

ЛОГИСТИКА

ПРОБЛЕМЫ И РЕШЕНИЯ

МЕЖДУНАРОДНЫЙ НАУЧНО-ПРАКТИЧЕСКИЙ ЖУРНАЛ

Редакционный совет:

Редактор ИД «Студцентр»

Е.В. Ромат – д-р наук гос. управления, профессор Киевского национального торгового-экономического университета (КНТЭУ), Киев.

Председатель редакционного совета:

А.А. Мазараки – д-р экон. наук, профессор, председатель Научно-методической комиссии (НМК) по менеджменту и администрированию Министерства образования и науки (МОиН) Украины, ректор КНТЭУ, академик АПН Украины, Киев.

Члены редакционного совета:

В.Г. Алькема – канд. техн. наук, доцент, Университет экономики и права «КРОК», член секции «Логистика» НМК по менеджменту и администрированию МОиН Украины, Киев;

М.Ю. Григорак – канд. экон. наук, председатель секции «Логистика» НМК по менеджменту и администрированию МОиН Украины, Киев;

В.К. Доля – д-р техн. наук, профессор Харьковской национальной академии городского хозяйства, член секции «Логистика» НМК по менеджменту и администрированию МОиН Украины, Харьков;

Е.В. Крикавский – д-р экон. наук, профессор, зав. кафедрой маркетинга и логистики Национального университета «Львівська політехніка», член секции «Логистика» НМК по менеджменту и администрированию МОиН Украины, Львов;

Т.Д. Москвитина – канд. экон. наук, доцент КНТЭУ, секретарь секции «Логистика» НМК по менеджменту и администрированию МОиН Украины, Киев;

О.Л. Петрашевский – д-р техн. наук, профессор Национального транспортного университета Украины, Киев;

Т.В. Ревуцкая – канд. экон. наук, директор компании «Карго-Сервис», Киев;

А.М. Сумец – канд. техн. наук, доцент, профессор Академии Внутренних Войск МВД Украины, член секции «Логистика» НМК по менеджменту и администрированию МОиН Украины, Харьков;

Н.И. Чухрай – д-р экон. наук, профессор, зав. кафедрой менеджмента организаций Национального университета «Львівська політехніка», член НМК по менеджменту и администрированию МОиН Украины, Львов;

О.Л. Яременко – д-р экон. наук, профессор, зам. руководителя экспертно-аналитического центра по вопросам денежно-кредитной политики Совета Национального банка Украины, начальник отдела стратегии монетарной политики, Киев.

Научный редактор А.М. Сумец

5

2011

СЕНТЯБРЬ
ОКТАБРЬ

WWW.LOGISTIKA.IN.UA

ЛОГИСТИКА

ПРОБЛЕМЫ И РЕШЕНИЯ

международный научно-практический журнал

2011, № 5

В номере:

Клуб логистической практики

Каталогизация в логистике (материалы блиц-опроса экспертов)..... 10

Конференции

«Private Label-2011: Ритейлер и производитель – курс на развитие» 19
Trade Master

Теория логистики

К процессу создания транспортно-логистических систем нового поколения 23

Л. Б. Миротин, А. Г. Некрасов, Б. В. Соколов, А. В. Карташев

Логистика запасов

Сравнительный экономический эффект и оценка целесообразности создания материальных запасов в логистической системе..... 33

А. М. Сумец, Е. Ф. Пелехов

Транспортная логистика

Хочу в Крым..... 40
ИнТайм

К вопросу развития сети железных дорог для обеспечения перевозок между Востоком и Западом. Часть 2. Кардинальные решения (Окончание. Начало в № 4, 2011)..... 46
Александр Сладковски

Книжная полка	
Научные издания по логистике украинских авторов.....	53
Александр Михайлов	
Практика логистики	
Упорядочение логистических затрат как фактор сокращения убытков предприятия	56
А. П. Хромов	
Теория логистики	
Каталогизация – это просто совокупность процессов, обеспечивающих создание и функционирование каталогов	60
Дмитрий Бугаев	
Обоснование формирования сети складов на логистическом полигоне как элемента логистической инфраструктуры	62
С. Н. Осипенко	
Практика логистики	
Украина в системе Балто-Черноморской транспортно-логистической интеграции.....	68
И. Г. Смирнов	
Военная логистика	
Військова логістика: історичний погляд на розвиток і становлення (Окончание. Начало в № 4, 2011).....	82
Л. Ф. Товма	

