

В целом реализация вышеизложенных мероприятий экономического регулирования позволит вывести на качественно новый уровень участие регионов Республики Беларусь в трансграничном сотрудничестве, будет содействовать решению актуальных социально-экономических, экологических, транспортно-коммуникационных и других проблем развития приграничных территорий, обеспечит дальнейшее развитие еврорегионов, созданных с участием Беларуси.

Список использованных источников:

1. Литвинюк, А. И. Трансграничное сотрудничество и еврорегиональная кооперация: монография / А. И. Литвинюк; под науч. ред. д-ра экон. наук Л. Н. Давыденко. – Минск: БГПУ, 2009. – 182 с.
2. Давыденко, Л. Н. Трансграничное сотрудничество: экономические и институциональные основы : пособие / Л. Н. Давыденко, А. И. Литвинюк. – Минск : БГПУ, 2006. – 207 с.

УДК 656.01

РАССТОЯНИЕ ПЕРЕВОЗКИ И СКОРОСТЬ ДОСТАВКИ КАК ФАКТОРЫ КОНКУРЕНЦИИ МЕЖДУ АВТОМОБИЛЬНЫМ И ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫМ ТРАНСПОРТОМ

*Гедрис С.М., аспирант,
УО «Белорусский национальный технический университет»,
г. Минск, Республика Беларусь*

В современных условиях на распределение перевозок между видами транспорта большое влияние оказывает такой фактор, как скорость доставки грузов. В пособиях и учебниках по логистике указывается, что более высокая скорость доставки (а также более высокая оперативность работы и возможность доставки «от двери до двери») является конкурентным преимуществом автомобильного транспорта по сравнению с железнодорожным. В качестве преимуществ железнодорожного транспорта указывается, в первую очередь, низкая себестоимость при перевозке больших объёмов груза на большие расстояния.

Однако, скорость доставки грузов железнодорожным транспортом – это величина, которая может изменяться в значительном диапазоне за счёт изменения плана формирования поездов, без изменения существующей технической базы (пути и подвижного состава), а так же и за счёт других факторов.

Низкая скорость продвижения вагона с грузом по железнодорожной сети обусловлена тем, что большую часть времени вагоны с грузом простаивают на технических станциях в ожидании накопления состава на нужное направление, и лишь малую часть времени находятся в движении.

Скорость продвижения вагона по сети повышается, если не дожидаться накопления составов максимально допустимой массы или длины, а отправлять более короткие составы. Очевидно, что при этом возрастает себестоимость перевозки. Однако, начиная с определённого расстояния, возросшая себестоимость железнодорожной перевозки всё равно будет ниже, чем себестоимость перевозки автомобильным транспортом, при сопоставимой скорости доставки груза.

Таким образом, оптимизируя работу интегрированной транспортной сети в целом, а не отдельных видов транспорта, можно обеспечить повышение скорости доставки грузов при одновременном снижении её себестоимости.

При всём многообразии проводившихся ранее исследований, задачи по совершенствованию (повышению эффективности) работы различных видов транспорта решались, в основном, по отдельности, обособленно друг от друга. Специалисты по железнодорожному транспорту совершенствовали железнодорожную перевозку, а специалисты по автомобильному – автомобильную. При этом задачи развития и организации работы железной дороги решались, в первую очередь, с позиций минимизации расходов на перевозку, и лишь затем с позиций увеличения скорости доставки.

В исследованиях по сравнению вариантов перевозки автомобильным и железнодорожным транспортом, а также при оценке целесообразности смешанной автомобильно-железнодорожной перевозки, специалисты, как правило, исходили из уже сложившихся в практике условий эксплуатации автомобильного и железнодорожного транспорта. В частности сопоставлялись фактически сложившиеся расходы и себестоимость различных видов транспорта.

Таким образом, исходя из фактических условий, получался вывод о медленной скорости и низкой себестоимости перевозки железнодорожным транспортом по сравнению с автомобильным. И на сегодняшний день в Республике Беларусь технология организации грузовой железнодорожной перевозки также в большей степени ориентирована на снижение расходов и себестоимости, чем на повышение скоростей доставки. Именно поэтому скорость доставки грузов по железной дороге низкая по сравнению с автотранспортом.

