

?C! = 31! O3a
?#W) 3= += =Y M=! O35

E



] 7?= ?; 3Q+E735
3 E?O3! 9[=Y 5 E?%+G

Distr.
GENERAL

TRANS/WP.5/2002/5/Add.1
30 May 2002

Original: RUSSIAN

+%C?A+5E7! a] 7?= ?; 3Q+E7! a 7?; 3EE3a
7?; 3G+GA? %=I GC+= =+; I GQ =EA?OG

C'\$R'b (DIBB' B@H>*, >P4b< 4 ^8@<48 HD'>FB@H
(Пятнадцатая сессия, 2-4 сентября 2002 года,
пункт 12 b) повестки дня)

Концепция качества транспортного обслуживания

Добавление 1

AD *H&, >@BD'&H: \H@< C@F46F8@6K, *, D'P44 и Украины

Концепция К, *, D'Рия

Концепция повышения качества транспортного обслуживания экономики России базируется на более полной оценке роли транспорта в повышении эффективности общественного производства и его интенсификации, в увязке эффективности работы транспортной отрасли с конечным экономическим результатом обслуживаемого производства. Концепция исходит из необходимости гармонизации интересов пользователей и транспорта путем учета в их взаимодействии взаимных требований по организации транспортного обслуживания.

Основные требования производства к транспорту:

- более полное удовлетворение потребности в перевозках по объему и своевременности их выполнения;
- обеспечение сохранности доставляемой продукции.

Удовлетворение потребности в перевозках по объему должно соблюдаться по годам, месяцам и более коротким периодам и достигается сбалансированием объема произведенной продукции и перевозок. Нарушение сбалансированности объема производства и перевозок приводит либо к неполному удовлетворению потребности в перевозках (при недостатке транспортных средств), либо к неполному их использованию (при их избытке).

Своевременность перевозок – емкое понятие, которое неоднозначно по содержанию для разных отраслей народного хозяйства. С точки зрения преимущественных требований по своевременности перевозок отрасли группируются следующим образом:

- требующие регулярной (равномерной) доставки грузов;
- требующие скоростной доставки грузов;
- требующие гарантированной доставки грузов к определенному заранее обусловленному сроку.

К первой группе относятся отрасли, выпускающие массовую, относительно недорогую продукцию (угольная, металлургическая, химическая и др. отрасли народного хозяйства).

Вторая группа объединяет отрасли, продукция которых является ценной, скоропортящейся или дефицитной (продовольствие, грузы в контейнерах и мелкопартионные грузы).

Третья группа – это отрасли, работающие на основе специализации и кооперирования производства (машиностроение, поточное строительство производства и др.).

Как показывают расчеты НЦКТП, применительно к железнодорожному транспорту около 25% грузов по отправлению в тоннах и около 70% по стоимости требуют

гарантированной к определенному сроку доставки; около 3% по тоннам и 6% по стоимости требуют индивидуальных (по соглашению) условий транспортировки; около 3% по тоннам и 12% по стоимости требуют скоростной доставки.

Классификация качества перевозок предусматривает четыре категории качества:

первая – общие условия перевозок, но с повышенной (по сравнению с настоящим временем) регулярностью;

вторая – перевозки грузов повышенной скоростью по предъявлению;

третья – перевозки на условиях гарантированной доставки к договорному сроку;

четвертая – перевозки на особых условиях (индивидуальные применительно к конкретному грузу) по специальному соглашению.

Сохранность грузов обеспечивается, в первую очередь, соблюдением определенных требований к конструкции подвижного состава, его техническому состоянию и соответствию типа подвижного состава роду перевозимого груза. В настоящее время фактические потери грузов существенно превышают нормативные: при перевозке угля нормативные потери определены в 0,7%, а фактические составляют 3%; по руде – соответственно 0,9 и 3,5%; цементу – 1,2 и 4%; удобрениям – 1,4 и 5%; зерну – 0,1 и 0,2%.

Основные требования транспорта к производству (обратные связи):

- обеспечение ритмичного выпуска продукции в течение месяца, декады, суток, позволяющие полнее использовать имеющиеся мощности транспорта;

повышение сохранности подвижного состава при выполнении грузовых работ;

- проведение маркетинговой политики для заблаговременного формирования портфеля заказов с целью формирования заявок на перевозки соответствующего класса качества;
- разработка оптимальных схем доставки грузов на основе логистических принципов с целью рационализации перевозок и сокращения непроизводительного простоя подвижного состава и задержек груза в пунктах перевалок при использовании смешанных сообщений;
- исключение задержек подвижного состава на промышленном транспорте;
- повышение использования грузоподъемности подвижного состава путем более широкого применения комбинированной загрузки легко- и тяжеловесных грузов, а также облагораживание отправляемых грузов, подготовки их к отправлению;

- совершенствование технологии обработки подвижного состава, сокращение межоперационных простоев.

