

РОССИЙСКАЯ ФЕДЕРАЦИЯ  
МИНИСТЕРСТВО ОБРАЗОВАНИЯ МОСКОВСКОЙ ОБЛАСТИ  
Государственное автономное профессиональное образовательное  
учреждение Московской области «Егорьевский техникум»

## *«Перспективы развития логистики»*



*Материалы региональной студенческой  
научно-практической конференции  
(с международным участием)*

г.о. Егорьевск  
25 ноября 2021 года

**РОССИЙСКАЯ ФЕДЕРАЦИЯ  
МИНИСТЕРСТВО ОБРАЗОВАНИЯ МОСКОВСКОЙ ОБЛАСТИ**

**Государственное автономное профессиональное образовательное  
учреждение Московской области «Егорьевский техникум»**

140304, г. Егорьевск, Московская область, проспект Ленина, д.3

тел. 8(49640) 3-15-22, тел/факс. 8(49640) 3-04-71  
e-mail: [egpet@mail.ru](mailto:egpet@mail.ru)

---

**«ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ ЛОГИСТИКИ»**

*Материалы региональной студенческой научно-практической  
конференции (с международным участием)*

*25 ноября 2021г.*

**г.о. Егорьевск  
2021г.**

### ***Спикер мероприятия:***

Здравствуйте, уважаемые участники и гости нашей конференции!

Сегодня мы проводим региональную студенческую научно-практическую конференцию (с международным участием) на тему: «Перспективы развития логистики» и, надеемся, что это станет нашей традицией. Здесь собрались будущие логисты, которым необходим обмен опытом для будущей работы и эффективного применения своих знаний в профессии. Современные предприятия стремительно развиваются и для достижения успеха сотрудникам необходимо идти в ногу со временем и все успевать! Уже давно логистические концепции вышли за рамки отдельного предприятия, они стали неотъемлемым компонентом не только рационализации систем управления, но и организации всей совокупности материальных и информационных процессов. Развитие логистики на предприятии создает новое качество управления им.



Сегодня мы работаем в 4 секциях:

- Секция 1 «Современные проблемы развития логистических и транспортных связей»;
- Секция 2 «Логистика и управление цепями поставок (Logistics and supply chain management)»;
- Секция 3 «Информационные технологии в логистике»;
- Секция 4 «Перспективы развития логистической инфраструктуры».





## Секция 1 **«Современные проблемы развития логистических и транспортных связей»**

### **Спикер мероприятия:**

Для внедрения каких либо новшеств, необходимо погрузиться в существующую систему, например, понять какими принципами руководствуется предприятие при выборе транспорта для перевозки товара.

В связи с этим хочу пригласить наших первых докладчиков из ГАПОУ МО «Егорьевский техникум» Курносову Алину и Дорофееву Алину с исследованием на тему: «Принципы выбора транспорта для перевозки товаров на примере промышленного предприятия».

### **ПРИНЦИПЫ ВЫБОРА ТРАНСПОРТА ДЛЯ ПЕРЕВОЗКИ ТОВАРОВ НА ПРИМЕРЕ ПРОМЫШЛЕННОГО ПРЕДПРИЯТИЯ ООО «РТП»**

Компания ООО «РосТурПласт» (ООО «РТП») была основана в 2005 году, как производственная компания по выпуску полимерных труб и фитингов для нужд Российского и зарубежных рынков. Завод компании находится в Московской области, Егорьевском районе, д. Лелечи д. 47, где в 2005 году был построен первый цех и установлена первая очередь современного европейского оборудования для производства полимерных труб и фитингов. Все технические специалисты завода ООО «РосТурПласт» (ООО «РТП») прошли подготовительные и обучающие курсы в Европе на заводах поставщиков оборудования и получили соответствующие сертификаты качества, также были приглашены зарубежные специалисты в данной области для работы на заводе. В производстве продукции используются только лучшие исходные материалы, соблюдаются высочайшие стандарты производства и контроля качества продукции.

Методы выбора транспорта

1. Метод расчета экономического эффекта от выбранного вида транспорта для конкретной поставки;

В дополнительные издержки могут включаться затраты по отдельным видам транспорта, такие как: особая тара, страховые взносы, плата за хранение и другое. На основании полученных данных можно определить наиболее выгодный вариант транспортировки для каждого конкретного груза путем сопоставления затрат по всем видам транспорта.



**Курносова А.О. и Дорофеева А.Д.,**  
*студентки 3 курса, специальность: 38.02.03.*  
*Операционная деятельность в логистике,*  
*руководитель, преподаватель Киктенко Т.Г.,*  
*государственное автономное*  
*профессиональное образовательное учреждение*  
*Московской области «Егорьевский техникум»,*  
*г.о. Егорьевск, [sashastarostuk03@mail.ru](mailto:sashastarostuk03@mail.ru)*

Данный вариант позволяет оценить все факторы, влияющие на стоимость перевозок и наиболее точно определить экономически-выгодный вариант, что хорошо для небольших предприятий с небольшой географией поставок. Однако, данный метод является весьма громоздким, требующим значительных временных и трудовых затрат, что крайне неудобно при большом количестве отправок.

2. Метод определения рациональных сфер или равновыгодных расстояний для того или иного вида транспорта.

В таком случае удобнее использовать второй метод – оценки равновыгодных расстояний. Данный метод, при условии приблизительной равности затрат на транспортировку двумя видами транспорта, позволяет найти то расстояние, до которого выгоднее использовать один вид транспорта, а после которого – другой.

Принципы выбора транспорта

1. Выбор вида транспортного средства осуществляется сами пользователем данного вида услуг;

2. Затраты на транспортные услуги являются основополагающим фактором в принятии решения по выбору вида транспорта;

3. Сопоставление затрат натуральных и стоимостных показателей перевозок на всем пути перемещения материального потока;

4. Обеспечение полной и достоверной информации о качестве и стоимости транспортных услуг, что позволяет потребителям данных услуг производить

Таким образом ООО РТП использует различные виды транспорта для определения направлений отгрузки товаров при это использует эффективные методы .

*Перечень информационных источников*

1. Прохоров В.М. Логистика / В.М. Прохоров// учебное пособие СПб.: Изд-во СЗТУ, 2018.

2. Финансы предприятий: учеб, пособие/Н.Е. Заяц и др.; под общ. ред. Н.Е. Заяц, Т.И. Василевской. - Мн.: Выш. шк., 2019. - 528 с.

3. Титов Б.А. Транспортная логистика. / электрон, учеб. пособие / Б.А. Титов // Мин.обр.науки России, Самара, гос. аэрокосм, ун-т им., 2020 г

4. Электронный ресурс – Режим доступа: [https://astrakhan.1cbit.ru/1csoft/?cm\\_id=31643129\\_306](https://astrakhan.1cbit.ru/1csoft/?cm_id=31643129_306).

**Спикер мероприятия:**

В современном мире коронавирусом уже никого не удивишь, он затронул все сферы жизни человека. Не прошел он и мимо логистики. Как это было нам расскажет студентка

**ООО «РТП»**

На сегодняшний день:

- ✓ Имеет современное европейское оборудование
- ✓ Использует высококачественное сырье и комплектующие
- ✓ Производит более 1200 видов продукции



**2 Метод**

Данный метод, при условии приблизительной равности затрат на транспортировку двумя видами транспорта, позволяет найти то расстояние, до которого выгоднее использовать один вид транспорта, а после которого – другой



**Затраты на перевозку**

1. Затраты на зарплату водителям
2. Затраты на ГСМ
3. Износ материальных средств



ГБПОУ МО «Щелковский колледж» Старостюк Александра и тема ее доклада «Влияние коронавируса на логистику».

## ВЛИЯНИЕ КОРОНОВИРУСА НА ЛОГИСТИКУ

Знание логистики – владение важнейшим инструментом конкурентной борьбы, получения прибыли и устойчивого развития предприятия. Но на логистические процессы в современных условиях влияет много различных факторов. Одним из этих факторов стала эпидемия коронавируса.

Ограничения, связанные с распространением коронавирусной инфекции, вынудило логистику, как отрасль, совершить гигантский рывок вперед. Изменения, которые прогнозировали эксперты в области логистики только лет через пять-семь, происходят уже сейчас.

Однако, ситуация в транспортной сфере в пандемию развивалась парадоксально: с одной стороны, спад деловой активности привел к снижению грузоперевозок, но с другой стороны — всплеск спроса на товары интернет-магазинов вызвал бум на рынке доставки.

Ограничения, связанные с распространением коронавирусной инфекции, вынудили даже тех офлайн-торговцев, кто никогда не задумывался об открытии интернет-магазина пойти на этот шаг.

Вместе с новыми возможностями доставки выросли и запросы потребителей.

Например, все любитель офлайн магазинов были вынуждены перейти на онлайн магазины. Поскольку они привыкли покупать товар «здесь и сейчас», то для них стало не привычно ждать свой заказ.

В следствии, потребитель стал более требовательным.

И каждая компания, которая борется в конкурентной среде за каждого клиента, пытается угодить своим покупателем путём сокращения времени доставки, улучшением качества обслуживания клиента и понижением цен.

Таким образом, логистика в конкурентной среде показала высокий темп роста развития технологий по перемещению и сокращению временных, трудовых и финансовых затрат.

Из-за развившегося коронавируса, который передается при контакте с человеком, инженеры начали разрабатывать роботов, которые смогли бы обезопасить жизнь людей, путем предотвращения активного контакта с людьми, а следовательно, прекращением передачи инфекции.



*Старостюк А.С., студентка 3 курса,  
специальность: 38.02.03. Операционная  
деятельность в логистике, руководитель,  
преподаватель Шевченко Н.С.  
государственное бюджетное  
профессиональное образовательное учреждение  
Московской области «Щёлковский колледж»,  
г. Щелково [sashastarostuk03@mail.ru](mailto:sashastarostuk03@mail.ru)*





Некоторые компании, чтобы ускорить доставку, всё более широко используют гиперлокальный склад.

Этот специфический термин обозначает следующее: если у компании есть и интернет-магазин, и оффлайн-точки, то он их использует не только для продаж, но и для хранения продукции. И когда покупатель заказывает товар, то его везут не со склада, скажем, в Подмосковье, а из магазина на соседней улице.

Это стало еще одним шагом в развитии логистики, ведь время доставки сокращается максимально.

Однако, есть и «обратная сторона медали».

Например, грузоперевозки через границы стали более проблематичным и требовательными. Основными проблемами транспортировки товара оказался сам процесс перевозки груза через границу.

Уже 30 января 2020 года Правительство РФ выпустило распоряжение о временном ограничении движения через пропускные пункты на границе с КНР и некоторыми другими странами. Что негативно повлияло не только на прибыль компаний, но и на экономическую ситуацию страны в целом.

В связи с этим, большинство компаний ограничились поставками и сотрудничеством с зарубежными партнерами. Из-за этого складские площади простаивают от снижения объема грузооборота.

Финансовая сторона вопроса доставки груза также претерпела значительные изменения в сторону дополнительных затрат.

Например, проведение химической обработки внешнего защитного слоя товара и обязательное предъявление документа (или сертификата) о проведении данных работ.

А также, грузоперевозки в заграничные страны были изменены в сторону увеличения временных рамок. Причиной данных изменений стали дополнительные проверки груза и всех сопутствующих и сопровождающих документов на границе.

Ещё одним фактором увеличения времени доставки стал человеческий ресурс. В следствии разгара пандемии увеличился рост заболеваемости среди населения всех стран, что негативно повлияло на кадровый состав любой компании. Были и такие моменты, что товар не кому было везти, так как не хватало персонала.

### **Спикер мероприятия:**

Транспортная логистика имеет много проблем, но всегда находятся пути их решения, так как нет предела совершенству! Давайте послушаем студентов ГБПОУ МО «Автомобильно-дорожный колледж» Прокопьеву Ирину и Чибисову Татьяну с докладом «Проблемы и пути решения проблем транспортной логистики в Московской области».

## **ПРОБЛЕМЫ И ПУТИ РЕШЕНИЯ ПРОБЛЕМ ТРАНСПОРТНОЙ ЛОГИСТИКИ В МОСКОВСКОЙ ОБЛАСТИ**



В нашей работе мы рассказываем о проблемах транспортной логистике по Московской области, описали возможные решения этой проблемы, приводя в пример компанию ООО «ДНС Ритейл».

Объектом исследования является логистическая деятельность компаний Московской области.

Предметом исследования является транспортная логистика торговых компаний в Московской области.

Целью работы является выявление проблем развития транспортной логистики в Московской области и определение путей их решения.

Транспортно–логистическая система является важнейшей частью экономики Московской области. Помимо обеспечения потребностей населения и экономики Москвы и Московской области, транспортно–логистическая система Московского региона обслуживает транзитные грузопотоки, следующие в другие регионы России и зарубежные страны.

Благодаря развитию малого и среднего бизнеса люди начали изучать применение транспортной логистики в работе. Если следовать прогнозу, то в будущем она начнет очень быстро развиваться за счет надежной поддержки государства. К настоящему времени в транспортно-логистической системе Московской области накопился значительный перечень проблем, связанных из-за несовершенств транспортной инфраструктуры, а проблемы с Covid-ом ухудшили все в несколько раз. Чтобы решить проблемы многие компании решили перевозить грузы сторонними перевозчиками, что позволяет уделить достаточно внимания повышению качества работы и совершенствованию своей продукции. Также используют концепцию бережливого производства.

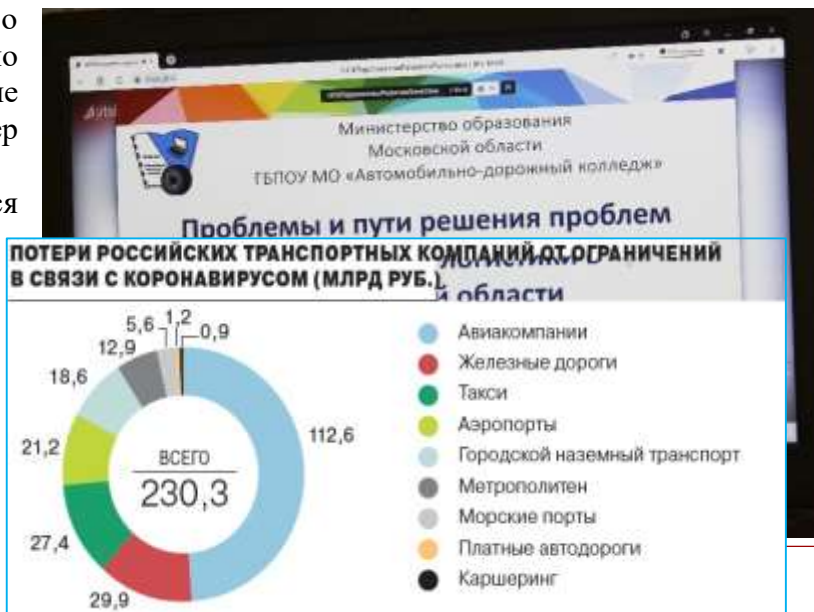
Проходя практику в торговой компании ООО «ДНС Ритейл», мы изучили проблемные места в транспортной логистике. К основным, можно отнести следующие «узкие места»:

- Несвоевременное обслуживание и ремонт техники;
- Высокий уровень изношенности транспортных средств;
- Несвоевременное получение документов от транспортных компаний, обработка, передача в бухгалтерию;
- Высокая загрузка бухгалтерии;
- Человеческий фактор при оформлении документов и заявок. Загрузка людей на приеме заявок.

