

В организации материально-технического снабжения железнодорожного транспорта имеется ряд особенностей, вытекающих из характера работы железных дорог.

Организация работы и структура органов материально-технического снабжения железнодорожного транспорта определяются прежде всего большим числом предприятий, расположенных на большом протяжении, но связанных единством транспортного конвейера по перевозочной работе. Даже самое крупное промышленное предприятие располагается, как правило, в одном месте, поэтому организовать материально-техническое снабжение его цехов и других подразделений можно из одного пункта, что позволяет оперативно маневрировать наличными материальными ресурсами в интересах всего производства.

Обеспечение же многочисленных предприятий железной дороги является делом значительно более сложным и трудоемким. На сети железной дороги помимо крупных предприятий и строек имеется очень большое количество небольших структурных предприятий, выполняющих разнообразную и сложную работу в едином транспортном конвейере. В составе железнодорожного транспорта имеются эксплуатационные, промышленные, ремонтные, строительные и другие предприятия. Поэтому в круг деятельности органов материально-технического снабжения железнодорожного транспорта входит бесперебойное обеспечение материалами, запасными частями, оборудованием и другой продукцией потребностей эксплуатационной деятельности железных дорог, капитального строительства, промышленного производства, ремонта подвижного состава, а также ремонта зданий и сооружений и выполнение других работ.

Железнодорожный транспорт является крупным потребителем промышленной продукции: черных и цветных металлов, лесоматериалов и химикатов, топлива, оборудования, приборов и аппаратуры, широкого ассортимента запасных частей и т. д. а также продукции, которая в других отраслях народного хозяйства либо не потребляется совсем, либо используется в незначительных объемах: рельсы, шпалы, балласт и др. Своевременное и комплексное снабжение этих предприятий всеми необходимыми материальными ресурсами осуществляют отделы материально-технического снабжения, имеющиеся в каждом отделении дороги. На них возложена функция определения потребности структурных предприятий железнодорожного транспорта в материальных ресурсах, приобретение необходимых ресурсов и их дальнейшая поставка линейным предприятиям.

Органы материально-технического снабжения оказывают влияние на повышение рентабельности производства в результате:

- приобретения более дешевых и экономичных материалов;
- сокращения транспортно-заготовительных расходов по доставке материалов от поставщиков до потребителей;
- уменьшения затрат на содержание аппарата работников управления и складского хозяйства;
- механизации погрузочно-разгрузочных работ и других операций.

Исходя из этого отдел материально-технического снабжения предприятий железнодорожного транспорта должен тщательно изучать потребности предприятий в материальных ресурсах и организовывать их своевременную доставку потребителям.

Список литературы

1 **Кравченко, Н. В.** Особенности организации процесса снабжения материальными ресурсами на белорусской железной дороге и их влияние на систему бухгалтерского учета / Н. В. Кравченко // Рынок транспортных услуг (проблемы повышения эффективности) : междунар. сб. науч. тр. ; под ред. В. Г. Гизатуллиной. – Гомель : БелГУТ, 2013. – Вып. 6. – С. 81–88.

УДК 656.2:656.225.073.46

ПРОЦЕССНЫЙ ПОДХОД РАСЧЕТА ПЛАТЫ ЗА ПОДАЧУ И УБОРКУ ВАГОНОВ

Е. Н. ПОТЫЛКИН

Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель

Традиционно плата за подачу-уборку вагонов на места необщего пользования формировалась на основе расходной ставки локомотиво-часа и нормы прибыли. Тогда логистика базировалась на положении, что при перевозке до 50 км груз допускался к перевозке автомобильным транспортом,

