

транспортных пакетов; крепление грузов на подвижном составе и в контейнерах, предоставление необходимых для этого приспособлений, ремонт транспортной тары и упаковки.

К услугам по дополнительному оборудованию подвижного состава относятся: очистка железнодорожного и автомобильного подвижного состава, контейнеров от остатков грузов; предоставление грузоотправителям необходимых съемных перевозочных приспособлений; предоставление грузоотправителям необходимых средств пакетирования; подготовка транспортных средств для перевозки специфических грузов.

К справочно-информационным и учетно-отчетным услугам относятся: уведомление грузополучателя об отправлении в его адрес груза; уведомление грузополучателя о подходе груза (вагона) к железнодорожной станции назначения; уведомление грузоотправителя о выдаче груза грузополучателю; уведомление грузоотправителя (грузополучателя) о пересечении грузом государственной границы; уведомление грузоотправителя (грузополучателя) о местонахождении груза в процессе перевозки; уведомление грузоотправителя (грузополучателя) о погрузке груза на борт судна и прибытии в пункт назначения; уведомление о прибытии груза на таможенную территорию; ведение учета и отчетности по перевозкам грузов за грузоотправителя, грузополучателя; выдача справок по вопросам перевозок грузов; консультирование грузовладельцев по вопросам перевозок грузов и оказания экспедиционных услуг; розыск груза по заявке грузоотправителя, грузополучателя.

К платежно-финансовым услугам относятся: оформление и оплата за грузоотправителя (грузополучателя) провозных платежей, сборов и штрафов по отправляемым и прибывшим грузам; расчет стоимости перевозки грузов железнодорожным транспортом; проведение расчетных операций за перевозку и перегрузку (перевалку) грузов с отдельными железнодорожными станциями, портами (пристанями) за осуществление погрузочно-разгрузочных, складских и иных работ; осуществление оплаты за перевозку грузов по транзитным железным дорогам стран СНГ и Балтии; выполнение платежей по таможенным сборам и за другие таможенные операции; расчет сумм претензий, возникающих при перевозках грузов железнодорожным транспортом, и выполнение расчетных операций, связанных с претензиями.

К услугам по таможенному оформлению грузов относятся: предъявление и декларирование груза в таможенных органах; оформление грузовой таможенной декларации (ГТД) и необходимых сопроводительных документов на отправляемый (прибывший) груз; консультирование грузоотправителей и грузополучателей по вопросам, связанным с таможенным оформлением грузов.

К услугам по страхованию грузов относятся: подготовка и заключение договора страхования груза; оплата страховых взносов; оформление необходимых документов при наступлении страхового случая; получение страхового возмещения.

Кроме указанных выше, ТЭП могут выполнять и прочие транспортно-экспедиционные услуги: выбор оптимальной схемы перевозки груза по условиям заказчика; формирование сборных отправок для одного или нескольких грузополучателей и др.

Конкретный вид услуг, порядок их выполнения устанавливаются на основании договора на ТЭО с заказчиком (грузоотправителем, грузополучателем) в зависимости от спроса на соответствующие услуги, а также технических и технологических возможностей их выполнения ТЭП.

УДК 656.2.072.3

ОСНОВНЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ РАЗВИТИЯ ПАССАЖИРСКОГО ХОЗЯЙСТВА БЕЛОРУССКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ

С. Н. ЛЕБЕДЕВ, А. А. МИХАЛЬЧЕНКО

Белорусский государственный университет транспорта

Ю. Г. РЕДЬКО

Белорусская железная дорога

Интеграционные процессы в мире делают все более актуальной проблему развития транспортной инфраструктуры в различных регионах мира. Современные условия функционирования различных отраслей промышленности, международное взаимодействие и связи требуют наличия высокотехнологичных и технически развитых транспортных коридоров, позволяющих в кратчайшие

сроки и с приемлемым уровнем материальных затрат перемещать пассажиров и грузы из одной точки в другую. Отчеты транспортных компаний мира показывают, что ежегодно пассажиропоток увеличивается на 1,5–2 %. При этом железнодорожные компании не всегда способны конкурировать с автомобильным и воздушным транспортом, который все больше укрепляют свои позиции на рынке пассажирских перевозок. Причиной этому является ряд факторов, к которым относятся низкие скорости доставки пассажиров, высокая стоимость проезда, по сравнению с конкурентами, отсутствие прямых беспересадочных маршрутов, низкий уровень обслуживания и комфортности поездки, отсутствие остановочных пунктов либо стоянки поезда во многих населенных пунктах (особенно при скоростном и высокоскоростном движении). Не является исключением и Белорусская железная дорога, доля которой в освоении все возрастающего пассажиропотока в различных видах сообщения уменьшается от года к году.

Снижение пассажирооборота на Белорусской железной дороге связано как с упомянутыми выше факторами, так и с другими:

- недостаточное финансирование пассажирского хозяйства, которое производится в основном по остаточному принципу. Это связано с оставшейся от периода вхождения дороги в МПС СССР ориентацией на грузовые перевозки, что ведет к *отсутствию необходимого количества пассажирского подвижного состава и к практике содержания пути на малые допустимые скорости движения*;

- недостаточная технологическая проработка *схем прокладки маршрутов* пассажирских поездов во времени (день, ночь) и в пространстве (через какие станции), что является результатом недостаточных маркетинговых исследований в этой области;

- наличие пограничных переходов в сообщении с соседними государствами, а также необходимость перестановки колесных пар либо перехода пассажиров в подвижной состав с другой шириной колеи при следовании через польско-белорусскую границу, что отнимает много времени и создает неудобства пассажирам.

