

7. Игнатов В.Г., Батурич Л.А., Бутов В.И., Машенко Ю.А., Уварова Г.Г., Ходарев С.В., Ходарев А.С., Элавский Ю.Г. Экономика социальной сферы: учебное пособие. Ростов-на-Дону: Издательский центр «МарГ», 2005.

8. Голяков М.С., Ганина Е.А. Суть и значение социальной инфраструктуры. URL: <http://www.rae.ru/forum2012/210/2242>.

## **ПРОБЛЕМЫ СОКРАЩЕНИЯ ПРОСТОЯ ВАГОНОВ В РАМКАХ СТРАТЕГИЧЕСКОЙ ПРОГРАММЫ ПО БЕРЕЖЛИВОМУ ПРОИЗВОДСТВУ ОАО «РЖД»**

К.А. Горностаев,  
научный руководитель Е.А. Савченко  
*Россия, г. Новосибирск,  
Сибирский государственный университет путей сообщения*

Смерзаемость угля в зимний период, из года в год приносит горнодобытчикам и получателям их материалов миллионные убытки. Каждую зиму получатели угля и других сыпучих материалов в полувагонах сталкиваются с проблемой смерзаемости полученных грузов. Современные «тепляки» не могут справиться с монолитами, так как уголь размораживается только в 10-15 см от поверхности кузова. По правилам ОАО «РЖД» грузоотправители обязаны принимать меры по предотвращению смерзаемости материалов. На практике наиболее часто используют предпогрузочное промораживание материалов за счет его перемешивания бульдозерами и грейферами на площадках хранения. Но данный метод не обеспечивает надежного результата.

В настоящее время на железнодорожном транспорте ежегодно перевозится в полувагонах до 2 млрд. тонн навалочных грузов, из которых только 20% выгружается на вагоноопрокидывателях. В связи с этим возникает простой грузовых вагонов под грузовыми операциями.

Простой грузовых вагонов на сети «РЖД» является одним из важнейших количественных и экономических показателей. На сегодняшний день, 1 ваг.-час простоя универсального грузового вагона стоит 26,8 руб., поэтому грузоотправители, грузополучатели и перевозчики заинтересованы в снижении времени простоя и оборота вагонов, тем самым, увеличивая среднесуточный пробег вагона, а также его производительность.

Ст. 156 Устава железных дорог (УЖД) предусматривает, что за задержку свыше установленных сроков вагонов, поданных под погрузку или выгрузку средствами грузоотправителя или грузополучателя (простой вагонов), с последних взыскивается штраф. Его размер зависит от вида подвижного состава (вагоны обыкновенные и специальные) и от продолжительности простоя [3].

Однако указанные штрафные санкции не обеспечивают надлежащего стимулирования деятельности грузоотправителей и грузополучателей по сокращению простоя вагонов. Сравнительно небольшие размеры штрафа, как правило, незначительно отражаются на их хозяйственных интересах, а потому такое взыскание стало обычным явлением, не привлекающим к себе внимания руководителей соответствующих предприятий и организаций.

Взыскание штрафа не обеспечивает восполнения потерь от снижения оборота вагонов и железным дорогам, так как вся разница между суммой штрафов, уплаченных дорогами и полученных ею за невыполнение плана и договора перевозки, полностью перечисляется в доход союзного бюджета. В условиях хозяйственной реформы, когда плата за основные фонды начисляется независимо от их использования, такое положение не способствует более эффективному использованию основных фондов и, прежде всего подвижного состава и не соответствует хозяйственным интересам транспортных организаций.

Простой грузовых вагонов на сети РЖД является одним из важнейших количественных показателей. В общем виде все простои вагонов можно разделить на производительные и непроизводительные. К производительному относятся следующие простои: простой под грузовыми операциями, простой под обработкой бригады ПТОВ, ПКО, простой под приемо-сдаточными операциями. К непроизводительному простоям относятся: ожидание обработки бригады ПТОВ, ПКО, ожидание расформирования, ожидание перестановки в парк, ожидание отправления вагонов [1].

Простой вагонов имеет под собой разные причины. С помощью диаграммы Исикавы нами представлены различные причинно-следственные связи простоя вагонов.

Диаграмма Исикавы или причинно-следственная диаграмма (иногда ее называют диаграмма «рыбья кость») – применяется с целью графического отображения взаимосвязи между решаемой проблемой и причинами, влияющими на ее возникновение. Как правило, данный инструмент качества используют совместно с методом «мозгового штурма», т.к. он позволяет быстро отсортировать по ключевым категориям причины проблем, найденных с помощью «мозгового штурма» [2].

