

Бузулуцкая Марина Владимировна

канд. экон. наук, доцент

ФГБОУ ВО «Российский университет

транспорта (МИИТ)»

г. Москва

ПОВЫШЕНИЕ КАЧЕСТВА ТРАНСПОРТНОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ ГРУЗОВЛАДЕЛЬЦЕВ

***Аннотация:** в данной статье рассматривается вопрос повышения качества транспортного обслуживания грузовладельцев. В системе рынка перевозок «перевозчик – владелец инфраструктуры транспорта общего пользования – пользователь услуг транспорта» возможны серьёзные недостатки при прохождении груза по логистической цепи. Бессистемное управление различными видами транспорта тормозит внедрение информационных технологий в перевозочный процесс, приводит к отсутствию единой ответственности за доставку груза, создаёт невозможные условия для разработки единого электронного документа, что проявляется в несовершенстве технологии интермодальной перевозки и отражается на качестве транспортной услуги. Поэтому при формировании нового хозяйственного механизма в отрасли транспорта, нужно положить в основу не только план по наращиванию объёма перевозок, но и повышению качества услуг, что повлечёт за собой развитие транспортных коридоров №2 и №9, а также позволит снизить транспортную составляющую.*

***Ключевые слова:** транспортное обслуживание, качество транспортного обслуживания, методы формирования спроса, методы стимулирования сбыта, транспортная услуга, рынок транспортных услуг, сроки доставки, точность доставки, логистические подходы, интермодальные перевозки, транспортные коридоры.*

Качество транспортного обслуживания является одним из важнейших методов формирования спроса и стимулирование сбыта на транспортную услугу, а также основным фактором привлечения дополнительных объёмов перевозок

грузов на железнодорожный транспорт в условиях рынка транспортных услуг. По итогам проведённого анализа клиентуры выяснилось, что грузовладелец готов нести дополнительные расходы при осуществлении доставки «от двери – до двери». Важно то, что на сегодняшний день его интересуют не столько «сроки доставки», сколько «точность доставки». Этот критерий поднимается за счёт внедрения информационных технологий, интермодальных перевозок, применения логистических подходов.

Вопрос качества транспортного обслуживания народного хозяйства является ещё более актуальным в связи с реформированием транспорта и разделением функций государственного регулирования и организации хозяйственной деятельности. Два самостоятельных спектра правоотношений: услуги инфраструктуры и перевозки могут обеспечить условия для конкурентной борьбы, что позволяет функционировать независимым перевозчикам и повышать конкурентоспособность железнодорожного транспорта.

В настоящее время, для привлечения грузовладельца, а также анализа спроса на транспортную услугу, будет целесообразно формировать номенклатуру грузов по группам качества в зависимости от транспортной характеристики.

Принадлежность груза к той или иной группе качества может полностью влиять на тарифную политику, а проблема качества транспортного обслуживания народного хозяйства решаться с отраслевых позиций лишь, как качество работы транспорта. В связи с этим, появляется возможность рассмотрения логистической цепи между железнодорожным транспортом и другими отраслями народного хозяйства по качеству транспортного обслуживания.

В системе рынка перевозок «перевозчик – владелец инфраструктуры транспорта общего пользования – пользователь услуг транспорта» возможны серьёзные недостатки при прохождении груза по логистической цепи. Такие изменения могут привести к нарушению ритмичности и сроков доставки грузов, к изменениям технологического процесса производства услуг и предприятий, к дополнительным трудовым затратам, к простоям подвижного состава. Устранение этих

недостатков является важным резервом освоения объёма перевозок, снижение транспортной составляющей на выходе продукта к потребителю.

Качество продукции транспорта по грузовым перевозкам – это удовлетворение свода логистических правил: необходимый груз в определённом количестве, должен быть своевременно доставлен, при достижении его сохранности, в нужное место с минимальными затратами. Поэтому взаимодействие транспорта и других отраслей народного хозяйства в значительной мере определяет уровень транспортного обслуживания страны.

Неслаженность логистических функций во взаимодействии субъектов перевозочного процесса, а также отсутствие единого подхода различных видов транспорта, не установленная система тарифного регулирования наносит, в конечном счете, государственный ущерб, который может проявляться с одной стороны, в уменьшении объёма перевозок, ухудшения транспортного обслуживания предприятий, а с другой – в необоснованном завышении средств на развитие единой транспортной системы.

Возникает важный вопрос совершенствования системы взаимной ответственности всех трёх субъектов, выявляется необходимость участия межведомственного органа в решении спорных вопросов.

Бессистемное управление различными видами транспорта тормозит внедрение информационных технологий в перевозочный процесс, приводит к отсутствию единой ответственности за доставку груза, создаёт невозможные условия для разработки единого электронного документа, что проявляется в несовершенстве технологии интермодальной перевозки. Поэтому, при формировании нового хозяйственного механизма в отрасли транспорта, нужно положить в основу не только план по наращиванию объёма перевозок, но и повышения качества услуг, что повлечёт за собой развитие транспортных коридоров №2 и №9, а также позволит снизить транспортную составляющую.

Список литературы

1. Вакуленко С.П. Интермодальные и мультимодальные перевозки в транспортных коридорах Европы и Азии / С.П. Вакуленко, П.В. Куренков // Контейнерный бизнес. – 2016. – №09 (60). – С. 4.