

УДК 656.212.5:656.2.08

ОЦЕНКА ПОТРЕБНОГО ПАРКА ГРУЗОВЫХ ВАГОНОВ С УЧЕТОМ РЫНКА ТРАНСПОРТНЫХ УСЛУГ И ПЕРСПЕКТИВ РОСТА НАЦИОНАЛЬНОЙ ЭКОНОМИКИ

Ю. В. ДУБИНА

Министерство транспорта и коммуникаций Республики Беларусь, г. Минск

Обеспечение грузоотправителей вагонным парком для перевозки грузов является важнейшей функцией транспортной деятельности железнодорожного транспорта [1, 2]. Решающим фактором для выработки и совершенствования государственного механизма использования и регулирования парков вагонов различной принадлежности является их соответствие запросам рынка грузовых перевозок [3].

В условиях высокой динамики изменения структуры транспортных рынков Республики Беларусь (РБ) и роста потребностей национальной экономики задача оптимизации парка грузовых вагонов приобретает ключевое значение для обеспечения эффективного функционирования транспортной системы. Существующая система нормирования числа грузовых вагонов для освоения перевозок, закреплённая в локальных нормативных актах Белорусской железной дороги (БЧ), направлена на поддержание устойчивой работы отрасли, где БЧ выступает основным оператором подвижного состава. Однако в последние годы наблюдается расширение рынка распоряжения и оперирования вагонными парками, что требует пересмотра методологических подходов к нормированию вагонов с целью удовлетворения возрастающих транспортных потребностей национальной экономики.

В указанных условиях возникает необходимость проведения научно-обоснованных исследований для уточнения расчетных параметров и поправочных коэффициентов, которые бы адекватно отражали текущее состояние рынка транспортных услуг и его перспективы. Важным аспектом нормирования является унификация подходов к прогнозированию объемов погрузки и распределения грузовой базы между основными операторами вагонных парков на республиканском уровне. Это позволит обеспечить более точные расчеты потребного парка вагонов и оптимизировать использование подвижного состава хозяйствующих субъектов РБ.

Одним из наиболее значимых факторов, влияющих на расчеты потребного парка грузовых вагонов, является диверсификация внешней торговли РБ, при которой увеличивается доля экспортно-импортных операций с государствами ЕАЭС, Китаем и другими азиатскими рынками. В этих условиях важно учитывать не только инвентарный парк БЧ, который составляет 53 % от общего количества зарегистрированных в РБ грузовых

вагонов, но и собственный подвижной состав, находящийся в управлении частных операторов.

Развитие международных торговых связей и усложнение транспортных логистических цепочек требуют более гибкого подхода к методам расчета потребного парка подвижного состава. Это особенно важно в свете необходимости адаптации к меняющимся объемам и направлениям грузоперевозок.

Анализ перевозок, выполненных в 2024 году, показал существенный дефицит ряда типов грузовых вагонов, включая крытые вагоны, универсальные платформы, вагоны-цистерны и полувагоны. Согласно проведенному исследованию, при обеспечении всех заявленных объемов перевозок исключительно за счет вагонов инвентарного парка дефицит в следующем году составит более 60 % от текущего парка грузовых вагонов. Такая ситуация требует принятия мер по восполнению недостатка подвижного состава, в том числе за счет использования вагонов, принадлежащих другим операторам, и аренды вагонов, что позволяет сгладить возникающие колебания в объемах перевозок, но не решает проблему системно.

Главной целью формирования и обновления парка грузовых вагонов БЧ является обеспечение перевозок грузов универсальным железнодорожным подвижным составом во внутриреспубликанском сообщении, а также обеспечение международных перевозок универсальными вагонами при имеющейся технической возможности и при условии полного обеспечения внутриреспубликанских перевозок грузов.

Для выстраивания экономической модели и оказания услуг по перевозке грузов железнодорожным транспортом необходимо определить достоверную потребность в железнодорожном подвижном составе, которая должна основываться на долгосрочном прогнозе промышленного производства и потребности в перевозках в РБ.

Достоверная оценка перспективной потребности в вагонах инвентарного парка БЧ затруднена тем, что в РБ отсутствует система долгосрочного планирования спроса на железнодорожные перевозки.

В настоящее время осуществляется поэтапная трансформация управления и использования парка грузовых вагонов. Существенное изменение географии перевозок значительно повлияло на увеличение расстояния перевозок грузов и, как следствие, увеличение времени нахождения вагонов различной принадлежности на железных дорогах других государств, в связи с чем система управления парком вагонов потребовала новые эффективные подходы оценки его наличия и использования.

В этой связи в настоящее время проводится активная работа по приобретению предприятиями, осуществляющими производство продукции, парка собственных специализированных грузовых вагонов. Количество собствен-

ных грузовых вагонов за последние 10 лет увеличилось более чем вдвое. В рамках данной работы осуществляется передача специализированного подвижного состава БЧ в ведение субъектов хозяйствования РБ [4].

