

Современное состояние и проблемы логистической деятельности Филиала ОАО «РЖД» Облученской дистанции пути

Курганский Андрей Анатольевич

*Приамурский государственный университет им. Шолом-Алейхема
студент*

Аннотация

Целью научной статьи является изучение современного состояния и проблем логистической деятельности филиала ОАО РЖД Облученской дистанции пути. При написании научной статьи были использованы такие методы исследования, как метод обзора научной литературы, методы анализа и синтеза. Результат исследования – выявлены проблемы логистической деятельности филиала ОАО РЖД Облученской дистанции пути.

Ключевые слова: логистика, качество, сервис, логистический сервис, показатели качества, критерии логистического сервиса

The current state and problems of logistics activities of the Branch of JSC "Russian Railways" Obluchenskaya track distance

Kurgansky Andrey Anatolievich

*Sholom-Aleichem Priamursky State University
Student*

Abstract

The purpose of the scientific article is to study the current state and problems of the logistics activities of the branch of JSC Russian Railways Obluchenskoy track distance. When writing a scientific article, such research methods as the scientific literature review method, methods of analysis and synthesis were used. The result of the study - the problems of logistical activity of the branch of JSC Russian Railways Obluchenskaya track distance were identified.

Keywords: logistics, quality, service, logistics service, quality indicators, logistics service criteria

Актуальность исследования. Работая на высококонкурентном и волатильном рынке, ОАО «РЖД» стремится оказывать комплексные услуги во всех видах сообщения и расширять продуктовое меню для клиентов. Главная роль отводится внедрению и широкомасштабному применению современных логистических технологий 3PL/4PL, охватывающих максимальную потребительскую аудиторию.

Целью научной статьи является изучение современного состояния и проблем логистической деятельности филиала ОАО РЖД Облученской дистанции пути.

Обзор исследований. Вопросы логистической деятельности ОАО «РЖД» рассматривались в трудах следующих авторов: А.М. Гаджинский [1], Б.И. Герасимов, В.В. Жариков [2] и других.

В рамках адаптации транспортных продуктов и услуг к потребностям грузоотправителей и разработки новых продуктов и услуг в 2021 году реализованы:

- проведены тестовые закупки товаров с использованием программного продукта «РЖД Маркет» и предоставлением услуги перевозки железнодорожным транспортом через электронную торговую площадку «Грузовые перевозки»;

- подписан Меморандум о сотрудничестве между ФАС России, АО «СПБМТСБ» и ОАО «РЖД», предусматривающий организацию биржевых торгов через Оператора товарных поставок (ОТП) – компанию группы ОАО «РЖД»;

- утверждена «Методология применения смарт-контрактов на основе технологии распределенных реестров (блокчейн) в транспортно-логистической деятельности ОАО «РЖД»;

- реализовано 11 новых основных транспортно-логистических продуктов.

Одним из самых перспективных направлений развития транспортно-логистического бизнеса остаются контейнерные перевозки. В настоящее время контейнерные поезда следуют по более чем 450 направлениям, как во внутреннем, так и в международном сообщении, со средней скоростью порядка 800 км/сут. Средняя скорость контейнерных поездов со скоропортящимися и транзитными грузами составляет порядка 1 тыс. км/сут и 1 150 км/сут соответственно.

По итогам 2021 года объем контейнерных перевозок по сети ОАО «РЖД» достиг величины 5 001,9 тыс. ДФЭ, что на 12,6 % выше уровня 2018 года. Из них в составе контейнерных поездов перевезено 3 012,5 тыс. ДФЭ, что на 20 % (506 тыс. ДФЭ) выше уровня 2018 года. В результате более 60 % контейнеров перевезено в составе контейнерных поездов в 2021 году, доля маршрутизации контейнерных отправок увеличилась на 4 % относительно 2018 года [4].

