

Наблюдение за поведением предлагаемых показателей, отражающих клиентоориентированность и конкурентоспособность позволит терминальному оператору своевременно прогнозировать изменения бизнес-процессов, а клиентам обоснованно принимать решения при выборе исполнителя транспортных услуг.

Список литературы

1 **Балалаев, А. С.** Организация мультимодальных перевозок : учеб. / А. С. Балалаев, В. А. Телегина, Н. И. Костененко. – М. : ФГБУ ДПО «Учебно-методический центр по образованию на железнодорожном транспорте», 2017. – 440 с.

2 **Пильгун, Т. В.** Клиентоориентированность транспортной организации, методы определения показателей / Т. В. Пильгун, Д. Н. Месник // Рынок транспортных услуг (проблемы повышения эффективности). – Гомель : БелГУТ, 2020. – Вып. 13. – С. 237–243.

3 Мультимодальные перевозки. Текущее состояние, изменение географии поставок, новые маршруты // БИСИ. – URL: <https://greatgameasia.bisr.by/multimodalnye-perevozki-tekushhee-sostojanie-izmenenie-geografii-postavok-novye-marshruty> (дата обращения: 02.09.2024).

4. Бизнес: «жесткость» vs. «гибкость»? // Business Studio: проектирование организации. – URL: https://www.businessstudio.ru/articles/article/biznes_zhestkost_vs_gibkost_ (дата обращения: 02.09.2024).

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРЕ:

■ Пильгун Татьяна Владимировна, г. Минск, Белорусский национальный технический университет, канд. техн. наук, доцент кафедры «Экономика и логистика», atfeco@yandex.ru.

УДК 656.064

ВЛИЯНИЕ ВАГОНОВ РАЗЛИЧНЫХ ФОРМ СОБСТВЕННОСТИ НА ВЗАИМОДЕЙСТВИЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ СТАНЦИЙ И ПУТЕЙ НЕОБЩЕГО ПОЛЬЗОВАНИЯ

Е. Н. ПОТЫЛКИН

УО «Белорусский государственный университет транспорта», г. Гомель

Вопросам взаимодействия железнодорожных станций и путей необщего пользования, предназначенных для обслуживания промышленных предприятий, и поддержки принятия соответствующих управленческих решений всегда уделялось повышенное внимание как со стороны практиков, так и со стороны ученых-транспортников, поскольку в начально-конечных пунктах происходит зарождение и погашение грузопотоков. Под управлением взаимодействием в данном случае понимается процесс планирования,

организации и контроля для обеспечения результативного участия в общей работе, совместного осуществления операций и бесперебойности транспортного процесса. Актуальность решения задач взаимодействия в настоящее время обусловлена следующими явлениями, которые оказали существенное влияние на условия работы железнодорожного транспорта:

- развитие конкуренции между операторами, собственниками грузового подвижного состава вследствие увеличения их числа, что привело к переходу от централизованного регулирования порожних вагонов к самостоятельному оперированию подвижным составом компаниями-операторами;

- повышение неравномерности продолжительности обработки и нахождения грузовых перевозочных средств на железнодорожных путях необщего пользования из-за роста доли собственного подвижного состава (вагоны промышленных предприятий, компаний-операторов, арендованные) в общем потоке и децентрализации оперирования порожним вагонным парком, что связано с реформированием железнодорожного транспорта и созданием конкурентной среды в сфере услуг представления вагонов. На многих путях необщего пользования продолжительность их нахождения составляет 48–72 часа;

- увеличение количества собственных вагонов при неизменном состоянии инфраструктуры путей необщего пользования; за последние 10 лет парк собственного подвижного состава в Республике Беларусь увеличился более чем на 10 тыс. вагонов, а общая длина железнодорожных путей необщего пользования осталась на уровне 2,97 тыс. км.

Как результат, современный этап развития характеризуется продолжительным нахождением грузового подвижного состава на железнодорожных путях, изменением технологии работы мест необщего пользования вследствие необходимости размещения собственных порожних вагонов и использования путей не согласуясь с их специализацией, выполнением дополнительных маневровых операций, вызванных необходимостью отсева групп таких перевозочных средств из общего потока. В этих условиях следует учитывать возможности и интересы железной дороги, владельцев маневровых локомотивов, путей необщего пользования, операторов подвижного состава для поиска организационно-технологических решений с целью обеспечения конкурентоспособности железнодорожного транспорта на рынке транспортных услуг.

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРЕ:

■ Потылкин Евгений Николаевич, г. Гомель, УО «Белорусский государственный университет транспорта», научный сотрудник НИЛ «Грузовая, коммерческая работа и тарифы», gkrt@bsut.by.