

мических характеристик развития железной дороги определяет стратегические приоритеты её развития, направленные на конкурентоспособности. Диверсификация стратегической деятельности железной дороги свидетельствует о возможностях альтернативного выбора реализации многогранной производственной деятельности её предприятий и структурных подразделений.

Приведенные методологические подходы, с учётом их достоинств и недостатков, могут быть использованы в стратегическом планировании развития железной дороги, опираясь на её внутренние возможности, учитывающие наличие ресурсного потенциала, адекватно стратегической цели и средств ее достижения. Совокупность организационных, правовых и экономических характеристик развития железной дороги определяет стратегические приоритеты её развития, направленные на конкурентоспособности. Диверсификация стратегической деятельности железной дороги свидетельствует о возможностях альтернативного выбора реализации многогранной производственной деятельности её предприятий и структурных подразделений.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

- 1 Клейнер, Г. Б. Стратегия предприятия / Г. Б. Клейнер. – М. : Дело, 2008. – 568 с.
- 2 Разработка стратегического плана развития предприятия [Электронный ресурс]. – Режим доступа : https://www.profiz.ru/se/10_2017/razrabotka_plana/. – Дата доступа : 20.03.2021.

О. ВУЧЕНКО, О. ВУЧЕНКО
Belarusian State Economic University, Gomel

STRATEGY AS A WAY OF FORMING THE DIRECTION OF DEVELOPMENT OF THE RAILWAY

УДК 338.24. 003 (476)

Д. А. ИГНАШЕВИЧ, А. В. МИТРЕНКОВА
Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель

ПРИМЕНЕНИЕ ПРИНЦИПОВ ЛОГИСТИКИ ПРИ ОРГАНИЗАЦИИ ГРУЗОВЫХ ПЕРЕВОЗОК

Значительная часть логистических операций на пути движения материального потока от первичного источника сырья до конечного потребления осуществляется с применением различных транспортных средств. Затраты на выполнение этих операций могут составлять до 50 % от суммы общих затрат на логистику.

Транспортировка – процесс физического перемещения продукции в пространстве посредством транспортных средств. Этот процесс осуществляется с участием людей, поэтому одновременно это и процесс труда. В ходе перемещения передвигается сам продукт как результат труда, т. е. как стоимость. В результате труда в процессе транспортировки стоимость перемещаемого продукта возрастает на величину транспортных расходов.

Процесс перевозок грузов связан с перемещением груза от пункта производства к пункту потребления. Перевозки грузов обуславливаются необходимостью продолжения и завершения процесса производства продуктов промышленности и сельского хозяйства в сфере обращения, после чего они становятся готовыми к потреблению. В большинстве случаев в перемещении груза участвует несколько видов транспорта: автомобильный, железнодорожный и другие. При передаче продукции транспортной организации для доставки потребителю происходит важный юридический акт – продукция превращается в груз.

С момента приема к перевозке на станции отправления и до момента выдачи на станции назначения вся товарная продукция носит название «груз».

В зависимости от поставленных целей, грузы могут быть классифицированы по различным признакам. На железнодорожном транспорте различают классификацию грузов: перевозимых на открытом подвижном составе; транспортную; в зависимости от специфических свойств грузов и условий их транспортирования; от условий и техники хранения; от сроков хранения.

Транспортировка – одна из ключевых логистических функций, связанная с перемещением продукции транспортным средством по определенной технологии в цепи поставок и состоящая из логистических операций и функций, включая экспедирование, грузопереработку, упаковку, передачу прав и собственности на груз, страхование рисков, таможенные процедуры и т. п.

Функционируя в условиях рыночной экономики, транспортные предприятия (как и другие участники процесса товародвижения) должны быть нацелены на получение единого экономического результата в логистической цепи. Этому способствует множество факторов, среди которых можно отметить следующие: сформировавшийся рынок транспортных услуг, конкуренция между предприятиями и различными видами транспорта, ужесточение требований к тарифам и качеству транспортных услуг со стороны потребителей и пр.

Таким образом, благодаря транспорту, логистический процесс товародвижения (начиная от поставщиков сырья и материалов, охватывая различного рода посредников и заканчивая потребителями готовой продукции) трансформируется в единую технологическую цепь, а транспорт становится неотъемлемой частью единого транспортно-производственного процесса. В этой цепи основные функции транспорта заключаются в перемещении грузов и их хранении.

Перевозка грузов от поставщика к потребителю железнодорожным транспортом представляет собой процесс перемещения вагонов с грузом между грузовыми объектами, сортировочными и другими станциями. В пункте отправления погрузка грузов осуществляется на подъездном пути (ПП) либо на территории грузового двора (ГД), в пункте назначения выгрузка осуществляется также на подъезде пути либо на территории грузового двора.

