

## **СРАВНЕНИЕ ВАРИАНТОВ ТРАНСПОРТИРОВКИ ШТУЧНЫХ ГРУЗОВ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫМ ТРАНСПОРТОМ С ИСПОЛЬЗОВАНИЕМ КРЕПЛЕНИЙ РАЗНОГО ТИПА**

*О. С. ЧАГАНОВА*

*Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель*

В последнее время все большие темпы набирают процессы глобализации мировой экономики. Приобретают значительное влияние логистические подходы к управлению производством и товарными потоками, которые являются центральным звеном конкурентоспособности практически любого предприятия, планирующего работать на высоком уровне в Республике Беларусь и в международной сфере. В нашей стране штучные грузы перевозятся как во внутриреспубликанском сообщении, так и в международном. В перевозке участвуют различные виды транспорта – железнодорожный, автомобильный, морской.

В настоящее время все большее значение приобретает обеспечение безопасной, сохранной и своевременной доставки груза. Зачастую стоимость такой перевозки отходит на второй план. Отправитель готов заплатить за дополнительные и более дорогостоящие средства крепления или дополнительные операции с грузом в пути следования (такие как отсутствие роспуска с горки, большее число растяжек, обвязок и т.д.), чтобы обеспечить доставку груза в целости и сохранить деловую репутацию как надежного поставщика.

Было произведено сравнение стоимости доставки 1 тонны груза по железной дороге в вагоне и контейнере в зависимости от расстояния перевозки при применении существующего варианта погрузки и крепления груза с использованием деревянных щитов, брусков и пневмооболочек. При анализе полученных результатов установлено, что, несмотря на более высокую стоимость пневмооболочек, чем обычных средств крепления, стоимость перевозки 1 тонны штучного груза с их помощью ниже, чем при использовании деревянных брусков и щитов. Это достигается за счет того, что при использовании пневмооболочек безопасность транспортировки и сохранность штучных грузов улучшается и, как следствие, снижается уровень потерь груза в пути следования.

Сравнение стоимости перевозки в вагоне и контейнере штучного груза при использовании для его крепления в транспортном средстве пневмооболочек показывает, что при перевозке на расстояние до 850 км использование контейнеров является экономически невыгодным с точки зрения стоимости доставки. Однако использование контейнеров для перевозки штучного груза обеспечивает его лучшую сохранность, облегчает его перегрузку между различными видами транспорта (например, с железнодорожного на морской), а также уменьшает количество грузовых операций непосредственно с ценным штучным грузом.

Также был произведен расчет перевозки 1 тонны штучного груза автотранспортом. Стоимость доставки сравнивалась со стоимостью на железнодорожном транспорте при условии использования для крепления груза пневмооболочек. Анализируя полученные результаты, можно сделать вывод, что при предлагаемом способе крепления с помощью пневмооболочек использование автотранспорта становится экономически невыгодным, когда расстояние перевозки превысит 150 км. Перевозка же ценного штучного груза в контейнерах по железной дороге с использованием в качестве креплений пневмооболочек является по сравнению с остальными рассмотренными вариантами перевозки наиболее эффективным с точки зрения как стоимости транспортировки, так и сохранности перевозимого груза.

## **ПОДГОТОВКА БУДУЩИХ СПЕЦИАЛИСТОВ ПО ОХРАНЕ ТРУДА И ЕЕ РОЛЬ В ОБЕСПЕЧЕНИИ БЕЗОПАСНОСТИ НА ТРАНСПОРТЕ**

*С. Н. ШАТИЛО, С. В. ДОРОШКО*

*Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель*

Анализ производственного травматизма на Белорусской железной дороге показывает, что одной из основных его причин является невыполнение руководителями и специалистами должностных обязанностей по охране труда и нарушения организации работ в соответствии с действующими