Оптимизировать работу транспорта можно используя концепцию «Бережливого производства»

Бережливое производство — концепция управления производственным предприятием, основанная на постоянном стремлении к устранению всех видов потерь.

Топливо – одна из основных статей расходов компании на содержание автопарка и техники. Как правило, завышенные издержки на горючее – показатель недостаточного контроля сотрудников и нецелевого использования транспорта. Только сокращая чрезмерные





затраты и оптимизируя работу автопарка, компания сможет уверенно конкурировать на современном рынке. Именно поэтому так важно отслеживать и оперативно принимать меры для устранения излишнего потребления топлива. Чтобы расход топлива был минимальным нужно планировать маршруты так, чтобы это не оборачивалось лишними километрами и литрами. Чтобы топливо не расходовалось зря, техника не должна стоять без дела. Так как если она не работает, то все равно расходует топливо.

Эксплуатация транспортного средства в неисправном состоянии влечёт за собой перерасход топлива. На расход топлива так же влияет и масса транспортного средства: чем больше нагружен автомобиль, тем больше он потребляет топлива.

В заключении ко всему этому напишем, что в настоящее время есть много технологий и способов, которые могут упростить решение проблем в транспортной логистике. Так как если бы мы попали в несколько десятков лет назад, то проблемы решить было бы сложнее из-за нехватки знаний и умений.

#### *Перечень информационных источников*

1. Логистика и управление цепями поставок: Сайт Архив Журналов - URL: <http://www.lscm.ru/index.php/ru/po-godam/item/807>\_(дата обращения: 10.11.2021). — Текст: электронный.

2. Проблемы транспортной логистики в России: Сайт Блог о Логистике —URL: <https://www.severtrans.ru/blog/problemu-transportnoy-logistiki-v-rossii/>\_\_\_\_(дата обращения: 05.11.2021). — Текст: электронный.

3. Основные проблемы транспортной логистики: Сайт АСТЕКО-URL: <http://www.asteko.ru/osnovnyie-problemyi-transportnoy-logistiki.html>\_\_\_\_(дата обращения: 05.11.2021). — Текст: электронный.

4. Транспорт движется через карантин: Сайт Коммерсантъ-URL: <https://www.kommersant.ru/doc/4320861>\_(дата обращения: 06.11.2021). — Текст: электронный.

5. Lean-бережливое производство: Сайт IT-Enterprise-URL: <https://www.it.ua/ru/knowledge-base/technology-innovation/lean-manufacturing> (дата обращения: 12.11.2021). — Текст: электронный.

#### ***Спикер мероприятия:***

Любое предприятие стремится к минимальным расходам, ведь чем меньше расходы, тем больше прибыль. О путях снижения издержек при транспортировке материально-технических ресурсов на примере промышленного предприятия нам расскажет студентка ГАПОУ МО «Егорьевский техникум» Яркина Софья.

## **ОСНОВНЫЕ ПУТИ СНИЖЕНИЯ ИЗДЕРЖЕК ПРИ ТРАНСПОРТИРОВКЕ МАТЕРИАЛЬНО-ТЕХНИЧЕСКИХ РЕСУРСОВ НА ПРИМЕРЕ ООО «БЫТПЛАСТ»**

**Актуальность:** каждое предприятие стремится к снижению издержек для роста прибыли и повышения финансовых возможностей предприятия

**Цель:** проанализировать систему транспортировки на ООО «Бытпласт»

**Задачи:** выявить издержки при транспортировке и предложить рекомендации по их устранению

Бытпласт - известная марка товаров хозяйственного назначения из пластмасс. Компания образована в 2000 году в городе Егорьевске Московской области и начала свою деятельность с выпуска 18 изделий на 4-х термопластавтоматах. Сейчас ООО «Бытпласт» динамично развивающееся предприятие, которое прочно занимает собственную нишу на рынке товаров для дома и детских товаров из пластмасс.

Ассортимент производимой продукции включает 380 наименований товаров следующих групп: детские товары (ванночки, горшки, ящики для игрушек, детские этажерки, стулья, столы); товары для дома (вешалки, тазы, ведра, этажерки, контейнеры для мусора); товары для кухни (контейнеры для холодильника и СВЧ, подносы, миски, кружки, сушилки, соковыжималки, тарелки, салатники); товары для сада и огорода (цветочные горшки разных видов и размеров, садовые миски, ведра); ящики и баки хозяйственного назначения (ящики для инструмента, ящики универсальные, складные ящики, баки).

Продукция компании ООО «Бытпласт» широко представлена в крупных универсальных и специализированных магазинах во всех субъектах Российской Федерации. Продукцию можно приобрести в таких магазинах как: METRO, OZON, Твой дом, УНИДОМ, Дикси, Globus, Вайлдберис.

Комплектация и отгрузка заказов включают: получение заказа клиента (отборочный лист), отбор товара каждого наименования по заказу клиента, комплектацию отобранного товара для конкретного клиента в соответствии с его заказом, подготовку товара к отправке (укладывание в тару, на товароноситель), документальное оформление подготовленного заказа и контроль за подготовкой заказа, объединение заказов клиентов в партию отправки и оформление транспортных накладных, отгрузку грузов в транспортное средство.

Проблемы при транспортировке на ООО «Бытпласт»: нерациональный выбор вида транспорта, неэффективное планирование загрузки транспорта, неправильное формирование оптимальных цепей поставок, маршрутов и рейсов, неоперативное планирование техосмотров и сервисного обслуживания транспорта



*Яркина С.Д., студентка 3 курса,  
специальность: 38.02.03. Операционная  
деятельность в логистике, руководитель,  
преподаватель Киктенко Т. Г.*

*Государственное автономное  
профессиональное образовательное учреждение  
Московской области «Егорьевский техникум»,  
г.о. Егорьевск, [cyarkina@mail.ru](mailto:cyarkina@mail.ru)*



Рекомендации для решения 1 проблемы: для сокращения издержек непосредственно при транспортировке, стоит обратить внимание на мультимодальные перевозки то есть использование нескольких видов транспорта в одной цепи поставок, использовать ЖД перевозки для более крупных партий и дальних расстояний, использовать авиаперевозки – если груз нужно доставить максимально быстро, использовать автомобильный транспорт для перевозок относительно небольших объемов грузов на относительно небольшие расстояния.

Рекомендации для решения 2 проблемы: нужно минимизировать количество простоев и порожних пробегов транспорта, сократить необоснованные потери времени при стыковках и перевалке грузов, грамотно управлять загрузкой транспорта, строить оптимальные маршруты с учетом временных окон клиентов и подрядчиков, планировать работу таким образом, чтобы выполнять как можно больше заказов силами как можно меньшего количества транспортных единиц.

Рекомендации для решения 3 проблемы: необходимо следить за соблюдением правил эксплуатации ТС, контролировать пробег, своевременно планировать прохождение ТО во избежание непредвиденных поломок транспорта.

Таким образом, уровень логистических издержек влияет на экономическое положение предприятия и его конкурентоспособность. Снижение логистических издержек, рост на этой основе прибыли повышает финансовые возможности предприятия.



#### *Перечень информационных источников*

1. Прохоров В.М. Логистика / В.М. Прохоров// учебное пособие СПб.: Изд-во СЗТУ, 2018.
2. Финансы предприятий: учеб, пособие/Н.Е. Заяц и др.; под общ. ред. Н.Е. Заяц, Т.И. Василевской. - Мн.: Выш. шк., 2019. - 528 с.
3. Титов Б.А. Транспортная логистика. / электрон, учеб. пособие / Б.А. Титов // Мин.обр.науки России, Самара, гос. аэрокосм, ун-т им., 2021 г.
4. Тяпухин, А.П. Логистика. Управление цепями поставок : учебник / Тяпухин А.П. — Москва : КноРус, 2021. — 454 с.

#### ***Спикер мероприятия:***

Налоги – это неотъемлемая часть любого бизнеса. У логистических предприятий есть свои особенности налогообложения и об этом нам расскажут студентки ГАПОУ МО «Егорьевский техникум» Панкратова Евгения и Чиркова Анастасия с докладом «Особенности налогообложения предприятий логистики»

## **ОСОБЕННОСТИ НАЛОГООБЛОЖЕНИЯ ПРЕДПРИЯТИЙ ЛОГИСТИКИ**



Налогообложение товара, услуг в сфере перевозок является обязательным и во многом определяется сферой и спецификой деятельности логистического предприятия (работа на территории страны или международном рынке, транспортировка грузов того или иного типа).

Целью исследования является изучение оптимальных режимов организации учета, исчисления, уплаты налогов и формирования отчетности для логистических организаций.

Согласно пункта 1 статьи 83 Налогового кодекса Российской Федерации в целях проведения налогового контроля налогоплательщики подлежат постановке на учет в налоговых органах. При регистрации новой логистической компании или ИП автоматически устанавливается общая система сборов налоговых отчислений (далее - ОСНО). Главное достоинство ОСНО – увеличение числа возможных контрагентов за счет предприятий, работающих с налогом на добавленную стоимость. Общества с ограниченной ответственностью (далее - ООО) и индивидуальные предприниматели (далее – ИП), работающие с ОСНО, обязаны платить НДС (в большинстве случаев он составляет 20% от стоимости реализованных услуг/товаров). Для этого нужно документировать все покупки и траты. Есть у этой системы и минусы. На ОСНО индивидуальным предпринимателям необходимо платить налог на доходы физлиц - НДФЛ, а ООО – налог на прибыль. Кроме того, предпринимателю придётся платить транспортный налог, налог на имущество и обязательные страховые взносы (за себя и/или за сотрудников). Для предприятий на ОСНО необходимым условием является ведение бухгалтерской отчетности и своевременная сдача ее в Федеральную налоговую службу.

Поэтому, если предприятие выполняет условия, то может перейти на специальные налоговые режимы.



*Понкратова Е.А., Чиркова А.А., студенты  
1 курса, специальность 38.02.03  
Операционная деятельность в логистике,  
руководитель, преподаватель Хмелик Е.А.  
ГАПОУ МО «Егорьевский техникум»,  
г.о. Егорьевск, [Egpet003@mail.ru](mailto:Egpet003@mail.ru)*



Самой удобной и популярной для малого и среднего бизнеса в Российской Федерации является упрощенная система налогообложения (УСН). Согласно общеустановленного порядка, предусмотренного главой 26.2 НК РФ, логистические предприятия вправе применять упрощенную систему налогообложения при соблюдении следующих условий:

- у компании нет филиалов;
- количество сотрудников до 100 человек;

- остаточная стоимость основных средств составляет сумму не выше 150млн.руб.;
- доход организации за последние 9 месяцев предыдущего года при переходе на УСН не должен превышать 112,5 млн рублей.

Упрощенная система налогообложения предполагает два варианта ставок:

- 6% на налог с доходов, где учитывается вся прибыль организации;
- 15% на вариант «доходы минус расходы» — высчитываются все доходы и расходы, проведенные официально через бухгалтерию. Однако, если годовой доход превысил 300000 рублей, то компании придется дополнительно заплатить 1% налога сверх этой суммы.

УСН – доходы - простая система, которая не требует сложных расчётов: предприниматель платит 6% от всех сумм, полученных от клиентов. Декларация подаётся всего один раз в год, а налог можно уменьшить на сумму уплаченных обязательных страховых взносов.

УСН – доходы минус расходы. Система будет выгодна лишь для тех, у кого доля расходов, которые нужно подтвердить документально, составляет более 60% от общей суммы, полученной за предоставленные услуги. Если расходов меньше – сэкономить не получится.

Упрощенный вариант подходит только тем компаниям, которые не планируют сотрудничать с клиентами, работающими по НДС. К достоинствам упрощенной системы налогообложения для грузоперевозок легко отнести небольшие выплаты в контролирующие органы. К недостаткам — ограничение по количеству сотрудников в штате и общему количеству прибыли. Патентная система налогообложения (далее - ПСН) — это система перечисления налогов в виде однократного внесения средств на вмененный доход. Решение о переводе на ПСН принимается управляющими органами муниципалитетов, регионов и городов. ПСН применяется только для индивидуальных предпринимателей. Патент на осуществление деятельности приобретается на срок до 1 года. Его стоимость не зависит от фактического дохода ИП и выплачивается авансом. Налог высчитывают не из реального, а из потенциально возможного дохода. Обязательный платёж для ИП на патенте – 6% от потенциально возможного дохода.

Для данной формы налогообложения существует ряд ограничений:

- \*ИП должен иметь до 15 наемных сотрудников;
- \*для бизнеса не заключаются договоры о доверительном управлении имуществом и совместной деятельностью;
- \*доходный лимит предпринимательской деятельности составляет до 60 млн рублей в год.

**Специальные налоговые режимы**

**Упрощенная система налогообложения (УСН), глава 26.2 НК РФ**

- УСН – доходы - 6% на налог с доходов: предприниматель платит 6% от всех сумм, полученных от клиентов, налог можно уменьшить на сумму уплаченных обязательных страховых взносов.
- УСН – доходы минус расходы - 15%

Система будет выгодна лишь для тех, у кого доля расходов, которые нужно подтвердить документально, составляет более 60% от общей суммы, полученной за предоставленные услуги.

*Упрощенный вариант подходит только тем компаниям, которые не планируют сотрудничать с клиентами, работающими по НДС.*

**Специальные налоговые режимы**

**Патентная система налогообложения (ПСН)**

- Обязательный платёж для ИП на патенте – 6% от потенциально возможного дохода.
- ПСН применяется только для индивидуальных предпринимателей.
- Патент на осуществление деятельности приобретается на срок до 1 года.