Редакция может не разделять точку зрения авторов публикаций.
 Рукописи не рецензируются и авторам не возвращаются.
 Редакция оставляет за собой право литературного редактирования статей.
 Ответственность за содержание рекламы несет рекламодатель.
 Ответственность за достоверность приводимых в публикациях информации, фактов, имен, фамилий, цифровых данных несут авторы статей.
 Никакая часть материалов журнала не может воспроизводиться (в печати, интернете и т. д.) без согласования с редакцией журнала «Логистика: проблемы и решения».
 Перепечатка материалов издания — только с письменного согласия редакции.

© «Логистика: проблемы и решения», 2011

Александр Сладковски,
д-р техн. наук, проф., заведующий
кафедрой логистики и промышленного
транспорта Силезского
технического университета, главный
редактор журнала «Transport
Problems»,
Катовице, Польша



К ВОПРОСУ РАЗВИТИЯ СЕТИ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ ДЛЯ ОБЕСПЕЧЕНИЯ ПЕРЕВОЗОК МЕЖДУ ВОСТОКОМ И ЗАПАДОМ

Окончание. Начало в № 4, 2011

ЧАСТЬ 2. КАРДИНАЛЬНЫЕ РЕШЕНИЯ

Развитие сети железных дорог с нетипичной для данной страны шириной колеи

Как отмечалось в первой части статьи, использование тележек с раздвижными колесными парами под грузовыми вагонами не может быть кардинальным решением трансграничной проблемы. Таким кардинальным решением является строительство широкой колеи на территории стран ЕС или, соответственно, строительство нормальной колеи на территории России и Украины. Последнее решение представляется более рациональным. В его пользу говорит многое. Во-первых, существует возможность строительства совмещенной

колеи 1520/1435 мм. Во-вторых, имеется достаточное количество многосистемных электровозов для колеи 1435 мм, в то время как для широкой колеи подобных электровозов практически нет. Тем не менее, первые попытки продвижения нормальной колеи на Восток находятся в зачаточном состоянии. Следует отметить, что разработан предварительный проект продления колеи 1435 мм до Львова, который, к сожалению, в настоящее время не находит должной заинтересованности со стороны руководства Украинских железных дорог [1]. Очевидно, что польская сторона должна поддерживать данную инициативу, но большая часть ответственности за принятие такого решения лежит все же по стороне украинской.

При этом вызывает недоумение пассивность польской стороны в продвижении широкой колеи на Запад. Очевидно, что при этом может быть нанесен определенный ущерб узковедомственным интересам. Если такая колея начнет работать, могут понести убытки (хотя и не обязательно) владельцы перегрузочных терминалов, однако экономика Польши в целом имела бы значительную прибыль.

Тем не менее, Польша не проявляет должной заинтересованности в решении данного вопроса. Только этим фактором (если исключить фактор политического давления) можно объяснить появление альтернативного проекта широкой колеи Кошице – Братислава – Вена [2].

Следует отметить, что в настоящее время реализация указанного проекта находится под знаком вопроса в связи с прагматическим подходом словацкой стороны. В этом нет ничего удивительного. Анализ транспортных потоков указывает, что в 2009 году товарооборот между Россией и Австрией по данным российской статистики составлял 3684 млн USD, по данным австрийской статистики – 5030 млн USD (такое большое расхождение данных сложно объяснить, тем не менее, оно есть также и при анализе других направлений торговли в российской статистике). При этом товарооборот между Россией и Германией в том же 2009 году по данным немецкой статистики составил 39,9 млрд USD. Таким образом, товарооборот по направлению «Россия – Германия» более чем в 8 раз выше, чем для направления «Россия – Австрия». Но ведь товарооборот означает, прежде всего, реализацию транспортных потоков. Направление перевозок «Германия – Польша – Белоруссия – Россия» представляется гораздо более перспективным, по сравнению с австрийским направлением. Необходимо еще отметить, что, в отличие от сравнительно короткого участка колеи 1520 мм на территории Словакии (80 км), Польша

