



# ЛОГИСТИЧЕСКИЕ ПРИНЦИПЫ РЕСТРУКТУРИЗАЦИИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА РОССИИ

**ВАЛЕРИЙ МАЛЫШЕВ**, Ростовский государственный строительный университет, соискатель кафедры маркетинга и логистики

## АННОТАЦИЯ

Предпринята попытка обоснования реформирования системы железнодорожного транспорта и дана оценка ключевых проблем, сдерживающих дальнейшее развитие рынка железнодорожных транспортных услуг. Обоснована целесообразность использования логистического подхода при разработке и реализации стратегии развития железнодорожного транспорта. Описаны общие и частные принципы реализации логистического подхода при разработке и реализации стратегии развития железнодорожного транспорта.

## КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА

реформирование железнодорожного транспорта России, предпосылки и проблемы реформирования рынка транспортных услуг в сегменте железнодорожного транспорта, стратегия реформирования железнодорожного транспорта, логистический подход, общие и частные принципы логистического подхода

## ANNOTATION

The author attempted to prove the railway transportation system reformation and assessed key issues constraining further market development. Logistical approach for design and implementation of the railway transportation development strategy is described and validated.

## KEYWORDS

Russian railway transportation reforming, factors for and problems of the railway transportation market reformation, railway transportation reforming strategy, logistical approach, common and specific principles of the logistical approach

Реформирование системы железнодорожного транспорта продиктовано с одной стороны комплексом внутренних ключевых проблем, сдерживающих дальнейшее развитие рынка железнодорожных транспортных услуг взаимно-обусловленного в свою очередь динамикой развития национальной экономики России, с

другой, фундаментальными вызовами новой глобальной мировой экономики. К числу внутренних ключевых проблем требующих скорейшего решения следует отнести [1. стр.12]:

1. Преодоление стагнирующего характера износа основных производственных фондов и необходимость ускоренного их обновления с учётом современных достижений в технологиях и управлении грузо- и пассажиропотоками.

2. Сокращение разрывов в технико-технологическом развитии по сравнению с передовыми мировыми лидерами, ориентация на использование инновационных технологий позволяющих преодолеть отставание в развитии отрасли.

3. Обеспечение комплексного и устойчивого развития различных территорий, снятие диспропорций в развитии различных регионов России путем развития инфраструктуры, качественного улучшения транспортной обеспеченности и развития пропускной способности железнодорожного транспорта.

4. Снятие барьеров и ограничений для развития международных и транзитных, в том числе мультимодальных, перевозок с использованием железнодорожного транспорта.

5. Повышение надежности и безопасности функционирования железнодорожного транспорта путем предупреждения и защиты, а также минимизации последствий рисков экономического, социального, технологического и экологического характера.

6. Масштабность проектов модернизации и дальнейшего развития системы железнодорожного транспорта требует инвестиций, которыми ни один из участников рынка транспортных услуг в отдельности не располагает, соответственно необходимо разработать механизм привлечения и аккумулирования адекватных инвестиционных ресурсов для реализации стратегии развития отрасли.

Внешними вызовами мировой экономики, требующими коренных изменений в системе железнодорожного транспорта России являются:

1. Усиление тенденций глобализации и одновременно регионализации экономики. С одной стороны, роль транснациональных корпораций и соответственно трансграничного обмена продолжает расти, с другой, темпы роста экономики стран БРИК с опорой на внутренний спрос и предложение опережают соответствующие темпы роста экономики ЕС, США и Японии. Таким образом, наряду с необходимостью модернизации и развития традиционных международных и транзитных транспортных коридоров актуализируются вопросы создания новых грузовых и пассажирских направлений.

2. Учитывая бурный рост новых экономик, а также устойчивое лидерство традиционных центров экономического развития планеты, с одной стороны, и изменение демографической карты мира, рост населения Индии, Китая, Ирана, Пакистана, Индонезии, а также стран расположенных на африканском континенте южнее Сахары, необходимо определить место российских железных дорог в глобальных потоках населения, грузов, технологий и инвестиций.

3. Темпы роста экономики ЕС, США и Японии, а также новых экономик стран БРИК в значительной мере будут зависеть от доступа к минеральному сырью и углеводородам. Соответственно необходимо в стратегии развития железнодорожного транспорта учитывать глобальные экономические и геополитические интересы России.

4. Развитие многополярного мира с одной стороны, и нерешенные территориальные вопросы, диспропорции в развитии отдельных регионов, этнические и религиозные противоречия обостряют конфликты и усиливают риски, приводящие к сбоям работы транспортных систем, включая и железнодорожный транспорт, и актуализируют проблемы безопасности при разработке и реализации стратегии долгосрочного развития железнодорожного транспорта России.

