



УДК 332.143

**А. А. Адамова**Петербургский государственный университет путей сообщения  
Императора Александра I**ПОВЫШЕНИЕ КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО  
ТРАНСПОРТА ПУТЁМ СНИЖЕНИЯ ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКИХ  
ИЗДЕРЖЕК**

На сегодня железнодорожный транспорт, к сожалению, теряет свои позиции на рынке грузоперевозок, отдавая грузы другим видам транспорта. Для возврата к прежним результатам и их преумножению участники транспортно-логистического рынка должны предпринять решительные действия по созданию конкурентоспособных услуг и привлечению клиентов. В настоящей статье рассматриваются причины проблемы, приводится краткий анализ транспортного рынка и транспортно-логистических издержек, тенденции их развития, а также обосновывается необходимость разработки нового транспортного решения на основе комбинированных перевозок. Данный вид транспортных услуг пока не очень развит в России в связи с рядом проблем, которые также рассматриваются в настоящей статье.

железнодорожный транспорт, транспортно-логистические издержки, комбинированные перевозки, логистический аутсорсинг.

**Введение**

В последние годы усиливается тенденция перехода грузов с железнодорожного на автомобильный транспорт. С начала реформирования железнодорожного транспорта, а именно с вывода перевозок в конкурентный сектор на автотранспорт уходили только высокодоходные грузы, перевозимые небольшими партиями. На сегодня большая часть высоко- и среднедоходных грузов перевозится автомобильным транспортом, при этом грузы продолжают уходить. Так, например, за 2012 г. прирост грузооборота по сети ОАО «РЖД» составил 4,4%, в то время как прирост грузооборота автотранспорта составил 11,3% [1]. В 2013 г. спад объёмов погрузки по сети железных дорог продолжился. При этом результаты

исследований специалистов Института экономической политики им. Е. Т. Гайдара показали, что многие предприятия планируют замещать перевозки своей продукции железнодорожным транспортом на транспортировку по автомагистралям. Увеличивать погрузку на железной дороге за счет уменьшения погрузки на автотранспорт готовы 8% предприятий, а наращивать отправку продукции автомобилями при снижении или неувеличении использования железных дорог планируют уже 20% грузоотправителей в промышленности [2].

**1 Логистический аутсорсинг в России**

Основными причинами отказа от перевозок по железной дороге являются высокая

стоимость перевозки, большие сроки доставки, частые задержки в доставке, относительная сложность оформления перевозок. Такая тенденция свидетельствует о том, что грузоотправителям необходимо более гибкое, оперативное транспортно-логистическое решение – возможность перевозки «от двери до двери», что позволяет делать всё более популярный автотранспорт, ускорение доставки, снижение стоимости доставки.

Если рассматривать рынок транспортно-логистических услуг с точки зрения его субъектов, работающих с разными видами транспорта, то здесь существует следующая тенденция: все больше компаний-клиентов логистических операторов вступает в непосредственную конкуренцию с самими операторами, организуя собственный сегмент производственной логистики. Впрочем, как утверждают эксперты, это происходит в рамках жизненного цикла транспортно-логистического продукта, рассматриваемого для конкретной компании – потребителя услуги. Жизненный цикл услуги – период времени от ввода её на рынок до ухода с рынка, между которыми происходит подъём, насыщение, спад потребления. В работе транспортно-логистических служб компаний можно выделить три этапа: на первом компании охотно используют услуги логистического аутсорсинга; на втором, накопив опыт, создают собственные транспортно-логистические структуры; на третьем по мере расширения бизнеса снова возвращаются к услугам аутсорсинга, так как они зачастую оказываются эффективнее. На сегодня в России основная часть услуг в сфере перевозок и хранения грузов, а тем более управления запасами и цепочками поставок выполняется собственными транспортно-логистическими службами предприятий-товаропроизводителей, дистрибьюторов или ритейлеров. Они производят около 68 % всего объема логистических операций. Основу рынка логистического аутсорсинга составляют услуги по транспортировке и экспедированию грузов – 94,3 % в 2011 г. [3]. Сегодня определяющим фактором для российских

клиентов при выборе подрядчика на оказание транспортно-логистических услуг является цена. Часто в погоне за более низкой ценой небольшие грузоотправители сталкиваются с такими компаниями, которые отказываются от обслуживания средних и мелких клиентов, уделяя больше внимания крупным клиентам.

