

**Оленцевич Виктория Александровна**

канд. техн. наук, доцент

**Антипина Алина Алексеевна**

студентка

ФГБОУ ВО «Иркутский государственный

университет путей сообщения»

г. Иркутск, Иркутская область

## **ТЕХНИКО-ЭКОНОМИЧЕСКАЯ ЦЕЛЕСООБРАЗНОСТЬ ПРИМЕНЕНИЯ РАЗЛИЧНЫХ ТЕХНОЛОГИЙ ПЕРЕВОЗКИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫМ ТРАНСПОРТОМ**

***Аннотация:** важнейшим критерием при выборе перевозчика является срок доставки, поскольку ускорение позволяет снизить величину омертвленного в перевозимом грузе оборотного капитала. С целью определения экономической целесообразности применения различных технологий перевозки в работе рассмотрены альтернативные варианты перевозки партии груза железнодорожным транспортом.*

***Ключевые слова:** железнодорожный транспорт, уровень клиентоориентированности, взаимодействие с клиентами, транспортно-экспедиционное обслуживание, формирование малосоставных маршрутов.*

Транспортно-экспедиционное обслуживание тесно связано с перевозочными процессами и теми технологиями, которые используются для доставки груза. В настоящее время грузовладельцы предъявляют к перевозчикам требования по улучшению качества перевозочного процесса: соблюдению скорости перевозки на всём маршруте следования, срока доставки груза к месту назначения в установленное время, сохранности перевозимого груза и его полезных свойств, информацию о месте нахождения груза на пути транспортирования, предоставления грузовладельцу сопутствующих услуг. При этом количество компаний, которые стремятся к построению системы по удовлетворению потребностей клиента, формированию клиентоориентированности, растёт. Наблюдение за

изменениями потребностей клиентов, а также фокусировка внимания на повышении ценности услуг и продукта для потребителя, в том числе повышение качества услуг становится все больше актуальным [3].

Эффективное управление взаимодействием с клиентами является очень важным, а решение, касаемо этого жизненно необходимым для многих отечественных компаний. Выстраивание взаимоотношений с потребителями даст возможность транспортным организациям понизить уровень расходов на удержание и привлечение, а также более оптимально и рационально перераспределить бюджет маркетингового плана, что существенно укрепит позиции компании на рынке и повысит прибыль [2].

На основе проведенного анализа оценки эффективности работы железнодорожного транспорта [1] в современных условиях можно сделать вывод, что одним из вариантов повышения финансово-экономической устойчивости является привлечение дополнительных объемов перевозки высокодоходных грузов, за счет формирования малосоставных маршрутов.

Для грузоотправителя важно минимизировать издержки, связанные с транспортировкой. Кроме того, одним из важнейших критериев при выборе перевозчика является срок доставки, поскольку ускорение позволяет снизить величину омертвленного в перевозимом грузе оборотного капитала.

С целью определения экономической целесообразности применения различных технологий перевозки рассмотрим альтернативные варианты перевозки партии груза железнодорожным транспортом: групповая отправка; групповая отправка, перевозимая малосоставным составительским маршрутом; групповая отправка, перевозимая малосоставным составительским маршрутом, следующим по пассажирским ниткам графика движения поездов, осуществляемая за счет добавления грузовых поездов в график движения пассажирских.

Таблица 1

Варианты перевозки партии груза железнодорожным транспортом

Тип отправки	Срок доставки, сут.	
	2000 км.	4000 км.
Групповая отправка	7	11

Составительский маршрут	5	8
Составительский маршрут, следующий по пассажирским ниткам графика	4	7

Проделанный авторами анализ альтернативных вариантов перевозки партии груза железнодорожным транспортом показывает, что применение малосоставных маршрутов выгодно для всех участников процесса (грузоотправителя и перевозчика) при стоимости груза от 4,5 млн руб./т. и более, перевозке на расстояние 2000 км, в этом случае при отправке груза составительским маршрутом, следующим по пассажирским ниткам графика, снижение экономических потерь грузовладельца составит 418,6 тыс. руб., что на 43,6 тыс. руб. выше уровня тарифа. При отправке груза составительским маршрутом, следующим по пассажирским ниткам графика, на расстояние 4000 км, обоюдная выгода будет иметь место при стоимости груза 6 млн руб./т., в этом случае снижение экономических потерь грузовладельца составит 744,2 тыс. руб., что превышает уровень тарифа на 46,0 тыс. руб.

Нестабильная экономическая ситуация и жесткая конкуренция в сфере перевозок, остро ставят вопрос повышения качества оказываемых услуг на железнодорожном транспорте.

### ***Список литературы***

1. Оленцевич В.А. Анализ причин нарушения безопасности работы железнодорожной транспортной системы / В.А. Оленцевич, В.Е. Гозбенко // Современные технологии. Системный анализ. Моделирование. – 2013. – №1. – С. 87–90.
2. Официальный сайт ОАО «РЖД» [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://rzd.ru>
3. Стратегия развития Холдинга «РЖД» на период до 2030 года. – М: ОАО «РЖД», 20.12.2013 г.