Диаграмма Исикавы дает возможность выявить ключевые параметры процессов, позволяющие установить причины проблем процесса или факторы, влияющие на возникновение проблемы. В том случае, когда над решением проблемы работает группа специалистов, причинно-следственная диаграмма помогает группе достичь общего понимания проблемы. Также, с помощью диаграммы Исикавы можно понять, каких данных, сведений или знаний о проблеме недостает для ее решения. Диаграмма Исикавы представлена на рисунке 1.

Оценка эффективности использования железнодорожного подвижного состава при перевозках грузов проводится на основе данных, получаемых в процессе мониторинга использования железнодорожного подвижного состава участниками перевозочного процесса, осуществляемого в соответствии с Порядком о порядке мониторинга обеспечения железнодорожным подвижным составом грузовладельцев и использования железнодорожного подвижного состава участниками перевозочного процесса. В настоящее время на железных дорогах России активно используется программа бережливого производства.

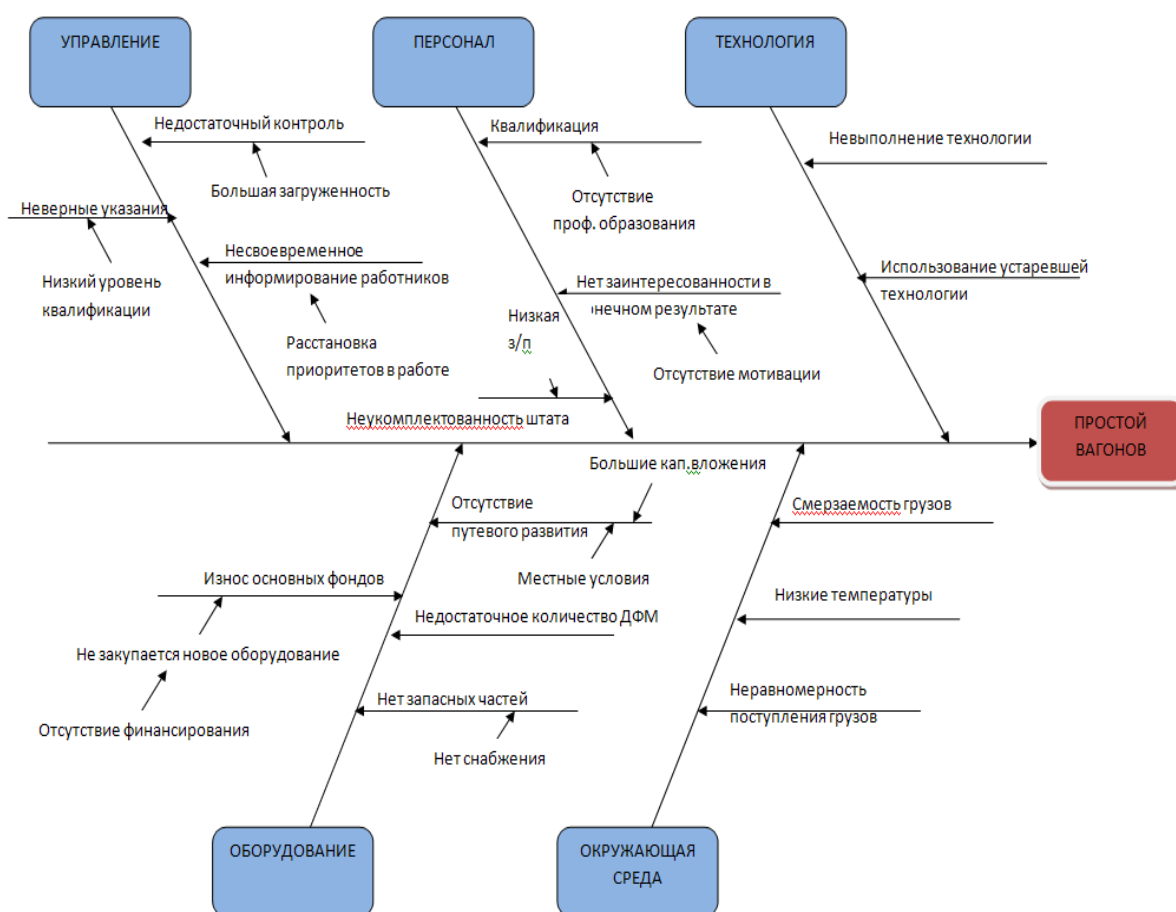


Рисунок 1 – Диаграмма Исикавы

Бережливое производство — концепция менеджмента, основанная на неуклонном стремлении к устранению всех видов потерь. Бережливое производство предполагает вовлечение в процесс оптимизации бизнеса каждого сотрудника и максимальную ориентацию на потребителя. Отправная точка бережливого производства - ценность для потребителя. Ценность- полезность, присущая продукту с точки зрения клиента. Ценность создается производителем в результате выполнения ряда последовательных действий. Сердцем бережливого производства является процесс устранения потерь. Потери - это любое действие, которое потребляет ресурсы, но не создает ценности для потребителя.

