

РОЛЬ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА В СБЫТЕ ПРОДУКЦИИ ПРЕДПРИЯТИЯ

О. Ю. МОЙСЕЕНКОВА, О. А. ХОДОСКИНА

УО «Белорусский государственный университет транспорта», г. Гомель

Железнодорожный транспорт является эффективно функционирующим видом транспорта Республики Беларусь и выступает важным связующим звеном между производственными субъектами экономики и непосредственно потребителем производимой ими продукции. Для крупных предприятий и производственных комплексов железнодорожный транспорт заведомо является предпочтительным ввиду существующей возможности перевозок в большом объеме и по достаточно низким тарифам. Большинство таких предприятий имеют собственную инфраструктуру, позволяющую наиболее эффективно применять перевозки именно железнодорожным транспортом – собственные подъездные пути и подвижной состав (универсальные и специализированные вагоны и контейнеры).

Организация сбыта на предприятии является главным и непрерывным процессом, обеспечивающим предприятию его экономическую эффективность и доведение товаров до потребителя. Для успешного функционирования предприятия необходимо совершенствовать сбытовую систему и повышать качество организации обслуживания согласно запросам покупателей, тем самым усиливая свои позиции на рынке.

Главной задачей и целью сбытовой деятельности предприятия является получение прибыли от реализации продукции. Этого можно достичь двумя способами:

– разработка мероприятий, направленных на максимальное повышение эффективности каналов сбыта. Иными словами, всестороннее изучение потребности в продукции, плановое распределение продукции организации между посредниками и потребителями, непосредственная организация каналов сбыта производимой продукции и постоянный контроль над функционированием этих каналов;

– умелое управление процессом движения самого товара. К данному способу относятся процессы хранения товара, транспортировки и своевременной доставки товаров от производителя к потребителю, выбор наиболее оптимального вида транспорта, а также определение системы и маршрутов движения товаров и контроль всех этих процессов.

Для оценки взаимодействия железной дороги и предприятий необходимо определить возможности железнодорожного транспорта и его использование предприятиями в сбыте своей продукции, определить структуру издер-

жек по видам транспорта и проанализировать целесообразность выбора железнодорожного транспорта как наиболее оптимального для предприятий.

Для каждой организации очень важно выбрать эффективную сбытовую политику, позволяющую снизить суммарную величину сбытовых издержек и оптимизировать работу службы сбыта. Критериями эффективности выбора форм и методов сбыта являются скорость товародвижения, уровень издержек обращения и объемы реализации продукции.

Считается, что эффективность избираемых предприятием форм и методов сбыта тем выше, чем короче период времени, затрачиваемого на доведение товаров от места их производства до места реализации и на их продажу конечному потребителю.

Каждый покупатель желает купить товар по низкой цене, которую может обеспечить снижение издержек на производство продукта без существенного влияния на качество производимой продукции. Снижение издержек осуществляется эффективным управлением затратами. Этого можно достичь правильным выбором транспортного средства, так как транспортные расходы во многом зависят от вида используемого транспорта.

Основополагающими путями для сокращения транспортных затрат является уменьшение количества простоев и порожних пробегов, сокращение неоправданных потерь времени при стыковках и перевалке грузов. Всего этого можно достичь рациональной загрузкой транспорта, построением оптимальных маршрутов и планированием работы таким образом, чтобы выполнять как можно больше заказов силами как можно меньшего количества транспортных единиц.

Перевозка грузов по железной дороге по праву считается одним из самых надежных и безопасных способов доставки.

Помимо безопасности железнодорожного транспорта, доставка грузов по железной дороге удобна также по следующим причинам:

– развитая сеть автомобильных дорог позволяет осуществлять грузоперевозки железнодорожным транспортом по Европе и Азии. По географии доставки в этом случае с железнодорожным транспортом может конкурировать только автомобильный транспорт;

– международные железнодорожные перевозки не зависят от времени года и погодных условий;

– универсальность железнодорожного транспорта. Под каждый вид груза используется универсальный или специализированный подвижной состав, что является немаловажным при выборе этого вида транспорта.

