

ных соединений, Белорусская железная дорога принимает вагоны к перевозке после грузовых операций только с учетом устранения вышеуказанных коммерческих неисправностей.

Вместе с тем целесообразным полагается, в связи с отсутствием ответственности перевозчиков, вопросы в части своевременного устранения таких неисправностей решать ОАО «Беларуськалий» непосредственно с получателем груза, осуществляющим выгрузку с данного подвижного состава на станции назначения.

Безусловным приоритетом для Белорусской железной дороги является ужесточение контроля и реагирование в отношении коммерческих неисправностей, не угрожающих безопасности движения, по станциям передачи вагонов.

Для обеспечения безопасности движения поездов, сохранности перевозимых грузов, выявления и устранения коммерческих неисправностей в пути следования выполняется комплекс коммерческих операций, к которым относится осмотр поездов и вагонов в коммерческом отношении.

Коммерческой неисправностью считается такое состояние вагона или груза, которое может угрожать безопасности движения или сохранности грузов: повреждение или отсутствие запорно-пломбировочных устройств (далее – ЗПУ), если о них есть отметка в перевозочных документах, отсутствие сведений о ЗПУ в перевозочных документах и самих ЗПУ на вагонах и контейнерах, признаки хищения или утраты груза, пролом дверей, кузова вагона или контейнера, просыпание грузов, возможность доступа к нему из-за повреждения кузова вагона, течь груза из котла цистерны через сливное устройство из-за его неплотного закрытия, расстройство погрузки в открытом подвижном составе (сдвиг и перекос груза, развал штабелей и др.), отсутствие или повреждение крепления груза (излом стоек, подкладок, прокладок и распорных брусков, разрыв и ослабление растяжек, обвязок и др.).

Для выявления и устранения коммерческих неисправностей, угрожающих безопасности движения поездов и сохранности перевозимых грузов, на станциях организуются пункты коммерческого осмотра поездов и вагонов (далее – ПКО).

Перечень станций, на которых организованы ПКО, утверждается Начальником Белорусской железной дороги. Коммерческий осмотр на ПКО осуществляется работниками грузового хозяйства (приемщиками поездов).

ПКО должны оснащаться современными техническими средствами, обеспечивающими выявление коммерческих неисправностей, их оформление и передачу данных, создание условий для ведения профилактической работы по их недопущению, в том числе:

- автоматизированными системами для определения негабаритности движущегося грузового подвижного состава, находящихся на нем грузов и контейнеров с последующим сбором, обработкой, хранением и документированием информации о коммерческом состоянии вагонов и грузов;
- электронными весами в горловинах станции в сочетании с устройствами передачи информации о вагоне, его положении в составе поезда, результатов измерения веса;
- габаритными воротами и контрольно-габаритными устройствами с дистанционным контролем для проверки соблюдения габарита погрузки грузов на открытом подвижном составе;
- смотровыми вышками, а также установками видеонаблюдения для осмотра и контроля исправности крыш вагонов и контейнеров, закрытия люков вагонов крытого подвижного состава и цистерн, для контроля наличия остатков невыгруженных грузов, неснятого реквизита, для проверки наличия крепления грузов на открытом подвижном составе;
- системами для записи и хранения информации о коммерческом состоянии вагонов.

УДК 658.7:005.51

ПЛАНИРОВАНИЕ ПОТРЕБНОСТИ В МАТЕРИАЛЬНО-ТЕХНИЧЕСКИХ РЕСУРСАХ КАК ИНСТРУМЕНТ ПОВЫШЕНИЯ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ БЕЗОПАСНОСТИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА

З. А. КОНЦЕВАЯ, А. В. МИТРЕНКОВА

Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель

Эффективное планирование потребности в материально-технических ресурсах (МТР) – ключевой фактор устойчивого развития любого предприятия. Оптимизация процессов снабжения позволяет со-

кратить издержки, минимизировать простои и повысить общую производительность. В условиях глобализации и цифровизации экономики компании вынуждены пересматривать традиционные методы управления запасами, внедряя современные технологии и аналитические инструменты.

