

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.



Рисунок 1 – Система показателей качества транспортных процессов

В процессе проведения анализа строится корреляционная матрица с расчетом в ней коэффициентов корреляции между парами оцениваемых параметров и с обязательным исключением из дальнейшего анализа интеркоррелированных факторов, несопоставимых по своему смыслу с другими непосредственно зависимыми параметрами и способными исказить истинный характер взаимосвязи.

По результатам данного анализа была сформирована система показателей качества транспортного обслуживания на основе идентификации и оценки параметров взаимосвязи частных показателей качества, а также объема перевозок.

Сила влияния отражена одинарной и двойной стрелками на рисунке 2.

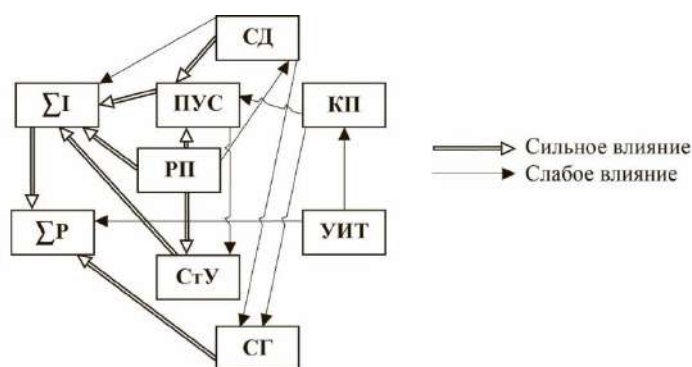


Рисунок 2 – Схема взаимовлияния показателей качества и объема грузовых перевозок

1-я группа оказывает непосредственное влияние на изменение индекса качества (РП, ПУС, СД и СТУ).

2-я группа оказывает непосредственное влияние на изменение объема перевозок грузов (СГ и УИТ).

Показатели 3-й группы имеют преимущественно слабую зависимость по шкале Чеддока и влияние на итоговые показатели объема и качества, но способны оказывать дополнительное положительное влияние на изменение показателей 1-й и 2-й группы (КП).

Опираясь на выводы, сделанные по результатам анализа взаимосвязи параметров качества, и на основании трудов ряда отечественных ученых [1, 4, 6, 7], а также наших исследований [2, 3, 5], была сформирована система показателей качества транспортного обслуживания грузовладельцев, включающая 6 показателей и представленная на рисунке 3.

Особенностью данной системы является учет в ней фактора взаимодействия участников перевозочного процесса, отсева показателей, не связанных с другими, и дублирующихся показателей, учет корреляционной значимости влияния отобранных параметров на конечный результат и ориентацию на максимизацию удовлетворения потребительских предпочтений в сфере грузовых железнодорожных перевозок.



Рисунок 3 – Формирование актуальной системы показателей качества транспортных процессов при реализации грузовых железнодорожных перевозок

Для конкретных целей и задач данная система показателей может быть соответствующим образом трансформирована. Оценка уровня качества транспортного обслуживания может проводиться на разных уровнях управления, в зависимости от целей, субъектов и объектов анализа.

Таким образом, современная система показателей качества транспортных процессов должна отвечать следующим требованиям: системность, отсутствие избыточности (ограниченность), зависимость от ценового фактора (в части затрат), взаимосвязь с возникновением внетранспортных эффектов.

Представленная на рисунке 3 система отобранных показателей, как показали результаты корреляционного анализа, обладает достаточной внутренней связностью, которая должна потенциально генерировать сопутствующие эффекты при проведении мероприятий по повышению качества.

Поскольку большинство факторов, влияющих на уровень качества, тесно взаимосвязаны друг с другом, это создает возможность транспортным компаниям принимать комплексные меры по повышению качества, затрагивающие улучшение сразу по нескольким показателям.

#### Список литературы

- 1 Исследование в сфере оценки потребителями качества услуг на рынке грузоперевозок железнодорожным транспортом : отчет ежеквартальных исследований «Индекс качества». – М. : РЖД-Партнер, 2012–2022. – 38 с.
- 2 Лавров, И. М. Анализ структурной зависимости параметров качества обслуживания и объема перевозок грузов на железнодорожном транспорте / И. М. Лавров // ЭТАП: Экономическая Теория, Анализ, Практика. – 2021. – № 1. – С. 121–131.
- 3 Соколов, Ю. И. Экономико-математическая модель зависимости объема перевозок от качества обслуживания грузовладельцев / Ю. И. Соколов, И. М. Лавров, М. В. Ишханян // Транспортное дело России. – 2021. – № 1. – С. 83–86.
- 4 Повышение качества транспортного обслуживания народного хозяйства / под ред. А. В. Комарова и В. С. Кравченко. – М. : Транспорт, 1988. – 205 с.
- 5 Соколов, Ю. И. Экономика качества транспортного обслуживания грузовладельцев: монография / Ю. И. Соколов. – М. : Учебно-методический центр по образованию на железнодорожном транспорте, 2011. – 184 с.
- 6 Трихунков, М. Ф. Транспортное производство в условиях рынка: Качество и эффективность / М. Ф. Трихунков. – М. : Транспорт, 1993. – 255 с.
- 7 Шишков, А. Д. Комплексное управление качеством продукции на железнодорожном транспорте / А. Д. Шишков. – М. : Транспорт, 1980. – 95 с.

УКД 656.07:338.2

### К ВОПРОСУ ОБ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ БЕЗОПАСНОСТИ ТРАНСПОРТНОГО КОМПЛЕКСА В АСПЕКТЕ ИНВЕСТИЦИЙ В РАЗВИТИЕ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ

*Ю. И. СОКОЛОВ, З. П. МЕЖОХ, О. В. КОРИШЕВА*  
*Российский университет транспорта (МИИТ), г. Москва*

Существенная трансформация экономики Российской Федерации по итогам 2022 года требует от железнодорожной отрасли формирования особенного подхода к выбору дальнейшего вектора развития