Перечень предприятий, продукция которых перевозится железнодорожным грузовым транспортом, очень разнообразен – они относятся к различным отраслям экономики. Предъявляемые к перевозке грузы можно разделить:

– на опасные материалы (сжиженный углеводородный газ, бензин, кислоты), которые представляют угрозу для безопасности и здоровья. Опасные грузы попадают под действие Конвенции о международных железнодорожных перевозках;

– специальные грузы (стальные поддоны, автомобили, негабаритные грузы и товары, для которых необходимо поддерживать определенные температуры);

– товары народного потребления, которые перевозятся в крытых вагонах, так как им требуется защита от дождя и влаги.

На сегодня при выполнении грузовых перевозок в Республике Беларусь используются технические средства и инфраструктура более 300 железнодорожных станций. Также имеется 6 предприятий по терминальной обработке грузов и 52 грузовых терминала. Железнодорожный транспорт в стране ежегодно перевозит более 140 млн тонн грузов.

Крупные предприятия страны, такие как РУПП «Гранит», «Беларуськалий», «ГродноАзот», Белорусский металлургический завод, нефтеперерабатывающие заводы, сахарные и цементные заводы, предприятия машиностроительной отрасли ОАО «МАЗ», ОАО «БЕЛАЗ», ОАО «МТЗ», ОАО «Гомсельмаш» и многие другие выбирают железнодорожный транспорт при перевозке своей продукции – большая доля грузоперевозок приходится на железнодорожный транспорт – 36,1 % в 2010 году и 36,8 % в 2019 году, и автомобильный – 12,5 и 21,8 % соответственно (рисунок 1).

Терминально-складская инфраструктура Белорусской железной дороги имеет более 604 тысяч кв. метров складских площадей, где можно хранить груз, осуществлять маркировку, что является немаловажным для предприятий. Для успешной работы железнодорожного транспорта и доставки грузов реализуются совместные транспортно-логистические проекты обслуживания контейнерных перевозок.

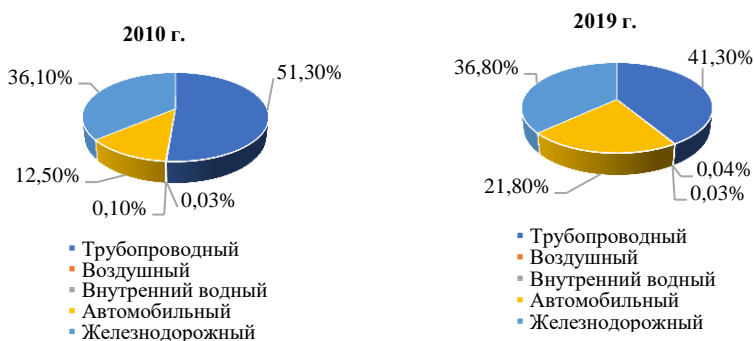


Рисунок 1 – Структура грузооборота по видам транспорта (в процентах от общего)

Для улучшения работы по перевозке грузов уделяется большое внимание вопросам автоматизации грузовой и коммерческой деятельности и внедрения специализированной системы АС «Электронная перевозка», которая основана на применении электронных документов, средств электронной цифровой подписи. Более 430 предприятий республики взаимодействуют с железной дорогой посредством данной автоматизированной системы.

Эффективная железнодорожная система снижает стоимость перевозки и коренным образом увеличивает глобальную конкурентоспособность предприятия. Работа Белорусской железной дороги направлена на проведение гибкой тарифной политики для дальнейшего обеспечения конкурентоспособности перевозок грузов железнодорожным транспортом и внедрению новых технологий для ускорения пропуска контейнерных поездов в направлении Китай – Европа – Китай по территории Республики Беларусь, а также совершенствованию информационного обеспечения и улучшению качества оказания транспортно-логистических услуг.

