

*Автор:*

**Кудзаева Ольга Константиновна**

студентка

*Научный руководитель:*

**Прокопьева Ольга Андреевна**

канд. техн. наук, доцент

ФГБОУ ВО «Уральский государственный

университет путей сообщения»

г. Екатеринбург, Свердловская область

## **ИСПОЛЬЗОВАНИЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА В ЛОГИСТИЧЕСКИХ СИСТЕМАХ**

*Аннотация: в работе рассмотрены услуги железнодорожного транспорта. В статье отмечено, что для львиной доли железных дорог по всему миру свойственна минимальная гибкость обслуживания, а также сложность приспособления к требованиям цепей поставок с отдельными клиентами.*

*Ключевые слова:* логистическая система, железнодорожный транспорт.

Среди услуг железнодорожного транспорта есть достаточно большое количество востребованных в настоящее время, а среди них можно выделить, например, перевозку массовых грузов маршрутами. В данном случае маршрутом неизменно называется поезд, что без изменения состава и груза будет следовать от места отправления к итоговому пункту назначения. Подобным образом осуществляется транспортировка угля, нефти, руды, удобрений, а также многой другой продукции, например, строительные материалы в большом количестве. Базовым конкурентом в рамках этого сегмента можно выделить лишь внутренний водный транспорт, когда водные коммуникации совпадают с ЖД по направлению следования. Стоимость порой довольно выгодна для клиентов, так как маршрутные перевозки не требуют осуществления сортировочных операций, а это значительно снижает издержки. Также надо выделить в ряду наиболее востребованных услуг железнодорожного транспорта и интерmodalные

транспортные единицы. Под этим определением принято подразумевать контейнеры, съемные кузова и подобные изделия, которые применяются для перевозки грузов строго по расписанию посредством использования специализированных поездов. Подобные перевозки позиционируются в качестве составной части интермодальный сервисов, а на практике вынуждены постоянно испытывать конкуренцию от автомобильного транспорта. Несмотря на все эти обстоятельства, данное направление перевозок продолжает активно развиваться во многих странах мира.

Интермодальные поезда наряду с маршрутами на практике не сталкиваются на пути следования с переформированием, поэтому строго следуют графику, словно пассажирские поезда. Данная особенность обеспечивает конкурентные преимущества железнодорожных интермодальных сервисов. Тарифы в этом случае порой могут быть довольно высокими, так как перевозят таким образом зачастую дорогостоящие товары, а клиенты неизменно готовы оплачивать скорость доставки и пунктуальность перевозчика, ведь это выгодно для нее. Распространены в наши дни и перевозки грузов отдельными вагонами или их группами в составе смешанных грузовых поездов. Данный сегмент, в рамках которого зачастую перевозятся довольно дорогие грузы промышленного типа, что перевозятся без использования контейнеров, для многих железных дорог во всем мире считается одним из самых проблемных. Надо признать, что именно здесь существенно теряется немалая доля рынка в пользу автомобильных грузоперевозок.

По сравнению с маршрутными и контейнерными сервисами повагонные перевозки базируются на привычной технологии формирования поездов. Клиенту требуется предъявить к перевозке вагон или их в определенном количестве, а затем они будут включены в состав поезда. По мере движения состава между станций итоговый пункт назначения будет достигнут. Скорость таких транспортировок может зависеть от многих факторов. Примечательно, что порой вагоны могут включаться в состав нескольких поездов – иногда их количество может быть более четырех.

---

Надо выделить, что сквозные расписания наряду с гарантией по срокам будут вовсе отсутствовать, слежение за отправками на практике осуществляется редко, а время осуществления перевозки непредсказуемо для клиента. Именно из-за этого данная транспортная услуга не может включаться в цель поставок в качестве элемента со стабильными параметрами. Все данные особенности технологии делают повагонные железнодорожные перевозки менее привлекательными в рамках современной логистики. Клиентура, с учетом дешевизны большинства услуг, нередко предпочитает пользоваться в таких случаях автомобильными грузоперевозками. Помимо транспортных услуг посредством вагонов на практике используется еще и предоставление вагонов в аренду.

Следует заметить, что для львиной доли железных дорог по всему миру свойственна минимальная гибкость обслуживания, а также сложность приспособления к требованиям цепей поставок с отдельными клиентами. Причинами этого выступают не только особенности организации и технологии ЖД перевозок, но и привычная позиция естественного монополиста, с которой действуют многие менеджеры международных железнодорожных компаний. Одна из наиболее важных задач железнодорожных реформ неизменно будет сводиться к тому, чтобы сделать ЖД рыночно ориентированной отраслью, которая будет управляться со взятием во внимание конкурентной ситуации в рамках рынка транспортных услуг.