обладает участком широкой колеи (LHS, рис. 3) протяженностью около 400 км. Следовательно, потребность в капиталовложениях на строительство продолжения данной колеи и ее переоборудование в соответствии с современными нормами была бы существенно меньше, по сравнению с описанным выше проектом. Ничего удивительного в том (автор статьи лично в этом убедился), что сотрудники Словацкого Министерства инфраструктуры скептически оценивают российско-австрийский проект. Окупаемость предлагаемого проекта весьма сомнительна, если учесть, что его стоимость, согласно российским источникам, составит 4,7 млрд евро. Опыт предыдущих глобальных транспортных проектов показал, что, к сожалению, их предварительная стоимость бывает занижена в разы. Например, для сравнения, предварительная стоимость проекта «Северный поток», которая оценивалась в 5 млрд евро, в настоящее время по оценке National Interest Security Company может достигнуть 20 млрд евро. То есть при разработке глобальных транспортных проектов зачастую их экономическая эффективность приносится в жертву политическим соображениям. При этом стороны сознательно идут на занижение предварительной стоимости проекта.

Приведенный выше пример, относящийся к трубопроводному транспорту, является в целом довольно показательным. Проблема строительства новых железных дорог на территории Словакии столь же сложна. Объясняется это весьма сложными географическими условиями строительства, поскольку территория Словакия является в большей части регионов гористой местностью. Соответственно, строительство новой железной дороги должно быть сопряжено с возведением мостов и виадуков, а также прокладкой туннелей, что может значительно повысить стоимость проекта.

Зададим вопрос: что же дальше? Какие направления развития железно-



**Рис. 3. Сеть железных дорог Юго-Восточной Польши
(показана линия LHS)**

дорожных перевозок «Восток-Запад» кажутся наиболее перспективными? Самым правильным решением представляется продолжение широкой колеи LHS по маршруту «Славков – Ополе – Вроцлав – Дрезден». Это западное направление. Длина планируемого участка составляет 470 км. В качестве дополнительного маршрута возможно развитие сети широкой колеи в южном направлении: «Славков – Катовице – Острава – Прага» (460 км). Объяснением такого выбора в какой-то степени может быть карта, представленная на рис. 4, где, согласно данным [4], показаны крупнейшие логистические объекты Европы. В связи с тем, что сложно сравнить такие объекты с точки зрения объема грузоперевозок или количества финансовых операций, авторы карты руководствовались территориальным признаком, т.е. исходили из величины поверхности, занимаемой тем или иным объектом. В качестве критерия были выбраны объекты, площадь поверхности которых превышает 130 гектаров. Как видно, на территории Австрии таких объектов нет. Ближайшие объекты такого типа нахо-

дятся на территории Германии (например, Дрезден).

Таким образом, если заинтересованные стороны решат изменить предыдущие решения на более экономически эффективные и будут вкладывать инвестиции в описанный выше проект, то появится настоящая необходимость развития существующего участка линии LHS. Проблема здесь заключается в том, что изначально данная линия проектировалась, как однопутная. В анализе, представленном на источнике [3], детально исследованы возможности увеличения пропускной способности данной линии. В частности, отмечено, что определенным решением проблемы будет расширение путевой инфраструктуры на промежуточных станциях, которые бы могли дать возможность разъезда товарных длинносоставных поездов без их остановки. Согласно методологии строительства железнодорожной инфраструктуры [5], длина таких участков должна была бы составлять около 20 км. С учетом относительно невысокой плотности застройки и хозяйственных объектов вдоль трассы LHS, создание двух-трех таких участ-

ков было бы вполне реальной перспективой, которая бы позволила в значительной степени уменьшить проблему отсутствия второй колеи. Использование современных средств электроники для управления движением поездов на LHS позволило бы увеличить длину и массу составов.

В упоминаемом анализе [3] отмечалось также, что наиболее загруженным участком линии LHS является участок, не превышающий 60 км от границы с Украиной. В этом нет ничего удивительного, поскольку в приграничной зоне расположен ряд железнодорожных логистических терминалов, часть которых описана выше. Каждый из них должен периодически принимать железнодорожные составы. Так что идея строительства на этом участке второго пути является вполне обоснованной.