Существуют пять принципов бережливого производства:

- определить ценность конкретного продукта;
- определить поток создания ценности для этого продукта;
- обеспечить непрерывное течение потока создания ценности продукта;
- позволить потребителю вытягивать продукт;
- стремиться к совершенству [1].

Представленные принципы позволяют добиться значительного повышения эффективной деятельности предприятия, производительности труда, улучшения качества выпускаемой продукции и роста конкурентоспособности без значительных капитальных вложений. Одной из проблем, увеличивающей простой вагона под грузовой операцией в Новосибирской области, является смерзаемость сыпучих грузов, в том числе и каменного угля. В связи с этим, представлено решение данной проблемы в виде технико-экономического обоснования внедрения ДФМ - дробильно-фрезерная машина.

На основании применения инструментов и методов бережливого производства, которые позволяют добиться значительного повышения эффективности деятельности предприя-

тия, производительности труда, улучшения качества выпускаемой продукции и роста конкурентоспособности без значительных капитальных вложений, нами представлено решение этой проблемы в виде технико-экономического обоснования внедрения ДФМ. Внедрение ДФМ позволит сократить простой вагонов под грузовыми операциями в зимний период в 2 раза.

### Литература

1. Астановский Г.Б., Смирнов А.С. Материальное стимулирование сокращения простоя вагонов под грузовыми операциями // Правоведение. 2009. № 1. С. 30-37.
2. Петрова С.Ю. Мероприятия по сокращению простоя вагонов на пути выгрузка угля // Технические науки в России и за рубежом М.: Буки-Веди, 2012. С. 82-85.
1. Приказ Министерства транспорта РФ от 5 мая 2012 года №136 «Об утверждении Порядка мониторинга обеспечения железнодорожным подвижным составом грузовладельцев и использования железнодорожного подвижного состава участниками перевозочного процесса и Методики оценки эффективности использования железнодорожного подвижного состава», 2012. 9 с.

### УПРАВЛЕНИЕ СФЕРОЙ УСЛУГ

К.Ю. Грисенко,  
научный руководитель Н.В. Алексеева  
Россия, г. Ставрополь,

*Российский государственный социальный университет, филиал в г. Ставрополь*

Услуга это работа человека, итог которой содержит нужный эффект, который удовлетворяет какие-либо нужды человека. Область сферы услуг считается одной из самых развитых секторов отраслей экономики. В мировой экономике последние десятилетия характеризуются повышением роли сферы услуг и предложений. Услуги - это обусловленная деятельность человека, направленная на предоставление помощи нуждающемуся в них. Широкий спектр предлагаемых услуг начинает возрастать и имеется значительный подъем числа занятых в данной сфере. Доля области предложений и услуг в совокупном валовом внутреннем продукте в настоящее время составляет около семидесяти процентов от его общего размера и превышает количество изготовления продукции. В сфере услуг и предложений уже занято более пятидесяти процентов трудоспособного населения мира [1 с. 129].

Для развитых стран среднегодовые темпы прироста валового внутреннего продукта в сфере предложений и услуг за последние два десятилетия составили в среднем шесть процентов и значительно опережают и темпы производства в отраслях сферы услуг и предложений имеют еще более высокие значения. Мировая торговля повышает свои размеры экспортно-импортных операций в сфере услуг и количество этих предложений в настоящее время достигает тридцати процентов. В целом можно сказать изменения глобализации соответствуют мировой финансовой системы и большинством авторов, расценивается как симптом формирования свежего типа экономики, соответствующего для шага постиндустриального становления [4 с. 387].

С точки зрения методологии считается нечетким понятие «секторальной структуры» экономики. В основе разделения экономики на сектора лежит модель Фишера-Кларка. К первичному сектору в данной модели относится работа, которая связана с получением первичных ресурсов, то есть этому утверждению соответствует сельское и лесное хозяйство, рыболовство, горнодобывающая промышленность. К вторичному сектору относятся ветви обрабатывающей индустрии. В обрабатывающей промышленности выделяют следующие отрасли такие, как: черная металлургия, цветная металлургия, химическая и нефтехимическая промыш-