Главной задачей пассажирской службы остается полное удовлетворение в перевозках населения страны. Её решение обеспечивается реализацией мероприятий:

1 Поэтапное увеличение маршрутной скорости движения пассажирских поездов до 100 – 120 км/ч, которая может быть достигнута при технической скорости 140 км/ч. На направлении Брест–Москва маршрутная скорость должна быть не ниже 140 км/ч при максимально допустимой технической скорости 160 км/ч. Это позволит пассажиру проезжать расстояния между областными центрами и столицей республики за 3 и менее часа. В результате часть поездов ночного следования, которые обеспечивают заданную рентабельность, можно перевести в ранг ночного экспресса с более высоким уровнем сервиса. Опыт введения скоростных поездов дневного следования показал, что при их назначении пассажиропоток возрастает в несколько раз, а населенность этих поездов приближается к 100 %. Вторым важным положительным критерием является существенное сокращение потребности в подвижном составе, так как среднесуточный пробег и производительность пассажирских вагонов увеличатся в 2 – 3 раза. При этом отпадет необходимость в закупке маломестительных и дорогих купейных и плацкартных вагонов, увеличится населенность поездов, а также существенно уменьшатся эксплуатационные затраты. Все это в итоге позволит стабилизировать стоимость проезда, успешно конкурировать с другими перевозчиками и привлечь дополнительный пассажиропоток, что значительно позволит увеличить доходы.

2 Перевод линий с большими размерами движения пригородных и пассажирских поездов на электрическую тягу позволит повысить участковую скорость пригородных поездов до 60 км/ч (при дизельной тяге – 34 км/ч), снизить потребление энергетических ресурсов на тягу поездов. За счёт ускорения движения пригородных поездов возрастет производительность работы подвижного состава, что позволит вводить новые маршруты без дополнительных закупок электропоездов. Будет улучшена экологическая ситуация вдоль линий, что сократит выплаты на экологические потребности, а уменьшение уровня шума от тепловозов и дизельных поездов гарантирует использование городских территорий для целей пригородного движения. Эта мера обеспечит снижение убыточности пригородных перевозок.

3 Проведение маркетинговых исследований в следующих областях:

- изучение спроса на перевозки;

- изучение рынка тягового и вагонного состава как на территории СНГ, так и в странах Западной Европы, Северной Америки (Финляндия, Германия, США, Канада и др.);
- проведение анализа тарифной политики и работы с льготной категорией пассажиров;
- рациональное взаимодействие с воздушным и автомобильным транспортом в крупных населенных пунктах.

По результатам анализа спроса и предложения пассажирских перевозок разработана новая технология их выполнения, частичная реализация которой уже принесла положительные результаты. Дорога активно интегрируется в данной области с железными дорогами иностранных государств. Разработаны совместные с Россией и Украиной схемы прокладки пассажирских поездов, обеспечивающие успешное освоение транспортного рынка. Это позволяет приблизить уровень сервиса во всех поездах, следующих через Белорусскую дорогу, и создать равные условия конкуренции.

При осуществлении закупок подвижного состава, проведении реконструкции верхнего и нижнего строения пути, сооружении пассажирских станционных устройств необходимо учитывать то, что в перспективе скорости движения поездов необходимо будет увеличивать до 200 – 250 км/ч. Это неизбежно в условиях жесткой конкуренции с развивающимся воздушным и автомобильным транспортом.

Дорогой разработана программа развития пассажирского хозяйства, поэтапная реализация которой невозможна без грамотного, специально подготовленного персонала пассажирской службы, способного анализировать сложившуюся ситуацию, на основе производимых маркетинговых исследований, составлять план действий и контролировать их выполнение в соответствии с намеченной стратегией развития пассажирских перевозок. Необходимо иметь специалистов в области международных отношений, владеющих ситуацией в сферах мировой политики, экономики, бизнеса, знающих иностранные языки. Подготовку специалистов такого уровня необходимо осуществлять в Белорусском государственном университете транспорта (БелГУТа) на базе управленческого и гуманитарного факультетов, с повышением квалификации выпускаемых специалистов в иностранных учебных заведениях и на производстве. Причастным специалистам БелГУТа необходимо разработать учебные планы по подготовке данных специалистов. При этом для обучения необходимо привлекать ведущих преподавателей в областях тягового подвижного состава, вагонного хозяйства, автоматики, телемеханики и связи, путевого хозяйства, экономики, финансов и бухгалтерского учета, а также правоведения и юриспруденции.

УДК 656.224.027

ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ СКОРОСТНОГО ДВИЖЕНИЯ НА БЕЛОРУССКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГЕ

С. Н. ЛЕБЕДЕВ, А. А. МИХАЛЬЧЕНКО

Белорусский государственный университет транспорта

С. В. ШЕЛЬМАНОВ

Белорусская железная дорога

Белорусская железная дорога включена в международную железнодорожную сеть и входит в единую Евро-Азиатскую коммуникационную систему. В связи с этим она приняла на себя многие международные обязательства по выполнению требований, гарантирующих выполнение перевозок по международным стандартам. Большая часть этих требований выполнена, что послужило основанием для включения ее в международные транспортные коридоры. Через территорию Республики Беларусь проходит два международных транспортных коридора №2 и 9 в направлениях Восток–Запад и Север–Юг. Одним из международных требований является обеспечение высоких скоростей перемещения грузов и пассажиров. Особый интерес в плане развития скоростного и высокоскоростного движения у стран-участниц ОСЖД вызывает транспортный коридор №2 Нижний Новгород–Берлин протяженностью 2340 км. Магистраль Москва – Минск – Брест является составной частью второго международного транспортного коридора. При уменьшении времени поездки пассажиров по магистрали значительно возрастет пассажиропоток, и будут востребованы новые маршруты в Западную Европу через Беларусь.