

0- 802318

На правах рукописи



Виноградов Андрей Сергеевич

**СЕРВИСНОЕ СОПРОВОЖДЕНИЕ ГРУЗОПОТОКОВ
НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ**

**Специальность 08.00.05 – экономика и управление народным
хозяйством: логистика**

АВТОРЕФЕРАТ
диссертации на соискание ученой степени
кандидата экономических наук

Ростов-на-Дону – 2013

Диссертация выполнена в ФГБОУ ВПО «Ростовский государственный экономический университет (РИНХ)».

Научный руководитель: доктор экономических наук, профессор
Борисова Вера Викторовна

Официальные оппоненты: Кизим Анатолий Александрович
доктор экономических наук, профессор
кафедры «Мировая экономика и менеджмент»
ФГБОУ ВПО «Кубанский государственный университет»

Дзотцоева Кристина Александровна
кандидат экономических наук, доцент
кафедры «Маркетинг и реклама»
ФГБОУ ВПО «Ростовский государственный
экономический университет (РИНХ)»

Ведущая организация: ФГБОУ ВПО «Ростовский государственный университет путей сообщения»

Защита диссертации состоится 30 мая 2013 г. в 14⁰⁰ часов на заседании диссертационного совета Д 212.209.01 при Ростовском государственном экономическом университете (РИНХ) по адресу: 344002, г. Ростов-на-Дону, ул. Б. Садовая, 69, ауд. 231.

С диссертацией можно ознакомиться в научной библиотеке Ростовского государственного экономического университета (РИНХ).

Автореферат разослан 30 апреля 2013 г. Сведения о защите и автореферат размещены 30 апреля 2013 г. на официальном сайте ФГБОУ ВПО «РГЭУ (РИНХ)» www.rsue.ru и ВАК Минобрнауки России – www.vak.ed.gov.ru.

Ученый секретарь
диссертационного совета
к. э. н., доцент



НАУЧНАЯ БИБЛИОТЕКА КФУ



855326

Т. В. Пархоменко

ОБЩАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА РАБОТЫ

Актуальность темы исследования. Вступление России в ВТО ставит глобальную задачу внедрения и освоения новых транспортных коридоров и сегментов рынка. Решение этой задачи во многом зависит от состояния транспортной инфраструктуры, и в первую очередь от развития железнодорожного транспорта. Уровень спроса на железнодорожные перевозки в условиях ужесточения конкурентной борьбы определяется прежде всего качеством сервиса. Российская практика свидетельствует о том, что сервисная поддержка грузопотоков на железнодорожном транспорте осуществляется фрагментарно, обостряется проблема повышения эффективности и качества работы железнодорожного транспорта. Возникает необходимость поиска новых дополнительных резервов повышения эффективности сервиса на железнодорожном транспорте. Значительные возможности в этом направлении автор видит в применении инструментария логистики.

В логистической системе железнодорожного транспорта появляется новая подсистема, обеспечивающая сервисную поддержку грузопотоков. Для получения конкурентных преимуществ необходимо не только обеспечение объем перевозок – важную роль приобретают качественная и сервисная составляющие транспортировки. Формирование нового взгляда на данную проблему автор связывает с использованием приемов и методов сервисной логистики. Сервисная логистика – одно из научных направлений в теории и практике логистики. Проблема практического использования сервисной логистики применительно к функционированию железнодорожного транспорта еще недостаточно изучена, что и определяет актуальность выбранной темы диссертационного исследования.

Степень разработанности проблемы. Проведенное в диссертации исследование основано на сложившейся к настоящему времени научной базе в области логистики, на работах таких ученых, как: А. У. Альбеков, Б. А. Аникин, В. В. Борисова, А. М. Гаджинский, В. И. Гиссин, Е. К. Ивакин, А. А. Кизим, Д. Д. Костоглодов, Л. Б. Миротин, Ю. М. Неруш, Д. Т. Новиков, А. В. Парфенов, Б. К. Плоткин, О. Д. Проценко, В. М. Пурлик, А. М. Родников, А. И. Семененко, В. И. Сергеев, А. А. Смехов, Л. А. Сосунова, В. Н. Стаханов, С. А. Уваров, В. Б. Украинцев, В. П. Федько, С. М. Хаирова, Р. В. Шеховцов, В. В. Щербаков и др.

В диссертации использованы теоретические и методологические разработки российских и зарубежных ученых по проблеме развития рынка транспортных услуг. Это работы С. Ю. Елисева, П. В. Куренкова, В. С. Лукинско-го, О. А. Терехова, В. В. Троилина, Д. Уотерса и др.

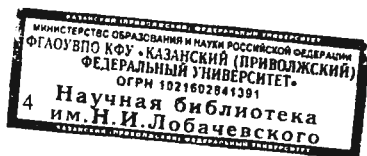
На данном научном фундаменте выстраивалась авторская позиция, согласно которой одной из центральных проблем исследуемой тематики является обоснование оптимизации сервисных потоков на железнодорожном транспорте в рамках проектируемых логистических систем.

Сервисное сопровождение грузопотоков на железнодорожном транспорте в условиях увеличившейся конкуренции со стороны смежных видов транспорта приобретает одну из ключевых ролей в развитии отрасли. Недостаточная теоретическая и практическая разработанность этих вопросов обусловила выбор темы диссертационного исследования, формулировку его цели и постановку задач.

