь [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://ru.wikipedia.org/> (дата обращения: 23.03.2016).
3. Федеральный закон от 07.07.2003 N 126-ФЗ (ред. от 02.03.2016) «О связи».
4. Официальный сайт Tele2 в Омске [Электронный ресурс]. – Режим доступа: omsk.tele2.ru (дата обращения: 23.03.2016).
5. Официальный сайт MTS в Омске [Электронный ресурс]. – Режим доступа: omsk.mts.ru (дата обращения: 23.03.2016).
6. Официальный сайт Beeline в Омске [Электронный ресурс]. – Режим доступа: omsk.beeline.ru (дата обращения: 23.03.2016).
7. Официальный сайт Megafon в Омске [Электронный ресурс]. – Режим доступа: omsk.megaфон.ru (дата обращения: 23.03.2016).

УДК 656.225:330

Р. А. Амраев

ПРОБЛЕМЫ ПОВЫШЕНИЯ КАЧЕСТВА ТРАНСПОРТНОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ ГРУЗОВЛАДЕЛЬЦЕВ НА ТЕРРИТОРИИ ЕВРАЗИЙСКОГО СОЮЗА

В статье представлен анализ причин неэффективности сети железных дорог, рассмотрены различные научные подходы к определению и оценке качества на железнодорожном транспорте.

В настоящее время транспорт адаптируется к новейшим сдвигам и тенденциям мирового хозяйства, а также к новым требованиям клиентуры, что связано, в частности, с резким повышением степени обработки промышленной продукции, изменениями международных связей.

Отсюда новые повышенные требования клиентов к скоростям и своевременности доставки, сохранности грузов, к надежности функционирования транспортных систем и т. д. То есть качество транспортного обслуживания играет важную роль в интеграционном процессе.

Под качеством товара и услуг принято понимать совокупность характерных для них свойств, признаков и особенностей, отличающих их от других товаров и услуг и имеющих потребительскую ценность, т. е. способность удовлетворять отдельные потребности пользователей.

В основе анализа различных научных подходов к определению и оценке качества на железнодорожном транспорте, обычно рассматривают такую систему показателей транспортного обслуживания:

- скорость и срок доставки грузов (СД);
- сохранность перевозимых грузов (СГ);
- полнота удовлетворения спроса на перевозки (УС);
- регулярность и ритмичность доставки грузов (ГР);
- комплексность транспортного обслуживания (КО);
- транспортная доступность пользователей (ТД);
- безопасность перевозок (БП);
- экологичность транспорта (ЭК).

Грузовые перевозки играют ключевую роль в экономике и интеграционных процессах. Особенно важна роль в интеграционных процессах Евразийского союза таких организаций, как межрегиональная логистическая компания ОТЛК, способствующая устранению бюрократических барьеров и улучшению качества транспортного обслуживания и обеспечивающая полноту удовлетворения требований грузовладельцев. Хотя существенный прогресс был достигнут, в процессе анализа интеграции железнодорожного транспорта видно, что в деятельности Евразийской железнодорожной отрасли, налицо много проблем, мешающих ей достичь полной реализации своего потенциала и эффективно конкурировать с другими структурами. По этой причине следует устранить барьеры, привлечь больше операторов на рынок, снизить тенденции к протекционизму и повысить эффективность, качество обслуживания, пунктуальность и надежность.

Несмотря на регулярные изменения в последние годы, в текущем управлении железнодорожной инфраструктуры в ЕАЭС еще имеют место неэффективность сети и трудности в трансграничных операциях, препятствующие бесперебойному функционированию единого железнодорожного пространства. Для того, чтобы способствовать эффективности железнодорожного сектора и его конкурентоспособности необходимы механизмы для принятия соответствующих мер повышения эффективности сети.

Эффективность сети может быть улучшена путем поощрения соответ-

ствующего трансграничного сотрудничества между менеджерами и обеспечения возможности выполнения всех совместных управленческих функций менеджеров необходимых для запуска инфраструктуры в оптимизированной, эффективной и недискриминационной основе.

Тесное сотрудничество между менеджерами инфраструктуры является жизненно важным для развития железнодорожных транспортных коридоров и реализации Евразийской системы управления движением и железнодорожного плана развертывания сети.

Кроме того, управление инфраструктурой становится более эффективным, когда все функции, необходимые для устойчивой эксплуатации, технического обслуживания и развития железнодорожной инфраструктуры управляются последовательным образом от одного лица. Это также означает, что варианты, изложенные в существующих нормативных актах, регламентирующих функции менеджеров инфраструктур сети или части сети, обособленные в различные органы или фирмы должны быть модернизированы. В то же время важно гарантировать, что все эти основные функции по-прежнему будут выполняться независимо, с тем чтобы обеспечить недискриминационный доступ. Поэтому предлагается не только объединить все функции управляющих инфраструктурой, но и представить соответствующие гарантии, чтобы сделать их независимыми от железнодорожных операторов.