**ПСН**

К плюсам патентной системы налогообложения относится отсутствие отчетности и простой налоговый учет. Право на патент утрачивается при нарушении вышеуказанных условий.

Налог на профессиональную деятельность (далее – НПД) также известен как налог для самозанятых. Подходит лишь для частников-индивидуалов: компании с несколькими машинами его применять не могут, так как НПД не предполагает наличия наёмных сотрудников. НПД хорош своей простотой: для регистрации и подачи отчетности не нужно ходить в ФНС, всё это можно сделать через специальное приложение «Мой налог». В этом же приложении можно настроить автооплату, а отчетность будет формироваться автоматически. Еще один плюс – необязательность уплаты взносов на пенсионное страхование. Платить или не платить их – каждый решает сам, но если предприниматель решит платить, НПД не позволит уменьшить налог на сумму уплаченных взносов.

Однако существует несколько препятствий, которые делают НПД режимом, неподходящим для автоперевозчиков.

Система привлекательна тем, что не обязывает регистрироваться как ИП. Однако перевозчик не сможет уберечь себя от огромных штрафов за режим труда и отдыха и тахографы. Второй минус – сам размер налога (4% при оплате от физических лиц и 6% при оплате от ИП и компаний). Уменьшить налоговую базу на расходы не выйдет, а расходная часть в перевозках велика. Третий минус – ограничение максимального дохода в размере 2,4 млн рублей, т.е. 200 тыс. рублей в месяц. При плотной работе в эту сумму можно не уложиться.

Для того чтобы выбрать самый оптимальный из всех режимов сборов отчислений в Федеральную налоговую службу, руководителям логистической компании следует определить требования, которые соответствуют именно их деятельности, рассчитать и сравнить налоговую нагрузку по каждому режиму.

#### *Перечень информационных источников*

1. Налоговый кодекс Российской Федерации (часть вторая) от 05.08.2000 № 117-ФЗ (ред. от 04.06.2018) // Собрание законодательства РФ. - 07.08.2000. - № 32. - ст. 3340.

2. Транспортный бизнес, логистика и перевозки. ОСНО, УСН, патент: что выбрать?

[Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://www.klerk.ru/buh/articles/488668/>. – Дата доступа: 07.11.2021.

3. Какую систему налогообложения выбрать ИП для грузоперевозок в 2021 [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://www.moedelo.org/club/registratsiya-biznesa/gruzoperevozki-kakoe-nalogooblozhenie-vybrat-dlya-ip> – Дата доступа: 07.11.2021.

#### ***Спикер мероприятия:***

Студентки ГАПОУ МО «Егорьевский техникум» Сидоркина Полина и Кашаева Виктория выявили проблемы, которые касаются грузоперевозок и сейчас представляют вашему вниманию исследование на тему: «Современные проблемы грузоперевозок в России».



## **СОВРЕМЕННЫЕ ПРОБЛЕМЫ ГРУЗОПЕРЕВОЗОК В РОССИИ**



Транспорт - это совокупность всех видов путей сообщения, транспортных средств, технических устройств и сооружений на путях сообщения, обеспечивающих процесс перемещения людей и грузов различного назначения из одного места в другое.

В России функционируют

с  
л  
е  
д  
у  
ю  
щ  
и

- Трубопроводный
- Железнодорожный
- Автомобильный
- Водный
- Морской
- Воздушный

Вопросы эффективности функционирования транспортного комплекса и развития транспортной инфраструктуры играют важную роль в развитии российской экономики по причине обширной территории страны и больших расстояний между центрами производства и центрами потребления. Транспортная магистральная инфраструктура финансируется в основном из бюджетных средств или через компании, подконтрольные государству.

Основной объем инвестиций, заложенных в государственную программу, направлен на поддержание и развитие транспортной инфраструктуры. При этом запланированных инвестиций может оказаться недостаточно для ее качественного развития.

В начале 2020 года отрасль грузоперевозок одной из первых стала испытывать сложности в связи с пандемией COVID-19. В основе негативных последствий для отрасли лежит совокупность различных факторов: закрытие государственных границ и введение карантинных мероприятий, сокращение производства, введение ограничений на передвижение товаров, разрыв налаженных производственно-сбытовых цепочек. На протяжении 2020 года приоритетной задачей стало принятие комплекса мер государственной поддержки отрасли, направленного на смягчение последствий коронавируса.



**Сидоркина П.В., Кашаева В.Д., студентки 2 курса, специальность 38.02.03 Операционная деятельность в логистике, руководитель, преподаватель Кочина Е.В.**  
Государственное автономное профессиональное образовательное учреждение средней профессионального образования Московской области «Егорьевский техникум», г.о. Егорьевск  
[polinasidorkina228@gmail.com](mailto:polinasidorkina228@gmail.com),  
[kashaeva.vika2004@gmail.com](mailto:kashaeva.vika2004@gmail.com)

**Виды транспорта в России:**

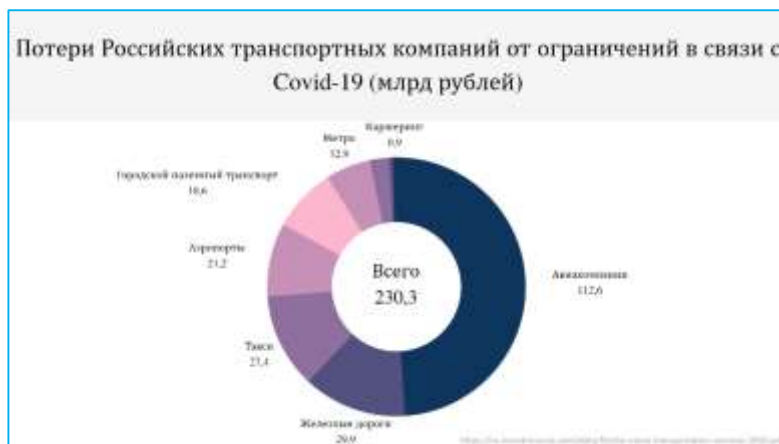
- Трубопроводный
- Железнодорожный

Распространение коронавируса нанесло серьезный удар по мировой логистике и обеспечению цепочки поставок сырья и готовой продукции. Кризис 2020-го года вызвал дисбаланс грузопотоков, связанный с изменениями спроса, приостановкой производств и введенных ограничений.



В 2021 году мировая экономика постепенно восстанавливается после спада, вызванного пандемией коронавирусной инфекции в 2020 году. Ожидается, что мировой ВВП вырастет на 4%, но он еще останется на 5% ниже тренда, намеченного до пандемии. Пандемия усугубила риски, связанные с накоплением глобального долга. Уровень долга достиг исторического максимума, и это делает мировую экономику особенно уязвимой к колебаниям на финансовых рынках. Однако в государственной программе, которая называется «Развитие транспортной системы», на 2022-2023 годы запланирован наибольший объем финансирования инвестиций в транспорт на уровне 2,2-2,3% от ВВП.

Начиная с конца 2021 года и в течение всего 2022 года участники транспортной отрасли ожидают практически полного восстановления отраслевых сегментов в результате возобновления экономической активности в стране.



На протяжении 2020 года приоритетной задачей стало принятие комплекса мер государственной поддержки отрасли, направленного на смягчение последствий коронавируса

Принимаются следующие меры:

- снижение пошлин на ввоз товара;
- снижение ставки НДС на запасные части;
- отмена дорожного сбора;
- налоговые каникулы;
- освобождение индивидуальных предпринимателей от уплаты налоговых сборов.



#### Перечень информационных источников

1. Электронный ресурс – Режим доступа:

<https://ru.investinrussia.com/data/file/ey-russia-transportation-services-2020.pdf>

2. Электронный ресурс – Режим

доступа: <https://www.retail.ru/articles/logisticheskie-trendy-2020-2021-goda-vliyanie-pandemii-covid-19-na-perevozki/>

3. Электронный

ресурс

–

Режим

доступа:

<https://news.ati.su/article/2021/04/12/gruzoperevozki-2021-god-posle-pandemii-085013/>

#### Спикер мероприятия:

Логистические процессы осуществляются и банками. О распределении финансовых, материальных, кадровых и информационных ресурсов, необходимых для оказания банковских услуг нам расскажет Биксалева Яна – студентка ГАПОУ МО «Егорьевский техникум».

## ОСОБЕННОСТИ ПРИМЕНЕНИЯ ЛОГИСТИКИ В СФЕРЕ БАНКОВСКИХ УСЛУГ

Банковская логистика представляет собой систему планирования, анализа, учета и контроля потоковых процессов банковской деятельности. Банковская логистика в общем понимании — это знания и методы, позволяющие эффективно управлять финансовыми, информационными, товарными,

сервисными потоками так, чтобы они удовлетворяли целям деятельности банка. Непосредственно финансовая логистика банка направлена на повышение эффективности управления движением его финансовых потоков. Объектом финансовой логистики банка являются финансовые потоки, циркулирующие в логистической системе банка. Особенности структуры финансового потока банка непосредственно связаны со спецификой банковской деятельности.

Значение финансовой логистики для повышения эффективности деятельности коммерческого банка безусловно велико. Основы банковской логистики были заложены в работах таких специалистов как Джозеф Ф. Синки — мл., Р. Бойли, С. Майерс и реализованы в практической деятельности различных финансовых институтов. Однако, в данной области наблюдается недостаток научно-практических разработок. В связи с этим, рассматриваемая проблема требует тщательного и всестороннего рассмотрения; изучение логистики финансов в банковской сфере и её внедрение в деятельность коммерческих банков позволит повысить эффективность их деятельности и банковской системы в целом. Логистические потоки в коммерческом банке целесообразно разделить на две группы: основные и обеспечивающие.

Логистические процессы банка можно подразделить на две группы:

- основные логистические процессы;
- обеспечивающие логистические процессы.

Основные логистические процессы банка — это процессы, необходимые для коммерческой и инвестиционной деятельности банка, касаются исполнения текущей работы (кредитные, депозитные, вкладные операции, корпоративные финансы, управление счетами и т.д.). К ним относятся процессы контроля и анализа.

Обеспечивающие логистические процессы банка — процессы обеспечения ресурсами банка и включают в себя распределение финансовых, материальных, кадровых и информационных ресурсов, необходимых для оказания банковских услуг. К этим процессам относятся стратегическое планирование и учет.

Рассмотрим логистические процессы банка на примере финансовых потоков, являющихся центральным элементом в логистической системе банка.

По мнению О. Курбатова, автора статей по финансовой и банковской логистике, под финансовым потоком банка следует понимать движение (перемещение) финансовых ресурсов в денежной форме. Логистический процесс денежных потоков, проходящих через банк, состоит из непрерывно повторяющихся основных последовательных элементов, таких как:

- анализ спроса и конкуренции на рынке;
- планирование денежных потоков в разрезе различных видов деятельности банка;
- анализ денежных потоков банка;
- учет денежных потоков банка;
- обеспечение эффективного контроля за денежными потоками банка.

Перед первым этапом логистического процесса денежных потоков проводится тщательная подготовка — исследование спроса и предложения на рынке. Первый этап носит прогнозный характер в силу неопределенности некоторых предположений, поэтому он осуществляется в форме многовариантных плановых расчетов, результатом которых является сбалансированный бюджет банка, позволяющий выполнить такие задачи, как обеспечение

*Биксалева Я.А., студентка 3 курса,  
специальность: 38.02.07 Банковское дело,  
Руководитель, преподаватель Оськина А.М.  
Государственное автономное  
профессиональное образовательное учреждение  
Московской области «Егорьевский техникум»,  
г.о. Егорьевск, [ybiksaleeva@list.ru](mailto:ybiksaleeva@list.ru)*



текущего планирования, координация деятельности подразделений, обоснование затрат банка, создание базы для оценки и контроля планов банковской деятельности.

Второй этап направлен на обеспечение равновесия денежных потоков, проходящих через банк. Поэтому важной проблемой, требующей постоянного решения в процессе банковской деятельности, является проблема ликвидности. Анализ денежных потоков позволяет определить основные направления и методы обеспечения равновесия денежных потоков банка, выявляются резервы повышения эффективности управления, учитываемые при финансовом планировании, создаются запасы с учетом соблюдения необходимого количества безналичных и наличных средств.

В ходе третьего этапа координируются функции служб бухгалтерского учета, финансового и операционного менеджмента банка. Основной его целью является организация учета и формирования соответствующей отчетности, позволяющей получить необходимую информацию для проведения всестороннего их анализа, планирования и контроля.

Четвертым этапом является контроль денежных потоков банка. На этом этапе задачей становится выявление равномерности формирования денежных потоков и ликвидности. Не стоит забывать, что на каждом этапе логистического процесса денежных потоков банк должен оптимизировать денежный оборот и искать способы увеличения его эффективности.

#### *Перечень информационных источников*

1. Бланк, И.А. Управление финансовыми ресурсами. – М.: Омега-Л, 2019. – 768с.
2. Ковалев, В.В. Управление денежными потоками, прибылью и рентабельностью: Учебник. – М.: Велби, 2017. – 333 с
3. Леготина Ю.В., Бутрин А.Г. Проблемы финансовой логистики. //Логистика: современные тенденции развития, 2018, с.140-143.
4. Уткин, Э.А. Финансовый менеджмент: Учебник для вузов. – М.: Зерцало, 2017. – 265с.



*(Logistics and supply chain management)»*

#### ***Спикер мероприятия:***

Любая развивающаяся компания должна правильно выстраивать логистику и управление цепями поставок, это критерии, без которых не получится увеличивать прибыль и количество покупателей. Подробнее об этом нам расскажет студент ГАПОУ МО «МЦК-Техникум имени С.П. Королева» Артамонов Максим с докладом на тему «Организация цепочек поставок».

## **ОРГАНИЗАЦИЯ ЦЕПОЧЕК ПОСТАВОК**

## Постановка проблемы

В некоторых секторах конкуренция уже сейчас достигла предела. Речь давно уже идет не о «сверхприбылях», а о долях процентов, за которые приходится бороться, снижая издержки, повышая качество и скорость обслуживания клиентов. Любое современное предприятие постоянно ищет новые способы и предпринимает новые шаги, стремясь занять лидирующие позиции на рынке.

## Цель и задачи доклада

В данном докладе я постарался обобщить те базовые принципы, использование которых позволяет существенно «обуздать» издержки предприятия и сделать его единым, слаженным механизмом, предназначенным для одного – увеличения прибыльности.

Основной проблемой управления цепочек поставок является снижение издержек компании применением на практике только традиционных методов управления.

Для начала нужно понять, в каком направлении двигаться. Поэтому первым делом постарайтесь выявить лишние издержки.