Для того, чтобы определить расстояние, при превышении которого становится выгодным применение смешанной автомобильно-железнодорожной перевозки для условий Республики Беларусь были рассчитаны расходы на перевозку 1 т груза в зависимости от расстояния перевозки для усреднённых условий по следующим вариантам (рисунок 1):

1. Автомобильная перевозка грузов;
2. Автомобильная перевозка с учетом дорожной составляющей;
3. Железнодорожная перевозка грузов;
4. Железнодорожная перевозка с учетом двух перевалок с автомобильного подвижного состава на железнодорожный и наоборот (в случае смешанной перевозки);

Железнодорожная перевозка с учетом перевалок и увеличения скорости продвижения вагонов по сети за счет формирования коротких поездов и уменьшения простоя на технологических станциях.

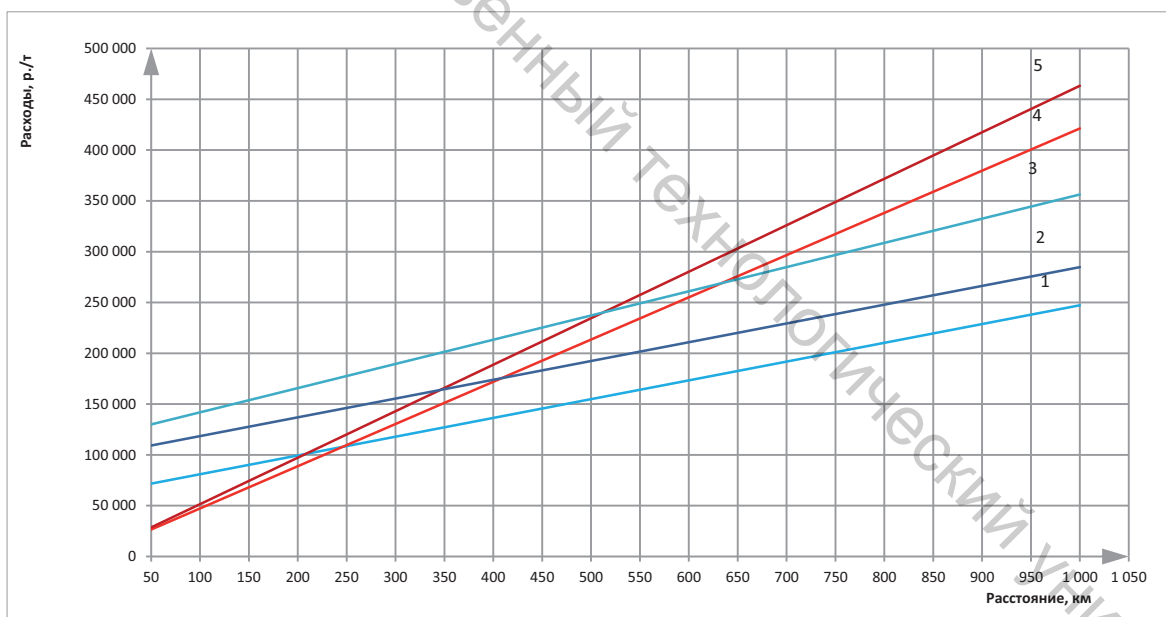


Рисунок 1 – Расходы на перевозку 1 т груза автомобильным и железнодорожным транспортом

(1 – железнодорожная перевозка; 2 – железнодорожная с учётом перевалок; 3 – железнодорожная с учётом перевалок и возросшей скорости; 4 – автомобильная; 5 – автомобильная с учётом дорожной составляющей)

Расчёты показывают, что, начиная с расстояния 420 км становится целесообразной смешанная перевозка с участием автомобильного и железнодорожного транспорта, а на меньшие расстояния целесообразно перевозить груз автомобильным транспортом.