Очевидно, что современному транспортно-логистическому рынку необходимо решить ряд проблем, чтобы создать продукт, который позволит охватить больший круг клиентов, получить гарантированный доход за счёт снижения транспортно-логистических издержек. Транспортно-логистические издержки представляют собой денежное выражение использованной рабочей силы, средств и предметов труда, финансовые затраты и различные негативные последствия форс-мажорных событий, которые обусловлены продвижением материальных ценностей (сырья, материалов, товаров) на предприятии и между предприятиями, а также необходимостью поддержания объема запасов [4]. Таким образом, в транспортно-логистические издержки включаются и часть издержек производства, и часть издержек обращения. Железнодорожный транспорт должен вернуть себе потерянный грузооборот благодаря созданию гибкой и конкурентоспособной услуги формата 3PL и 4PL с активным привлечением других видов транспорта, а также с возможностью большей интеграции в логистические процессы клиента для увеличения производительности услуг.

## **2 Комбинированные перевозки: тенденции и проблемы развития**

При рассмотрении возможности создания новой транспортно-логистической услуги во внутригосударственном сообщении приоритет отдается железнодорожному и автомобильному транспорту, в экспортно-импортных перевозках к ним добавляется морской. Необ-

ходимо найти оптимальный уровень использования автотранспорта (транспортное плечо), так как здесь тоже вероятно увеличение издержек, связанное с введением платных дорог, ростом стоимости ГСМ, планами по обязательному введению зимних шин на грузовых автомобилях, тахографов и ГЛОНАСС-навигаторов [5]. Кроме того, на издержках транспортно-логистических компаний может сказаться запрет на въезд в город тяжелых автомобилей.

Если рассматривать рынок логистического аутсорсинга в России, то по данным РБК. research на сегодня в его структуре преобладают услуги 2PL. Доля услуг добавленной стоимости 3PL не превышает 3%, в то время как среднемировой показатель проникновения 3PL услуг в 2011 г. составил 16% объема рынка логистического аутсорсинга и 7,8% – глобальных логистических затрат. При этом доля логистических издержек в России достигает 19% при среднемировом показателе в 2011 г. 11,3% [3]. Прежде всего, высокий уровень логистических затрат в России связан с низкой эффективностью организации внутренней логистики компаний и транспортно-логистической системы страны в целом, нерациональным размещением многих производств и архаичностью организации доставки грузов от производителя к потребителю.

Целевыми клиентами для предоставления транспортно-логистических услуг в форматах 3PL и 4PL являются производители продукции с высокой добавленной стоимостью – грузы второго и третьего тарифных классов, пригодные для транспортировки в крытых вагонах, на платформах, в контейнерах, контрейлерах по железной дороге и по морю, в автофургонах по шоссе. Это, прежде всего, грузы, которые можно подвергнуть контейнеризации. Эффективное использование потенциала транзитных стран как связующих звеньев между Востоком и Западом невозможно без активной контейнеризации железнодорожных грузопотоков. Широкое применение контейнеров позволяет удовлетворять постоянно растущие требования грузоотправителей, которые ждут высоко-