Целью диссертационного исследования является разработка научно-практических рекомендаций по совершенствованию организационно-управленческих функций взаимодействия и координации звеньев инфраструктуры железнодорожного транспорта, основанных на принципах и методах сервисной логистики, и в обеспечении на этой основе повышения эффективности деятельности логистической системы железнодорожного транспорта.

Для достижения цели исследования в диссертации решались следующие основные задачи:

- обобщены закономерности развития и экономическое содержание сервисной логистики применительно к особенностям железнодорожного транспорта;
- идентифицирована сервисная направленность логистических центров на железной дороге и определена роль сервисного сопровождения грузопотоков на железнодорожном транспорте;
- разработаны методические подходы к оптимизации сервисных потоков на железнодорожном транспорте;
- проведен анализ деятельности логистического центра Северо-Кавказской железной дороги;



- дополнен и конкретизирован понятийный аппарат сервисного сопровождения грузопотока в логистической системе железнодорожного транспорта;
- обобщены тенденции развития логистического сервиса на железнодорожном транспорте;
- обоснована необходимость информационной поддержки логистического сервиса на железнодорожном транспорте.

Объектом исследования являются сервисные и сопутствующие им информационные потоки как элементы логистической системы железнодорожного транспорта.

Предметом исследования являются направления и методы повышения эффективности работы железнодорожного транспорта, направленные на оптимизацию сервисного сопровождения грузопотоков, включая координацию и интеграцию потоковых процессов логистическим центром в рамках логистической системы.

Теоретико-методологическая база исследования основана на трудах отечественных и зарубежных ученых в области общей теории логистики, логистики транспорта, экономики и организации железнодорожного транспорта. Автором использованы научный базис маркетинга, менеджмента и экономико-математического моделирования; методы и приемы статистики и информатики.

Информационной и нормативной базой исследования послужили законодательные, нормативные, правовые, программные материалы РФ, данные Федеральной службы государственной статистики, прогнозы и сведения о развитии транспортного сервиса в России и в зарубежных странах, материалы практической деятельности Главного вычислительного центра и информационно-вычислительного центра ОАО «РЖД», монографические исследования, информация периодических изданий, официальных сайтов сети Интернет. Достоверность научных положений, выводов и рекомендаций, представленных в диссертации, обеспечивается использованием методического инструментария логистики, методов экономического анализа, экономико-математического моделирования, результатами внедрения основных научных и практических рекомендаций в деятельность вычислительного центра и информационно-вычислительного центра ОАО «РЖД».

Исследование выполнено в рамках п. 4.14 «Логистический сервис, его виды, уровень, эффективность; влияние логистического обслуживания товарных потоков на конечные результаты бизнеса», п. 4.16 «Теоретические основы формирования логистических центров (ЛЦ). Исследование моделей государственно-частного партнерства при создании ЛЦ», п. 4. 21 «Оптимизация и управление операционной логистической деятельностью (складирование, транспортировка, управление заказами, упаковка)» Паспорта специальности 08.00.05 – экономика и управление народным хозяйством: логистика.

Рабочая гипотеза диссертационного исследования базируется на совокупности теоретических положений, в соответствии с которыми для повышения конкурентоспособности российского рынка грузовых перевозок на железнодорожном транспорте требуется внедрение инструментария сервисной логистики, позволяющего сформировать оптимизационные схемы товародвижения, обеспечивающие согласованность циркулирующих в логистической системе потоковых процессов, что позволит повысить экономическую эффективность и укрепит роль и значимость железнодорожного транспорта в целом.

Основные положения диссертации, выносимые на защиту

1. Обзор подходов к исследованию инструментария сервисной логистики и практики его внедрения в деятельность предприятий железнодорожного транспорта свидетельствует о необходимости оптимизации совокупных издержек товародвижения на основе переконфигурирования направленности, интенсивности и скорости сервисных потоков, сопровождающих грузоперевозки. Вступление России в ВТО и глобализация транспортных процессов предъявляют новые требования к управлению сервисными потоками в логистических системах железнодорожного транспорта. Качественное информационное и сервисное сопровождение грузопотоков в рамках логистической системы железнодорожного транспорта позволит обеспечить интеграцию и координацию всех участников товародвижения, создаст предпосылки для оптимизации издержек товародвижения и повысит эффективность железнодорожных перевозок.

2. Роль и значение сервисного сопровождения грузопотоков на железной дороге возрастает в условиях усложнения форм организации и взаимосвязи потоковых процессов в логистической системе железнодорожного транспорта в

связи с возрастанием ее клиентоориентированной направленности, что предопределяет необходимость пересмотра функций логистических центров в разрезе их сервисной ориентации и разработки индикаторов результативности качества сервиса в проектируемых информационных подсистемах.

3. Логистически ориентированные организационные структуры, существующие в настоящее время на железнодорожном транспорте, не в полной мере реализуют пространственное, сервисное, временное и функциональное администрирование грузоперевозок. Данное обстоятельство порождает дополнительные издержки товародвижения и снижает конкурентные характеристики транспортных услуг, что в свою очередь предопределяет необходимость поиска новых организационных форм управления сервисным сопровождением грузопотоков, адаптивных к сложившейся рыночной ситуации и обеспечивающих минимизацию совокупных логистических издержек в проектируемых схемах перевозок.