Нельзя, конечно, сказать, что на линии LHS ничего не делается. Например, в минувшем году был сдан в эксплуатацию очередной разъезд Puszczca с

длиной двойного пути 1228 м для каждой колеи. Этот разъезд решил проблемы эксплуатации на участке пути длиной 38 км. Рассматриваемый участок пути разъезд разделил пополам, что позволило в два раза уменьшить время простоя поездов [6]. Но, в любом случае, эти в целом положительные решения можно назвать лишь полумерами.

Многими авторами как одна из наиболее радикальных инвестиций называется электрификация движения на LHS. Действительно, изначально планировалась электрификация данной линии. Целесообразность такой инвестиции будет во многом зависеть от объема грузоперевозок. На рис. 5 показаны объемы грузоперевозок на линии LHS, согласно данным [6]. Как видно из приведенных графиков, объемы перевозок на данной линии в большой степени зависят от состояния в металлургической отрасли. Изначально линия LHS планировалась как главная трасса для доставки железной руды на металлургические предпри-

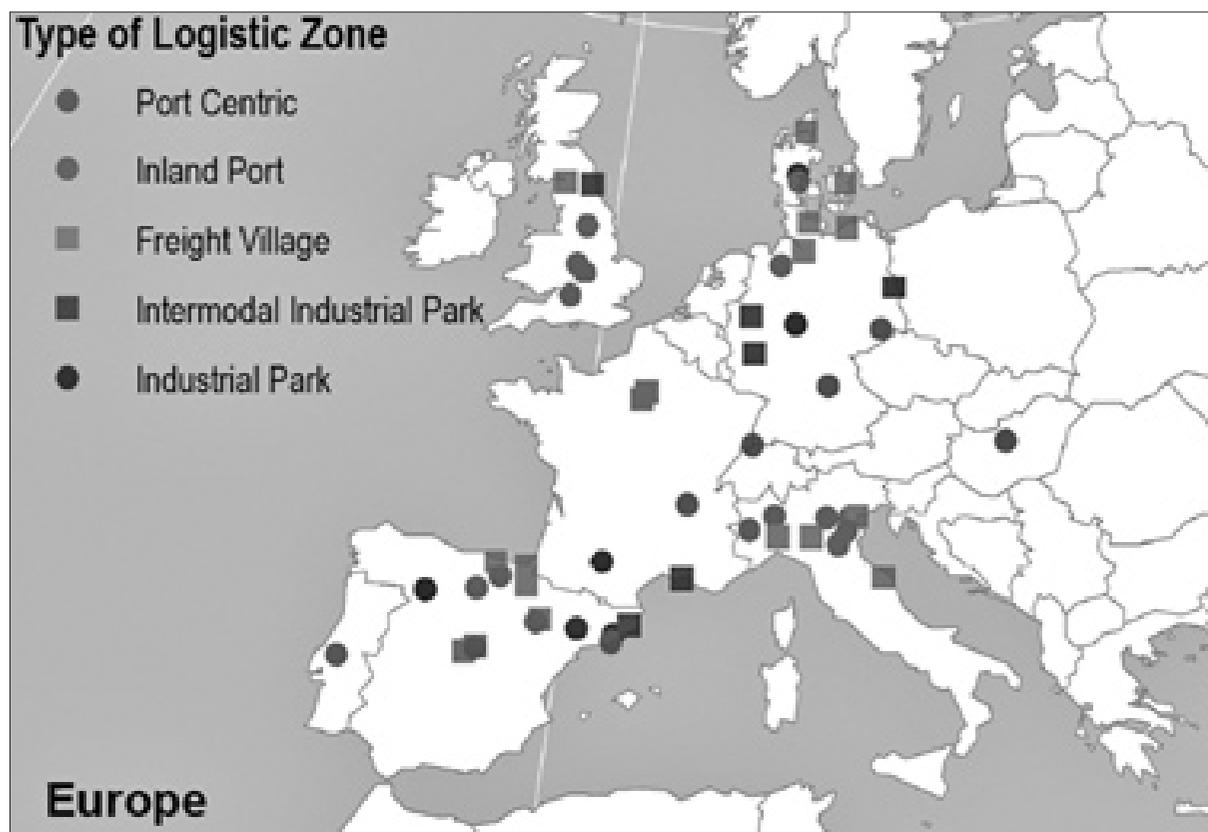


Рис. 4. Распределение крупнейших логистических объектов в Европе

ятия Силезского региона. Об этом говорит ее название (LHS – Linia Hutnicza Szerokotorowa, т.е. металлургическая линия с широкой колеей). Не удивительно, что в 2000 году тоннаж доставляемой железной руды многократно превышал тоннаж всех остальных товаров вместе взятых. Определенное падение производства металлургической продукции, связанное с мировым экономическим кризисом, привело к более чем двукратному уменьшению объемов перевозок руды в 2009 году. Тем не менее, перевозки остальных товаров стабильно росли! В настоящее время объемы перевозок