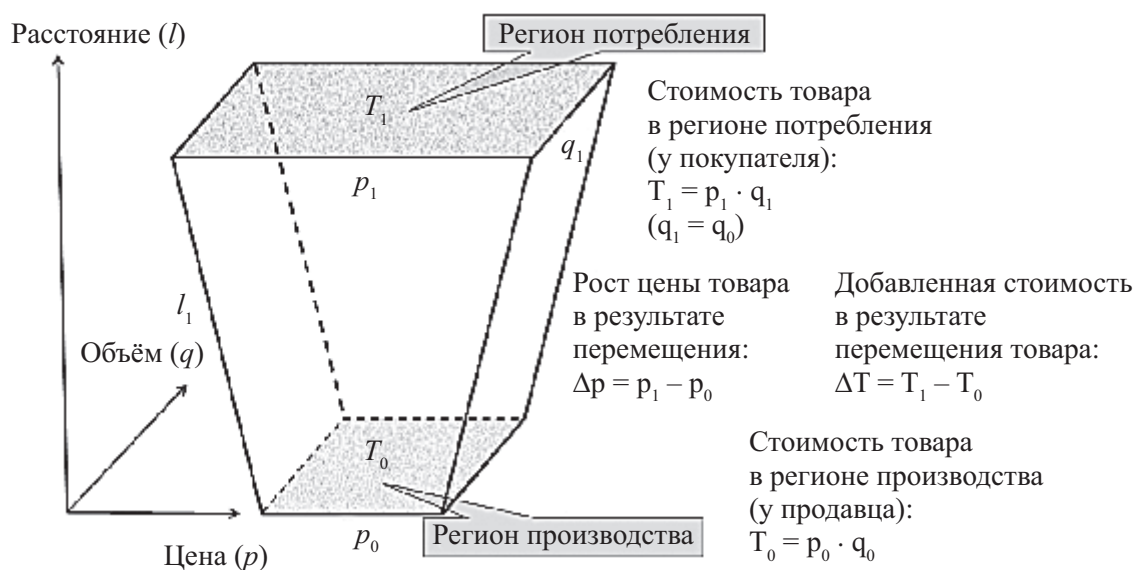
го качества логистического процесса, скорости, безопасности, экономичности доставки и гарантий сохранности грузов.

Успешному развитию комбинированных перевозок на основе железнодорожного транспорта как способа снижения транспортно-логистических издержек в России препятствуют следующие основные проблемы:

1) сложность оформления перевозочных документов, в частности, при перевозке, в которой участвуют несколько видов транспорта, приходится несколько раз переоформлять документы, что влечёт за собой длительные простои на границе, при перегрузках и т. д.;

2) несовершенство отраслевого законодательства: сегодня в России не существует закона, регулирующего смешанные перевозки. Регламентирующие эти перевозки действующие «Правила перевозок грузов в прямом смешанном железнодорожно-водном сообщении», утверждённые в 1984 г. и несколько раз дополненные, уже несколько устарели. На рассмотрении в Государственной Думе находятся два варианта ФЗ «О прямых смешанных (комбинированных) перевозках». Первый, внесённый Минтрансом и рассматриваемый уже два года, должен создать нормативно-правовые основы системы прямых смешанных перевозок, обеспечить повышение транспортной доступности регионов, упростить процедуру перевозки грузов. Его альтернативный вариант, внесённый совместно группой депутатского корпуса Госдумы и Союзом транспортников России, предполагает создание специальной организации, которая будет заключать отдельные договоры с железнодорожными операторами и операторами морских терминалов;

3) преобладание в структуре перевозимых грузов сырья, профицит соответствующего подвижного состава (полувагонов), который занимает подъездные и станционные пути и вызывает задержки в маневровой работе, особенно на припортовых станциях. Как следствие – низкая скорость доставки грузов, задержки при доставке грузов, отсюда – обремененный уход клиентов на автотранспорт;



Графическая модель Б. М. Лapidуса «Изменение цены и стоимости товара в результате его пространственного перемещения»

4) сравнительно высокая стоимость железнодорожных перевозок, в том числе из-за большой доли порожнего пробега железнодорожного подвижного состава, плата за который ложится на грузоотправителя. Автомобильный транспорт здесь выигрывает за счёт своей мобильности и большей возможности минимизации порожнего пробега.

Для графического представления увеличения добавленной стоимости продукции после транспортировки удобно использовать модель Б. М. Лapidуса (см. рисунок).