По итогам 2021 года объем транзитных перевозок (с учетом порожних вагонов) составил 28,54 млн т, что на 0,4 % выше уровня 2018 года. Транзитные контейнерные перевозки с учетом возврата порожних контейнеров из Европы в Китай по новым логистическим схемам составили 618 тыс. ДФЭ с ростом на 11,8 % к 2018 году, в том числе по важнейшим маршрутам:

- международный транспортный коридор «Восток – Запад» - 347,7 тыс. ДФЭ;

- сообщение со странами Центральной Азии — 162,6 тыс. ДФЭ;

- перевозки по направлению «Китай – Беларусь – Китай» - 52,6 тыс. ДФЭ.

АО «РЖД Логистика» – крупнейший на территории СНГ и стран Балтии мультимодальный логистический оператор, созданный в целях развития логистического направления бизнеса ОАО «РЖД» «РЖД». Компания организует перевозки в сообщении с более чем 50 постоянными пунктами доставки в России, Европе и Китае, осуществляет логистическое обслуживание международной торговли на всем евразийском пространстве (страны СНГ, Балтии, Китай, Япония, Вьетнам, Индия, страны Евросоюза).

В 2021 году запущен мультимодальный транзитный сервис Trans Siberian LandBridge для ускоренной доставки различной номенклатуры грузов из Японии и Республики Корея через Владивостокский морской торговый порт и Транссибирскую железнодорожную магистраль с последующей автодоставкой до склада получателя в Европе. Сервис позволяет сократить сроки перевозки грузов в сравнении с deep sea в два раза и предусматривает возможность отправки контейнеров в обратном направлении из Европы в Японию и Республику Корея.

В число крупных проектов для промышленных компаний в 2021 году вошли расширение сотрудничества с холдингом «Северсталь» с обслуживанием металлургического предприятия в составе ПАО «Северсталь» в Вологодской области и увеличением объемов перевозок для предприятия на 20 %, а также организация круговых рейсов с перевозкой сжиженных углеводородов, серы и порожних вагонов для ТОО «Тенгизшевройл».

По итогам 2021 года компанией получена выручка в размере 36 253 млн руб. и чистая прибыль 449,3 млн руб., что на 11 и 65 % соответственно ниже показателей 2018 года. Снижение показателей деятельности компании обусловлено общей макроэкономической ситуацией, а также окончанием в апреле 2021 года контрактов на перевозку социальных грузов.

Логистическая инфраструктура региона - кровеносная система территории. От ее состояния и насыщенности всецело зависит конкурентоспособность экономики современного региона.

Для определения сильных и слабых сторон железнодорожных перевозок Дальневосточной железной дороги, выявления возможностей и угроз нами был проведен его SWOT-анализ (таблица 1).

В ЕАО достаточно благоприятные условия для деятельности железнодорожного транспорта.

В то же время региональная система характеризуется недостаточным уровнем развития субъектов транспорта и логистики и спорадическим осуществлением взаимодействия между ними. Однако потенциал региона достаточно высок и требует дальнейшей разработки стратегической программы развития, отвечающей потребностям повышения качества жизни и тенденциям укрепления межхозяйственных, межрегиональных и внешнеэкономических связей с учетом обозначенной проблематики.

Таблица 1 – SWOT-анализ ОАО «РЖД» Облученской дистанции пути

Сильные стороны	Слабые стороны
1. Выгодное географическое расположение, граница с Китаем; 2. Развитый агропромышленный комплекс; 3. Развитая транспортная инфраструктура, наличие подъездных путей 4. Наличие промышленных предприятий	1. Недостаток квалифицированных кадров; 2. Отсутствие логистического распределительного центра на территории ЕАО; 3. Недостаточное финансирование региона; 4. Неблагоприятные климатические условия.
Возможности	Угрозы
1. Сотрудничество с азиатскими странами; 2. Добыча полезных ископаемых и сбыт их в другие регионы	1. Экологическая угроза, связанная с загрязнением воздуха крупными промышленными предприятиями; 2. Отток населения; 3. Истощение водных ресурсов.

В ЕАО дороги имеются также слабые стороны и угрозы, оказывающие влияние на деятельность Облученской дистанции пути. Самая большая угроза для работы всех железнодорожных предприятий территориального подразделения – нехватка квалифицированных кадров.

Работники, проработавшие на железной дороге более 15 лет, получают необходимый опыт, высокую квалификацию и умеют применять свои навыки в нестандартных ситуациях.