4. Анализ современного состояния развития логистического сервиса на железнодорожном транспорте свидетельствует о наличии специфики предоставления сервисных услуг в данном секторе экономики, что требует разработки методов сервисного отклика при осуществлении железнодорожных грузоперевозок, которые позволяют обосновать место и роль сервисного сопровождения грузопотока в логистической системе железнодорожного транспорта и осуществлять поиск резервов в этом направлении.

5. Логистическое администрирование сервисных потоков на железнодорожном транспорте носит межфункциональный и межотраслевой характер и должно сопровождаться соблюдением экономических, организационных, экологических и правовых норм хозяйствования, что предопределяет необходимость повышения государственной поддержки адекватных стандартов сервисного сопровождения грузопотоков и разработку индикаторов значимости показателей логистического сервиса.

6. Интегратором и координатором сервисных потоков на железнодорожном транспорте является логистический центр, целью которого является осуществление эффективного управления перевозками в рамках логистической системы, что свидетельствует о целесообразности разработки и внедрения системы мер, обеспечивающих повышение результативности сервисного сопровождения грузопотоков на железной дороге.

Научная новизна диссертационного исследования определяется авторскими разработками, содержащими приращение научного знания в области обоснования интеграции сервисных и грузовых потоков на железнодорожном транспорте в результате их оптимизации, что позволило создать предпосылки к рассмотрению необходимости применения логистическими центрами не только функций по координации грузопотоков, но и применения сервисной компоненты с учетом межотраслевой и межфункциональной специфики их деятельности в логистической системе железнодорожного транспорта, что позволит обеспечить снижение издержек грузоперевозок при заданном уровне их сервисных параметров.

К элементам **научной новизны** относятся следующие положения:

1. Определены особенности и развито научное представление о применении инструментария сервисной логистики на железнодорожном транспорте как сферы функционального сопровождения грузопотока, решающей задачи своевременного, ритмичного, надежного и эффективного товародвижения и обеспечивающей интеграцию и кооперацию всех участников сервисного процесса на железной дороге.

2. Раскрыта специфика и значимость сервисного сопровождения грузопотоков, включающая интерфейс информационно-сервисных подсистем ЛСЖДТ, потоковую структуру грузоперевозок, и обоснована возможность их координации в рамках логистических центров на железной дороге, что позволило уточнить классификационные признаки экономических потоков, циркулирующих в логистической системе железнодорожного транспорта.

3. Сформулированы предложения по созданию подсистемы информационной поддержки логистического сервиса на железнодорожном транспорте, включающие характеристику ее основных и специфических свойств, уточнение межфункциональных и межотраслевых взаимодействий элементов-звеньев, а также механизм логистического администрирования сервисных потоков, что позволит создать предпосылки для оптимизации всей совокупности параметров сервисных потоковых процессов, стандартизации их контрольных показателей эффективности в рамках логистической системы железнодорожного транспорта.

4. Доказано, что важным фактором развития сервисного сопровождения грузопотоков на железнодорожном транспорте является целенаправленное воздействие на этот процесс со стороны государства посредством реализации целевых социально-экономических программ развития грузоперевозок и рационализации тарифной политики, а также путем нормативно-правового регулирования вопросов гарантирования качества, безопасности и экологичности перевозок, что позволит нивелировать диспропорции в сервисном сопровождении грузопотоков и создаст предпосылки для увеличения привлекательности грузовых железнодорожных перевозок, что в свою очередь приведет к повышению экономического потенциала хозяйства путем привлечения инвестиций.

5. Предложен логистический инструментарий реализации сквозной организационно-аналитической оптимизации сервисных потоков на железнодорожном транспорте, включающий логистическое администрирование, диагностику и мониторинг адекватности финансовых, информационных и грузовых потоков, определение системы целей, задач и оценочных показателей эффективности управления деятельностью логистического центра, а также внедрение новых функций, позволяющих в полной мере реализовать концепцию сервисной логистики.

6. Сформулирована схема реализации мониторинговых исследований рынка транспортных услуг, представленная на основе оценки эффективности деятельности логистического центра СКЖД, сопоставления затрат на логистическое администрирование сервисных потоков и результатов этой деятельности, позволяющая выявить экономическую целесообразность комплекса мероприятий по рационализации сервисных потоков на железнодорожном транспорте.

Теоретическая значимость исследования состоит в проведенном обосновании путей совершенствования методологии сервисной логистики, адаптированных к деятельности предприятий железнодорожного транспорта, что решает задачу повышения качества и уровня сервисного сопровождения грузопотоков на железнодорожном транспорте, способствует устойчивому и поступательному развитию этого сектора экономики. Предложения по внедрению информационной подсистемы поддержки логистического сервиса в рамках деятельности Логистического центра Северо-Кавказской железной до-

роги базируются на анализе теории сервисной логистики и адаптации ее основных положений к управлению грузопотоками. Результаты диссертации могут быть использованы в дальнейшем развитии тематики сервисной логистики в различных отраслях и сферах деятельности.

Практическая значимость диссертационного исследования состоит в возможности использования предложенных методических рекомендаций для достижения скоординированности всей совокупности потоковых процессов в логистической системе железнодорожного транспорта. Предложенные рекомендации могут быть применены в процессе разработки и реализации стратегических и программных документов по рационализации сервисных услуг на железнодорожном транспорте как в Ростовской области, так и в других регионах России. Прикладные рекомендации могут быть использованы и в деятельности региональных логистических центров при администрировании сервисных потоков на железнодорожном транспорте.