Система материально-технического обеспечения (МТО) железнодорожного транспорта является одним из центральных звеньев общей системы управления отраслью, оказывающих непосредственное влияние на бесперебойность и безопасность движения, уровень надежной и устойчивой эксплуатации подвижного состава, повышение рентабельности работы подразделений транспорта, экономию эксплуатационных расходов, снижение себестоимости перевозок и увеличение прибыли.

Материально-техническое обеспечение на железнодорожном транспорте предусматривает постоянную и оперативную работу органов снабжения по размещению заявок, согласованию с предприятиями-поставщиками и сбытовыми организациями технических характеристик, проведение процедуры закупки и очередности поставок продукции, а также по контролю за выполнением заявок. Главной задачей материально-технического обеспечения является своевременное и комплексное обеспечение структурных подразделений Белорусской железной дороги всеми необходимыми материальными ресурсами соответствующей комплектности и качества.

Система МТО в Беларуси за последние десятилетия кардинально изменилась вследствие перехода от административно-командного к рыночному управлению. На железной дороге процесс организации МТО проходил волнообразно: от полной централизации в плановой экономике к частичной децентрализации в середине 1990-х годов. В настоящее время создана вертикально интегрированная структура управления материально-техническим обеспечением, структурные подразделения которой обеспечивают материальными ресурсами и железную дорогу. В новой экономической ситуации предприятия железнодорожного транспорта сталкиваются с рядом задач, которые ранее не рассматривались. Одной из наиболее значимых задач является необходимость быстрого и эффективного принятия решений в условиях конкуренции.

Совершенствование системы МТО, оптимизация управленческих решений и достижение основной цели обеспечиваются реализацией определенных бизнес-процессов. Наиболее актуальной является задача разработки структуры управления и архитектуры бизнес-процессов, охватывающих все уровни управления подразделениями – административный, технологический и экономический. Организация МТО при переходе к вертикально интегрированной системе управления на железнодорожном транспорте изменяет и архитектуру бизнес-процессов, и объем управленческой информации, формируемой на каждом этапе механизма снабжения железных дорог. Кроме того, она предполагает научно-методический подход к взаимосвязям между структурными подразделениями и представлению хозяйствующего субъекта как системы (бизнес-единицы).

На железной дороге процесс перевозки напрямую зависит от исправной инфраструктуры и подвижного состава, которые должны содержаться с соблюдением правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта в техническом состоянии, отвечающих требованиям соответствующих нормативных правовых актов, стандартов, правил и технических норм. Для ремонта железнодорожной инфраструктуры и подвижного состава приобретаются значительные объемы материалов и запасных частей, номенклатура которых насчитывает тысячи наименований.

Планирование и закупка товарно-материальных ценностей (ТМЦ) требуют грамотного управления по следующим причинам:

- наличие запасов материалов, запасных частей и топливно-энергетических ресурсов является объективной предпосылкой нормальной работы структурных подразделений, которые обеспечивают своевременный перевозочный процесс;

- создание и содержание запасов материальных ресурсов связано с временным отвлечением из хозяйственного оборота значительных денежных средств, снижением их оборачиваемости и ухудшением общих финансовых показателей;

- должна быть сформирована система материально-технического обеспечения, которая была бы нацелена на складскую форму снабжения, представляющую собой отгрузку и отпуск материальных ресурсов структурным подразделениям непосредственно с базы снабжения.