Поэтапный анализ расходов:

- Проведите детальную инвентаризацию.
- Проанализируйте расходы.

Анализ желательно выполнять не только в общем объеме, а и с учетом превышения плана. Распределите затраты по отдельным категориям:

- важные;
- допустимые;
- ненужные.

Определите долю издержек на каждую категорию. Оцените показатели по процессам, затраты на единицу продукции, одного сотрудника. Особое внимание стоит уделить ненужным тратам. Подумайте, какие вероятные последствия могут наступить, если от них отказаться. Не всегда экономия бывает оправдана.

Приведу пример краткого анализа:

Компания работает с розничными и оптовыми клиентами. Товар в розницу доставляется 2-тонными грузовиками, оптовые заказы – фурами вместительностью 7,5 тонн. Себестоимость доставки по каналам отличается: 2,9% и 1,8%. Исходя из этих данных, принято решение сократить лимиты на заправку для водителя фуры. Грузоподъемность машин не учли. В результате груженная фура застряла по дороге к клиенту, так и не доехав до пункта назначения.

Вывод: необходимо выполнять отдельный анализ по каналам, брать во внимание все значимые факторы.

Но при этом очень важная часть идет на современность решений не по старым версиям



*Артамонов М.Д. студент 2 курса,  
специальность: 38.02.03. Операционная  
деятельность в логистике, руководитель,  
преподаватель Макаренко А.В.  
государственное автономное профессиональное  
образовательное учреждение Московской области  
«МЦК - Техникум имени С.П. Королева»  
г. Королев*

Нет сомнения, что внешние факторы оказывают существенное воздействие. При этом реальная возможность компенсации их негативного воздействия связана с реагированием на события и обстоятельства за счет применения новых методов цифрового управления.

В целевом варианте структура управления компанией должна формировать адекватные решения не разделяя внешние и внутренние проблемы по методом реагирования на них. Тем более, что часто первые являются следствием вторых. В предлагаемом подходе самое главное понимать бизнес изнутри. Такое понимание не могут дать никакие консультанты (они понимают только в своем бизнесе — как продать консультации). Поэтому инструментарии управления цепочками поставок должны формироваться самим бизнесом. Для этого можно использовать специализированный доменный язык бизнеса (SSDL — Special Symbolic Domain Language), формируемый под конкретный бизнес силами самого бизнеса в рамках разработанных формализованных технологий.

В неявной форме доменный язык конкретного бизнеса почти всегда уже существует в форме курсирующих по компании файлов Excel. Важно только уметь выявить и формализовать конструкции языка бизнеса компании. Цель доменного языка — одновременно формулировать целевые установки, симулировать их реализуемость и анализировать результаты моделирования.

Как следствие этого доменный язык должен оперировать понятиями и категориями бизнеса (быть ясным для бизнеса) и одновременно реализовывать прямые вычисления создаваемых бизнес-конструкций (быть явно исполнимым на компьютерах и не требовать дополнительного программирования).

Пути снижения издержек.

Есть несколько вариантов:

Решать проблемы силами компании. Создать рабочую группу из руководителей отделов, ответственных за определенные расходные статьи. Они должны будут проанализировать показатели, предложить эффективные мероприятия по оптимизации затрат, составить план, контролировать его выполнение и оценивать результаты.

Нанять проектного менеджера. Найдите отдельного опытного специалиста и поручите ему управление процессом.

Обратиться за консультацией к экспертам. Проконсультируйтесь с профессионалами, которые могут предложить продуктивный план действий, основываясь на собственном опыте и поставленных задачах.

Независимо от выбранного варианта, главным звеном в управлении издержками является руководитель компании. Конечный результат зависит от его заинтересованности. Кроме того, процесс оптимизации должен быть не разовым, а систематическим. Обязательный шаг, без которого не обойтись – контроль над достижением целей.

Пути решения современности может быть исправления старых систем из за старого понимания продвижения своего бизнеса и происходят издержки к примеру можно взять

Информационный поток из за которого происходят множество проблем из за большой загруженности и не состоятельности решить эти проблемы происходят издержки вводя новые правила и облегчение работы это как новые знания программ или приспособлений которые могут помочь во избежание этих глобальных проблем

Общее заключение

Проанализировав эти проблемы снижение издержек и устаревшего управления можно сделать вывод что даже такие мелочи могут быть глобальными не говоря о финансах и не правильном распоряжении бюджета происходит не нужные траты поэтому они подлежат распоряжению этим сказано что если учесть это все продвижение издержек уменьшиться многократно как и в случае если введут новые правила управления или оборудования для облегчений работы что работникам было комфортно и не накладывались задачи друг на друга бизнес должен быть прост чтобы не возникало проблем с информацией, которая нужна для меньших задержек.



*Перечень информационных источников*

1. Логистика и управление цепями поставок: учебник для СПО/под редакцией В. В. Щербакова. М., Издательство Юрайт, 2019;
2. Управление цепью поставок (SCM): учеб. пособие П. П. Крылатков, М.А. Прилуцкая. — Екатеринбург, 2018;
3. Журнал "Логистика и управление цепями поставок" <http://www.lscm.ru/index.php/ru/>



***Спикер мероприятия:***

На всех крупных предприятиях хранится огромное количество запасов и для грамотного управления ими нужно приложить немало времени и сил. Как это делают на ООО «Медис» нам расскажет студент ГБПОУ МО «Сергиево-Посадский колледж» Стружилин Руслан с исследованием на тему «Управление товарными запасами на ООО «Медис».

**УПРАВЛЕНИЕ ТОВАРНЫМИ ЗАПАСАМИ ООО «МЕДИС»**

Состояние и эффективность использования материальных запасов, как самой значительной части оборотного капитала – является одним из основных условий успешной деятельности предприятия. Инфляция, неплатежи и другие кризисные явления вынуждают предприятия изменять свою политику по отношению к производственным запасам, искать новые источники пополнения, изучать проблему эффективности их использования. Поэтому для предприятия все возможные способы рационального расходования средств, одним из которых является определение оптимальной величины производственных запасов, приобретают все большую значимость. В этом заключается актуальность данной работы.

Управление цепями поставок предлагаю рассмотреть на закупке медицинских расходных материалов, то есть предметах, обеспечивающих работу медицинской техники, а также материалах для выполнения тех или иных процедур для медицинского центра «Медис».

ООО «Медис» – медицинская организация, специализирующаяся на оказании медико-санитарной и иной амбулаторно-поликлинической помощи работникам промышленных предприятий.

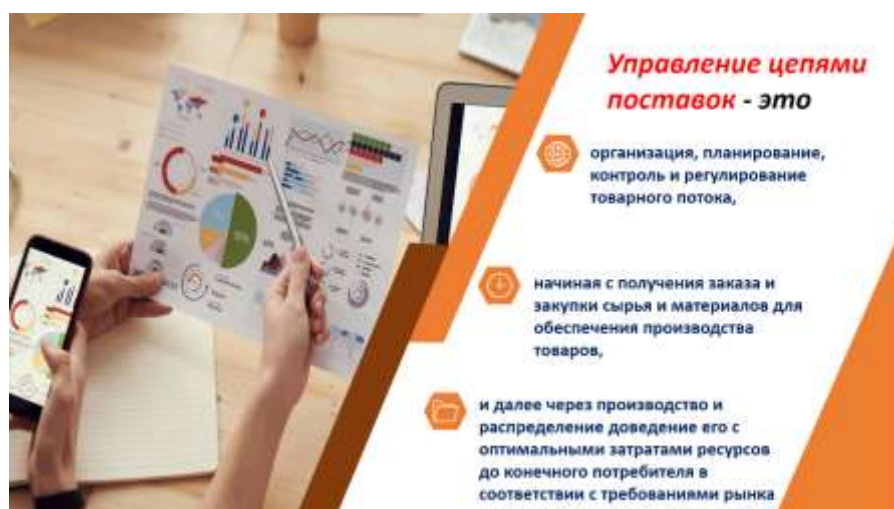
Цель деятельности ООО «Медис» – извлечение прибыли путем наиболее полного и качественного удовлетворения потребителей медицинскими услугами.

Финансовое состояние предприятия во многом зависит от того, какие средства оно имеет в своем распоряжении и куда они вложены. Рост прибыли определяет рост потенциальных возможностей предприятия, повышает степень его деловой активности, характеризует его финансовое состояние.

Финансовое состояние медцентра 2020 году имеет положительную динамику. Прибыль от реализации медицинских услуг в увеличилась на 247,1%, выручка - на 64,9 %, совокупная прибыль до налогообложения была положительна и увеличилась на 65%. Чистый финансовый результат сформирован положительно с прибылью, и возрос на 65,1 %.



*Стружилин Р.М., студент 3 курса,  
специальность: 38.02.03. «Операционная деятельность в логистике»,  
руководитель, преподаватель Харитонова А.А.  
государственное бюджетное профессиональное  
образовательное учреждение Московской области  
«Сергиево-Посадский колледж»,  
г. Сергиево-Посад, [sashastarostuk03@mail.ru](mailto:sashastarostuk03@mail.ru)*



Большое влияние на производственные результаты и финансовое состояние ООО «Медис» оказывает качество запасов медицинских принадлежностей. Самый большой удельный вес в структуре всех запасов занимают инструменты и принадлежности для пластической и лор-хирургии (около 30%). Одноразовые материалы для процедурного кабинета хотя и составляют значительную долю в общей сумме материальных запасов (21,9% на конец 2020г.), но имеют постоянную тенденцию к снижению, хотя объем услуг процедурного кабинета возрос в 2020 г. и занимает 3-е место в общей структуре медицинских услуг.

Эффективность использования групп запасов, их объема в целом, которая характеризуется показателями их оборачиваемости. Оборачиваемость запасов характеризуется двумя показателями: временем обращения и скоростью оборота медицинских услуг. Время обращения материальных запасов составляет 1,9 дня, а скорость обращения в количестве оборотов за год средних запасов – 0,53. Скорость обращения сократилась на 36,1%. Это связано с тем, что материальные запасы увеличились на 154,3%.

Большое влияние на производственные результаты и финансовое состояние ООО «Медис» оказывает качество запасов медицинских принадлежностей. В целях нормального хода подготовки и оказания медицинских услуг запасы должны быть оптимальными. Накопление больших запасов свидетельствует о спаде активности предприятия.

В то же время недостаток запасов также отрицательно сказывается на финансовом положении предприятия, так как растут цены за срочность поставок, сокращается объем качественных медицинских услуг в связи с простоями, повышается чувствительность к росту цен на медицинские принадлежности, уменьшается сумма прибыли.

Для более полного анализа управления запасами по ООО «Медис» необходимо провести совмещенный ABC-XYZ анализ.

Результат совмещения ABC и XYZ анализа запасов показал, что по таким видам запасов как инструменты и принадлежности для хирургии, мягкий инвентарь и одноразовые материалы для процедурного кабинета необходимо увеличить страховой запас, чтобы обеспечить бесперебойную работу медицинского центра. Расходные материалы для проведения диагностики отличает высокий оборот услуг и стабильность, поэтому необходимо обеспечить постоянное наличие материальных запасов данного вида, но без избыточного запаса. По остальным группам запасов необходимо формировать страховой запас, исходя из имеющихся на предприятии финансовых возможностей.

В настоящее время существует большое количество разнообразных методов оптимизации запасов. На практике обычно применяют простейшие модели, позволяющие получить в лучшем случае лишь порядок величины оптимального запаса. К таким моделям чаще всего относят:

- 1) определение оптимального размера заказа, например, по формуле Уилсона;
- 2) оптимизация оборачиваемости запасов.

Рассмотрим применение данных моделей для совершенствования системы управления запасами ООО «Медис».

По формуле Уилсона определим оптимальный объем заказа медицинского центра для одной партии, частоту заказов и точки заказов для всех видов запасов. По результатам расчета были определены оптимальные размеры заказов для всех видов запаса ООО «Медис», а также годовые затраты на управление запасами. Наибольшие и наименьшие годовые затраты на управление составили соответственно 8,567 тыс. руб. (по инструментам для хирургии) и 0,809 тыс. руб. (по средствам гигиены). Период поставки между заказами для всех материалов составляет от 173 до 176 дней, то есть примерно 2 раза в год.

Следующим способом совершенствования управления запасами ООО «Медис» может быть оптимизация оборачиваемости запасов.

Показатели оборачиваемости материалов в отчетном году составляют 1,9 дня, что значительно больше необходимого запаса, запланированного на прогнозный период (оборачиваемость всех затрат составляет 0,8 дня).



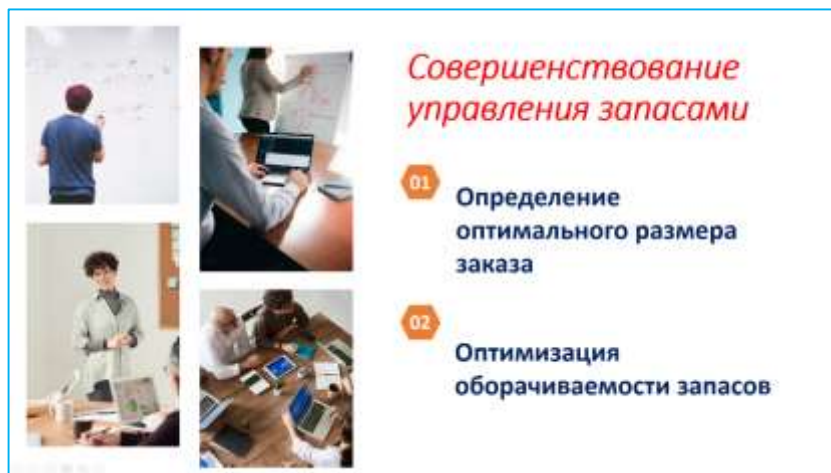
Скорее всего, руководство медицинского центра может сделать дополнительную поправку на возможный дефицит материалов или намеренно закупать больше, чем необходимо материалов, для защиты от роста цен. Тем не менее, следует рассмотреть возможности снижения уровня запасов материалов до периода, не превышающего 1 день. В результате такого решения увеличится эффективность использования материалов, будут снижены расходы, связанные с хранением запасов, и высвобождены средства для альтернативных вложений.

Эффективное управление производственными запасами достигается путем максимизации использования реальных активов и пассивов организации

Был проведен расчет экономической эффективности мероприятий по управлению запасами ООО «Медис».

Экономическая эффективность определения оптимальной величины и периодичности заказов для пополнения материальных запасов выражается в снижении затрат на доставку и хранение запасов

Данные показывают, что в результате реализации предложенных мероприятий по совершенствованию управления запасами можно добиться сокращения годовых затрат на управление запасами до 92,9%. Сокращение однодневной потребности в запасах возможно на 51,9%.