Апробация и внедрение результатов. Основные положения диссертации докладывались и обсуждались на международных конференциях и логистических форумах, всероссийских и региональных конференциях.

Результаты диссертационного исследования одобрены и успешно внедрены в деятельность регионального Логистического Центра СКЖД (г. Ростов-на-Дону).

Публикации. Основные положения диссертационного исследования отражены в 13 научных статьях общим объемом 4,0 п. л., в том числе 3 статьях в рецензируемых научных журналах, в которых должны быть опубликованы основные научные результаты диссертаций на соискание ученых степеней доктора и кандидата наук, общим объемом 1,3 п. л.

Структура диссертационной работы. Диссертация состоит из введения, 9 параграфов, объединенных в 3 главы, а также заключения, библиографического списка (168 наименований) и 5 приложений, проиллюстрирована 4 таблицами, 15 рисунками. Объем диссертационной работы составляет 158 страниц.

Диссертация имеет следующую структуру:

ВВЕДЕНИЕ

1. ЗАКОНОМЕРНОСТИ РАЗВИТИЯ И ЭКОНОМИЧЕСКОЕ СОДЕРЖАНИЕ СЕРВИСНОЙ ЛОГИСТИКИ

1.1. Определение и особенности сервисной логистики на железнодорожном транспорте

1.2. Сервисная направленность логистических центров на железнодорожном транспорте

1.3. Особенности управления потоковыми процессами на железнодорожном транспорте

2. ДИНАМИКА И ТЕНДЕНЦИИ РАЗВИТИЯ ЛОГИСТИЧЕСКОГО СЕРВИСА НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ

2.1. Эволюция логистизации грузопотоков на железнодорожном транспорте

2.2. Межфункциональный и межотраслевой характер логистических процессов на железнодорожном транспорте

2.3. Информационная поддержка логистического сервиса на железнодорожном транспорте

3. ОПТИМИЗАЦИЯ СИСТЕМЫ СЕРВИСНОГО СОПРОВОЖДЕНИЯ ГРУЗОПЕРЕВОЗОК НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ

3.1. Логистическое администрирование сервисных потоков на железнодорожном транспорте

3.2. Оптимизация сервисных потоков на железнодорожном транспорте

3.3. Применение сервисной логистики как фактора, определяющего эффективность деятельности логистического центра на Северо-Кавказской железной дороге

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

ОСНОВНОЕ СОДЕРЖАНИЕ РАБОТЫ

Во введении обоснована актуальность темы диссертационной работы, ее теоретическая и практическая значимость, определена степень разработанности избранной проблематики в научной литературе, сформулированы цели и задачи исследования, его методологическая и теоретическая база, приводятся положения и выводы, содержащие элементы научной новизны и результаты их апробации.

В первой главе «Закономерности развития и экономическое содержание сервисной логистики» выявлены особенности и дана оценка современного состояния сервисной логистики на железнодорожном транспорте, определена сервисная направленность логистических центров на железной дороге, уточнены характеристики потоковых процессов в разрезе теории и практики сервисной логистики. Руководствуясь принципами построения логистических систем, автором предложена следующая структура логистической системы железнодорожного транспорта, изображенная в виде блок-схемы на рисунке 1.



Рисунок 1 – Схема логистической системы железнодорожного транспорта¹

¹ Составлен автором.

Показано, что в условиях активизации глобальных процессов в мировой экономике и ужесточения конкуренции на национальном рынке перевозок уровень спроса на транспортные услуги во многом предопределяется сопровождающим их сервисом. Обосновано, что логистический сервис стимулирует развитие экономических связей между производителями и потребителями продукции. Важную роль в этом направлении играет инструментарий сервисной логистики. Решение проблем сервисного сопровождения грузопотоков на железнодорожном транспорте непосредственным образом воздействует на темпы общего социально-экономического развития страны. При этом установлено, что ассортимент услуг, предоставляемых в рамках логистического сервиса на железной дороге, требует расширения. Предоставляемые клиентам услуги характеризуется низкой организационно-экономической эффективностью, слабым уровнем развития технической базы, что усугубляется диспаритетом цен на эти услуги и негативно отражается на динамике макроэкономических показателей страны в целом, препятствуя поступательному экономическому росту.

Это выдвигает на первый план задачу необходимости использования сервисного сопровождения грузопотоков на железнодорожном транспорте как средства в конкурентной борьбе за рынки сбыта и сферы влияния.

ОАО «Российские железные дороги» – одна из крупнейших в мире транспортных компаний. На эту компанию приходится почти половина пассажирооборота и более 85 % грузооборота страны. В «Стратегии развития железнодорожного транспорта Российской Федерации до 2030 года» взят курс на инновационное развитие транспортного процесса.

От состояния качества железнодорожных перевозок и уровня сервиса зависят перспективы инновационного развития экономики страны в целом. Исключительную роль в создании условий для модернизации и перехода на инновационный путь развития железнодорожного транспорта страны играют функционирующие ныне логистические центры.