Для того, чтобы сравнить полные расходы автомобильного и железнодорожного транспорта по всему перевозочному циклу, необходимо рассчитать расходы на автомобильную перевозку с учётом содержания и ремонтов автодорог (дорожной составляющей). В данном случае (рисунок 1) учтены расходы на ремонт и содержание автодороги II категории. Дорожная составляющая при использовании дороги II категории увеличивает расходы на автомобильную перевозку на 8,5 %. С учётом полных расходов на перевозку выясняется, что смешанная перевозка с участием

автомобильного и железнодорожного транспорта становится выгодной, начиная с расстояния примерно 350 км.

В данных расчетах принято уменьшение среднего состава поезда вдвое (до 27 вагонов), в результате чего уменьшается время, необходимое для накопления состава максимальной длины и средняя скорость продвижения вагонов по сети увеличивается вдвое. При этом возрастёт и себестоимость железнодорожной перевозки. Расчёты показывают, что при увеличении скорости продвижения вагона по сети с 10 до 20 км/час, т. е. вдвое, за счёт отправления поездов меньшей длины, себестоимость перевозки вырастет на 28,9 % в связи с увеличением потребности в локомотивах и, как следствие, увеличением измерителей локомотиво-километры, локомотиво-часы, бригадо-часы локомотивных бригад, тонно-километры брутто, расход электроэнергии и топлива. При этом в случае перевозки на расстояние более 520 км расходы на смешанную автомобильно-железнодорожную перевозку будут ниже, чем на автомобильную.

Железнодорожный транспорт может обеспечить себе дополнительное конкурентное преимущество по сравнению с автотранспортом путём повышения скорости доставки грузов за счёт уменьшения в ряде случаев длины поездов и сокращения, таким образом, времени простоя вагонов на технических станциях. Хотя при увеличении скорости доставки повышается себестоимость железнодорожной перевозки, эта себестоимость, начиная с определённого расстояния перевозки, будет ниже, чем у автомобильного транспорта.

Таким образом, при повышении скорости доставки груза железнодорожным транспортом возможно переключение дополнительных объёмов грузов на железнодорожный транспорт с автомобильного. При этом издержки по перевозке в целом для транспортной сети снижаются.

Следует отметить, что снижение расходов транспортной системы в данном случае возможно, если рост общих расходов по железной дороге в результате увеличения себестоимости перевозок будет компенсирован возросшим грузооборотом в результате притока дополнительных клиентов с автомобильного транспорта. Если обеспечить необходимый дополнительный грузооборот невозможно, нужно выделить долю железнодорожных перевозок, повышение себестоимости для которой будет экономически оправданно (возможно использование ускоренных поездов на определенных маршрутах).

УДК 658.311:338.24 (043.3)

ПРОБЛЕМЫ ФОРМИРОВАНИЯ СТРАТЕГИИ УПРАВЛЕНИЯ ЗНАНИЯМИ В ОРГАНИЗАЦИЯХ

*Гордиенко О.И., к.э.н., доцент кафедры экономики и управления
УО «Полоцкий государственный университет»,
г. Новополоцк, Республика Беларусь*

Одной из основных концепций управления, поддерживающей современные тенденции развития бизнеса и обеспечивающих конкурентоспособность наиболее успешных организаций, является управление знаниями (в английском варианте - Knowledge Management). Особенностью концепции менеджмента знаний является преимущественная ориентация на такие специфические ресурсы как производственные и управленческие знания. Именно знания, позволяют организациям создать устойчивые конкурентные преимущества, которые невозможно или трудно скопировать. Важность для организации управления знаниями определяется уровнем конкуренции на тех рынках, на которых она работает, а вот уровень развития менеджмента знаний в решающей степени зависит от уровня управленческой зрелости организации.

Место и значение знаний в развитии бизнеса наглядно представляет классификация уровней деятельности организации, предложенная Д. Энгельбартом, который одним из первых начал разрабатывать системы «менеджмента знаний» [1]:

- А - первичная деятельность. К этому уровню относят: изготовление конкретных изделий (например, автомобилей), или сервис (например, медицинское обслуживание);
- В - вторичная деятельность, направленная на улучшение основной функции;
- С - деятельность, направленная на совершенствование функции В.