5. Влияние экологических факторов в условиях усиления техногенного воздействия будет формировать особые требования к размещению и функционированию инфраструктуры и эксплуатации подвижного состава железнодорожного транспорта.

Учитывая вышесказанное, стратегия развития железнодорожного транспорта должна:

- ориентировать на опережающий характер развития сети железных дорог в России; принимая во внимание масштабность решаемых с ее помощью задач и длительные сроки окупаемости инвестиций;
- быть, рассчитана на период не менее 15—20 лет, а ее реализация обеспечить рост эффективности и конкурентоспособности отдельных субъектов рынка железнодорожных транспортных услуг и отрасли в целом.

Использование логистики, рассматриваемой нами как: наука и практическая деятельность, связанная с управлением товарно-материальными, финансовыми, информационными, сервисными потоками и потоками рабочей силы в экономических системах с целью максимального удовлетворения потребителей и сокращения общественных и частных расходов, позволит существенно повысить эффективность принимаемых в процессе реформирования железнодорожного транспорта решений и добиться максимизации эффектов при реализации ее отдельных мероприятий. То есть, логистика с позиций системных представлений на хозяйственную практику позволяет обеспечить оптимизацию собственно процесса разработки и реализации стратегии развития железнодорожного транспорта. С другой стороны, так как рынок транспортных железнодорожных услуг является частью рынка логистических услуг, при разработке и реализации стратегии необходимо максимально использовать оптимизационный потенциал логистики и интегрировать процессы реформирования железнодорожного транспорта с элементами логистической системы отраслей, регионов и России в целом, а также ее зарубежных стратегических партнеров.

Использование логистического подхода при разработке и реализации стратегии развития железнодорожного транспорта предполагает опору на следующие общие принципы:

— Системность по отношению к преобразованиям, промежуточным и

конечным эффектам. Развитие железнодорожного транспорта должно обеспечить сбалансированное развитие его отдельных элементов: сети железных дорог, тягового и вагонного хозяйства, системы автоматического управления и диспетчирования, складского и терминального хозяйства, системы технического обслуживания подвижного состава и сервисного обслуживания потребителей и т.д. Темпы и пропорции развития элементов системы железнодорожного транспорта, учитывая внутренние взаимосвязи, должны быть, сбалансированы, и исключать появление «узких мест» внутри отрасли и в экономике России в целом. С другой стороны, принимая во внимание задачи интеграции с международными партнерами в процессе управления грузо- и пассажиропотоками необходимо синхронизировать инфраструктуру, технологию и управление между отечественными и зарубежными участниками рынка логистических услуг железнодорожного транспорта;

Оптимальность, основанная на сквозном управлении цепочкой ценности, с ориентацией на удовлетворение потребностей конечных потребителей логистических услуг железнодорожного транспорта. Принцип оптимальности предполагает минимизацию общественных и частных затрат при соблюдении ограничений по качеству оказываемых услуг, надежности функционирования системы и др., ограничений в процессе реализации стратегии развития железнодорожного транспорта;

— Ресурсоэкономичность требует, при реализации стратегии, реформирования железнодорожного транспорта использования ресурсосберегающих технологий и минимизации расхода материалов, энергии и человеческого труда. Функционирование новой системы железнодорожного транспорта должно опираться на использование возобновляемых источников энергии, управление возвратными потоками и рециклинг материалов, механизацию и автоматизацию труда и др.;

— Технологичность, предполагает ориентацию исключительно на инновационные, «прорывные» процедуры, процессы и технические средства способные преодолеть разрывы в развитии железнодорожного транспорта. Технологичность должна обеспечить продуктивность

работы всей системы, в том числе за счет увеличения пропускной способности действующих дорог, увеличения средней скорости движения грузового и пассажирского транспорта, использования современных технологий в управлении грузо- и пассажиропотоками, использование инновационных технологий логистического обслуживания потребителей и др. Важно обеспечить сопряжение специальных технологий, используемых непосредственно на железнодорожном транспорте, с технологическими процессами всех участников перевозочного процесса, а именно поставщиков, потребителей, посредников и др., в том числе при оказании международных, транзитных, мультимодальных услуг;