Традиционно их деятельность сконцентрирована на оптимизации информационных потоков как основы эффективного функционирования железнодорожного транспорта Российской Федерации. В диссертации доказано, что на современном этапе развития возрастает роль логистических центров железных дорог в направлении активизации сервисного сопровождения гру-

зопотоков. Концепция сервисной логистики ориентирована на оптимизацию не только материальной, но и сервисной составляющей экономического потока. Сервисное сопровождение грузопотоков на железнодорожном транспорте включает: рациональное конфигурирование и оптимизацию сервисных потоков, сопровождающих грузопотоки; развитие межфункциональных и межотраслевых взаимосвязей в полном логистическом цикле перевозок; воздействие сервисной составляющей на инновационное развитие перевозочного процесса, включая использование инструментальных средств и организационных форм инновационной деятельности в сервисном секторе экономики, а также разработку механизма обеспечения межфункциональной и межотраслевой сервисной интеграции транспортно-экспедиторских услуг в процессе организации транспортного сервиса.

Сервисное сопровождение грузопотоков на железнодорожном транспорте позволяет логистическому центру соединить в единой информационной базе данных все экономические потоки в полном логистическом цикле грузоперевозок таким образом, чтобы деятельность всех звеньев взаимно дополняла друг друга, создавая синергетический эффект. На первый план выходит комплексное решение проблем повышения качества сервисного сопровождения грузопотоков при осуществлении мультимодальных перевозок, имеющее, как правило, не только техническую природу, но и охватывающее весь комплекс логистических операций, а также консультации клиентов, финансово-кредитные аспекты сервиса, таможенные процедуры и др.

В диссертации проведено сравнение различных взглядов на существенные признаки сервисного сопровождения грузопотоков на железнодорожном транспорте и дано авторское определение понятия «сервисное сопровождение грузопотока» как совокупности услуг, предоставляемых звеньями логистической системы на протяжении всего процесса грузоперевозки, неразрывно связанными со всей совокупностью функциональных областей полного логистического цикла, способствующими сокращению времени перевозок, оптимизации совокупных затрат товародвижения и повышению потребительских свойств товара.

Реализация концепции сервисной логистики на железнодорожном транспорте базируется на балансе интересов многочисленных звеньев – участников перевозочного процесса, содействует рационализации транспортных

затрат, обеспечивает возможность реализации инновационной стратегии развития экономики страны в целом.

Во второй главе «Динамика и тенденции развития логистического сервиса на железнодорожном транспорте» исследована эволюция логистики грузопотоков на железнодорожном транспорте, выявлен межотраслевой и межфункциональный характер логистических процессов на железной дороге. Здесь же обоснована необходимость мониторинга ключевых показателей эффективности сервисных потоков в рамках их информационной поддержки.

В данном разделе диссертации сделан вывод о том, что российский железнодорожный транспорт не всегда способен адекватно и гибко реагировать на внешние вызовы социально-экономической среды. В настоящее время протяженность «узких мест»¹ по пропускной способности составляет 8,3 тыс. км, или около 30 % протяженности основных направлений сети железных дорог, обеспечивающих около 80 % всей грузовой работы железнодорожного транспорта.

Определено понятие логистизации грузопотоков на железнодорожном транспорте как системы конкретных мер, направленных на организацию перевозочного процесса в системную потоковую форму, включающую ряд подсистем и элементов, объединенных по целевой направленности на снижение эксплуатационных расходов всех звеньев логистической цепи. Механизм управления грузо- и вагонопотоками во взаимодействии со всеми участниками перевозочного процесса в рамках основной производственной деятельности железнодорожного транспорта, которым является перевозочный процесс, по своей технологической сути являются составными и взаимосвязанными элементами единой логистической системы управления перевозками на железнодорожном транспорте.

Эффективная организация, управление и координация многочисленных экономических потоков невозможны без создания логистической системы железнодорожного транспорта (ЛСЖДТ).

Координирующий и интегрирующий потенциал этой системы должен быть направлен на реализацию социально-экономических задач развития же-

¹ «Узкое место» – элемент, коэффициент использования пропускной способности которого превышает следующие величины: для однопутных участков – 0,85; для участков с двухпутными вставками – 0,87; для двухпутных участков – 0,91; для приемо-отправочных путей и стрелочных горловин станций – 1.

лезнодорожной отрасли, повышение эффективности обслуживания потребителей за счет внедрения современных логистических технологий управления грузовыми потоками. В основе эффективной организации управления экономическими потоками на железнодорожном транспорте может лежать система организации вагонопотоков, в которой заложены технико-экономические расчеты по ускоренному и малоостановочному пропуску вагонопотоков, так как каждая непредусмотренная технологическая остановка его в пути следования, связанная с переработкой и производством комплекса технических и технологических операций с ним, приводит к дополнительным эксплуатационным расходам и влияет на себестоимость перевозок в целом.

Механизм управления грузо- и вагонопотоками во взаимодействии со всеми участниками перевозочного процесса, реализуемый дирекцией управления движением как основной составной части производственного блока ОАО «РЖД», и взаимодействие системы фирменного транспортного обслуживания с экспедиторскими и другими организациями, выполняющими вспомогательные операции в рамках основной производственной деятельности железнодорожного транспорта, которым является перевозочный процесс, по своей технологической сути являются составными и взаимосвязанными элементами единой логистической системы управления перевозками на железнодорожном транспорте.