На сортировочной станции осуществляется подборка местных вагонов с грузом, следующих под выгрузку в адрес грузовой станции, где выполняется расформирование вагонов с последующей их подборкой по грузовым фронтам. Таким образом, устройства железнодорожного узла представляют собой достаточно сложную инфраструктуру (пути, сортировочные устройства, локомотивы), которые функционируют в тесном взаимодействии с целью быстрого продвижения местного вагона с наименьшими затратами.

Местные вагонопотоки в процессе переработки в железнодорожных узлах проходят несколько подсистем: устройства для переработки местных вагонов на сортировочных станциях; грузовые станции; устройства для производства грузовых операций. Количество подсистем зависит от структуры вагонопотока, расположения промышленных районов в железнодорожном узле, характера производимой и потребляемой продукции.

На сортировочных станциях для переработки местных вагонопотоков и формирования передаточных поездов специально выделяются пути сортировочного парка или создается комплекс устройств с местной сортировочной горкой и местным сортировочно-отправочным парком. Для выполнения необходимых технологических операций с местными вагонами на грузовых станциях используются профилированные и непрофилированные вытяжные пути, сортировочные горки. Грузовые операции с местными вагонами могут выполняться на грузовых дворах или подъездных путях.

Технология работы подсистем, перерабатывающих местные вагонопотоки в железнодорожных узлах, зависит от их структуры и технологии переработки вагонов. В соответствии с этим можно выделить два варианта, когда подборка групп вагонов по грузовым фронтам производится:

1) на сортировочной станции, а грузовая станция выполняет операции по расстановке вагонов по местам погрузки-выгрузки, сборку вагонов, формирование передаточных поездов;

2) на грузовой станции, а на сортировочной осуществляется только формирование передаточных поездов в адрес грузовой станции.

Полный логистический цикл доставки состоит из отдельных технологических транспортных элементов. Первым элементом является накопление груза на отправку, оптимальная величина которой определяется исходя из минимальной стоимости рассматриваемой логистической схемы доставки. Вторым элементом – взаимодействие транспортного предприятия с клиентом: в случае железнодорожного транспорта – от момента подачи вагонов на подъездной путь до их уборки либо завоз груза на грузовой двор и время на грузовые операции; для автотранспорта – это ожидание прибытия автомобиля и время, затрачивае-

мое на выполнение грузовых операций. Третий элемент – непосредственная транспортировка груза, четвертый – взаимодействие с клиентом в пункте назначения, пятый – хранение груза в пункте назначения, вызванное единовременным прибытием партии груза (отправки) и равномерным его потреблению.

D. IGNACHEVICH, A. MITRENKOVA
Belarusian state University of transport, Gomel

EXPERIENCE IN USING INTEGRAL INDICATORS FOR ASSESSMENT OF INVESTMENTS IN THE DEVELOPMENT OF THE RAILWAY

УДК 657.07

М. И. КЛАССОВСКАЯ
Государственный морской университет им. адм. Ф. Ф. Ушакова, г. Новороссийск, Российская Федерация

ПРЕИМУЩЕСТВА И НЕДОСТАТКИ СОВРЕМЕННОЙ ЛОГИСТИКИ В РОССИИ

Интерес к логистике обусловлен тем, что она является основой конкурентоспособности любой цепи поставок. От логистических решений в значительной степени зависит коммерческая эффективность компании [2].

Высокий уровень развития логистики оказывает положительное влияние на экономическое состояние страны, неся за собой позитивные последствия:

1 Уменьшение цен на товары и услуги. Логистические издержки в стоимости товаров и услуг в развитых странах занимают около 10 % валового национального продукта, а в странах с невысоким уровнем развития экономики – не менее 20 % [4].

2 Формирование новых рабочих мест. Транспортно-распределительные центры аккумулируют в себе множество рабочих мест.

3 Повышение объемов оптовой и розничной торговли, улучшение качества клиентского обслуживания. Мировые сетевые ритейлеры стремятся к освоению территорий с высоким уровнем развития логистической инфраструктуры, что ведет к увеличению качества обслуживания проживающего рядом населения, соответственно, товарооборот растет.

4 Также у таких территорий происходит усиление инвестиционной привлекательности. Частные инвестиции стимулируют интенсификацию роста экономики и, опять же, увеличение качества жизни населения.

5 Улучшение государственных доходов от реализации транзитного потенциала. Увеличение объёмов транзитных перевозок приводит к ускорению международных перевозок и повышению их надёжности, соответственно, растет национальный доход.

В современных условиях российская логистика испытывает определенные проблемы: