

вующих либо способствующих реализации проекта. Среди таких объектов можно выделить следующие:

- Индустриальный парк «Великий Камень»;
- Витебская гидроэлектростанция;
- Автомобильный завод «БелДжи»;
- Завод по производству сульфатной белёной целлюлозы;
- Гостиница «Пекин»;
- Гостинично-деловой комплекс «Шантер Хилл»;
- Жилой комплекс «Променад» (Минск).

За последние 5 лет рост транзита китайских грузов через территорию Республики Беларусь составил 250 %. Приобретение Республикой Беларусь 30 грузовых электровозов типа БКГ-1 и БКГ-2 существенно повысило возможности Белорусской железной дороги, позволив увеличить массу поездов до 9 тысяч тонн. Также время следования поездов сокращено в среднем до 12 суток.

Однако даже в границах рассматриваемого проекта уровень конкуренции предприятий-участников достаточно высок. Развивающаяся конкуренция требует от государственного предприятия БТЛЦ индивидуального нестандартного подхода к решению задач каждого клиента, поэтому планирование деятельности организации на современном этапе строится не только на развитии уже наработанных экспедиторских услуг, но также и на поиске и предложении клиенту новых дополнительных услуг, индивидуальному подходу к каждому потребителю своих услуг. В особенности это актуально как раз для международного сотрудничества, так на примере Нового шёлкового пути можно наблюдать не только высокий уровень требований к качеству, но и высокий уровень предоставляемых транспортно-логистических услуг.

В будущем для дальнейшего развития эффективного сотрудничества стран-участниц (и, соответственно, предприятий-участников) наиболее перспективным видится дальнейшая работа по пути развития белорусско-китайского взаимодействия в экономике, транспорте и логистике по следующим направлениям в рамках проекта «Один пояс – один путь»:

- создание производств и проектов внутри Республики Беларусь;
- экспорт продукции и услуг в страны – члены ЕАЭС и Европейского союза;
- создание производств, ориентированных на рынок Китая для Китая.

Таким образом, развитие экономических, инвестиционных и транспортно-логистических проектов Нового шёлкового пути и полноценное участие в них Республики Беларусь являются ключевым аспектом в белорусско-китайских двусторонних отношениях, для дальнейшего развития которых Беларусь должна продолжить работу по созданию благоприятного бизнес-климата и привлекательных инвестиционных условий.

Список литературы

- 1 Михальченко, А. А. Современные подходы в инвестиционной деятельности для развития железной дороги / А. А. Михальченко, В. С. Коцур // Проблемы безопасности на транспорте : материалы VII междунар. науч.-практ. конф. / под общ. ред. В. И. Сенько. – Гомель : БелГУТ, 2018. – С. 144–145.
- 2 Ходоскина, О. А. Место железнодорожных перевозок в транспортном комплексе страны: маркетинговые инновации / О. А. Ходоскина // Мониторинг и анализ в системе эффективного менеджмента на железнодорожном транспорте: реалии и перспективы : материалы VII науч.-практ. междунар. конф. – Киев : АТ «Укрзалізниця», 2019. – С. 23–24.
- 3 Михальченко, А. А. О формировании системы показателей потребительского качества транспортных услуг и ключевые показатели результативности в транспортной логистике / А. А. Михальченко, Т. В. Пильгун, О. А. Ходоскина // Проблемы безопасности на транспорте: материалы VIII междунар. науч.-практ. конф. – Гомель : БелГУТ, 2017. – С. 49–51.