В диссертации рассмотрены особенности управления потоковыми процессами на основе системы оперативного планирования работы Северо-Кавказской железной дороги с экспортными грузами. На этапе оперативного планирования вырабатывается порядок своевременного подвода требуемых вагонов к станции назначения. На основе информации о наличии и дислокации вагонов с экспортным грузом для каждого грузового фронта планируется время прибытия вагонов на станцию выгрузки. Для полного использования грузовых фронтов выявляются вагоны, которые должны прибывать на станцию раньше. Разрабатывается оперативный план организации работы припортовой станции, который определяет время прибытия вагонов на станции назначения с распределением по времени подач на грузовые фронты с целью обеспечения максимального уровня выгрузки в планируемые сутки. Оптимизация работы припортовой станции по конечному результату (максимальному объему выгрузки) обеспечивает более полное использование выгрузочной

способности грузовых фронтов, позволяет объединить все уровни управления для решения единой цели – создания оптимальных условий работы грузовых фронтов портов, нефтебаз, перегрузочных терминалов.

Анализ показал, что одним из узких мест в транспортной системе страны является сложность проведения стыковочных работ между железнодорожным и другими видами транспорта. В первую очередь это относится к перевозке экспортных грузов через морские и речные порты. В диссертации рассмотрены основные принципы решения задач построения логистических схем перевозок, ориентированных на сервисное сопровождение грузопотоков при организации смешанных перевозок (железная дорога – морской или речной транспорт). При этом сервисные функции реализует логистический центр железной дороги, обеспечивающий координацию ритмичной работы припортовых станций и портов.

В ходе исследования определены: цель создания, назначение информационной логистической подсистемы и требования к ее функциональному составу. Основные функции, реализуемые информационной логистической подсистемой, включают: взаимодействие с потребителями и участниками логистических цепочек; организацию транспортных логистических цепочек; мониторинг и логистическое управление продвижением грузов (перевозками); анализ функционирования логистических систем. В работе, исходя из требований к функциональному составу информационной логистической подсистемы, представлены обоснование и выбор архитектуры ее построения. Данная подсистема должна быть построена на архитектуре «клиент-сервер». Принцип единого информационного пространства при ее построении реализуется как взаимодействие отдельных модулей, включая сервисную подсистему, решающих задачи логистической организации и управления перевозками грузов. В диссертации уточнены функциональные взаимосвязи подсистем ЛСЖДТ и их взаимодействие с другими основными автоматизированными системами управления, эксплуатируемыми на железнодорожном транспорте. В соответствии с данным уточнением автором обоснована необходимость логистизации грузопотоков на железнодорожном транспорте. В диссертации показано, что трансформация грузоперевозок на железнодорожном транспорте должна осуществляться на принципах сервисной логистики. Учитывая многоаспектность и специфические особенности сервисного сопровождения

грузопотоков на железнодорожном транспорте, а также определенную инерцию хозяйственных субъектов в части их оптимизации, сделан вывод о необходимости применения принципа единого информационного пространства при построении ЛСЖДТ. В связи с этим обоснована необходимость мониторинга ключевых показателей результативности сервиса при сопровождении грузопотоков в рамках предложенной автором модульной структуры информационной подсистемы (рис. 2).



Рисунок 2 – Модульная структура построения логистической информационной системы¹

В третьей главе «Оптимизация системы сервисного сопровождения грузоперевозок на железнодорожном транспорте» раскрыты инновационные формы логистического администрирования сервисных потоков на железнодорожном транспорте, сформулированы методические подходы к оптимизации сервисных потоков и дана оценка эффективности деятельности логистического центра в этом направлении.

В результате проведенного анализа в диссертации обозначен ряд проблем, оказывающих негативное воздействие на повышение конкурентоспособности региональных отделений железнодорожного транспорта. Среди них

¹ Составлен автором.

необходимость: ускоренного обновления основных фондов железнодорожного транспорта; преодоления технического и технологического отставания железнодорожной техники; привлечения инвестиционных ресурсов; снижения территориальных диспропорций в развитии инфраструктуры, улучшения транспортной обеспеченности регионов и развития пропускных способностей железнодорожных линий; снятия ограничений для роста объемов транзитных грузовых перевозок; повышения безопасности функционирования железнодорожного транспорта.

Решение этих проблем автор связывает с применением инновационных формы логистического администрирования. На примере сервисных потоков логистическое администрирование на железнодорожном транспорте предлагается рассматривать по следующим направлениям: в качестве функционального менеджмента при реализации логистических инноваций, обеспечивая внедрение новых услуг на рынке железнодорожных перевозок; в качестве управленческого инструментария, так как логистический инструментарий представляет собой более эффективную управленческую технологию по сравнению с традиционными; в виде совершенствования логистической инфраструктуры.

Инновационное логистическое администрирование рассматривается автором не только как процесс, но и как форма совершенствования системы факторов и условий, позволяющих повысить конкурентоспособность региональных отделений на железнодорожном транспорте и инновационный потенциал всей логистической системы железнодорожного транспорта. Реализацию функций инновационного логистического администрирования сервисных потоков автор предлагает осуществлять в рамках логистического центра (ЛЦ). В диссертации на примере ЛЦ СКЖД сформулированы рекомендации, направленные на активизацию инновационного потенциала логистической системы.

Предложена схема реализации мониторинговых исследований рынка транспортных услуг при участии различных хозяйствующих субъектов (рис. 3).