руды и прочих товаров практически сравнялись, а следует ожидать, что в дальнейшем объемы перевозок руды останутся на докризисном уровне, в то время как развитие широкой колеи и ее продолжение на Запад приведут к значительному росту перевозок прочих групп товаров.

В качестве положительного примера развития железнодорожных систем с различной шириной колеи можно назвать Испанию. Как указывалось выше, здесь сосуществуют две железнодорожные сети с широкой колеей 1600 мм и стандартной европейской колеей. На рис. 6 [7] показана сеть железных дорог Испании, где имеются железные дороги со

стандартной европейской колеей, а также с колеей 1668 мм или 1000 мм, электрифицированные и не электрифицированные однопутные и двухпутные участки.

Весьма существенным фактором является то, что стандартная европейская колея не является чем-то изолированным. Данная колея является подсетью системы испанских железных дорог. Она имеет много пунктов перехода между колеями, где существует возможность использования путевой инфраструктуры для использования раздвижных колесных пар. Такие пункты перехода на рис. 6 показаны кружками. А треугольники – это аналогичные переходные пункты, запланированные к вводу в эксплуатацию в ближайшее время.

Согласно данным [8], протяженность участков с шириной колеи 1668 мм составляет в Испании 11829 км, при том, что протяженность участков со стандартной шириной колеи равна 998 км. Узкая колея шириной 1000 мм имеет протяженность 1926 км. Таким образом, участки колеи с различной шириной могут спокойно «сосуществовать». Более того, такой решение способствует возможности использования колеи со стандартной шириной для доставки грузов в центральные области страны или