УДК 658.8

ИННОВАЦИОННОЕ РАЗВИТИЕ ПРОЦЕССОВ ИДЕНТИФИКАЦИИ МОНИТОРИНГА МАТЕРИАЛЬНО-ТЕХНИЧЕСКИХ РЕСУРСОВ В АО «УКРЗАЛИЗНИЦЯ» КАК ПУТЬ ПОВЫШЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ЗАКУПОЧНЫХ ПРОЦЕССОВ

О. В. ХРИСТОФОР, Т. С. МЕЛЬНИК, А. В. МЕЛЬНИК
Украинская железная дорога, г. Киев

Осуществление структурной реформы в железнодорожной отрасли Украины обуславливает необходимость расширения функциональности системы закупок, пересмотра процессов материально-технического обеспечения, планирования и освоения капитальных инвестиций, а также оценивания

стоимости и мониторинга жизненного цикла товарно-материальных ценностей (ТМЦ), которые закупается для обеспечения производственных и прочих процессов АО «Укрзалізниця» [1, с. 16].

Результаты предварительно проведенного анализа существующей системы закупок и управления материально-техническим обеспечением свидетельствуют о недостаточном уровне информационной поддержки и контроля за прохождением логистических звеньев на всех этапах жизненного цикла ТМЦ, а также их использованием. В частности, отсутствует возможность простого и быстрого способа идентификации ТМЦ, нет средств мониторинга их местонахождения и использования и прочие недостатки, существенно снижающие эффективность и безопасность системы материально-технического обеспечения. Следствием такого состояния дел становятся значительные затраты времени на учет и верификацию ТМЦ, ошибки и искажения данных в учете, слабый контроль движения ТМЦ в сфере эксплуатации, что в совокупности приводит к значительным неоправданным расходам [2, с. 139–140].

Стратегической целью разработки методики и порядка внедрения программного модуля идентификации и мониторинга ТМЦ «Автоматизированная система управления процессами материально-технического обеспечения» (программный модуль ИМ АСК ТМО) выступает создание инструмента, который позволил бы без значительных капитальных затрат стремительно повысить эффективность процесса материально-технического обеспечения, производительность труда, результативность расходования материальных ресурсов, существенно снизить затраты, обеспечить повышение безопасности движения и охраны труда в АО «Укрзалізниця».

Методологической базой разработки и внедрения программного модуля ИМ АСК ТМО должны выступать, по нашему мнению, такие ключевые процессы:

1) процесс кодирования:

- составление справочника «Партия поставки ТМЦ»;
- разработка порядка формирования кодов с учетом международного стандарта GS1 и справочника «Партия поставки ТМЦ»;
- анализ закупаемых ТМЦ в разрезе категорий, определение способов их маркировки;
- разработка порядка кодирования материально-технических ресурсов для выбранных способов их кодирования;

– анализ и установление технологий нанесения кодов;

2) процесс считывания:

- анализ и выбор технологий считывания информации для каждого способа маркировки ТМЦ («trade item»);
- разработка программного модуля ИМ АСК ТМО структуры баз данных, взаимодействие со справочником «Партия поставки ТМЦ», получение и внесение информации;
- отработка технологий идентификации и мониторинга на этапах жизненного цикла ТМЦ с использованием программного модуля ИМ АСК ТМО (закупка, логистика, эксплуатация);
- внедрение порядка и технологии идентификации и мониторинга ТМЦ на единой методологической основе на всей сети структурных, производственных, складских подразделений, региональных филиалов и филиалов ОА «Укрзалізниця»;
- наполнение информационных баз данных программного модуля ИМ АСК ТМО.

В условиях глобализации закупочных процессов и евроинтеграции разработка системы кодирования ТМЦ АО «Укрзалізниця» должна учитывать требования международных стандартов маркировки GS1 – всемирной межотраслевой системы стандартов, правил, методик идентификации, автоматического кодирования и считывания данных и передачи информации.

Отработку технологий размещения меток на разных видах ТМЦ, считывания и передачи информации целесообразно организовать в форме пилотных проектов. К проведению таких работ рационально привлекать внутренние научно-производственные и сторонние инновационные компании на конкурсной основе.