В результате применения данных мероприятий общая сумма экономии может составить до 8073,63 тыс. руб.

Внедрение предложенных мероприятий в практическую деятельность по управлению запасами ООО «Медис» приведет к повышению финансовой независимости, устойчивости и платежеспособности предприятия

### **Спикер мероприятия:**

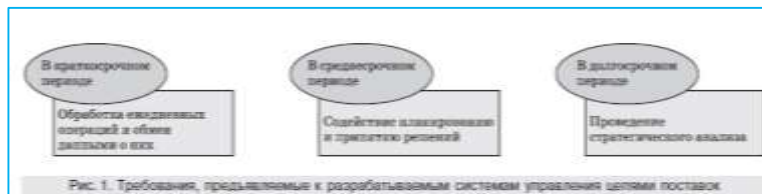
Управление цепями поставок – сложный процесс, который в современном мире невозможен без использования информационных систем. Подробнее о их применении расскажет студентка ГБПОУ «Рошальский техникум» Ларионова Ирина с докладом на тему «Использование информационных систем в управлении цепями поставок»

## **ИСПОЛЬЗОВАНИЕ ИНФОРМАЦИОННЫХ СИСТЕМ В УПРАВЛЕНИИ ЦЕПЯМИ ПОСТАВОК**

Цель данной работы: Выявить направления совершенствования информационных систем компаний, участвующих в составе цепи поставок в процессе производства некоторого конечного продукта и услуги для повышения не только своей конкурентоспособности, но и конкурентоспособности цепи поставок в целом.

*Ларионова И., студентка 2 курса,  
специальность 38.02.03 Операционная  
деятельность в логистике  
Руководитель преподаватель Макарова О.Н.  
ГБПОУ МО «Рошальский техникум»,  
г. Рошаль, [olgamakarova\\_2010@mail.ru](mailto:olgamakarova_2010@mail.ru)*

Задачи: Проанализировать требования, предъявляемые к информационным системам, а также функциональные возможности уже существующих в сфере управления цепями поставок информационных систем, а также определить основные тренды в разработке программного обеспечения для решения логистических задач.



Одной из важных составляющих концепции управления цепями поставок компаниями является использование информационных систем, предоставляющих возможность ее участникам взаимодействовать друг с другом и координировать свои действия

Объектом исследования являются информационные системы, автоматизирующие процесс планирования в цепях поставок, предметом исследования – облачные и интеллектуальные технологии, используемые логистическими системами.

В работе рассматриваются такие технологии как Freightos, Amber Road, «AX4», «LLamasoft Supply Chain Guru», «Salesforce», «Clear Metal».

При принятии решения о создании некоторого нового программного продукта для компаний, входящих в цепь поставок, разработчики должны учитывать существующие на данный момент требования к функциональным возможностям информационных систем, а также существующие направления в их разработке.

#### *Перечень информационных источников*

1. Ботвин Г. А., Рубцов А. Е., Белых Д. Л. Направления совершенствования логистической системы предприятий за счет развития ИТ-инфраструктуры и применения мультиагентных систем // РИСК: Ресурсы, Информация, Снабжение, Конкуренция, 2016. № 2. С. 202–206.

2. Сизов А. В. Реальность и перспективы рынка облачных вычислений в России и мире // Экономические стратегии. 2013. Т. 15, № 7 (115). С. 76–83.

3. Управление цепью поставок (SCM) : учеб. пособие / сост. П. П. Крылатков, М. А. Прилуцкая. — Екатеринбург : Изд-во Урал. ун-та, 2018. — 140 с.

4. <https://ru.wikipedia.org>

5. <https://supplychain.korusconsulting.ru/platform>

6. [https://www.tadviser.ru/index.php/%D0%9F%D1%80%D0%BE%D0%B4%D1%83%D0%BA%D1%82:Salesforce\\_Service\\_Cloud](https://www.tadviser.ru/index.php/%D0%9F%D1%80%D0%BE%D0%B4%D1%83%D0%BA%D1%82:Salesforce_Service_Cloud)

### **Секция 3**

#### ***«Информационные технологии в логистике»***

#### ***Спикер мероприятия:***

Любое крупное предприятие уже не представляет свое существование без автоматизации всех подразделений, в особенности это касается складской системы. Не стали исключением и ООО «Добрада», внедрив WMS-систему на своем предприятии. Итак, послушаем студентку Частного учреждения образования «Минский колледж предпринимательства» Кеда Викторию с докладом на тему «Внедрение WMS-системы в складской логистике ООО «Добрада».



## **ВНЕДРЕНИЕ WMS- СИСТЕМЫ В СКЛАДСКОЙ ЛОГИСТИКЕ ООО «ДОБРАДА»**

## IMPLEMENTATION OF THE WMS SYSTEM IN WAREHOUSE LOGISTICS OF LLC "DOBRADA"

Логистический рынок Республики Беларусь находится в стадии активного развития. При этом изначально его нужно рассматривать как средство разумного построения товаропроводящих систем.

Бурный экономический рост в нашей стране потребовал от участников этого рынка скорейшего ввода в эксплуатацию логистических технологий и складских комплексов. В условиях возрастающей конкуренции вопросы оптимизации затрат и повышения качества обслуживания клиентов входят в перечень ключевых в деятельности современных дистрибьюторских компаний. Одним из важных звеньев логистической цепочки для данного направления бизнеса является склад распределения, эффективность функционирования которого, в конечном итоге, в значительной степени оказывает влияние на эффективность бизнеса в целом.

Рост объемов грузопереработки, а также непрерывно возрастающий уровень требований к качеству складского сервиса вынуждают руководство компаний задумываться об инструментах повышения эффективности его функционирования. Автоматизация (роботизация — это всего лишь одна из предлагаемых технологий) склада - процесс крайне разнообразный и интересный, а самое главное, он напрямую связан с получаемыми результатами и эффектом. При этом Warehouse Management System (WMS, система управления складом) – это сердце всего процесса автоматизации, так как работа современных технологий в подавляющем большинстве случаев невозможна без информационных систем.

Внедрение WMS - это мощный инструмент для управления бизнес-процессами склада



процесс становится актуальным для исследования.



*Кеда В. П. учащаяся 3 курса,  
специальность 2-26 02 32 Операционная  
деятельность в логистике,  
Руководитель, преподаватель Симончик Т.В.  
Частное учреждение образования  
Минский колледж предпринимательства,  
г. Минск, Беларусь [tsimonchik@mcb.by](mailto:tsimonchik@mcb.by)*

любого масштаба, любой отраслевой специфики и решает огромный спектр задач по управлению складом, в разы упрощая работу руководителя - управлять компанией быстро и точно, всегда быть в курсе того, что именно происходит на складе, на какой стадии находится тот или иной заказ, оценивать работу сотрудников не субъективно, а на основе точных статистических данных, в результате чего данный



Цель исследования – совершенствование организации складского технологического процесса ООО «Добрада». Для достижения цели были определены следующие задачи: раскрыть понятие и сущность WMS – системы (Warehouse Management System); рассмотреть функциональные возможности WMS – системы в ООО «Добрада»; рассмотреть особенности объекта исследования - ООО «Добрада»; провести анализ управления складским хозяйством.

Объект исследования – компания ООО «Добрада». Предмет исследования - WMS-система международного класса Logistics Vision Suite.

Компания ООО «Добрада» - один из ведущих дистрибьюторов продуктов питания в Республике Беларусь, с 1997 года активно работает на рынке, выстраивает долгосрочные партнерские отношения, формирует широкий ассортимент качественной и востребованной продукции, развивает собственную логистическую сеть и направление мерчендайзинга.

В рамках развития деятельности и повышения эффективности работы в начале 2019 года ООО «Добрада» приступила к оптимизации складской деятельности и внедрению WMS-системы на одном из своих складских комплексов.

Компания «Добрада» и ИТ-интегратор «АНТ Технолоджис» (ведущий ИТ-интегратор в области разработки, адаптации и внедрения решений для управления складскими ресурсами в логистических, розничных, оптовых и промышленных предприятиях. Представляет на рынке WMS-систему международного класса Logistics Vision Suite, включающую в себя комплекс программных продуктов, которые позволяют эффективно управлять всеми бизнес-процессами склада) объявляют о партнерстве и старте проекта внедрения системы управления складом Logistics Vision Suite.

В результате продолжительного и тщательного изучения складских программ выбор был сделан в пользу комплексной системы управления складом Logistics Vision Suite. Решение о внедрении именно Logistics Vision Suite было основано в соответствии с анализом параметров, в число которых вошли обеспечение прозрачности бизнес-процессов и повышения скорости принятия решений, возможность адаптации системы под текущие задачи, масштабирование WMS на остальные складские объекты компании, автоматизация работы склада и исключение влияния человеческого фактора.

До внедрения WMS-системы, на складе, все операции выполнялись в ручном режиме. Следует отметить, что автоматизация складских площадей в ООО «Добрада» позволила добиться следующих результатов:

- время, затрачиваемое на приемку, комплектацию, отгрузку заказов, сократилось в 1,5 раза;

- точность выполнения заказов увеличилась до 98%;

- сократилась численности персонала, занятого ручным трудом в 2 раза;

- значительно снизились потери, связанные со сроком годности;

- сократились затраты, связанных с простоями;

- вдвое сократилось время на проведение инвентаризации.

Нельзя не принимать во внимание и изменение качественных показателей, заключающееся в повышении общего уровня квалификации персонала, улучшении трудовой дисциплины, организованности и общей психологической атмосферы.

Значительны удобства от практического использования аналитического блока WMS, который даёт возможность мгновенно сформировать следующие виды отчетов:

- отчет по наличию товаров по местам хранения;

- отчет по числу различных типов операций, выполненных за указанный период времени;

- отчет по оборачиваемости отдельных ячеек;



отчет по  
оборачиваемости отдельных  
товарных позиций;

отчет по  
незавершенным заказам и т.п.

В заключение хотелось  
бы сказать, что применение  
функциональных  
возможностей WMS  
позволило ощутимо увеличить  
пропускную способность  
склада за счет повышения  
производительности труда  
персонала, эффективного  
использования  
специализированного  
складского оборудования и  
экономичного использования

складского пространства.

#### *Перечень информационных источников*

1. Краснова, И. И. Логистика складирования : учебно-методическое пособие / И. И. Краснова, Т. Р. Кисель ; Белорусский национальный технический университет, Кафедра "Экономика и логистика". – Минск : БНТУ, 2016. – 80 с. : ил., табл.
2. Логистический портал [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://www.dobrada.by/logistika>. – Дата доступа: 10.11.2021.
3. Организация складского хозяйства [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://leksi.org/7-62473.html>. – Дата доступа: 10.11.2021.
4. Таран, С.А. Как организовать склад: практические рекомендации профессионала / С.А. Таран. – М.: Альфа-Пресс, 2009. – 237 с.

#### ***Спикер мероприятия:***

Человек практически с рождения умеет пользоваться мобильным телефоном, поэтому использовать их в работе не составит особого труда. Как с помощью мобильного приложения можно автоматизировать логистические процессы нам расскажут студенты ГБПОУ МО «Автомобильно-дорожный колледж» Смирнов Александр и Бирюков Семен и тема их доклада «Автоматизация логистических процессов с помощью мобильного приложения»

## **АВТОМАТИЗАЦИЯ ЛОГИСТИЧЕСКИХ ПРОЦЕССОВ С ПОМОЩЬЮ МОБИЛЬНОГО ПРИЛОЖЕНИЯ**

Данная проблема связана с тем, что компании понимают масштабность транспортной сети по всей России и боятся браться за такой большой объем работы, не имея уверенности в положительных результатах и большой экономии за счет оптимизации. В последние годы в России развитие транспортной логистики уходило на второй план и основной акцент был направлен на оптимизацию складской логистики, так как данная область более прозрачна и проекты чаще всего имеют не такой широкий охват, в отличие от проектов по внедрению систем управления транспортной логистикой.

Объект исследования – автоматизация и применение информационных технологий в основных процессах логистики.

Предмет исследования – применение мобильных приложений для автоматизации логистических процессах.

Целью нашей работы является исследование технологии использования мобильных приложений в логистике.

Для достижения поставленной цели в работе будут решены следующие задачи:

1. Изучить современные проблемы автоматизации процессов в логистике;
2. Проанализировать применение современного программного обеспечения для автоматизации логистических процессов;
3. Рассмотреть применение мобильного приложения в логистике.

В любой логистической модели предусматривается широкая группа звеньев, образующих действующую конструкцию, которая обеспечивает часть управляющих функций на конкретном производстве. В качестве таких звеньев может рассматриваться рабочее место сотрудника, подразделение персонала или производственная процедура. Какое же место в этой конструкции займут информационные технологии? В логистике это непосредственно средства связи, которые на практике организуются в следующих технических средствах:

Существуют несколько удобных для пользования программ доступных только для ПК (4logist, Умная Логистика, Инструменты логиста).

Расскажем о преимуществах и недостатках данных программ:

– 4logist – многофункциональный сервис для транспортных и логистических компаний – разработан для оптимизации и упрощения всех бизнес-процессов экспедиционных и транспортных компаний. С её помощью можно упорядочить все относящиеся к сфере процессы внутри предприятия, упростить работу с документами и снизить человеческий фактор, а также проанализировать эффективность команды в реальном времени. Стоимость данной программы составляет 12 Eur (994 руб.) в месяца одного пользователя.

– Умная логистика- главным преимуществом данного приложения является оперативная работа транспортно-экспедиционных компаний при создании заявок на перевозку, контроле работы менеджеров-логистов, отслеживании рентабельности компании. Из недостатков данной программы можно выделить: высокая стоимость приложения (14500 руб. в месяц); поддерживается только на операционной системе



*Бирюков С.Т., Смирнов А.А. студенты 3 курса,  
специальность 38.02.03 «Операционная  
деятельность в логистике»  
Руководитель, преподаватель Вавилонская И.Н.  
ГБПОУ МО «Автомобильно-дорожный  
колледж», г.о. Бронницы  
[irina.vavilon@yandex.ru](mailto:irina.vavilon@yandex.ru)*



MacOS.

– Инструменты логиста- преимуществом является низкая стоимость программы (500 руб. в месяц), но в то же время у него ограниченный функционал.



Проходя производственную практику весной 2021 года, на предприятии ООО «АРЕАЛГРУПП», которое занимается производством и оптовой торговлей химических продуктов. Мы столкнулись с некоторыми сложностями по автоматизации логистических процессов:

- Долгое и неэкономичное планирование маршрутов.
- Отсутствие системы мониторинга и трекинга.
- Проблема с автоматизацией документооборота.

