

Прокопьева Ольга Андреевна

канд. техн. наук, доцент

Камалов Андрей Дмитриевич

студент

ФГБОУ ВО «Уральский государственный

университет путей сообщения»

г. Екатеринбург, Свердловская область

ЛОГИСТИЧЕСКИЕ СИСТЕМЫ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ

***Аннотация:** в статье рассмотрена проблема развития направления системной организации производства. Авторами также проанализировано понятие «логистика».*

***Ключевые слова:** логистические системы, железнодорожный транспорт, Россия, логистика.*

В течение последних десяти лет на территории России и за ее пределами стало быстрыми темпами развиваться направление системной организации производства, при этом охватывает оно множество сфер хозяйственной деятельности, а известно оно под термином «Логистика». Под этим определением принято подразумевать науку об интегрированном подходе к эффективной организации товародвижения на базе взаимосвязанных действий производителей и потребителей услуг и продукции транспорта. Теперь и на территории России транспорт стал рассматриваться не обособленно, как это было ранее, а в роли единой цепочки – производство-посредник-потребитель. Все звенья этой цепи ориентированы на то, чтобы минимизировать издержки, а также обслужить потребителя максимально оперативно и качественно. На территории нашей страны основы логистики сформировались и применялись на этапе организации военных железнодорожных сообщений еще в период Первой Мировой Войны. Именно в те годы впервые были построены модели переброски военных частей с целью снабжения ряда кампаний русской армии.

Нынешнее развитие данного направления логистики было неразрывно связано с быстрым ухудшением экономического состояния стран Запада еще в начале девяностых годов. Применение логистических методов приводило к тому, что сокращались запасы не только сырья, но и продукции, а это удешевляло доставку и в итоге отразилось на минимизации цен товаров. В какой-то степени такое развитие событий способствовало выходу из кризиса. Надо признать, что отечественная практика формирования логистических систем по организации не только производства, но и поставок самых разных товаров и услуг для широкого круга компаний надо связывать с деятельности крупных организаций, например, Госплан и Госснаб СССР. На региональном уровне успешно функционировали производственно-складские системы управлений материально-технического Госснаба СССР, которые имели непосредственное отношение с работой не только автомобильного, но и железнодорожного транспорта.

Важно понимать, что в то время железные дороги выступали в качестве подсистемы глобальной логистической системы, при этом станции с подъездными путями позиционировались в качестве простейших логистических центров. Рассматривая тему в данном ключе становится ясно, что технологические процессы работы грузовых станций являются сочетанием логистических операций, ориентированных исключительно на достижения оптимального продвижения грузовых потоков. Более сложными транспортными цепочками можно позиционировать системы добычи и поставки угля на тепловые электростанции при использовании кольцевых маршрутов. К сожалению, прямое международное сообщение в роли максимально совершенной логистической операции на этапе транспортировки грузов посредством железнодорожного и морского транспорта в России не получило широкого распространения в наше время.

Многие сходятся во мнении, что отмена государственной монополии на внешнюю торговлю, демонтаж системы государственного планирования производства и поставок готовой продукции на внешний и внутренний рынок неизменно должны сопровождаться полным переходом на новые формы хозяйствования, что имеет отношение и к области транспортных услуг. Важно брать во

внимание, что транспортники по итогу оказались лишенными не государственных заказов не только на международные, но и внутренние перевозки. Несмотря на это, рынок транспортных услуг в рамках новых условий хозяйствования не имеет возможности рассматриваться в формате арены борьбы между разными перевозчиками, в том числе и экспедиторами за ограниченные объемы перевозок или же перераспределение. Надо выделить, что подобные виды конкурентной борьбы были актуальными в иностранной практике двадцатых-тридцатых годов. В рамках современных условий транспортная услуга за пределами нашей страны стала базовой частью товаропроводящих систем в рамках конкурентной борьбы за рынки сбыта продукции. Это в достаточной степени отразилось на принципах структуризации логистических центров, в функции которых включено не только перемещение груза, но и принятие товара от продавца с поставкой потребителю в нужном объеме и строго в оговоренный временной промежуток.

Для современного витка развития транспортного комплекса нашей страны и железнодорожного транспорта именно создание центров транспортной логистики выступает актуальным из-за вступления страны в члены Всемирной торговой организации, поскольку свободный доступ отечественной продукции на заграничные рынки серьезно ужесточит конкурентную борьбу в пределах внутреннего рынка не только на поставку продукции, но и транспортные услуги со стороны иностранных компаний. Из-за этого формирование российских логистических транспортных центров будет не только рассматриваться в качестве средства повышения эффективности работы товаропроводящих сетей, данью прогрессу и базовым средством ожидаемой борьбы за транспортный рынок. Важно заметить, что подобные центры будут содействовать интеграции РФ в мировую транспортную систему.