Важным параллельным направлением работ, по нашему мнению, должны выступать создание и внедрение в АО «Укрзалізниця» программного модуля ИМ АСК ТМО. Его разработку можно осуществлять на основе процессного подхода с использованием метода «Workflow» для описания бизнес-процессов и технологии организации бизнеса. Как нам видится, программный модуль ИМ АСК ТМО будет представлять собой корпоративную базу данных верификации операций времени, состояния и мест дислокации промаркированных (оснащенных идентификаторами) ТМЦ. Использование разрабатываемого аналитического инструментария программного модуля позволит просле-

диль жизненный цикл ТМЦ от момента подачи заявки на поставку до момента вывода этого предмета из эксплуатации. При таком мониторинге появится возможность оперативной идентификации промаркированных ТМЦ и их эксплуатационных параметров (гарантийного периода, нормативного срока службы, времени до технического осмотра, замены и т. п.).

Для реализации проекта и разработки методики и порядка внедрения программного модуля ИМ АСК ТМО с целью установления контроля за проведением работ, их разделения на отдельные задания и оперативные задачи, назначения сроков их выполнения, контроля за ходом проекта, фиксации событий, подведения промежуточных и поэтапных итогов, установления степени достижения и оценки достигнутых результатов процесс разработки программного модуля ИМ АСК ТМО нами разделен на следующие функционально завершенные этапы:

- анализ и определение порядка и технологии кодирования ТМЦ в соответствии с требованиями международных стандартов и внутренних процессов, описание процесса получения данных и формирования кодов программного модуля ИМ АСК ТМО;

- анализ и установление технологии нанесения идентификационных меток для разных категорий ТМЦ;

- разработка технических требований и выбор оборудования для нанесения / установления меток и считывания информации;

- разработка функциональных требований к программному модулю ИМ АСК ТМО, создание программного продукта и информационных баз данных;

- разработка соответствующих регламентов, которыми будет установлен порядок наполнения и работы с базами данных программного модуля ИМ АСК ТМО;

- разработка и внедрение программного модуля ИМ АСК ТМО.

Предложенное разделение работ на отдельные этапы позволит измерять промежуточные результаты, оценивать степень выполнения генеральной задачи на каждом этапе проведения работ, минимизировать риски неправильного хода проекта, корректировать все его внутренние процессы, правильно распределять и перераспределять ресурсы.

Выводы. Программный модуль ИМ АСК ТМО разрабатывается впервые и не дублирует функции имеющихся информационных систем по планированию и учету ТМЦ. Его внедрение создаст дополнительные условия для соблюдения информационной безопасности, что будет способствовать снижению информационных и сопряженных с ними рисков. Информация программного модуля ИМ АСК ТМО АО «Укрзалізниця» может быть положена в основу оценки эффективности работы структурных (производственных) подразделений, отдельных специалистов, что, в свою очередь, повысит ответственность за выполнение работ и будет благоприятствовать стимулированию менеджмента компании к росту всех показателей результативности и достижению ее стратегических целей.

Список литературы

1 Мельник, Т. С. Обоснование необходимости расчета жизненного цикла изделий, используемых на железнодорожном транспорте / Т. С. Мельник, О. В. Христофор, А. В. Мельник // Вагонный парк : Міжнар. професійний журнал. – 2019. – № 3 (147). – С. 16–19.

2 Мельник, Т. С. Діджиталізація послуг залізничного пасажирського транспорту з позиції формування їх споживчої цінності: сучасний стан і перспективи / Т. С. Мельник, О. В. Христофор // Економічні студії : Наук.-практ. економічний журнал. – № 2 (24) червень. – С. 139–146.

УДК 629.7.08

АНАЛИЗ ПОКАЗАТЕЛЕЙ КАЧЕСТВА МАСЛА ДЛЯ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ НА ВОЗДУШНОМ ТРАНСПОРТЕ

Е. А. ШАПОРОВА, В. Н. СТЕПАНЕНКО, И. А. БОРЩ
Белорусская государственная академия авиации, г. Минск

Бесперебойная работа авиапредприятий гражданской авиации способствует росту эффективности функционирования смежных отраслей, таких как машиностроение, топливообеспечение, туризм, сфера обслуживания и др. Очевидно высокое значение воздушного транспорта и с точки зре-