С появлением новых технологий появляются и новые возможности.

Теперь для того, чтобы построить сложный логистический маршрут больше не нужны большие компьютеры и прочее оборудование с постоянным запросом обновления программного обеспечения. В наше время есть возможность управления логистическими процессами с помощью мобильного приложения.

Такой способ удобен, выгоден и доступен каждому человеку. Мы предлагаем использование мобильного приложения «Логист».

Приложение подразумевает автоматизацию логистических процессов, помощь в управлении логистическими процессами, т.е. возможность построения логистического маршрута с возможностью оценить те или иные условия передвижения:

1. Качество дорог.
2. Возможность отслеживания передвижения транспорта как для поставщика, так и заказчика.
3. Функция показывающая количество заправок станций, станций технического обслуживания, кафе, мотелей, парковок на пути следования.
4. Расчет затрат на доставку.
5. Согласовывать работу отдела логистики с другими отделами компании.
6. Возможность общаться с поставщиками, клиентами и сотрудниками.
7. Функция отзывов, помогающая водителям и логистам при построении дальнейших маршрутов.

Для того чтобы качественно определить все важные факторы, а также сильные и слабые стороны всего проекта, мы выполнили SWOT-анализ (таблица 1).

Данные таблицы 1 показывают, что наиболее серьезной угрозой для организации является появление новых конкурентов, так как возрастает профессиональный интерес к подобным услугам.

Таким образом, приложение поможет сделать переход к автоматизации логистических процессов и упрощению работы логиста, повысить прибыльность предприятий в сфере логистики, уменьшить затраты и увеличить контроль над документооборотом.

#### *Перечень информационных источников*

1. Программное обеспечение на ПК. — Словари и энциклопедии на Академике. — Сайт. — URL: <https://zen.yandex.ru/media/id/5f0415b31ca81a4880c7617a/top-10-programmy-dlia-transportnoi-logistiki-5f1e3a302405822ad5335e17> (дата обращения: 10.11.2021).
2. Маркетинговый план проекта. — Помощь начинающим предпринимателям. — Сайт. — URL: <https://biznesplan-primer.ru/stati/sostavlenie/marketingovyj-plan> (дата обращения: 11.11.2021).

3. Автоматизация логистических процессов — Сайт. — URL: <https://pimsolutions.ru/stati/avtomatizacziya-logistiki.html> (дата обращения: 12.11.2021).



***Спикер мероприятия:***

Пандемия научила нас общаться на расстоянии и, в связи с этим, стали усиленно развиваться цифровые технологии. О внедрении цифровых сервисов для грузовых и пассажирских перевозок нам расскажут студенты ГБПОУ МО «Орехово-Зуевский железнодорожный техникум имени В.И.Бондаренко» Андреев Андрей и Куркин Семен в сообщении на тему «Цифровые сервисы грузовых и пассажирских перевозок в сфере железнодорожного транспорта»

**ЦИФРОВЫЕ СЕРВИСЫ ГРУЗОВЫХ И ПАССАЖИРСКИХ ПЕРЕВОЗОК В СФЕРЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА**

Для экономического развития любой страны важную роль играет транспортная система. В России одной из основных транспортных артерий является железная дорога (ЖД), поскольку на нее приходится более 40% пассажирооборота и 80% всего грузооборота государства.

Значение железнодорожного транспорта в России основополагающее, ведь страна отличается большими расстояниями. От эффективной работы данной системы зависит уровень развития экономики государства.

Роль железнодорожного транспорта в России трудно переоценить, ведь он является одним из крупнейших в мире, благодаря чему обеспечивается 25 % мирового грузооборота, и около 15% мирового пассажирооборота.

В России железнодорожный транспорт – отрасль экономики, без которой не возможна бесперебойная работа всех экономических секторов. Для того чтобы более детально разобраться, какую роль играет эта транспортная система нужно рассмотреть более детально ее сегменты:

Осуществление перевозок пассажиров и груза. Производство продукции может состояться лишь при доставке ее к потребителю. Для обрабатывающей и добывающей промышленности, а также для сельскохозяйственных предприятий железнодорожный транспорт (ЖД транспорт) один из наиболее эффективных и дешевых видов доставки.

Развитая транспортная система – залог развития экономики.

Выступает связующим звеном между разными системами экономики.

В качестве самостоятельной отрасли предлагает свою продукцию с рядом особенностей.

Целью проекта является обеспечение устойчивой конкурентоспособности компании на основе повышения привлекательности транспортных и логистических услуг, предоставляемых клиентам с помощью современных цифровых технологий.

Чтобы достичь поставленного нами намерения, мы обозначили следующие задачи :

- расширение спектра и повышение качества предлагаемых транспортных услуг;
- повышение уровня интеграции транспортной системы России в международные транспортные коридоры;
- повышение надежности и безопасности движения;
- увеличение провозной и пропускной способности железных дорог за счет развития интеллектуальных систем управления;
- сокращение стоимости жизненного цикла инфраструктуры и подвижного состава;
- повышение производительности труда за счет создания высокопроизводительных рабочих мест;
- обеспечение необходимого уровня киберзащищенности

К цифровым сервисам грузовых и пассажирских перевозок в сфере железнодорожного транспорта много что относится, но мы бы хотели бы выделить «Цифровую железную дорогу»

«Цифровая железная дорога» реализуется ОАО «РЖД». Его цель – повышение качества предоставляемых транспортных и логистических услуг за счёт применения цифровых технологий.

«Цифровая железная дорога» - новый этап развития железнодорожной отрасли, при котором достигается качественно иной уровень услуг за счёт внедрения цифровых технологий. К ключевыми технологиями «Цифровой железной дороги» относятся : интернет вещей iot -технология сбора и передачи информации о состоянии объектов без участия

*Андреев Андрей Олегович,  
Куркин Семен Алексеевич – студенты  
3 курса, специальность 23.02.01  
Организация перевозок и управление на  
транспорте (железнодорожном),  
руководитель, преподаватель Минин  
Андрей Владимирович  
государственное бюджетное  
профессиональное образовательное  
учреждение Московской области  
«Орехово-Зуевский  
железнодорожный техникум  
имени В.И. Бондаренко»,  
г. Орехово-Зуево*

человека для последующей её автоматической обработки и формирования управляющих воздействий; технология обработки больших данных - технология, инструменты и методы скоростной обработки структурированных и неструктурированных данных огромных объёмов для выявления неочевидных связей и формирования результатов, воспринимаемых человеком; высокоскоростные сети передачи данных - набор современных сетевых и телекоммуникационных решений, обеспечивающих передачу больших объёмов данных на высоких скоростях и с высокой надёжностью; интеллектуальные системы - системы, способные решать задачи, традиционно считающиеся творческими, самообучаясь, используя и накапливая знания о предметной области; мобильные приложения – программно обеспечение для клиентов и сотрудников ОАО «РЖД», предназначенное и приспособленное для работы на мобильных устройствах. ЦЖД делится на цифровые сервисы грузовых и пассажирских перевозок.

В области логистических услуг - построение интеграционной платформы, которая будет обеспечивать координацию грузоотправителей и грузополучателей, собственников подвижного состава, операторов различных видов транспорта. Этот вид бизнеса будет способствовать развитию транспортного рынка и формированию полной логистической цепи, включая интермодальную транспортировку, складские услуги, расчетно-кассовое обслуживание, оптимизацию цепи поставок и др.

В области пассажирских перевозок также ожидается формирование интеграционных сервисов для обеспечения комфортной перевозки и сопутствующих услуг для пассажиров (перевозка железнодорожным транспортом, интеграция с автобусными перевозками, кассовое обслуживание, онлайн-сервисы и дополнительные сопутствующие сервисы).

В разработке IT-сервисов, создание облачных приложений и цифровых стратегий, связанных с зарубежной деятельностью холдинга.

### ***Спикер мероприятия:***

Постепенно цифровизация будет охватывать все сферы логистики. Как это происходило на пространстве 1520 нам расскажут студенты ГБПОУ МО Орехово-Зуевского железнодорожного техникума имени В.И. Бондаренко Журина Эвелина и Меньщикова Наталья и тема их доклада «Цифровизация контейнерных железнодорожных перевозок на пространстве 1520 как новый этап развития логистики в России»

## **ЦИФРОВИЗАЦИЯ КОНТЕЙНЕРНЫХ ПЕРЕВОЗОК НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ КАК НОВЫЙ ЭТАП РАЗВИТИЯ ЛОГИСТИКИ В РОССИИ**



Железнодорожные контейнерные перевозки - наиболее востребованный вид логистических услуг. Такой способ доставки грузов отличается повышенной безопасностью за счет использования прочных стальных контейнеров. Контейнеризация перевозок создает условия для комплексной механизации погрузочно-выгрузочных и складских работ, доставки грузов потребителям без тары или в облегченной таре, по наиболее экономичным схемам с высокой сохранностью.

Цель работы: Изучение функционирования контейнерных перевозок в логистической транспортной сети

Задачи:

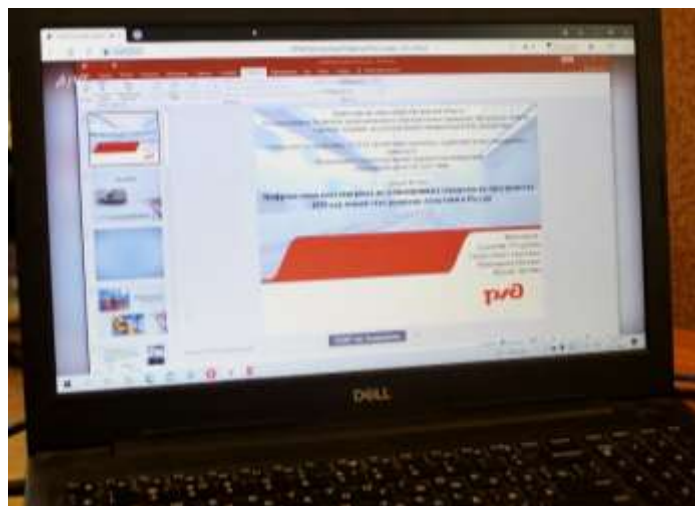
- Изучить историю, преимущества, недостатки и концепцию контейнеризации;
- Проанализировать этапы контейнерных перевозок;
- Рассказать о ближайших контейнерных терминалах на нашем направлении;
- Изучить технологию работы нового контейнерного оператора;
- Рассмотреть информационные технологии контейнерных перевозок;
- Проанализировать функционирование контейнерных перевозок в период пандемии.

Творцом контейнерной революции считают владельца автотранс-портной компании Малколма Маклина, начавшего отправлять свои опеча-танные автоприцепы (контейнеры) на дальние расстояния по железной дороге на платформах. Это не принесло большого успеха, и в 1955 году он приобрел небольшую танкерную компанию.

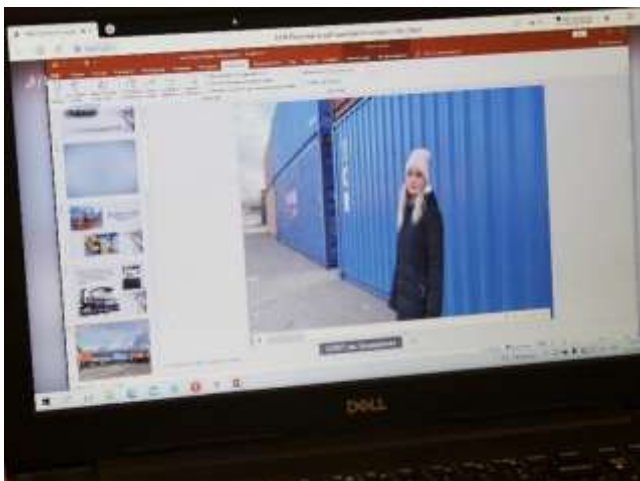
Стратегия и тактика холдинга в части перевозок контейнеров и контейнеропригодных грузов, развития соответствующей железнодорожной и терминальной инфраструктуры во многом определяют темпы контейнеризации перевозок, ключевые технологические решения, направления совершенствования ценовой и тарифной политики, формы и методы кооперации участников рынка.

Контейнерные перевозки железнодорожным транспортом выполняются предприятиями с соблюдением всех надлежащих требований. Во время погрузки и разгрузки коробов они используют исправное механизированное оборудование. Упаковка и маркировка имущества также проводятся в соответствии с мировыми стандартами. Эти услуги вы можете заказать в комплексе с контейнерными перевозками. Сами контейнеры тщательно пломбируются перед отправкой в дорогу.

После приватизации «Трансконтейнера» РЖД решили создать нового крупного контейнерного оператора. Согласно плану к 2025-му он должен войти в тройку крупнейших в



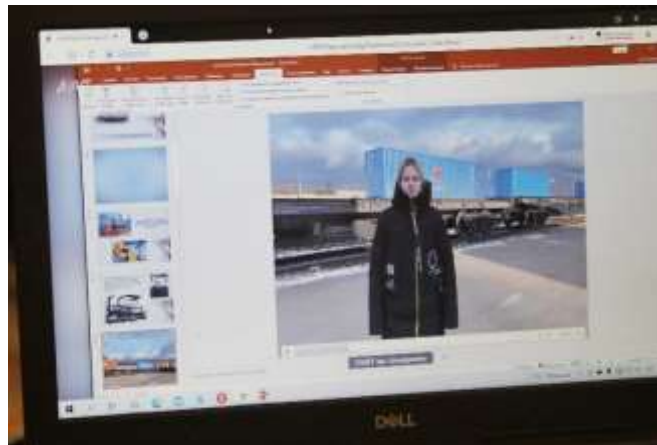
*Журина Э.М., Меньщикова Н.Ю.,  
студентки 3 курса, специальность: 23.02.01  
Организация перевозок и управление на  
транспорте (железнодорожном),  
руководитель, преподаватель Деженкова А.В.,  
государственное бюджетное  
профессиональное образовательное  
учреждение Московской области «Орехово-  
Зуевский железнодорожный техникум имени  
В.И. Бондаренко» г. Орехово-Зуево*



России, а долю в нем получит частный инвестор. Частный инвестор должен помочь с внедрением цифровой платформы-экспедитора, инвестировать в обновление оборудования и терминалов, в закупку платформ и контейнеров у действующих игроков и на заводах, а также обеспечить оператора грузовой базой, говорят источники РБК. Его вклад в компанию должен быть «соразмерен» вложениям РЖД, то есть его доля в компании может составить 50%.