Рисунок 3 – Схема реализации мониторинга логистическим центром¹

С учетом динамики роста объемов грузопотоков в направлении новороссийского порта и недостаточной развитости складской и терминальной инфраструктуры, в работе описывается перспектива создания ЛЦ на базе новороссийского транспортного узла (ЛЦТУ), с учетом затратных составляющих реализации такого проекта. Обоснована необходимость развития информационно-аналитических и консультационных услуг ЛЦ в разрезе повышения эффективности сервисного сопровождения грузопотоков. Эффективность деятельности логистического центра с точки зрения оптимизации сервисных потоков характеризуется в диссертации степенью достижения целей и соблюдения экономически целесообразных затратных параметров грузопотоков. Эффективность автор рассматривает исходя из возможности получения суще-

¹ Составлен автором.

ственного экономического, социального, политического и технологического эффекта. При этом экономический эффект может быть достигнут за счет информационного обслуживания пользователей услуг, логистической организации перевозок, а также логистического управления доставкой грузов.

Прямой экономический эффект рассчитывается по следующей формуле:

$$\sum \mathcal{E}_{\text{эк}} = \mathcal{E}_{\text{инф}} + \mathcal{E}_{\text{орг}} + \mathcal{E}_{\text{упр}}, \quad (1)$$

где $\mathcal{E}_{\text{инф}}$ – денежные поступления за информационное обслуживание клиентов, руб.;

$\mathcal{E}_{\text{орг}}$ – денежные поступления по ставкам за логистическую организацию перевозок, руб.;

$\mathcal{E}_{\text{упр}}$ – денежные поступления по ставкам за логистическое управление доставкой грузов, руб.

При наличии установленного размера оплаты за информационное обслуживание, экономический эффект может быть определен по формуле:

$$\mathcal{E}_{\text{инф}} = \sum_{g=1}^G N_g^{\text{зод}} \times q_g \times D_k \times A_g \times e_g^{N-D}, \quad (2)$$

где $\sum_{g=1}^G$ – общее количество g клиентов ЛПЦ;

$N_g^{\text{зод}}$ – количество вагонов в сфере интересов данного g клиента, отправленных, прибывших или проследовавших транзитом по железной дороге, ваг.;

q_g – коэффициент, показывающий, во сколько раз увеличится или уменьшится объем перевозок (в вагонах) по данному клиенту;

D_k – среднее количество контролируемых операций на дороге по каждому вагону (возможно отдельно по вагонам, погруженных, выгруженных на дороге и проследующих транзитом), по которым производится информирование клиента;

A_g – доля вагонов из общей массы ($q_g N_g^{\text{зод}}$), по которым производится информирование клиента;

e_g^{N-D} – укрупненная ставка платы за информирование (по каждой операции или в среднем по объему переданной информации также из расчета по каждой операции), руб.

Социальная эффективность деятельности ЛЦ оценивается через такие показатели, как влияние качества логистических услуг на темпы развития транспортной отрасли, сумма прироста индивидуальных заработков тех, кто работает в ЛЦ, имидж ЛЦ, который в свою очередь влияет на оценку имиджа всей компании (ОАО «РЖД»). Особый акцент сделан на показатели качества услуг, входящие в группу показателей социальной эффективности. Они включают:

1) продолжительность обработки заказов пользователей услуг, раб. дней;

2) выполнение заказа на перевозку грузов к указанному сроку, в % за определенный период, что можно рассчитать как:

$$\text{Выполнение заказа точно к указанному сроку} = \frac{\text{Количество заказов, выполненных в срок}}{\text{Общее количество заказов}} \times 100 \%, \quad (3)$$

3) точность соблюдения параметров заказа (выполнение срока доставки, сохранность груза и т. д.), в %, за определенный период; рассчитывается как:

$$\text{Точность соблюдения параметров заказа} = \frac{\text{Количество заказов с нарушениями параметров}}{\text{Общее количество заказов}} \times 100 \%, \quad (4)$$

4) наличие жалоб (претензий) пользователей, в % за определенный период:

$$\text{Наличие жалоб клиентов} = \frac{\text{Количество клиентов, подавших жалобу}}{\text{Общее количество клиентов}} \times 100 \%, \quad (5)$$

– поддержка собственных разработчиков программных средств, для решения новых задач, поставленных как перед ЛЦ, так и перед железной дорогой в целом;

– создание рабочих мест на железной дороге, сдерживание «утечки мозгов», подготовка и переподготовка кадров для отрасли.

Прямой политический эффект от деятельности ЛЦ может быть выражен в следующем:

- повышение престижа как региона, обслуживаемого железной дорогой, так и дороги в целом;
- повышение конкурентоспособности железнодорожного транспорта на региональном, государственном и мировом рынках транспортных услуг.

Технологический эффект связан с применением ресурсосберегающих технологий при организации логистической доставки грузов, а также неизбежными мероприятиями по повышению надежности грузовых транспортных коридоров.

Дополнительные (вторичные, косвенные) эффекты могут достигаться за счет развития программных средств и информационного обслуживания пользователей услуг, что позволит осуществить технологический прорыв в этих важнейших направлениях, который приведет к дополнительным (вторичным, косвенным) экономическим, политическим и социальным эффектам.

В диссертации представлено обоснование экономической эффективности изменения для ОАО «РЖД» системы информационного обеспечения компаний – операторов, экспедиторов и грузовладельцев. Показана необходимость интеграции информационной логистической подсистемы с внутренними системами клиентуры и партнеров логистического центра. Это предполагает переконфигурирование сервисных потоков во взаимосвязи с изменением схемы информационного обслуживания клиентов ЛЦ и системы оплаты поставляемой информации. Предлагаемая автором схема информационного обслуживания клиентов ЛЦ будет более эффективной с позиции получения прибыли ОАО «РЖД». Ее внедрение позволит нивелировать диспропорции в сервисном сопровождении грузопотоков на железнодорожном транспорте и создаст предпосылки для получения не только экономического, но и социального, политического и технологического эффекта в деятельности ОАО «РЖД».