Однако, их заработная плата остается на уровне ниже средней по региону, а оптимизация, набирающая все больше обороты в деятельности предприятий железнодорожного транспорта, а именно совмещение должностей при сохранении прежней заработной платы, ведет к быстрому выгоранию сотрудников, а, следовательно, к большой текучести кадров, которая не способствует должному уровню обучения новых кадров. Чем больше текучесть кадров, тем большее количество средств затрачивается на их переобучение, которое впоследствии оказывается менее эффективным.

На данный момент в ЕАО не создана классическая транспортно-логистическая система, при этом функционирует некоторое количество предприятий, выполняющие логистические операции и оказывающие соответствующие услуги.

Возможности создания транспортно-логистических центров способствует дальнейшее укрепление позиций ЕАО, как крупнейшего логистического, торгового, образовательного, культурного и административно-делового центра.

Транспортно-логистический центр призван оказывать услуги не только по обеспечению транзитных грузопотоков, но и максимально удовлетворять потребности рынков Оренбургской области и соседних населенных пунктов.

Создание транспортно-логистического центра позволяет кардинально повысить процесс создания и реализации потребительской ценности, системно предоставлять клиенту именно то, что он хочет, в нужное время и в удобном для него месте.

В дополнение к этому утверждению следует добавить мнение, отмеченное Ю. Г. Кузменко, что «логистический центр должен оказывать весь перечень услуг логистики, должен соответствовать европейским стандартам качества и производительности».

Непростые климатические условия ЕАО также представляет серьезную угрозу для перевозок железнодорожным транспортом.

Резкая смена погоды – холодная зима и жаркое лето – влияет на строение и состояние железнодорожного полотна негативным образом и приводит к значительному увеличению логистических затрат на его содержание. Факторы природно-климатического характера (температура и атмосферные осадки) оказывают существенное влияние на взаимодействие железнодорожного полотна с подвижным составом.

Их совместное воздействие может способствовать тому, что поверхности катания головок рельсов увлажняются, снижается сцепление колес поезда с рельсами, из-за чего происходит пробуксовывание колес, которое может привести к образованию ползунов, то есть изолированных неровностей на рельсах и колесных парах.

Большое количество осадков вызывает увлажнение деревянных шпал и загрязненного щебня, что снижает сопротивление их смятию под подкладками шпал и также вызывает деформацию рельс, происходит искажение профиля пути из-за набухания глинистых грунтов.

В зимнее время года происходит увеличение жесткости пути в 2–3 раза из-за промерзания земляного полотна и деревянных шпал, снижается упругость прокладок из резины.

При этом взаимодействие поезда и пути резко возрастает из-за появления неровностей на рельсах и колесах.

В летний период рельсы при нагревании стремятся к удлинению, а зимой при охлаждении – к укорачиванию.

Следовательно, меняется промежуток стыков рельсов, что при неправильном расчете и учете всех факторов, может привести к сходу поездов, что в свою очередь, приведет к задержке поставок и срыву графиков движения.

На эффективность цепей поставок наибольшее влияние оказывает время нахождения транспорта в пути, в том числе, время простоя вагонов на станциях под различными операциями – погрузочно-разгрузочными, ремонтными, маневровыми и эксплуатационными. Известно, что железнодорожный транспорт ходит строго по установленному графику, в случаях задержки на станциях может выдержать установленное время, увеличив скорость на перегонах.

Однако не исключены случаи, когда по разным причинам задержка влечет за собой изменение графиков всех последующих поездов, что

является серьезным нарушением причиной сбоя поставок не только грузов, но и опоздания пассажиров.

Из-за превышающей норму простоя вагонов на станции происходит нарушение сроков проведения погрузочно-разгрузочных работ и других операций, что предполагает увеличение рабочего парка локомотивов и вагонов и влечет за собой занятость путей, а, следовательно, уменьшение пропускной способности станции и увеличение времени оборота вагона. Все перечисленные факторы подразумевают увеличение капитальных вложений для усиления работы технических устройств станции, маневровых работ и работы дополнительных сотрудников. Нами выявлены следующие причины простоя вагонов:

- превышение ожидания подачи вагонов на пути необщего пользования в связи с ожиданием освобождения мест выгрузки из-за простоя на путях общего пользования других вагонов;

- ожидание оформления перевозочных документов для последующего отправления со станции;

- большинство подъездных путей предприятий работают только в дневное время, так как многие предприятия не работают круглосуточно и не могут принять груз в любое время суток;

- прохождение таможенных операций для дальнейшей подачи груза в иностранные государства.