Модель демонстрирует изменение стоимости товара в результате его пространственного перемещения, т. е. в результате предоставления транспортной услуги. Цель поиска лучшего логистического решения в том, чтобы транспортно-логистические издержки были минимальными и за счёт их снижения стоимость товара в регионе потребления ( $p_1$ ) уменьшалась. Таким образом,  $T_1$  должна стремиться быть близкой к  $T_0$ , при этом стоимость товара в регионе производства ( $p_0$ ) будет уменьшаться за счёт снижения уровня транспортно-логистических издержек в стоимости сырья и в процессе производства.

## Заключение

В результате выработки конкурентоспособных вариантов предоставления транспортно-логистических услуг в форматах 2PL, 3PL и 4PL преимущественно на основе железнодорожных перевозок грузоотправители должны получить на выбор широкий спектр услуг, позволяющий выбрать оптимальное решение для управления логистикой предприятия. Таким образом, железная дорога способна наращивать объём погрузки, но важно в кратчайшие сроки устранить отмеченные препятствия, мешающие дальнейшему развитию комплексных логистических услуг в России.

## Библиографический список

1. Обзор рынка грузовых перевозок // Годовой отчёт 2012, компания ОАО «РЖД» [Электронный ресурс]. – URL : <http://ar2012.rzd.ru/performance-overview/freight-transportation/freight-transportation-market-review/> (дата обращения 24.02.2014).
2. Железная дорога остаётся без грузов // Информационное агентство «Финмаркет» [Электронный ресурс]. – URL : <http://www.finmar->

ket.ru/main/article/3423768/ (дата обращения 17.12.2013).

3. **РосБизнесКонсалтинг**: «Рынок транспортно-логистических услуг в 2011–2012 годах и прогноз до 2015 года»: аналитич. обзор. 7-е изд.

4. **Экономические** основы логистики : учеб. / Н. К. Моисеева. – Москва : ИНФРА-М, 2008. – 528 с. – (Высш. образование).

5. **Изменение** модальности / О. Перепелица // РЖД-Партнёр. – 2013. – № 20. – С. 42–43.

УДК 656.078.12:519.876.5

**Вл. А. Анисимов, М. В. Нечипорук**  
ФГБОУ ВПО ДВГУПС

## **МОДЕЛЬ ВЗАИМОДЕЙСТВИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО И МОРСКОГО ТРАНСПОРТА ДЛЯ ПОВЫШЕНИЯ ЭФФЕКТИВНОСТИ МУЛЬТИМОДАЛЬНЫХ ПЕРЕВОЗОК**

В качестве объекта исследования выбран мультимодальный транспортный узел (МТУ). Предметом исследования является технология взаимодействия железнодорожного и морского видов транспорта в МТУ с учетом рационального использования мощности припортовых станций и портов. Целью работы является определение условия эффективного взаимодействия объектов МТУ. Для решения поставленных задач в работе рассмотрена теоретико-множественная модель МТУ и процессов, протекающих в узле. В результате сформулировано важное условие достижения поставленной цели – обеспечение резерва пропускной способности объектов узла, которое может быть достигнуто путем реализации организационно-технических и реконструктивных мероприятий.

мультимодальный транспортный узел (МТУ), теоретико-множественная модель объектов МТУ, припортовая станция, народнохозяйственный комплекс, эффективность взаимодействия объектов МТУ

### **Введение**

Народнохозяйственный комплекс страны (НХК) – основа развития государства и повышения качества жизни населения. Он включает в себя все фазы общественного воспроизводства – производство, распределение, обмен, потребление и накопление; все отрасли народного хозяйства как производственной, так и непроизводственной сферы; все региональные части экономики страны – экономические

районы и территориально-производственные комплексы.

Важнейшей составляющей народнохозяйственного комплекса является единая транспортная система (ЕТС), которая предназначена для удовлетворения спроса на перевозки НХК и населения. Значение ее исключительно велико. Без опережающего развития ЕТС не могут быть обеспечены рост общественного производства, требования обороноспособности страны, повышение эффективности использо-