свыше 50 – железнодорожным. Со временем осуществлялась концентрация грузовых и коммерческих операций на местах общего и необщего пользования, на опорных станциях железнодорожных участков, на грузовых станциях в крупных железнодорожных узлах. Одновременно малодеятельные станции для выполнения грузовых и коммерческих операций на участках закрывались, что было обусловлено также уменьшением объемов грузовой работы в связи с переключением части объемов перевозок на автомобильный транспорт. После распада Советского Союза и плановой системы экономики ограничения перевозки грузов автомобильным транспортом до 50 км утратили свою актуальность, а транспортирование продукции автотранспортом стало осуществляться на большие расстояния (2500 км и выше). В то же время множество станций на участках осуществляли отправку, прием грузов, например, лесных и т. п., что требовало осуществления подачи-уборки вагонов по тарифным ставкам за маневровую работу, так как рассматриваемые станции перестали быть тарифными. Аналогичные закономерности появились и в крупных железнодорожных узлах, где строились отдельные промышленные и другие объекты, удаленные от станции примыкания.

Данные обстоятельства привели к адаптации действовавших тарифных ставок за подачу-уборку вагонов к реальным условиям работы путем увеличения расстояния от станции примыкания до путей необщего пользования и применения корректирующих коэффициентов. Это породило скачкообразное («пилообразное») изменение тарифных ставок за подачу-уборку вагонов, что нарушило логику существующих технологических процессов, когда тарифные ставки за рассматриваемую маневровую работу на малые и большие расстояния оказались одинаковыми.

Также к недостаткам существующих тарифных ставок за подачу-уборку вагонов следует отнести их зависимость от суточного числа поданных и убранных вагонов, что существенно затрудняет учет и расчет платы за маневры при нахождении вагонов на ответственном простое в течение не одних, а нескольких суток. В то же время наличие нескольких перевозчиков или хозяйствующих субъектов, осуществляющих услуги по подаче-уборке вагонов на места необщего пользования, требует разработки новой процессной модели расчета тарифов, за услуги по подаче-уборке, зависящих от числа вагонов в конкретной подаче или уборке и расстояния от тарифной станции до мест погрузки-выгрузки:

$$\Pi_{\text{пу}} = c_{\text{в-км}} m_{\text{пу}} l_{\text{пу}} c_{\text{лч}} (t_{\text{рс}}^{\circ} + t_{\text{об}}^{\circ}),$$

где $c_{\text{в-км}}$ – тарифная ставка за 1 ваг·км, ден. ед./ваг·км; $l_{\text{пу}}$ – расстояние подачи-уборки в оба конца, км; $c_{\text{лч}}$ – тарифная ставка за 1 лок·ч, ден. ед./лок·ч; $t_{\text{рс}}^{\circ} + t_{\text{об}}^{\circ}$ – общая продолжительность расстановки-сборки вагонов с учетом ожиданий, ч/подачу.

Представленный подход к тарификации услуг по подаче и уборке вагонов на железнодорожные пути необщего пользования предполагает выделение двух составляющих: 1-я связана с операциями по перемещению от станции к месту необщего пользования; 2-я связана с маневровыми операциями у мест необщего пользования. Таким образом, модель позволяет учесть технологию выполнения всех операций процесса подачи-уборки вагонов на путях необщего пользования.

УДК 331.101.262:656.2

ЭФФЕКТИВНОЕ УПРАВЛЕНИЕ ТРУДОВЫМИ РЕСУРСАМИ – ЗАЛОГ ПОВЫШЕНИЯ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ БЕЗОПАСНОСТИ НА ТРАНСПОРТЕ

Л. Г. СИДОРОВА

Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель

Значение транспортной отрасли для белорусской экономики сложно переоценить как с геополитической точки зрения, так и с позиции развития кадрового потенциала страны. Предприятия транспорта обеспечивают рабочие места для значительного числа населения страны.

Сегодня во всем мире транспортная отрасль переживает бурное технологическое обновление. Для поддержания конкурентоспособности на транспорте внедряются современные технологии. Однако без привлечения сотрудников, способных стратегически и инновационно мыслить, невозможно качественное предоставление транспортной услуги. На сегодняшний день наличие технологических навыков является одной из приоритетных компетенций для каждого специалиста по персоналу.