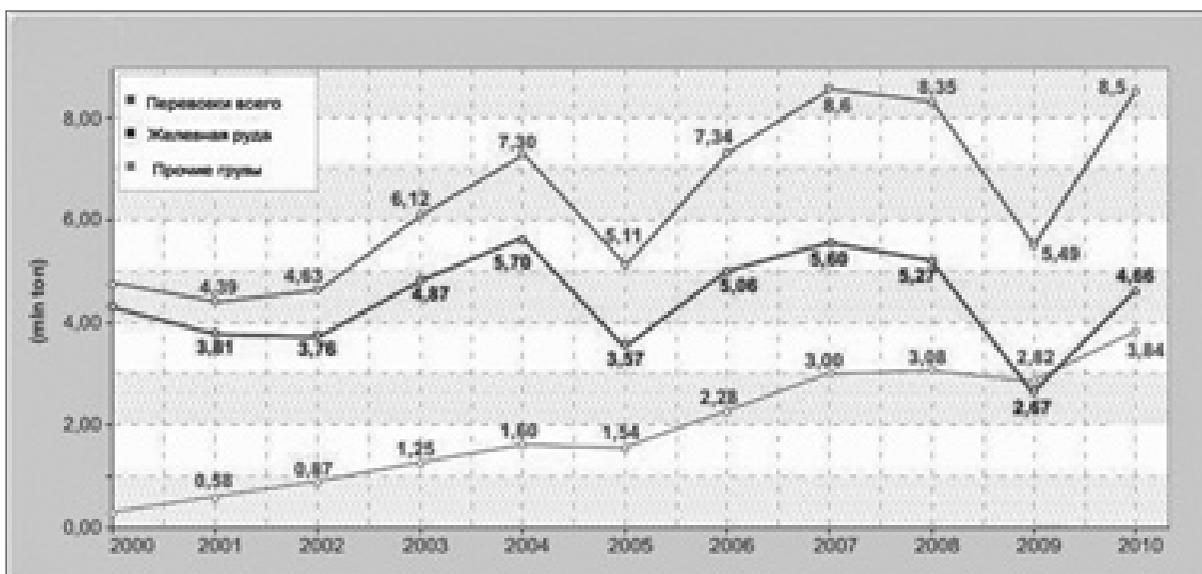


Рис. 5. Объемы перевозок на линии LHS



Рис. 6. Ширина колеи железных дорог в Испании и пункты перехода между колеями

за границу, поскольку указанные линии соединяют портовые города Барселона и Малага со столицей Мадридом.

Испанский опыт следует использовать в той мере, насколько это является целесообразным и экономически выгодным. Однако следует различать транспортные, народнохозяйственные и политические цели. Очевидно, что обычно они присутствуют неразрывно, и очень плохо, если какие-то из них становятся доминирующими.

Выводы

Анализ перспектив развития грузоперевозок по маршрутам «Восток – Запад» позволяет рекомендовать заинтересованным сторонам, среди которых могут быть как государственные железнодорожные структуры Польши, Украины, России, Германии, Белоруссии и других стран, так и коммерческие

фирмы, создать консорциум и увеличить инвестиции в развитие железнодорожной инфраструктуры. Здесь могут рассматриваться как существующие линии колеи 1520 мм, так и перспективные направления, позволяющие доставлять товары по маршрутам, соединяющим широко понимаемые Восток и Запад. Среди таких маршрутов потенциально наиболее перспективным представляется маршрут: «граница Польши – Славков (линия LHS) – Ополе – Вроцлав – Дрезден».

Целесообразно также развитие транспортного сообщения с использованием подвижного состава с раздвижными колесными парами, где при принятии решения о покупке, в первую очередь, следует принимать во внимание соображения надежности, безопасности и экономической целесообразности. Очевидно также, что предварительно должны проводиться



всесторонние теоретические и экспериментальные исследования, тогда как в настоящее время сначала принимается решение, а потом проводятся исследования. Очевидно также, что в проведении исследований должны участвовать все страны, по территории которых планируется организация железнодорожного сообщения.

В связи со сказанным выше следует пожелать Министерству инфраструктуры Польши принимать более активное участие в переговорах с российской и украинской сторонами, с тем чтобы, насколько это возможно, способствовать развитию железнодорожного сообщения «Восток – Запад», где Польша должна была бы играть роль транспортного моста.

Литература

1. Николаев А. Винский не пускает «Укрзалізницю» в Европу / А. Николаев // Информационный портал «Транспортный бизнес». – Режим доступа : http://www.tbu.com.ua/articles/vinskii_ne_puskaet_ukrzaliznytsu_v_evropu.html

www.tbu.com.ua/articles/vinskii_ne_puskaet_ukrzaliznytsu_v_evropu.html

2. Бажина А. РЖД может пересмотреть маршрут широкой колеи до Вены / А. Бажина // Маркер. Деловая газета. – 2010. – 1 окт.

3. Ciemnoczułowski T. Drugi tor na LHS: prawdy i mity – analiza. <http://ciemny.pl/2010/12/06/>

4. The geography of transport systems. http://people.hofstra.edu/geotrans/eng/ch5en/conc5en/international_inventory_of_logis.html

5. Gajda B. Technika ruchu kolejowego, cz. II. WKiŁ, Warszawa, 1983.

6. LHS. Struktura przewozów. http://lhs.com.pl/II/pl/ofirmie/struktura_przewozow/przewozy

7. Joint operation of different characteristics railways networks. http://cf2010.unizar.es/archivos/Presentaciones/Explotaci%C3%B3n%20Ferroviaria/Ruth-DeSanDamaso_ADIF.pdf

8. Rail transport in Spain. <http://vasutak-bahnen-trains.clanbaxis.com/RENFE-en.pdf>