В настоящее время на железных дорогах России в постоянной эксплуатации находится автоматизированная система управления контейнерными перевозками ДИСКОН. Основное назначение системы ДИСКОН – повышение эффективности перевозок, прежде всего за счет наиболее рациональной работы с каждым контейнером, постоянного контроля за его дислокацией, состоянием и соблюдением правильности выполнения каждой операции.

ИНТЕРТРАН – комплексный проект по осуществлению интермодальной перевозки с оформлением электронных документов, в котором принимают участие оператор морской линии, перевозчик в лице ОАО «РЖД», таможенные органы, грузоотправители и грузополучатели. Информационная технология ИНТЕРТРАН стала прорывным решением, которое позволило железным дорогам, в отличие от других видов транспорта, запустить полностью цифровые интермодальные перевозки уже в 2019 году. Более того, ИНТЕРТРАН продемонстрировал свою актуальность и полную конкурентоспособность в период пандемии.



Пандемия COVID-19 изменила не только жизни многих людей, но и ситуацию на глобальном и местных рынках. Во всем мире произошло значительное сокращение производственных мощностей в связи с закрытием границ между странами и введением режима самоизоляции.

Пандемия коронавируса нарушила привычные связи между производителями и потребителями и внесла серьезные изменения в бизнес логистических компаний. В разгар первой волны пандемии чуть ли не каждую неделю – а иногда и не один раз в течение одной недели – с полей приходили вести о запуске новых контейнерных поездов, как во внутреннем, так и в трансграничном сообщении.

Благодаря контейнерным поездам, в том числе в рамках проекта «Интертран», по сети ОАО «РЖД» весной 2020 года из Китая в Россию и Европу были доставлены десятки тысяч тонн масок и других средств индивидуальной защиты, медикаментов и медицинского оборудования.

Необходимость ускоренного внедрения цифровых технологий в различных сферах формирует новые вызовы для проведения исследований и разработок в области цифровой экономики. Без проведения цифровизации всей железной дороги и ее комплексной оценки, будет невозможным добиться увеличения грузооборота и контейнеризации.

Не стоит забывать, что в первую очередь, логистика — очень консервативная отрасль, именно сейчас она готова принимать новые технологии, в особенности облачные решения и ИТ-сервисы. В скором времени в России появятся первые «логистические маркетплейсы» для железнодорожных перевозок. Если весь товар будет промаркирован, манипулировать им, то есть объединять партии или разбивать их на части.

На основании вышесказанного, можно сделать вывод, что реализация данных предложений поможет отслеживать грузы, ускорит логистические процессы и станет новым драйвером для бизнеса, тем самым позволит экономить время, денежные средства на оформлении документов и складском хранении и быстрее проходить таможенные операции с грузами.

ОАО «РЖД» ежедневно создаёт условия для укрепления устойчивого повышательного тренда в области перевозок в российском и международном сообщении.

### **Спикер мероприятия:**

О том как промышленные предприятия применяют информационные технологии нам расскажут студенты ГАПОУ МО Егорьевский техникум Абраменков Данил и Карасева Дарья с докладом на тему «Информационные технологии в логистике на промышленных предприятиях»

## **ИНФОРМАЦИОННЫЕ ТЕХНОЛОГИИ В ЛОГИСТИКЕ**

Информационные технологии – совокупность методов, производственных и программно-технологических средств, объединенных в технологическую цепочку, обеспечивающую сбор, хранение, обработку, вывод и распространение информации для снижения трудоемкости процессов использования информационных ресурсов, повешения надежности и оперативности работы с ними.

Информационные технологии подразделяются на уровни: Первый уровень – рабочее место, на котором осуществляется логистическая операция с материальным потоком, т.е. передвигается, разгружается, упаковывается грузовая единица, деталь или любой другой элемент материального потока; Второй уровень – участок, цех, склад, где происходят процессы транспортировки грузов, размещаются рабочие места; Третий уровень – система транспортирования и перемещения в целом, охватывающая цепь событий, за начало которой можно принять момент отгрузки сырья поставщиком.

Цель внедрения информационных технологий в логистику – обеспечить потребителя возможностью систематического получения точных, достоверных, надежных и своевременных сведений. Задачи информационной технологии: разработка и использование эффективных производственных и технологических информационных процессов; разработка оптимальных методов и средств преобразования информации; обеспечение технологичности информационного производства.

Основными характеристиками информационных потоков являются: объем (количество документов, печатные знаки и т.д.); направление движения: внешние и внутренние по отношению к логистической системе, входные и выходные, горизонтальные (между системами одного уровня) и вертикальные (между системами разного уровня).



**Карасева Д.С., Абраменков Д.А.,**  
студенты 2 курса,  
специальность: 38.02.03. Операционная  
деятельность в логистике,  
руководитель, преподаватель Кочина Е.В.,  
государственное автономное  
профессиональное учреждение Московской  
области «Егорьевский техникум»,  
г. Егорьевск [karasevadara35@gmail.com](mailto:karasevadara35@gmail.com)

**Информационный поток и его характеристики**

Основными характеристиками информационных потоков являются:

- ▶ объем (например, количество документов, печатных знаков и т.д.)
- ▶ направление движения: внешние и внутренние по отношению к логистической системе; входные и выходные; горизонтальные (между системами одного уровня) и вертикальные (между системами разного уровня)





Без планирования на основе полного объема входных данных невозможна реализация информационного обеспечения логистического предприятия. Системы логистического планирования делятся на два вида: MRP (англ. Material Requirements Planning – планирование потребности в материалах) – система планирования потребностей в материалах, одна из наиболее популярных в мире логистических концепций.; DRP – Distribution requirements planning (система планирования распределения продукции/ресурсов). Суть концепции DRP: основной инструмент логистического менеджмента в системе DRP представляет собой график, который координирует весь процесс поставок и пополнения запаса готовой продукции в дистрибутивной сети.

Логистическое моделирование - исследование логистических систем и процессов путем построения и изучения их моделей. Основная цель моделирования – прогноз поведения системы. Под логистической моделью понимается любой образ, абстрактный или материальный, логистического процесса или логистической системы, используемый в качестве их заместителя. Одной из таких систем является система WMS.

WMS (Warehouse Management System) – она объединяет под собой все автоматизированные комплексы и системы, которые направлены на контролирование складских помещений. Электронный обмен данными «EDI (Electronic Data Interchange)» - здесь на автоматизации процесса создания, отправки и получения различных документов, а также на их связи с активными приложениями и программным обеспечением. CALS – здесь во главе угла встает изделие, которое поддерживается, отслеживается на всех этапах своего жизненного цикла (ЖЦ).

Системы WMS делятся на две принципиально разные группы: без и с учетом адресного хранения. В первой группе система автоматизирует лишь учет внешнего поступления/убытия товара, а также оформление первичных документов; часто такие системы называют программами складского учета. Системы с учетом адресного хранения необходимы на больших складах с высоким товарооборотом и дополнительно эти системы имеют функционал: управление складским транспортом с учетом его параметров и масс-габаритных топологических характеристик склада; планирования размещения товаров с учетом как его характеристик, так и мест хранения, товарооборота, пожеланий собственника товара. Внедрение автоматизации: моделирование; аудит; логический консалтинг на складе; разработка методологии работы склада; проектирование и разработка.

Даже при начальном технологическом уровне внедрения в логистику элементов информатизации повышается качество процессов управления разного рода потоками на

### MRP (Material Requirements Plan)

► **MRP (Material Requirements Planning)** — планирование потребности в материалах — система планирования потребностей в материалах, одна из наиболее популярных в мире логистических концепций и, на основе которой разработано и функционирует большое число микрелогистических систем.

= Система реализации методологии MRP

### WMS (Warehouse Management System)

Системы WMS делятся на две принципиально разные группы: без и с учетом адресного хранения. В первой группе система автоматизирует лишь учет внешнего поступления/убытия товара, а также оформление первичных документов; часто такие системы называют программами складского учета. Системы с учетом адресного хранения необходимы на больших складах с высоким товарооборотом и дополнительно эти системы имеют функционал:

- управление складским транспортом с учетом его параметров и масс-габаритных и топологических характеристик склада;
- планирование размещения товаров с учетом как его характеристик, так и мест хранения, товарооборота, пожеланий собственника товара

### WMS (Warehouse Management System)

Можно дополнительно настроить следующие части WMS-систем:

- Адресный склад (это же адресное хранение) – товар хранится в ячейке, товар лежит по адресу "ряд-стеллаж-ярус-позиция", как в многоквартирном районе - "улица-дом-этаж-квартира".
- Адресное хранение – это услуга логистического оператора по хранению грузов для тех, кто не имеет своих складских площадей.
- Транспортный модуль - он позволяет делать загрузку машины в терминал, обратном маршруте по адресу доставки.



предприятия. Причем кроме улучшения отдельных показателей добавляются и принципиально новые возможности: оперативная удаленная передача сведений различного назначения; автоматизация процессов отслеживания товародвижения и производственных показателей; комплексный или частичный мониторинг потоков в режиме реального времени; оперативная обработка информации как о внутренних рабочих процессах предприятия, так и о состоянии рынка.

#### *Перечень информационных источников*

1. Электронный ресурс – Режим доступа: fb.ru 2. Электронный ресурс – Режим доступа: [www.lobanov-logist.ru](http://www.lobanov-logist.ru)

3. Электронный ресурс – Режим доступа: <https://cde.osu.ru/demoversion/course157/text/1.2.html> 4. Электронный ресурс – Режим доступа: <https://tula.lcbit.ru/1s-biznes-zadachi/avtomatizaciy..>

5. Электронный ресурс – Режим доступа: [https://astrakhan.lcbit.ru/1csoft/?cm\\_id=31643129\\_306](https://astrakhan.lcbit.ru/1csoft/?cm_id=31643129_306).



#### *Спикер*

На современных предприятиях документооборот приобретает значительные масштабы, поэтому крайне не хватает времени на обработку документов. Это одна из причин внедрения ЭДО. Как используют данный сервис на одном из предприятий г.Егорьевск нам расскажут студенты ГАПОУ МО Егорьевский техникум Бирюлина Елизавета и Метивишвили Егор и тема их доклада «Использование технологии электронного обмена данными (EDI- Electronic Data Interchange) на АО «Егорьевск-обувь».

## **ИНФОРМАЦИОННАЯ ТЕХНОЛОГИЯ EDI НА ПРЕДПРИЯТИИ АО «ЕГОРЬЕВСК-ОБУВЬ»**

Актуальность внедрения и использования ИТ в логистике обусловлена все возрастающим объемом подлежащих обработке данных. Определяющим фактором в управлении становится скорость обработки данных и получение нужных сведений. Оборот информации все существеннее влияет на эффективность управления предприятием, его финансовые успехи.

Преимущества EDI для всех отраслей бизнеса, в сущности одни и те же: безбумажный документооборот экономит массу ресурсов в части времени и финансов, повышает эффективность работы за счет снижения рутинных операций, исключает ошибки ручного ввода данных, упрощает взаимодействие с контрагентами и возможность внедрения новых технологий взаимодействия.

Информационные технологии - совокупность методов, производственных и программно-технологических средств, объединенных в технологическую цепочку, обеспечивающую сбор, хранение, обработку, вывод и распространение информации для снижения трудоемкости процессов.

Технология электронного обмена данными (EDI - Electronic Data Interchange), позволяет автоматизировать создание, отправку, получение и обработку любых электронных документов и интегрировать их с действующими бизнес-приложениями.

Крупный производитель в среднем регулярно обменивается примерно 50 типами различных документов с двумя тысячами партнеров. К тому же, количество форматов документов и вариантов передачи постоянно увеличивается.

Соблюдение стандарта в этих условиях сильно облегчает жизнь поставщику – достаточно создать одно стандартизированное сообщение и разослать его всем



*Метивиливи Е.Г., Бирюлина Е.С., студенты  
3 курса, специальность: 38.02.03. Операционная  
деятельность в логистике, руководитель,  
преподаватель Ковалёва Н.Л.  
государственное автономное профессиональное  
образовательное учреждение Московской области  
«Егорьевский техникум», г.о. Егорьевск  
[egorgeorg1920@gmail.com](mailto:egorgeorg1920@gmail.com)  
[elisavetabirulina@gmail.com](mailto:elisavetabirulina@gmail.com)*



Ценность EDI как раз в том, что контрагенты (и бизнес, и государство) могут договориться один раз о том, что сообщения должны быть составлены определённым образом, в них должны передаваться определённые данные, чтобы в будущем формировать, корректно передавать и получать такие данные автоматически, без участия человека.

Эффективно работающая логистика – одна из ключевых составляющих успешности современных компаний. Даже при идеально выстроенных моделях проведения бизнес-операций низкий уровень управления и контроля товародвижения не позволит фирме быть дееспособной в условиях жесткой конкуренции.

Информационные технологии не просто повышают качество логистики, а являются необходимостью в современном мире, также и расширяя организационно-коммуникационные возможности участников рынка на разных уровнях.

#### *Перечень информационных источников*

Гайдаенко, А.А. Логистика: учебник / Гайдаенко А.А., Гайдаенко О.В. — Москва : КноРус, 2021. — 268 с.

Тяпухин, А.П. Логистика. Управление цепями поставок : учебник / Тяпухин А.П. — Москва : КноРус, 2021. — 454 с.

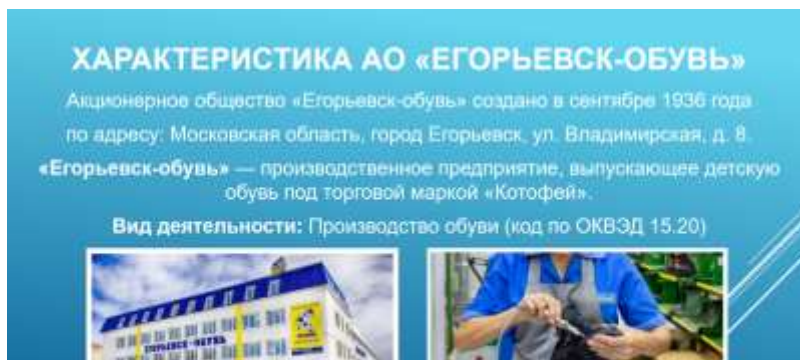
Алтухова, Н.Ф. Системы электронного документооборота : учебное пособие / Алтухова Н.Ф. и др. — Москва : КноРус, 2019. — 201 с

И. К. Корнеев, Информационные технологии в работе с документами: Учебник 2016 г., 297с

С.Л.Кузнецова, «Современные технологии документационного обеспечения управления» 2017 г., 470 с.