В заключении диссертационной работы сформулированы конкретные выводы и предложения.

Основные положения диссертации нашли отражение в следующих публикациях автора:

Статьи, опубликованные в рецензируемых научных журналах для публикации основных научных результатов диссертаций на соискание ученых степеней доктора и кандидата наук

1. *Виноградов, А. С.* Сервисная поддержка логистических систем железнодорожного транспорта [Текст] / А. С. Виноградов, В. В. Борисова // Финансовые исследования. – 2012. – № 3 (36). – 0,5 / 0,3 п. л.

2. *Виноградов, А. С.* Формирование логистических систем на железнодорожном транспорте [Текст] / А. С. Виноградов // Экономические науки. – 2013. – Вып. 3 (100). – 0,5 п. л.

3. *Виноградов, А. С.* Методические подходы к оптимизации сервисных потоков на железнодорожном транспорте (на примере логистического центра Северо-Кавказской железной дороги) [Текст] / А. С. Виноградов // Предпринимательство. – 2013. – Вып. 3. – 0,5 п. л.

Статья в научных сборниках, материалах конференций и прочие публикации

4. *Виноградов, А. С.* Роль и значение логистических центров на железнодорожном транспорте [Текст] / А. С. Виноградов // Сборник научных трудов Санкт-Петербургского гос. ун-та экономики и финансов, кафедры коммерции и логистики. – СПб., 2008. – Вып. 7. – 0,3 п. л.

5. *Виноградов, А. С.* Информационная поддержка процесса управления грузопотоками на железнодорожном транспорте (на примере СКЖД) [Текст] / А. С. Виноградов // Экономика регионов и ее инфраструктурное обеспечение в контексте социально-экономических изменений : сб. материалов междуна-род. науч.-практ. конф. профес.-преподават. состава и молодых ученых (3 апреля 2009 г.) / Рост. гос. эконом. ун-т «РИНХ». – Ростов н/Д, 2009. – 0,2 п. л.

6. *Виноградов, А. С.* Эволюция логистизации грузопотоков на железнодорожном транспорте [Текст] / А. С. Виноградов // Эффективная логистика : сб. трудов III Всерос. науч.-практ. конф. с международ. участием (3 декабря 2009 г.) / ЮУрГУ. – Челябинск, 2009. – 0,4 п. л.

7. *Виноградов, А. С.* Особенности управления потоковыми процессами на железнодорожном транспорте [Текст] / А. С. Виноградов // Логистика и экономика регионов : материалы V Международ. науч.-практ. конф. Сибирского гос. аэрокосм. ун-та (4–5 февраля 2010 г.) : в 2 ч. – Красноярск, 2010. – 0,2 п. л.

8. *Виноградов, А. С.* Услуги транспорта как базовая составляющая транспортной логистики [Текст] / А. С. Виноградов // Экономика регионов и ее инфраструктурное обеспечение в контексте социально-экономических изменений : сб. материалов международ. науч.-практ. конф. профес.-преподават. состава и молодых ученых (2 апреля 2010 г.) ; Рост гос. эконом. ун-т «РИНХ». – Ростов н/Д, 2010. – 0,3 п. л.

9. *Виноградов, А. С.* Показатели эффективности деятельности логистического центра (на примере Северо-Кавказской железной дороги) [Текст] / А. С. Виноградов // Логистика: инновационные подходы к развитию межрегиональной интеграции : материалы межрегион. науч.-практ. конф. (VII Южно-Российский логистический форум). – Ростов н/Д, 2010. – 0,3 п. л.

10. *Виноградов, А. С.* Применение логистических подходов к развитию железнодорожного транспорта [Текст] / А. С. Виноградов, П. В. Таранов // Новые подходы к развитию логистики в формате Россия – член ВТО: отвечая на вызовы. Расширяя возможности : материалы межрегион. науч.-практ. конф. (VIII Южно-Российский логистический форум). – Ростов н/Д, 2012. – 0,3 / 0,2 п. л.

11. *Виноградов, А. С.* Информационная поддержка логистического сервиса (на примере логистических центров на железнодорожном транспорте) [Текст] / А. С. Виноградов // Теория и практика коммерческого посредничества в сфере обращения : материалы регион. науч.-практ. конф. студентов и молодых ученых. – Ростов н/Д, 2012. – 0,2 п. л.

12. *Виноградов, А. С.* Сервисная логистика на железнодорожном транспорте [Текст] / А. С. Виноградов // Сборник научных трудов Санкт-Петербургского гос. ун-та экономики и финансов, кафедры коммерции и логистики. – СПб., 2013. – Вып. 11. – 0,3 п. л.

13. *Виноградов, А. С.* Логистический центр и развитие инфраструктуры припортовых станций [Текст] / А. С. Виноградов // Материалы международной конференции Санкт-Петербургского гос. ун-та экономики и финансов. – СПб., 2013. – 0,3 п. л.

Подписано в печать 29.04.2013. Формат 60x84/16. Объем 1,0 уч.-изд. л.
Печать цифровая. Бумага офсетная. Гарнитура «Times New Roman».
Тираж 120 экз.