— Гибкость и адаптивность, как самой стратегии реформирования железнодорожного транспорта, так и непосредственно всех участников формирующегося рынка логистических услуг в сфере железнодорожного транспорта. Учитывая, что практически невозможно точно предвидеть динамику развития экономики, политики, технологии и др. факторов на горизонте 15 лет и более, необходимо использовать сценарный подход к разработке стратегии и, собственно, функционированию участников реформируемого рынка логистических услуг железнодорожного транспорта. Вариативность стратегии и бизнес моделей участников рынка позволит обеспечить приспособляемость к изменениям на рынке, контролировать которые не представляется возможным;

— Надежность и безопасность как ключевые принципы разработки и реализации стратегии реформирования железнодорожного транспорта требуют предусмотреть механизмы выявления, предупреждения, борьбы и минимизации последствий рисков различного рода, учитывая системообразующее — социально-экономическое, геополитическое, технологическое, оборонное и экологическое влияние функционирования и развитие железнодорожного транспорта, как на внутреннем, так и на внешнем рынке России.

Частными принципами реализации логистического подхода при разработке и реализации стратегии развития железнодорожного транспорта являются:

— Перманентное повышение качества процессов, выражаемое в росте качества обслуживания и по-

вышения степени удовлетворенности конечных потребителей услуг железнодорожного транспорта, включая и логистические услуги. При этом необходимо учитывать, что задача сервисной системы железнодорожного транспорта состоит не столько в том, чтобы произвести безупречное качество, а в том, чтобы определить оптимальный для потребителя уровень, при котором будет обеспечен максимальный доход (удовлетворенность) для самого потребителя. То есть сверхнормативное качество рассматривается, как не рациональные затраты ограниченных ресурсов общества и необоснованные расходы, как со стороны сервисной системы железнодорожного транспорта, так и со стороны потребителя. Данный принцип основан на концепции обеспечения всеобщего качества и политики «ноль отказов»;

— Минимизации продолжительности всех бизнес-процессов железнодорожных транспортных услуг и внутрихозяйственных видов деятельности с целью сокращения времени обслуживания потребителей. Скорость обслуживания — есть фундаментальное свойство качества обслуживания в процессе оказания

логистических услуг на железнодорожном транспорте. Чем меньше продолжительность нахождения груза и/или пассажира в пути, тем выше удовлетворенность, а также меньше общественные и частнохозяйственные затраты. Исключения составляют транспортные услуги особого рода, когда продолжительность в пути является частью удовольствия, например, в процессе путешествия;

— Минимизация общественных и частнохозяйственных затрат связанных с реализацией внутрихозяйственных видов деятельности и оказании транспортных логистических услуг в сфере железнодорожного транспорта при условии выполнения требований потребителей к качеству и продолжительности сервисного обслуживания.

Принимая во внимание сложность объекта — железнодорожный транспорт России, его внутренние и внешние взаимосвязи, а также характер проблем, которые необходимо решить в процессе реформирования, цель стратегии носит комплексный характер, включая, «формирование условий для устойчивого социально-экономического развития России, возрастание мобильности населения

и оптимизации товародвижения, укрепление экономического суверенитета, национальной безопасности и обороноспособности страны, снижения совокупных транспортных издержек экономики и обеспечения лидирующих позиций России на основе опережающего и инновационного развития железнодорожного транспорта, гармонично увязанного с развитием других отраслей экономики, видов транспорта и регионов страны» [1, стр. 13].

Реализация данной стратегии позволит обеспечить инфраструктурные условия для развития национальной экономики России, роста ее конкурентоспособности и улучшения уровня и качества жизни ее населения.

#### Библиографический список:

1. Стратегическое развитие железнодорожного транспорта в России/ сост., авт. коммент. Б.М. Лapidус, Д.А. Мачерет, Ю.В. Елизарьев, Ф.С. Пехтерев, В.А. Максимушкин / под ред. Б.М. Лapidуса. — М.: МЦФЭР, 2008. — 304 с. (Приложение к журналу «Экономика железных дорог», 2008).

## СТРАХОВАНИЕ ГРУЗОВЫХ ПЕРЕВОЗОК

- 18 лет на рынке страхования
- Страхование любых видов грузов, перевозимых всеми видами транспорта по всему миру
- Страхование ответственности перевозчиков
- Содействие в организации перевозок, охранного сопровождения и наложении пломб
- СК "ПАРИ" страхует свыше 300 тысяч грузоперевозок в год и является лидером по количеству заключенных договоров на российском рынке



Телефон: (495) 721-12-21  
E-mail: ic@skpari.ru

Факс: (495) 788-57-20  
www.skpari.ru

Лиц. ФССН С №091577 от 08.06.2009г.

СТРАХОВАНИЕ  
ПАРИ  
КОМПАНИЯ