Укрепление сотрудничества между управляющими инфраструктурой через границы и улучшение контактов и обмен передовым опытом между ними является лучшим способом для повышения эффективности управления национальными железнодорожными системами.

Недостатки неэффективного взаимодействия инфраструктур железнодорожного транспорта:

1. Пренебрежение совместимостью трансграничной инфраструктуры. Руководители национальных инфраструктурных часто пренебрегают возможностью взаимодействия с приграничной инфраструктурой, для них приоритетны потребности внутреннего трафика, инвестиционные решения менеджеров смещены в сторону национальных нужд, тогда как транзитные международные поезда страдают потому что они должны быть сконфигурированы и направляться в соответствии с техническим требованиями в цепи инфраструктур.

2. Отсутствие финансирования международной инфраструктуры. Еще одной проблемой является отсутствие финансирования инфраструктуры между-

народного сопровождения, недостаток сотрудничества между управляющими инфраструктурой. Национальные приоритеты финансирования инфраструктуры зачастую не рассматривают реалии и перспективы общих интересов. Долгий срок окупаемости проектов, консерватизм секторов и их предпочтения, поддержание национальных или региональных технических ограничений, создают непривлекательные условия для инвестиций международных проектов финансирования в инфраструктуру.

3. Низкие скорости движения поездов на международных маршрутах. Грузовые поезда характеризуются низкой скоростью движения на международных маршрутах. Это связано с трудоемкими операциями, необходимыми на многих пограничных пунктах. Операции на границах еще не были унифицированы и не систематизированы для участников, для использования преимуществ на внутреннем рынке. В результате, железнодорожная инфраструктура теряет долю срочных грузов, которые уходят к операторам автомобильного транспорта, вследствие их большой мобильности и оперативной реакции на тенденции рынка. Для оптимизации сотрудничества инфраструктуры железнодорожных перевозок национальные администрации должны сделать более эффективными и согласованными пограничные процедуры.

4. Отсутствие координационной политики. Тот факт, что политика деятельности различных управляющих инфраструктурой через границы не совпадают друг с другом, может приводить к неравновесному использованию пропускной способности и увеличению сроков доставки, в результате чего автомобильные и морские перевозки становятся предпочтительными, для грузоотправителей.

5. Риск несоответствия обязанностей и полномочий. Емкость функций управляющих инфраструктур для разработки и оптимизации транспортных инфраструктур и обеспечения качества, надежности, гибкости и ориентация на потребителя, зависит от их фактического контроля над всеми ключевыми функциями инфраструктуры.

Действующее законодательство предусматривает разделение функций оператора перевозчика, владельца инфраструктуры.

Тем не менее, необходимо тесное взаимодействие между этими основными функциями. Их распространение среди различных игроков рынка может привести к противоречиям в управлении и увеличению расходов координации. С единой транснациональной инфраструктурой управления, более специализированными управляющими, система будет иметь больший интерес к более эф-

фективному использованию и оптимальному поддержанию необходимых параметров объединенной инфраструктуры.

Список литературы

1. Система железнодорожного транспорта. Железные дороги мира. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://1430mm.ru/categories/system> (дата обращения: 23.03.2016).

2. Slim Kallas “ The Performing Rail Infrastructure Manager” 2013, <http://ec.europa>.

3. Соколов Ю. И. Анализ влияния участников перевозочного процесса на обеспечение качества транспортного обслуживания грузовладельцев / Ю. И. Соколов, И. М. Лавров // ЭТАП, 2012, – № 6. – С. 134-142.

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

УДК 656.2.003 + 06

Д. В. Кравченко

НОВЫЕ ФОРМЫ СТРАТЕГИЧЕСКОГО УПРАВЛЕНИЯ В ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ОТРАСЛИ

Статья посвящена вопросам взаимодействия предприятий железнодорожной отрасли с органами государственной власти. Рассмотрены различные регламентирующие документы с целью сопоставления стратегии развития холдинга ОАО «РЖД» и основных направлений государственной политики Российской Федерации. Предложена модель стратегии взаимодействия железнодорожного транспорта и органов государственной власти с целью повышения социо-эколого-экономической эффективности природопользования в условиях реализации стратегии развития транспортной системы, устойчивого улучшения экологической обстановки и оптимизации затрат, связанных с природоохранными мероприятиями.

Эффективное функционирование железнодорожного транспорта Российской Федерации играет исключительную роль в создании условий для модернизации, перехода на инновационный путь развития и устойчивого роста нацио-