

ются из дальнейших расчетов. Расчеты проводятся до тех пор, пока выполняется достаточное условие. В случае, если вагонов в рассматриваемых группах больше, чем состав поезда, то приоритетными для включения в состав маршрута являются вагоны, готовые к отправлению позже, так как это уменьшает вагоно-часы накопления маршрута. В случае идентичности времени готовности к отправлению приоритетными являются вагоны наиболее дальнего назначения. Если в маршрут включены не все вагоны группы, то остаток необходимо рассматривать отдельной группой в дальнейших расчетах.

На основании данной методики разработана прикладная программа, которая проходит апробацию на Белорусской железной дороге.

УДК 656.222

КОМПЛЕКСНОЕ УПРАВЛЕНИЕ КАЧЕСТВОМ ПЕРЕВОЗОК И ПРОИЗВОДСТВОМ

П. А. ЯНОВСКИЙ

Киевский университет экономики и технологий транспорта

В условиях переходной экономики Украина переживает сложный и противоречивый период своего развития. Экономические и политические изменения обусловили ухудшение технического и технологического обеспечения производства и дальнейшую деформацию экономического и интеллектуального потенциала. Произошла дестабилизация социальной среды, снизилась конкурентоспособность отечественной продукции промышленного и сельскохозяйственного производства, увеличилась зависимость общества от импортных товаров, технологий и оборудования.

Затянувшийся кризис привел к уменьшению более чем в два раза одного из наиболее важных показателей экономического развития общества – валового внутреннего продукта (ВВП). За период с 1991 по 1999 гг. среднегодовой темп снижения ВВП составил более 9 %. Более чем в два раза уменьшились объемы промышленного производства (ПП). Двукратно сократилось производство сельскохозяйственной продукции. Из основных макроэкономических показателей социально-экономического развития Украины в наихудшем положении оказались капитальные вложения (КВ). В 1998 г. по сравнению с 1990 г. объем КВ снизился почти в пять раз, т.е. произошло их обвальное падение. Некоторое оживление инвестиционной деятельности в экономике началось только с 1998 г.

Постоянное уменьшение объемов выпуска продукции основными грузообразующими отраслями экономики привело к резкому снижению спроса на грузовые перевозки. После 1991 г. состояние перевозочной работы железных дорог принципиально изменилось: объемы перевозок железнодорожного транспорта значительно упали, при этом усилилась конкуренция со стороны других видов транспорта (особенно автомобильного). За период с 1990 по 2000 гг. общий объем грузовых перевозок железнодорожного транспорта снизился в 3,4 раза, а грузооборота – в 2,8 раза. При этом удельный вес железнодорожного транспорта в структуре грузооборота Украины уменьшился с 46 до 40 %.

Лишь в 2000 г. объемы производства, а значит, и перевозочной работы, стали увеличиваться. По итогам 2002 г. объем отправления грузов по сравнению с 1999 г. увеличился на 16,2 %, а грузооборота – на 23,5 % (в том числе транзитного – на 32,4 %). Данные первого квартала 2003 г. свидетельствуют, что тенденция экономического роста сохраняется. По сравнению с аналогичным периодом 2002 г. перевозки грузов увеличились на 13,6 %, в том числе отправление грузов – на 6,2 %. Увеличение объемов перевозочной работы в последние три года сопровождается существенной стабилизацией финансового состояния железных дорог, что открывает широкие перспективы дальнейшего совершенствования и развития железнодорожного транспорта, укрепления его позиций на транспортном рынке.

Выполнение растущих объемов перевозок в существующих условиях и в перспективе, а также укрепление позиций отрасли на рынке транспортных услуг требует постоянного совершенствования работы всех звеньев железнодорожного транспорта, обеспечения высокого уровня взаимодействия работы железных дорог и производства. Это особенно важно, учитывая недостатки в сложившейся системе взаимоотношений с грузовладельцами. Необходимо предпринять меры для сохранения железнодорожного транспорта как базовой отрасли экономики Украины, а именно: коренным образом реформировать взаимоотношения железных дорог с клиентурой.

В доперестроечное время взаимодействие железных дорог с клиентурой основывалось на адаптации потребностей грузовладельцев к технологическим возможностям железных дорог. Рыночные условия требуют резкой переориентации взаимоотношений с клиентами, прежде всего через предоставление им новых комплексных транспортных услуг высокого качества. При этом главными критериями качества перевозок являются своевременность и сохранность перевозимых грузов.

Каждый пользователь железнодорожного транспорта при заключении договора на перевозку рассчитывает прежде всего на осуществление своевременной и безопасной доставки грузов. Однако в реальных условиях работы железных дорог далеко не все грузы доставляются в установленные нормативные сроки. Результаты проведенного исследования свидетельствуют, что фактические сроки доставки в среднем достигают 10 суток при их средних величинах – 2,4 – 4,3 суток. В целом по всем перевозкам лишь 45,9 % обследованных отправок было доставлено без нарушения нормативных сроков.

Удельный вес отправок, доставляемых в срок, досрочно (с опережением), а также с опозданием существенно зависит от вида сообщений и вида отправок. Так, для транзитного сообщения по маршрутным отправкам удельный вес отправок, доставляемых с опозданием, наибольший и составляет 0,782, для транзитных повагонных отправок – наименьший (0,122); в экспортном сообщении он составляет 0,504, в импортном – 0,757, а во внутреннем для повагонных отправок – 0,487 и для маршрутных отправок – 0,319.

Продолжительные сроки доставки грузов железными дорогами Украины обуславливают невысокую маршрутную скорость (12 км/ч). При этом грузы 84 % времени всего срока их доставки находятся на железнодорожных станциях и только 16 % – в движении, а грузовые вагоны из всего времени оборота 82 % находятся на технических станциях и под грузовыми операциями (2002 г.).

Приведенные результаты исследования свидетельствуют, что качество организации эксплуатационной работы железных дорог практически не соответствует требованиям рынка. Производители не могут быть удовлетворены таким сроком доставки. А для железных дорог важной проблемой становится выплата штрафных сумм за просрочку в доставке грузов. Результаты выполненных расчетов с учетом реального перевозочного процесса дают основание предполагать, что железные дороги в ближайшей перспективе будут нести значительные убытки из-за штрафов за просрочку в доставке грузов. Величина этих потерь может достигать 14 – 23 % величины провозной платы.

С целью укрепления позиций железных дорог на транспортном рынке, привлечения новых грузопотоков необходимо реализовывать мероприятия по повышению качества перевозок прежде всего дифференцированием перевозок по режимам доставки грузов (обычный, ускоренный и срочный); установлением удобного клиентам времени обращения грузовых поездов (днем, ночью); назначением постоянных поездов по стабильным ниткам в графике движения («ядро»); обращением поездов переменного состава по жестким расписаниям; внедрением сети логистических центров для обслуживания клиентуры с применением современных информационных технологий; осуществлением доставки грузов «от двери до двери»; реализацией интермодальных перевозок; развитием маршрутизации с мест погрузки. Вопросы повышения качества транспортного обслуживания необходимо решать с учетом комплексного сбалансирования экономических интересов грузовладельцев и железных дорог на основе логистических принципов. Такой подход позволит максимально учесть особенности конкретного производства, а железным дорогам – своевременно осуществлять обновление производственных фондов и совершенствовать технологию перевозок. Тем более, что на данном этапе коэффициент износа всего производственного потенциала железных дорог составляет 57 %, а подвижного состава достиг 80 %.