

- обозначено приращение стоимости конечного продукта на каждом этапе движения материального потока (МП) по ЦП;
- определено минимальное количество субъектов ЦП;
- выделена необходимость линейной упорядоченности субъектов ЦП;
- выделена необходимость упорядочения участников ЦП;
- ЦП рассматривается как движение сквозного логистического потока от сырьевых источников до конечного потребителя готового продукта;
- ЦП рассматривается как вид сотрудничества субъектов в рамках определенной цели;
- ЦП рассматривается как совокупность субъектов, обеспечивающая гарантийные обязательства;
- ЦП рассматривается как пример сотрудничества субъектов в рамках общей цели;
- выделена транспортная составляющая;
- выделен глобальный аспект в формировании цепи поставок;
- обозначена важность формирования цепи поставок при выходе товара на рынок.

Инструментальный подход – совокупность средств, ресурсов, методов и технологий, используемых в цепи поставок. Инструментальный подход предусматривает внедрение современных информационных платформ и методов управления цепью поставок с позиции фокусного предприятия.

Достоинства инструментального подхода – выделена важность методов, подходов, информационно-инструментальных средств при формировании ЦП.

Процессный подход – это совокупность и последовательность действий, направленных на управление движением логистических потоков, логистическая система анализируется и проектируется в виде последовательных процессов.

Достоинства процессного подхода:

- выделяет наличие общего логистического процесса в цепи поставок;
- акцент на совокупности процессов в ЦП;
- увязка процессного подхода с понятием «логистический цикл»;
- выделен процесс транспортировки;
- акцентирована важность всех процессов в ЦП;
- отнесение процессов только к областям и функциям логистики;
- представлена разновидность процессов и их объектов.

Рассмотренные подходы служат теоретической основой при формировании и развитии теоретических подходов к определению понятия ЦП СК Республики Беларусь.

Список литературы

1 Зорина, Т. Г. Системный подход к формированию и развитию логистических цепей поставок в строительном комплексе Республики Беларусь / Т. Г. Зорина, Т. Г. Потёмкина // Вестник Витебского государственного технологического университета. – 2021. – № 2 (41). – С. 141–151.

УДК 656.21.01

ТРЕБОВАНИЯ К ЕДИНЫМ ТЕХНОЛОГИЧЕСКИМ ПРОЦЕССАМ РАБОТЫ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ СТАНЦИЙ С ПУТЯМИ НЕОБЩЕГО ПОЛЬЗОВАНИЯ

С. В. ПРИСТАВКО

Белорусская железная дорога, г. Минск

Е. В. МАЛИНОВСКИЙ

Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель

Важное значение для эффективной работы Белорусской железной дороги, ее организаций имеет совершенствование взаимодействия с железнодорожными путями необщего пользования, на которых выполняется основной объем погрузки и выгрузки перевозимых грузов во внутриреспубликанском и международном сообщениях. В соответствии с Уставом железнодорожного транспорта общего пользования взаимоотношения перевозчика с владельцами железнодорожных путей необщего

пользования, не принадлежащих владельцу инфраструктуры, с грузоотправителями и грузополучателями в местах необщего пользования регулируются договорами на эксплуатацию железнодорожного пути необщего пользования или на подачу и уборку вагонов. Согласно пункту 76 Устава железнодорожного транспорта общего пользования указанные договоры должны учитывать технологию функционирования железнодорожной станции, к которой примыкает железнодорожный путь необщего пользования, и технологию функционирования этого пути, а в необходимых случаях – единые технологические процессы, порядок разработки и утверждения которых устанавливается Правилами перевозок грузов.

В соответствии с пунктом 49 Правил эксплуатации железнодорожных путей необщего пользования форма единого технологического процесса работы железнодорожного пути необщего пользования и железнодорожной станции примыкания (далее – ЕТП) и порядок его разработки и составления устанавливается Белорусской железной дорогой.

В настоящее время документом, регламентирующим содержание ЕТП, являются Методические указания по составлению единой технологии взаимодействия подъездных путей и станции примыкания [2], утвержденные в 2004 году. До них действовали Временные указания по разработке единых технологических процессов, датированные 1985 годом [4].

За последние десятилетия произошли значительные изменения в области организации взаимодействия станций с железнодорожными путями необщего пользования, среди которых можно выделить развитие систем автоматизации и цифровизации на железнодорожном транспорте, увеличение парка вагонов грузоотправителей, грузополучателей и др. Например, автоматизированная система «Электронная перевозка» позволяет обеспечить перевод ряда технологических процессов на принципиально новый уровень за счет ускорения обмена информацией, фиксации момента осуществления операции посредством метки времени и защищенности обмена данными [3]. Ее использование на железнодорожных путях необщего пользования привело к ускорению оформления документов и, как результат, уменьшению связанных с этим простоев вагонов.

