

## К ВОПРОСУ НАДЕЖНОСТИ ДОСТАВКИ ГРУЗОВ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫМ ТРАНСПОРТОМ

Е. А. МИЩЕНКО

*Самарский государственный университет путей сообщения, Российская Федерация*

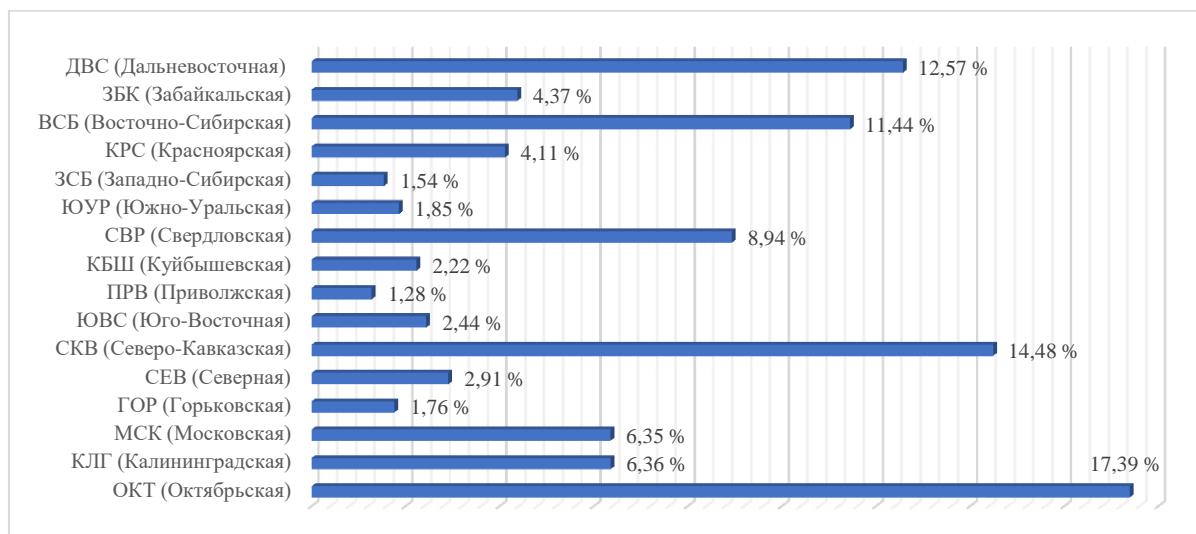
Клиентоориентированность является основной ценностью и ключевым фактором успешности и конкурентоспособности в долгосрочной перспективе, а также важнейшей составляющей корпоративной культуры Холдинга ОАО «РЖД».

Эффективность деятельности ОАО «РЖД» обеспечивается при условии взаимосвязи управления процессами создания и реализации услуг. Главная услуга компании – перевозка груза, и важно стремление к максимальному соответствию качества транспортного обслуживания и желаний потребителей и потенциальных клиентов. Клиент будет удовлетворен, когда перевозка осуществилась «точно в срок» и «до двери». В ОАО «РЖД» это можно оценить с помощью показателя надёжности срока доставки – доля отправок, доставленных в нормативный (договорной) срок.

В ходе анализа отчётных данных (таблица 1) было установлено, что в целом по сети железных дорог ОАО «РЖД» за последние пять лет 2020 год стал самым неблагоприятным в отношении надёжности доставки. В первую очередь это связано с нарастанием внутренних рисков, к которым относятся падения объёмов перевозок в связи с COVID-19, увеличение количества брошенных поездов, изменения структуры перевозок. В процентном соотношении распределение финансовых потерь (штрафы) от несвоевременной доставки грузов и порожних вагонов показано на рисунке 1.

*Таблица 1 – Отчетные данные о доле отправок, доставленных в нормативный (договорной) срок по сети железных дорог ОАО «РЖД» за последние 5 лет*

Год	2016	2017	2018	2019	2020
Фактическое значение	96,1	96,7	97,1	98,4	93,1
В сравнении с прошлым годом	-3,2	-0,6	-0,4	-1,3	+5,3
Штрафы, млрд. руб.	≈ 5,4	≈ 5,1	≈ 3,9	≈ 5,4	≈ 6,5



*Рисунок 1 – Процентное распределение финансовых потерь от несвоевременной доставки*

В ходе исследования выполнен анализ основных причин нарушения нормативного (договорного) срока в региональном разрезе на примере Куйбышевской железной дороги.