Так, ОАО «РЖД» Облученской дистанции пути, как и другие территориальные управления, испытывает недостаток в локомотивах, наблюдается износ имеющегося подвижного состава, а также маневровой и строительной техники.

Износ подвижного состава ОАО «РЖД» Облученской дистанции пути на данный момент составляет около 57 %. Примерно такой же процент составляет степень износа рельс и инфраструктуры. Большинство искусственных сооружений и тело насыпи, расположенные на данном участке, находятся в эксплуатации более 100 лет и требуют постоянного контроля.

Данный факт является одной из причин схода поездов во время пути, что ведет к задержке поставок. Кроме того, на своевременность и непрерывность материальных потоков оказывают влияние случаи неправомерного отчуждения подвижного состава парка ОАО «РЖД», в том числе так называемого резерва, связанного с обеспечением мобилизационной готовности.

Анализ существующего механизма обеспечения сохранности имущества ОАО «РЖД» Облученской дистанции пути показал, что недопустимым завладениям имущества железной дороги способствуют недостатки в организации его сохранности.

Подобные практики приносят значительный экономический ущерб ОАО «РЖД» и, в частности, ОАО «РЖД» Облученской дистанции пути.

Часты случаи задержки железнодорожных перевозок – дорожно-транспортные происшествия на железных дорогах, связанные с нарушением правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта.

За 2020 г. и за начало 2021 г. было возбуждено более ста административных и уголовных дел, связанных с нарушением перевозок.

По итогам более 50 руководителей и исполнителей было привлечено к разной степени ответственности, как административной, так и уголовной.

Основной причиной дорожно-транспортных происшествий, является нарушение автовладельцами правил дорожного движения при пересечении железнодорожных переездов, влекущих за собой столкновения автотранспорта с подвижным составом.

Одна из самых главных слабых сторон ОАО «РЖД» Облученской дистанции пути – это недостаточное финансирование железнодорожной деятельности, без которого невозможно ее нормальное функционирование. Все предприятия области остро нуждаются в ремонте инфраструктуры, здания и сооружения не ремонтировались десятки лет, также не закупалось производственное оборудование.

Для оценки степени влияния вышеперечисленных факторов на своевременность доставки грузов, был проведен опрос сотрудников предприятий железнодорожного транспорта, связанных со снабжением.

На транспортно-логистическую деятельность оказывают негативное влияние имеющиеся недостатки существующего порядка материально-технического снабжения, такие как:

- потеря времени при недостаточной организации обработки грузов и подвижного состава, погрузочно-разгрузочных работ, обслуживания путей необщего пользования и пр.;

- бюрократия, т. е. временные затраты на оформление необходимых перевозочных и отгрузочных документов;

- излишки запасов, возникающие вследствие нерационального использования материально-технических ресурсов предприятий, обслуживаемых территориальным управлением;

- завышенные цены некоторых производителей и перевозчиков, что заставляет снизить уровень закупок и тем самым является причиной простоя и порожнего прогона вагонов и пр.

Таким образом, нами выявлено, что существующая система управления цепями поставок, в том числе ОАО «РЖД» Облученской дистанции пути нуждается в оптимизации.

Библиографический список

1. Гаджинский А. М. Логистика: учебник. М.: Дашков и К°, 2018. 420 с.
2. Герасимов Б. И., Жариков В. В., Жариков В. Д. Основы логистики. М.: ИНФРА-М, 2020. 304 с.
3. Григорьев М. Н., Долгов А. П., Уваров С. А. Логистика: продвинутый курс: учебник. М.: Юрайт, 2019. 734 с.
4. Сергеев В. И., Григорьев М. Н., Уваров С. А. Логистика. Информационные системы и технологии. М.: Альфа-Пресс, 2018. 321 с.