Несоблюдение взаимных требований транспорта и обслуживаемого производства приводит к потерям из-за некачественного транспортного обслуживания, структура которых, по выборочным обследованиям НЦКТП, характеризуется следующими данными:

- от ограничения объема производства и нарушений его технологии из-за транспортной необеспеченности – 41% потерь;
- от порчи, потерь и снижения качества грузов при отправлении, перевозке и перегрузках а также от хранения на необорудованных складах, при переполнении оборудованных – 36%;
- от излишних вспомогательных работ на предприятиях, зависящих от транспорта – 16%;
- от применения более дорогих видов транспорта из-за дефицита дешевых – 7%.

Для повышения качества транспортного обслуживания необходимы:

- переход от разрозненной эксплуатации видов транспорта к комплексной, к организации перевозочного процесса на всем пути следования грузов «от двери до двери», единой ответственности за сохранность грузов и своевременность их доставки.

В условиях децентрализации управления видами транспорта, осуществленной в результате реформирования экономики России, данные функции могут выполнять экспедиторские и операторские компании, взаимодействуя с создаваемыми логистическими центрами;

- стандартизация качества перевозок путем разработки и введения в действие стандартов требований грузоотправителей к транспорту и транспорта к обслуживаемому производству (стандарту качества транспортного обслуживания).

Нормативы государственных и отраслевых стандартов должны включаться в Правила перевозок грузов или предоставления других видов услуг на соответствующих видах транспорта, а также включаться в договорные обязательства сторон по перевозкам грузов. Указанные стандарты должны использоваться при выполнении работ по созданию и внедрению системы управления качеством перевозок на отраслевом уровне и уровне отдельных предприятий;

- ускорение темпов специализации подвижного состава с целью существенного сокращения потерь грузов и снижения трудоемкости грузовых операций;

- разработка бизнес-планов транспортных компаний и отраслей транспорта в целом с учетом объема предоставления услуг повышенного качества и обоснованием эффективности инвестиций, направляемых на реализацию требований по категориям качества транспортного обслуживания;
- разработка и введение тарифов на грузовых перевозках, дифференцированных по категориям качества и отражающих заинтересованность транспортных и промышленных предприятий в организации перевозок повышенного качества. В основе дифференциации должны лежать обоснованные издержки транспорта на выполнение перевозок соответствующего класса качества.

Интерес грузовладельцев в использовании новых тарифов базируется на получении экономического эффекта от перевозок повышенного качества (работа минуя склад при доставке грузов на принципах «точно вовремя», что избавляет предприятие от расходов по строительству и эксплуатации складов; сокращение оборотного капитала при доставке грузов регулярными ускоренными рейсами; сокращение потерь грузов при расширении специализации подвижного состава; снижение величины текущих и страховых запасов сырья и материалов для непрерывного производства при поставках грузов с заданной регулярностью).

УКРАИНА

В 2000 году в Украине был принят и вступил в силу Закон “О государственных социальных стандартах и государственных социальных гарантиях”, которым предусмотрены государственные социальные нормативы в сфере транспортного обслуживания и связи, которые включают нормы обеспечения транспортом общего пользования и показатели качества транспортного обслуживания.

В настоящее время на выполнение этого Закона разработан проект Государственного классификатора социальных стандартов и нормативов.

В соответствующих отраслях транспорта разработки показателей качества транспортных услуг ведутся с привлечением научно-исследовательских институтов. Государственные стандарты и нормативы в сфере транспортного обслуживания направлены на обеспечение гарантированными и качественными услугами предоставляемыми субъектами предпринимательской деятельности, имеющими лицензию на право предоставления этих услуг в соответствии с действующим законодательством при обслуживании населения на условиях общего и льготного пользования.

Нормативы обеспечения транспортом общего пользования должны гарантировать осуществление перевозок пассажиров и обеспечение качественного их обслуживания с момента приобретения билета на проезд до завершения поездки при минимальных затратах времени на оформление проездных документов.