<https://www.diadoc.ru/>

<https://sbis.ru/edo/logistic>



### **Секция 4**

#### ***«Перспективы развития логистической инфраструктуры»***

#### ***Спикер мероприятия:***

4 секцию «Перспективы развития логистической инфраструктуры» открывают студенты ГБОУ МО «Орехово-Зуевский железнодорожный техникум имени Бондаренко» Козельчикова Виктория и Балаева Анастасия с исследованием на тему «МЦД –мегапроект будущего»

**МЦД - МЕГАПРОЕКТ БУДУЩЕГО**



Цель работы: Анализ деятельности МЦД на Российских железнодорожных линиях

Задачи:

1. Изучить технологии проекта «МЦД»
2. Рассмотреть наземные маршруты на территории РФ
3. Проанализировать развитие МЦД-5
4. Выяснить

достоинства поезда «Иволга» на первых двух маршрутах МЦД

Московские центральные диаметры (МЦД) – новый вид городского транспорта. Это целая сеть связанных железнодорожных наземного метро.

Диаметры идут через центр МЦД интегрированы с метро и М других городских агломерациях

МЦД – новый вид городских маршрутов, которые, по сути, образуют движение по первым двум направлениям. Маршрут МЦД-1 «Белору

направления (Одинцово — Лобня). Маршрут МЦД-2 «Курско-Рижский» — Курское и Рижское (Нахабино — Подольск).

Их выбрали, потому что железнодорожная инфраструктура на этих участках была практически готова к работе в новом режиме. К тому же они самые востребованные. Общая протяженность первых двух диаметров составляет 132 километра. На данный момент открыто 60 станций, в будущем их количество увеличится до 66. С 21 станции можно сделать пересадки на метро и Московское центральное кольцо (МЦК), в перспективе их станет 27.

Преимуществами МЦД является: сквозные проезды через центр города, интервал движения поездов в часы пик 5-6 минут, до 50% времени экономия при поездке по городу, бесплатные пересадки на метро и МЦК, удобные платформы и комфортные поезда.

На данный момент действуют МЦД-1 и МЦД-2, но в дальнейшем нас ждет открытие МЦД-3, МЦД-4, МЦД-5, которые находятся на последних этапах развития.

МЦД-1 представляет собой Белорусско-Савёловский диаметр (или Первый диаметр — первая линия Московских центральных диаметров, запущенная с 21 ноября 2019 года. Маршрут, связывающий подмосковные города Одинцово и Лобню через территорию Москвы и Долгопрудного, соединяет Савёловское и Смоленское направления Московской железной дороги, и имеет длину 52 км. Таким образом, МЦД-1 соединяет центр Москвы с районами на севере Москвы и с районами на западе города. На линии находится 24 действующих остановочных пункта, ещё 4 запланировано к открытию в дальнейшем. Время движения электропоезда ЭГ2Тв «Иволга» или ЭП2Д по маршруту составляет 87-88 минут. Маршрут предполагает 8 пересадочных остановочных пунктов на метро, МЦК и радиальные направления железной дороги. На схемах и указателях обозначается кодом D1 и цветом физалиса (жёлто-оранжевым)

МЦД-2 это Курско-Рижский диаметр (или Второй диаметр)— вторая линия Московских центральных диаметров, запущенная 21 ноября 2019 года. Маршрут,



**Балаева А.Е., Козельчикова В.А., студентки 3 курса, специальность: 23.02.01 Организация перевозок и управление на транспорте (железнодорожном), руководитель, преподаватель Деженкова А.В., государственное бюджетное профессиональное образовательное учреждение Московской области «Орехово-Зуевский железнодорожный техникум имени В.И. Бондаренко» г. Орехово-Зуево**



связывающий подмосковный посёлок Нахабино в городском округе Красногорск с городом Подольском, пролегая через территорию Москвы, соединяет Рижское и Курское направления Московской железной дороги, имеет длину 80 км с 35 остановочными пунктами на нём и преодолевается за 2 часа. Таким образом, МЦД-2 соединяет центр Москвы с районами на северо-западе Москвы и с районами на юге и юго-востоке города. Интервал на первом этапе — 12 минут. Маршрут предполагает 11 остановочных пунктов с пересадкой на метро, МЦК и другие железнодорожные направления. На схемах и указателях обозначается кодом D2 и цветом фуксия (ярко-розовым).

Развитие железных дорог не стоит на месте, поэтому открытие линии МЦД-5 планируется

к запуску в 2024 году. Маршрут, связывающий подмосковные города Пушкино, Мытищи и Домодедово, пролегая через территорию Москвы, соединяет Ярославское и Павелецкое направления Московской железной дороги. На сегодняшний день прохождение маршрута от Москвы III до Текстильщиков неизвестно, проектные работы продолжаются. На схемах и указателях будет обозначаться кодом D5 и цветом «зелёный луг» (цвет травы и листьев).

По маршрутам МЦД-1 и МЦД-2 курсируют современные поезда «Иволга», спроектированные и собранные в России.

Они на 90% состоят из отечественных комплектующих. Ключевыми преимуществами являются: широкие двери, пневмоподвешивание, большое количество поручней, экологическая система обеспечения постоянного микроклимата и обеззараживания воздуха, адаптация для людей с ограниченными возможностями.

«Иволга» для МЦД — городской поезд, специально спроектированный для работы на коротких маршрутах с частыми остановками. Именно поэтому при создании салона приоритет отдали открытым зонам с поручнями. В вагоне попытались создать как можно больше пространства, при этом не стеснив сидящих пассажиров. Например, по проходу между кресел спокойно может проехать коляска.

Для работы на МЦД создали две новых модификации современного электропоезда — «Иволгу 1.0» и «Иволгу 2.0». Пока что они составляют лишь часть подвижного состава московского наземного метро, остальную часть рейсов выполняют обычные электрички, а на МЦД-1 — еще и поезда «Аэроэкспресс».

В заключении можно сказать, что внедрение проектов МЦД на железнодорожные линии обеспечивают тактовую частоту движения. Пассажиры, которые использовали для передвижения пригородные электрички, теперь могут значительно быстрее добираться до места назначения и на прямую не зависеть от расписания.

### ***Спикер мероприятия:***

Что ждет железнодорожную логистику и какие пути ей предстоит пройти нам расскажут студенты ГБОУ МО Орехово-Зуевского железнодорожного техникума имени Бондаренко Рябова Анна и Шапина Валерия и тема их доклада «Дорогами будущего – современная железнодорожная логистика и ее тенденции»

## **ДОРОГАМИ БУДУЩЕГО – СОВРЕМЕННАЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНАЯ ЛОГИСТИКА И ЕЕ ТЕНДЕНЦИИ**

С момента своего появления в начале XVII века железнодорожная отрасль продолжает набирать обороты по всему миру, особенно когда речь идёт о перевозке грузов железнодорожным транспортом.

Развитие в области железнодорожного транспорта способствовало появлению такой новой области знания, как логистика. Большое внимание уделяется относительно молодой, но получившей в последнее время общемировое признание отрасли – логистика.

Цель проекта - демонстрация современных проблем транспортной логистики, и оценка качества работы железных дорог, а также предполагаемые нововведения для улучшения работ на предприятиях и структурных подразделениях

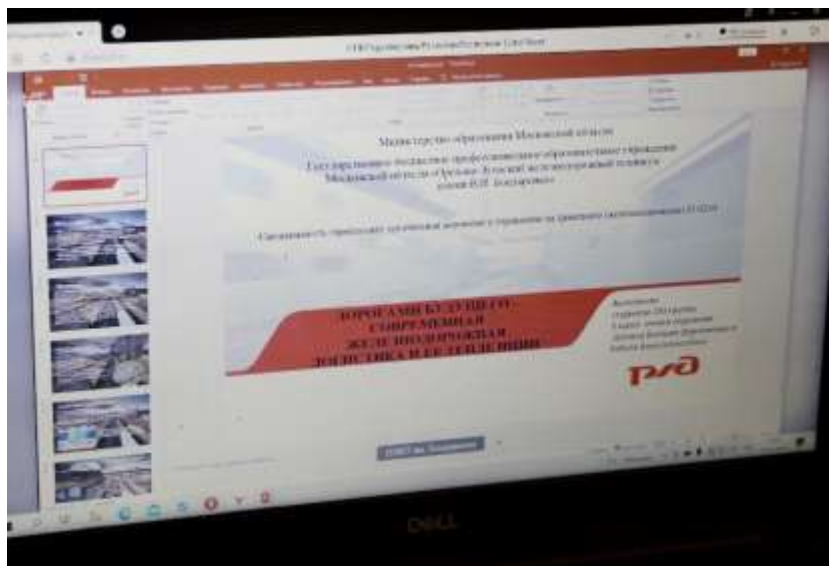
Задачи: продемонстрировать уровень модернизации логистических предприятий их работу и оценку качества за последние 6 лет и предложить быстрые пути решения

Транспортная логистика связывает все звенья перевозочного процесса в единую "цепь": выбор оптимального маршрута, типа транспорта или нескольких, оформление необходимых документов (в том числе таможенных), организация погрузки и выгрузки и др. Логистика берет на себя функции единого оператора, отвечающего за весь перевозочный процесс, от проектирования до выгрузки на месте назначения. также занимается организацией страхования груза, его складированием, охраной, оформлением на таможне и т. п.

Логистическая стратегия предлагает комплексное решение четырех важнейших задач: технической, технологической, экономической и управленческой. Она выдвигает основные цели, например: бесперебойную доставку сырья ж/д транспортом, сокращение простоя вагонов, своевременную отправку грузов и доставку в пункт назначения. Затем, в деталях, разрабатываются мероприятия по их достижению

Грузопоток стал к концу года все больше смещаться на железную дорогу. После того, как в ноябре была введена система Платон, объем железнодорожных перевозок в декабре вырос на 1%, в то время как на протяжении остальных месяцев он не превышал прошлогодние показатели.

Тем не менее, пересесть на железнодорожный транспорт сегодня готовы далеко не все. Для владельцев малых и средних грузов перевозки по железной дороге по-прежнему остаются невыгодными: не работает принцип доставки «от двери до двери», труднее осуществлять планирование поставок, необходимо нести дополнительные расходы, связанные с погрузкой и разгрузкой товара. Останавливают участников рынка и резко возросшие тарифы – в начале 2020 на все перевозки РЖД они выросли на 10%, а дополнительно к этому Федеральная служба по тарифам установила предельно допустимое отклонение от него.



**Рябова А.А., Шапина В. Д., студентки 3 курса,**  
*специальность: 23.02.01 Организация перевозок и управление на транспорте (железнодорожном),  
руководитель, преподаватель Минин А.В.,  
государственное бюджетное профессиональное  
образовательное учреждение Московской области  
«Орехово-Зуевский железнодорожный техникум имени  
В.И. Бондаренко» г. Орехово-Зуево*

Введен в эксплуатацию «Автоматизированный конструктор портфеля услуг на перевозку грузов по запросам клиентов» (АР ВКУ). Он позволит клиентам Холдинга подбирать перечень услуг в сфере грузовых перевозок онлайн согласно индивидуальному запросу.

Уровень внедрения электронного оформления документов составил 86,1 %.

Количество пользователей электронной торговой площадки «Грузовые перевозки» выросло на 25 %, до более чем 6 тыс. пользователей, а количество поставщиков услуг — на 42,6 %, до 97 компаний.

Было перевезено исторически рекордное количество контейнеров — порядка 5,8 млн ДФЭ, что на 15,9 % больше, чем за аналогичный период 2019 года.

Распространение коронавируса нанесло серьезный удар по мировой логистике и обеспечению цепочки поставок сырья и готовой продукции. Так, 7 апреля крупные международные организации: Международный союз дорожного транспорта (IRU) и Международная федерация работников транспорта – опубликовали открытое письмо к правительствам всех стран с просьбой о поддержке транспортной отрасли в условиях распространения COVID-19. Кризис вызвал дисбаланс грузопотоков, связанный с изменениями спроса, приостановкой производств и введенных ограничений. В связи с этим фактором правительства государств и международные организации должны присвоить наивысший приоритет поддержке непрерывности и прочности цепочек поставок.

На долю железнодорожного транспорта приходится более 80% всего объема грузовых перевозок по железнодорожным путям. Обслуживание железных дорог осуществляют 1,2 млн. работников. Грузооборот железных дорог составляет около 1 млрд. тонн грузов и порядка 120 тыс. контейнеров.

Основные проблемы:

Во-первых, это «пробочные места» – территория, на которой ограничена пропускная способность железных дорог (в первую очередь это приграничные территории).

Во-вторых, сильная изношенность локомотивного парка. По оценкам экспертов, усредненный износ ЖД транспорта в РФ составляет 74,9%, в то время как максимально допустимым уровнем износа принято считать показатель в 82%. На этом уровне находятся грузовые тепловозы, маневренные тепловозы. К уровню в 78% подбираются грузовые электровозы. Средний возраст локомотива в РФ равен 27,5 лет, а срок службы составляет 30 лет.

Пути решения:

1. Проведение анализа кадровой политики и подготовка квалифицированных специалистов логистической отрасли, которые будут определять особенности организации процессов внутри логистической компании.

2. Усовершенствование процессов логистической деятельности, а именно процессов отслеживания, маркировки, транспортировки, распределения и складирования продукции.

3. Системное внедрение современных цифровых и информационных технологий в логистические процессы.

Перспективы развития Компании определены с учетом следующих ключевых задач на 2021 год.

Выполнение целевых показателей и мероприятий по их достижению, характеризующих достижение национальных целей к 2030 году. Достижение целевых

показателей Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года.

Исходя из изложенного, следует отметить, что основная функция транспортной логистики - это управление материальными потоками от производителя до получателя по графику. Основным элементом транспортной логистики является транспорт. Транспорт - это отрасль материального производства, осуществляющая перевозки людей и грузов. Предметом транспортной логистики является комплекс задач, связанных с организацией перемещения грузов транспортом общего назначения. Основой выбора вида транспорта, оптимального для конкретной перевозки, служит информация о характерных особенностях различных видов транспорта.

Можно сделать вывод, что транспорт представляет собой важное звено логистической системы; он должен обладать рядом необходимых свойств и удовлетворять определенным требованиям в целях создания инновационных систем сбора и распределения грузов

### ***Спикер мероприятия:***

Итак, наша конференция подходит к концу. Хотим поблагодарить всех участников за интересные доклады. Эта информация несомненно пригодится нам всем для дальнейшего развития. Всем желаем продолжать исследовательскую работу в сфере логистики и совершенствовать свои знания и умения!