Анализ изменений на рынке услуг по предоставлению вагонного парка показывает, что проявляются устойчивые тенденции перехода основных железнодорожных администраций по объемам транспортной работы с БЧ от инвентарного парка к собственному в различных формах, что приводит к возникновению противоречий двух форм владения: инвентарный парк и собственный парк.

С учетом указанных условий и факторов критически важным становится участие частных операторов на рынке предоставления услуг вагонов и их интеграция в общенациональную систему перевозок. Это требует унификации нормативной базы, а также пересмотра подходов к распределению грузовой базы между государственными и частными операторами. Важно создавать условия для эффективного взаимодействия между различными субъектами транспортного рынка, что позволит наиболее полно удовлетворить потребности национальной экономики в грузовых перевозках. Требуется провести научно-обоснованное исследование по определению дополнительных расчетных параметров и доработать методику в части унификации подходов к определению прогнозных объемов погрузки и их распределению между операторами вагонных парков на республиканском уровне.

Таким образом, эффективная оценка потребного парка грузовых вагонов с учетом изменений на транспортном рынке грузовых перевозок и прогнозов экономического роста является важным условием устойчивого развития железнодорожного транспорта Республики Беларусь. Интеграция частных и государственных ресурсов подвижного состава, гибкость в расчетах и использование научных подходов к планированию позволят рассчитывать на успешное решение текущих проблем и обеспечение долгосрочного роста отрасли.

Список литературы

1 О железнодорожном транспорте : Закон Респ. Беларусь, 6 янв. 1999 г., № 237 З : с изм. и доп. // Эталон – Беларусь : информ.-поисковая система (дата обращения: 05.04.2024).

2 **Дубина, Ю. В.** Разработка концепции проекта Закона Республики Беларусь «О железнодорожном транспорте» / Ю. В. Дубина, А. А. Ерофеев, В. Г. Кузнецов // Тихомировские чтения: Наука и современная практика технологии перевозочного процесса : материалы Междунар. науч.-практ. конф., Гомель, 20–21 окт. 2022 г. – Гомель : БелГУТ, 2023. – С. 116–121.

3 Управление парками вагонов стран СНГ и Балтии на железных дорогах России : учеб. пособие для вузов железнодорожного транспорта / В. И. Ковалев, С. Ю. Елисеев, А. Т. Осьминин [и др.]. – М. : Маршрут, 2006. – 245 с.

4 Кузнецов, В. Г. Оценка потребного парка вагонов для освоения перевозок на основе структурной декомпозиции / В. Г. Кузнецов, О. А. Терещенко, Ю. О. Леинова // Вестник БелГУТа: Наука и транспорт. – 2016. – № 2 (33). – С. 75–78.

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРЕ:

■ Дубина Юрий Владимирович, г. Минск, Министерство транспорта и коммуникаций, начальник управления научно-технической политики и информатизации.

УДК 656.2.001.8

**ИСПОЛЬЗОВАНИЕ
ИННОВАЦИОННЫХ ТЕХНИЧЕСКИХ УСТРОЙСТВ
ДЛЯ ПОВЫШЕНИЯ КАЧЕСТВА ОБСЛУЖИВАНИЯ
ПАССАЖИРОВ**

И. А. ЕМЕЛЬЯНОВА

РУП «Гомельское отделение Белорусской железной дороги»

А. А. АКСЕНЧИКОВ

УО «Белорусский государственный университет транспорта», г. Гомель

Железнодорожный вокзальный комплекс представляет собой совокупность железнодорожного вокзала и прилегающих к нему территорий, зданий, сооружений и других объектов, конструктивно, технологически или иным образом связанных с железнодорожным вокзалом и организованных в единый процесс обслуживания граждан, управления, функционирования и развития [1].

Железнодорожный вокзальный комплекс Гомель (далее – вокзал станции Гомель) имеет пассажирское здание, специализированное для обслуживания пассажиров в международном и межрегиональном сообщениях; пригородное здание, специализированное для обслуживания в региональном сообщении, со всеми необходимыми обустройствами; семь приемо-отправочных путей, пять из которых специализированы для приема и отправления пассажирских поездов, два – для пропуска грузовых поездов, а также два тупиковых приемо-отправочных пути. Пассажирский парк имеет четыре платформы для посадки-высадки пассажиров, две из которых имеют навес. Для прохода пассажиров к поездам построены два тоннеля (первый был в 1965 году, второй – в 2002 году) и пешеходный мост, построенный в 1991 году. На вокзале станции Гомель установлена система видеонаблюдения, обзор которой охватывает территорию вокзала как в самом здании вокзала (кассовые залы, залы ожидания и др.), так и на посадочных платформах и привокзальной площади.