

Тот, кто контролирует груз по всех логистической цепочке, имеет конкретное преимущество перед тем, кто контролирует груз только на отдельных участках перевозки. Контроль и отслеживания груза на всем пути следования позволяет принимать все управленческие решения. Новый подход к транспорту как к составной части вышестоящей, более крупной системы, привел к целесообразности рассмотрения всего процесса перевозки от грузоотправителя до грузополучателя. Все это вызвало необходимость создания специальных логистических центров.

Источником снижения себестоимости при логистическом подходе к организации перевозки является: снижение запасов по технологии «точно в срок»; уменьшение расходов на упаковку, маркировку и погрузку-разгрузку; сокращение расходов на предпродажную подготовку товаров.

В целом можно сформулировать следующие три основные принципа организации перевозок в системе логистического управления: принцип максимально возможного сокращения дополнительных затрат живого и овеществленного труда у обслуживаемой клиентуры и на сопутствующие операции с грузом; принцип максимально возможного сокращения различных потерь перевозимого груза, как прямых, так и полученных в результате ухудшения качества перевозимого груза в процессе его доставки; принцип по которому снижение внутритранспортных затрат выходит на первый план только после соблюдения в полном объеме первых двух принципов.

Приведенные принципы взаимодействия и взаимодополняют и обуславливают друг друга, в связи с чем следует реализовывать и в комплексе, как единое целое. При таком подходе каждый из принципов приобретает эмерджентные свойства, приводящие к значительному синергическому эффекту.

УДК 656.13

Исследование условий трамвайного движения на ул. Я. Колоса в г. Минске

Кот Е.Н., Ромейко В.Ю., Семченков С.С., Кустенко А.А.
Белорусский национальный технический университет

Трамвайное движение в современных городских условиях во всем мире набирает, ранее утраченную, популярность. Это обусловлено возросшими темпами роста автомобилизации, что приводит к экологическим проблемам (загазованность городов), большими заторами на дорогах, аварийной ситуацией. Трамвай в паре с метрополитеном,

обслуживая наиболее пассажироёмкие направления, позволяет существенно снизить данные потери.

Общая протяженность трамвайных линий в городе Минске составляет 24 км (в двухпутном исчислении), при этом доля трамвайной системы в общем объеме перевозок маршрутными транспортными средствами составляет около 4%.

Трамвайная линия по ул. Красной – Коласа – Логойскому тракту является одной из наиболее важных в городе, в связи с тем, что с помощью этого вида транспорта обслуживается микрорайон Зеленый Луг и район ул. Я. Коласа. В то же время величина пассажиропотока на «пиковом» участке по данным выполненной натурных обследований в 2016 г. снизилась в сравнении с 2012 г. более чем на 40%, несмотря на ввод в эксплуатацию новых жилых домов в зоне тяготения к этой трамвайной линии (на Логойском тракте, ул. Л.Беды, Кольцова, Лукьяновича).

Результаты исследований показывают, что одной из причин снижения пассажиропотока на указанной линии является снижение скорости сообщения с 18,5–20,5 км/ч в 2012 г. до 13,5–16,5 км/ч в 2016 г. При этом основные потери времени происходят на реконструированном участке линии, проходящем по обособленному полотну от ул. Мележа до ул. Волгоградской из-за несогласованной работы светофорных объектов на пересечении Коласа – Волгоградская и в месте перехода трамвайных путей с совмещенного полотна на обособленное.

Малые интервалы движения маловместительных одиночных трамваев, которые приходится применять для обслуживания пассажиропотоков, являются дополнительным фактором, снижающим эффективность перевозок. Ситуация с надежностью усугубляется недостаточным количеством промежуточных (резервных) разворотных трамвайных колец, не позволяющих сохранить работоспособность хотя бы части трамвайной линии при возникновении сбойной ситуации.