При расследовании допущенных случаев нарушения нормативного (договорного) срока акцентировано внимание на причины «бросания» поездов. На основе утвержденного классификатора [1] выделены основные причины:

- 06 Неприем поезда соседней железной дорогой (за исключением 01,02,05) – 26,95 %;
- 10 Недосодержание эксплуатируемого парка локомотивов к установленному плану – 21,29 %;

- 01 Неприем поезда железнодорожной станцией назначения на территории России по причинам, зависящим от грузополучателей, владельцев или пользователей путей необщего пользования – 16,53 %;
- 13 Отсутствие локомотивов по причине превышения установленных норм содержания локомотивов на плановых видах ремонта и технического обслуживания и МПР – 12,50 %;
- 30 Неравномерная заадресовка порожних собственных вагонов в адрес грузоотправителя, в т. ч. при отсутствии согласованной перевозчиком заявки ГУ-12 – 7,44 %.

Также были выявлены сдерживающие факторы при контроле нормативного (договорного) срока в пути следования на основе существующих автоматизированных систем:

- информационно-справочный характер поступающей информации из автоматизированных систем;
- получение информации о нарушении (риска нарушения) сроков доставки постфактум;
- нет данных о потенциальных нарушениях нормативных сроков доставки на срок более трёх суток;
- принятие решения по ускорению продвижения вагонопотока оперативными работниками основывается на опыте и не подтверждены технико-экономическими расчетами;
- «скидывание» вагонов (ответственности) с нарушенным сроком доставки на следующую станцию.

Предлагается несколько направлений по исключению нарушений нормативного (договорного) срока доставки:

- расширение функционала автоматизированных систем с целью отслеживания срока доставки в пути следования и принятия оперативных решений, подкрепленных экономическим расчетом [2];
- разработка комплексных мер, направленных на снижение случаев непроизводительного простоя («бросания») собственных вагонов на путях общего пользования станций по причинам, зависящим от перевозчика (стоит пояснить, что на сегодня собственники вагонов оплачивают нахождение («бросание») вагона на путях общего пользования, но выплаченная сумма несоизмеримо мала тем потерям, которая несет ОАО «РЖД» при загрузке станций);
- эффективное использование маневровых локомотивов и снижения простоя местного вагона за счет сокращения времени начально-конечных операций и календарного планирования перевозок;
- расширение номенклатуры транспортных продуктов для удовлетворения потребностей клиента («Грузовой экспресс», отправка по расписанию (с согласованным временем отправления и прибытия), регулярные контейнерные поезда по расписанию).

Таким образом, можно сделать вывод, что основным фактором удовлетворенности клиента является соблюдение нормативного (договорного) срока доставки. Его выполнение зависит не только от состояния инфраструктуры, но и уровня технологий, обеспечения четкой, согласованной работы всех подразделений ОАО «РЖД». Положительный эффект будет достигнут за счёт интеграции новых механизмов оперативного управления вагонопотоками на всём пути следования.

#### Список литературы

- 1 Распоряжение ОАО «РЖД» от 26 июня 2017 г. № 1192р «Об утверждении классификатора причин задержек грузов и порожних грузовых вагонов».
- 2 Александров, В. И. Оценка эффективности по экономическому критерию диапазонов масс составов грузовых поездов, формируемых на железнодорожных станциях в условиях реализации полигонных технологий / В. И. Александров, Е. В. Александров, Е. А. Мищенко // Наука и образование транспорту. – Самара, 2020. – № 1. – С. 92–94.

УДК 614.894.23:656.017

## ВЛИЯНИЕ ЛИЦЕВЫХ МАСОК НА ИЗМЕНЕНИЕ ПСИХОЭМОЦИОНАЛЬНОГО СОСТОЯНИЯ ВОДИТЕЛЯ ПРИ УПРАВЛЕНИИ АВТОТРАНСПОРТНЫМ СРЕДСТВОМ

*А. Б. НЕВЗОРОВА, С. В. СКИРКОВСКИЙ, В. В. НЕВЗОРОВ*  
*Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель*

После вспышки пандемии SARS-CoV2 использование лицевых масок широко рекомендуется международными, республиканскими и местными властями [1]. Целью новых санитарно-