Наличие грузовых перевозочных средств грузоотправителей, грузополучателей на Белорусской железной дороге привело к изменению и усложнению традиционной системы организации железнодорожных перевозок в части необходимости вывода из тарифа платы за порожний пробег подвижного состава операторских компаний, привлечения экспедиторских организаций для оказания услуг в процессе перемещения таких вагонов в груженом и порожнем состояниях и др. При этом усложнился процесс документального оформления и финансовых взаимоотношений как при взаимодействии операторских компаний с грузоотправителями, так и с железнодорожными администрациями при нахождении таких перевозочных средств в порожнем состоянии на путях общего и необщего пользования. Наличие вагонов различной принадлежности в подачах, поступающих на путь необщего пользования со станции примыкания, может вызвать необходимость в дополнительных маневровых операциях, связанных с первоочередным обслуживанием вагонов инвентарного парка с целью уменьшения платы за пользование ими или даже неустойки [1]. Кроме того, в условиях неравномерного спроса на подвижной состав, в том числе сезонной неравномерности, возникла дополнительная потребность в путях для отстоя вагонов грузоотправителей, грузополучателей. Как показывает практика, в большинстве случаев отстой таких перевозочных средств осуществляется на железнодорожных путях необщего пользования, что требует выполнения дополнительной маневровой работы по подбору групп вагонов и дополнительного путевого развития для временного размещения таких перевозочных средств.

Указанные особенности взаимной работы станций с путями необщего пользования следует учитывать при регулировании взаимоотношений железной дороги и грузовладельцев как в ЕТП, так и в договорах на подачу и уборку вагонов или эксплуатацию железнодорожного пути необщего пользования.

Обобщая вышеуказанное, следует сделать вывод, что в настоящее время нормативная регламентация содержания, порядка разработки и согласования ЕТП требует корректировки. В связи с этим возникает необходимость в разработке Белорусской железной дорогой соответствующего нормативного документа, определяющего единые требования к разработке ЕТП и позволяющего синхронизировать технологии перевозок грузов железнодорожным транспортом общего пользования и транспортного обслуживания на железнодорожных путях необщего пользования.

Разработка и применение на Белорусской железной дороге общих норм по разработке единого технологического процесса работы железнодорожного пути необщего пользования и станции примыкания позволит:

- обеспечить выполнение необходимых объемов перевозок и переработки грузов;
- повысить качество транспортного обслуживания грузоотправителей и грузополучателей;
- ускорить обработку вагонов на железнодорожных путях необщего пользования;
- повысить технологическую дисциплину при взаимодействии работников организаций, использующих железнодорожные пути необщего пользования, и станций примыкания;
- определять технологическое время, не включаемое в плату за пользование вагонами, с учетом особенностей взаимодействия конкретного железнодорожного пути необщего пользования и станции примыкания.

Список литературы

- 1 Еловой, И. А. Методы и модели повышения эффективности взаимодействия железнодорожного транспорта общего и необщего пользования : [монография] / И. А. Еловой, Е. Н. Потылкин. – Гомель : БелГУТ, 2023. – 210 с.
- 2 Методические указания по составлению единой технологии взаимодействия подъездных путей и станции примыкания. – Белорусская железная дорога, 2004.
- 3 Организация грузовых перевозок с использованием электронных документов : [монография] / И. А. Еловой [и др.]. – Гомель : БелГУТ, 2017. – 171 с.
- 4 Сборник правил перевозок и тарифов железнодорожного транспорта № 306. Временные указания по разработке единых технологических процессов. – М. : Транспорт, 1985. – 56 с.

УДК 656.225.003.13

СИСТЕМА ЭКОНОМИЧЕСКИХ ПАРАМЕТРОВ ОЦЕНКИ КАЧЕСТВА ТРАНСПОРТНЫХ ПРОЦЕССОВ В ГРУЗОВОМ ДВИЖЕНИИ

Ю. И. СОКОЛОВ, И. М. ЛАВРОВ

Российский университет транспорта, г. Москва

Проблемы повышения качества транспортного обслуживания грузовладельцев всегда имели большое значение на железнодорожном транспорте и приобретают особую актуальность в современных условиях, поскольку:

- качество обслуживания является ключевым фактором рыночного успеха в условиях интенсивного развития межвидовой конкуренции и ценовых ограничений на рынке транспортных услуг;
- управление качеством является комплексным процессом на транспорте, который складывается из взаимодействия участников разных типов;
- при этом система взаимодействия между ними еще не устоялась, прежде всего, в части совместной работы по обеспечению качества как в теоретическом, так и в практическом плане;
- отсутствует совершенная методическая база по оценке эффективности управления качеством с учетом прогнозируемого роста доходов транспортной компании.

С учетом того, что качество на транспорте является результатом взаимодействия различных участников перевозочного процесса, включающим комплекс производственных и сбытовых процессов, мы считаем целесообразным ввести новую обобщающую категорию – качество транспортных процессов, включающую подсистемы производственного и потребительского качества и основанную на учете всех производственно-сбытовых процессов, связанных с выполнением транспортными организациями своих функций (рисунок 1).

Важным вопросом в сфере оценки и управления качеством транспортного обслуживания является выявление взаимного влияния показателей качества, а также их взаимосвязей с объемом грузовых перевозок. В настоящее время, когда накоплена значительная статистика по динамике показателей качества, появляется возможность оценки внутренних взаимосвязей показателей, причем с применением комбинированного подхода из логического и корреляционно-регрессионного анализа.