Во всем мире железнодорожные компании вкладывают значительные средства в поддержание эффективности, безопасности и устойчивости своих сетей. Кроме того, наблюдается огромный рост интермодальных перевозок. В конкурентной экономической среде железнодорожные перевозки имеют важное значение, и все страны стремятся расширить пропускную способность и производительность за счет инвестиций как в передовые технологии, так и в инфраструктуру.

Железнодорожный сектор имеет важные преимущества, которые можно использовать в конкуренции за бизнес, но это потребует дополнительных стратегических инвестиций в железнодорожную инфраструктуру, дальнейших усилий по повышению коммерческой конкурентоспособности и технологических инноваций.

С учетом вышеизложенного необходимо отметить, что службам маркетинга и логистическим предприятиям необходимо, изучив все преимущества и недостатки всех видов транспорта, выбрать наиболее оптимальный при транспортировке грузов. Для сбыта своей продукции предприятию следует учитывать, что с течением времени затраты разных видов транспорта могут изменяться, и следует пересматривать схемы транспортировки.

Список литературы

- 1 Балабанова, Л. В. Управление сбытовой политикой / Л. В. Балабанова, Ю. П. Митрохина. – Киев : Центр учебной литературы, 2011. – 240 с.
- 2 Бреусова, Е. А. Сбытовая политика в деятельности современной организации / Е. А. Бреусова, Е. В. Смирнова // Концепт. – 2018. – Т. 17. – С. 203–206.
- 3 Васильев, Г. А. Совершенствование деятельности сбытовых служб промышленных предприятий / Г. А. Васильев, Л. В. Осипова // Обзорная информация. – М. : ЦНИИТЭИМС, 2012. – 208 с.

4 Михальченко, А. А. Новые подходы к реформированию железнодорожной отрасли / А. А. Михальченко // Материалы науч.-техн. междунар. конф. «Технологии и инфраструктура транспорта». – Харьков, 2018. – С. 181–183.

5 Ходоскина, О. А. Использование элементов комбинаторики в теории логистики железнодорожных пассажирских перевозок / Автомобиле- и тракторостроение : сб. трудов под общ. ред. Д. В. Капского. – Минск : БНТУ, 2019. – С. 174–178.

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРАХ:

■ Моисеенкова Ольга Юрьевна, г. Гомель, УО «Белорусский государственный университет транспорта», магистрант;

■ Ходоскина Ольга Анатольевна, г. Гомель, УО «Белорусский государственный университет транспорта», доцент кафедры экономики транспорта, канд. экон. наук, доцент.

УДК 656.224.072.4:004/.7

ПОДХОД К ПОДСЧЕТУ ПАССАЖИРОПОТОКА С ИСПОЛЬЗОВАНИЕМ КАМЕР И УДАЛЕННОГО СЕРВЕРА

Н. С. МОНТИК

Брестский государственный технический университет, Республика Беларусь

Для любого цивилизованного общества справедливо утверждение, что поведение, которое выбирает индивид из соображений личной пользы и личных желаний, не всегда совпадает с интересами социума. Когда все пользователи делают свой личный выбор, возникает ситуация равновесия индивидуальных предпочтений, которая обычно отличается от социального оптимума. Конфликт между ними должен улаживаться с нормативно-правовых актов, мер ценовой политики и множества иных социальных мер. В качестве примеров можно упомянуть правила поведения людей в общественных местах, ограничения уровня шума на улицах, требования к проектированию зданий.

В транспортной сфере проблема согласования личных и общественных интересов решена вполне разумным образом на уровне дорожного движения, но практически не решена на уровне интермодального распределения пассажиров. Большое значение транспорт имеет для городской системы расселения. Городской транспорт предназначен для того, чтобы обеспечить населению высокий уровень доступности территории, а также для того, чтобы предоставить возможность удобно и эффективно перемещаться по городу. Транспортная подвижность жителей и средняя дальность их поездок растет по мере роста численности и городской территории.

Одной из важнейших проблем пассажирских перевозок на сегодня является низкий уровень их организации. Это связано с неупорядоченным планированием маршрутов движения пассажирских автотранспортных средств. В связи с повышением уровня автомобилизации и увеличением подвижно-