Основной проблемой процесса материально-технического обеспечения является достаточно большой срок поставки материально-технических ресурсов. При централизованном снабжении объемы и номенклатуру необходимых поставок определяют работники материально-технического обеспечения – структурных подразделений отделений Белорусской железной дороги. На сегодняш-

ний день каждое отделение Белорусской железной дороги формирует пакет заявок самостоятельно в обособленной информационной системе, согласовывая его с Управлением Белорусской железной дороги. Работа производится в разных информационных полях, данные которых не являются единообразными для всех. По этой причине увеличивается временной фактор. От момента принятия заявки до ее исполнения могут пройти месяцы. Поэтому четкое планирование и взаимодействие между Белорусской железной дорогой и потребителями должны быть отточенными как никогда.

Качество планирования находится в прямой зависимости от точности определения потребности в материально-технических ресурсах в натуральном (количественном) выражении, а также сроков и объемов поставки (в натуральном выражении) с учетом продолжительности периода доставки. В связи с этим необходимо создание единой корпоративной системы норм расхода МТР на все виды выполняемых работ, наличие методик расчета потребности в той или иной продукции (в натуральном выражении) с учетом плановых производственных показателей и действующих нормативов, а также соблюдение порядка определения потребности в МТР (в стоимостном выражении) с учетом прогнозных данных об изменении цен в планируемый период на отдельные виды ресурсов.

В условиях рыночной экономики производство должно ориентироваться на подвижный спрос, а значит, возможны изменения как в объеме, так и номенклатуре потребляемых ресурсов. Следовательно, расчеты перспективной потребности в материальных ресурсах не могут быть ни достаточно точными, ни окончательными. Организуя работу с поставщиками, необходимо осуществлять баланс между интенсивностью и колебаниями поставок, с одной стороны, и интенсивностью и колебаниями потребления этих поставок производством – с другой. Эти интенсивность и колебания могут носить как запланированный или прогнозируемый характер, так и быть случайными и непредсказуемыми.

В целях дальнейшего совершенствования материально-технического снабжения в рамках создания единой интегрированной системы управления материальными ресурсами и обеспечения эффективного расходования денежных средств при осуществлении закупок товаров за счет средств государственного объединения «Белорусская железная дорога» и организаций, входящих в ее состав, было утверждено Положение о системе материально-технического снабжения на Белорусской железной дороге.

Список литературы

1 Митренкова, А. В. Совершенствование процессов планирования материальнотехнических ресурсов в условиях реорганизации отрасли железнодорожного транспорта / А. В. Митренкова // Рынок транспортных услуг (проблемы повышения эффективности) : междунар. сб. науч. тр. / под ред. В. Г. Гизатуллиной. – Гомель : БелГУТ, 2023. – Вып. 16. – С. 194–203.

2 Потемкина, Т. Г. Отраслевые особенности и направления совершенствования материально-технического снабжения предприятий железнодорожного транспорта / Т. Г. Потемкина, Т. А. Чуюсова // Рынок транспортных услуг (проблемы повышения эффективности) : междунар. сб. науч. тр. / под ред. В. Г. Гизатуллиной. – Гомель : БелГУТ, 2022. – Вып. 15. – С. 105–114.

3 Цевелев, А. В. О совершенствовании планирования потребности в материально-технических ресурсах / А. В. Цевелев, С. Н. Попов // Железнодорожный транспорт. – 2010. – № 2. – С. 59–62.

УДК 338.47:330.45:656.07

К ВОПРОСУ УПРАВЛЕНИЯ РИСКАМИ ПРИ РЕАЛИЗАЦИИ ПРОЕКТОВ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ

О. В. КОРИШЕВА

Российский университет транспорта (МИИТ), г. Москва

Развитие транспортной инфраструктуры является ключевым фактором социально-экономического прогресса Российской Федерации, обеспечивая конкурентоспособность экономики, доступность регионов и качество жизни населения. Управление рисками в данном секторе приобретает особую значимость ввиду масштабности проектов, высокой капиталоемкости и воздействия многочисленных внешних и внутренних факторов. Фундаментальным стратегическим документом, определяющим направления развития, является Транспортная стратегия Российской Федерации на