

2) региональный экспресс – поезд движется между начальным и конечным населенными пунктами без промежуточных остановок, а сама перевозка выполняется на уровне эконом-класса;

3) региональный поезд, следующий со всеми остановками.

В зависимости от формирования транспортными средствами различного типа выполнение осуществляется на уровне эконом-класса или бюджетной перевозки (в старых модернизированных вагонах с минимумом комфорта). На Белорусской железной дороге используется один класс обслуживания пассажиров в региональном сообщении – эконом-класс. С поступлением на Белорусскую железную дорогу новых поездов «Stadler» для регионального сообщения, производимых в стране, и проведением электрификации железнодорожной сети Гомельского региона могут быть также введены три класса обслуживания: бизнес-, эконом- и бюджет-класс. Для каждого класса соответственно выделяются транспортные средства с различным уровнем износа, что позволит сделать градацию скоростных режимов по уровню безопасности следования региональных поездов. Соответствующую градацию получают и финансовые измерители, что создаст условия полной окупаемости перевозок пассажиров всех классов при различных тарифах, а главное – обеспечит доступность населения с различным уровнем дохода к региональной перевозке.

Постоянное повышение себестоимости железнодорожных пассажирских перевозок в региональном сообщении в условиях снижения покупательной способности населения привело к существенному падению их объемов, а при высоком уровне условно-постоянных расходов на пассажирские перевозки (45,1 %) и низкой реакции функционально-технологической системы железной дороги на резкое изменение объемов перевозок привело к повышению убыточности их выполнения (окупаемость составляет 18,2 %), что наносит значительный ущерб финансовой системе государства (выделение субсидий) и железной дороги.

УДК 658.8

ФОРМИРОВАНИЕ СИСТЕМЫ РИСК-МЕНЕДЖМЕНТА НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ УКРАИНЫ: ОПЫТ И ПЕРСПЕКТИВЫ

*О. В. ХРИСТОФОР, Т. С. МЕЛЬНИК
ПАО «Украинская железная дорога», г. Киев*

В настоящее время в условиях сложной общеэкономической ситуации, повышенной нестабильности и конкуренции на транспортном рынке значительно повышается уровень рисков, которые могут составить угрозу эффективному функционированию отечественной транспортной системы в целом и в частности железнодорожному транспорту, где ситуация отягощается реформированием железнодорожной отрасли. Кроме того, работа транспортных систем всегда сопряжена с повышенными рисками в силу специфики транспортной услуги, а требования по обеспечению безопасности по мере развития транспорта и транспортных систем постоянно повышаются. Это и является основной причиной потребности в разработке соответствующего комплекса стабилизационных мероприятий для своевременного и действенного реагирования на потенциальные угрозы.

Для решения указанных задач в структуре Публичного акционерного общества «Украинская железная дорога» в ноябре 2016 г. был создан Департамент оперативного мониторинга, включающий на начальном этапе своего функционирования четыре отдела с такими основными направлениями деятельности:

- 1) отдел методологии и взаимодействия с органами власти и международными организациями:
 - организация взаимодействия ПАО «Украинская железная дорога» с органами власти, международными и гуманитарными организациями;
 - обеспечение методической поддержки разработки проектов нормативных документов;
 - управление кризисными ситуациями с позиций кризис-менеджмента;
- 2) отдел мониторинга производственно-технологического комплекса:
 - сбор и анализ информации об активности деятельности подразделений;
 - анализ информации о состоянии основных средств и материальных ресурсов;
 - аудит производственных процессов и технический аудит объектов железнодорожного транспорта, подразделений, находящихся в чрезвычайном состоянии;

- 3) отдел прогнозирования рисков:
- обеспечение методической основы управления рисками и преодоления кризисных явлений (ситуаций);
 - оценка уровней выявленных рисков;
 - выявление причин, несущих потенциальную опасность для стабильного и безопасного функционирования железнодорожного транспорта (включая экономические и имиджевые риски);
 - прогнозирование кризисных ситуаций и их профилактика в рамках кризис-менеджмента;
- 4) отдел координации деятельности подразделений:
- аккумуляция информации о производственной деятельности (пообъектный финансовый план, количество сданных/принятых поездов, погрузки/разгрузки вагонов и т. п.) и о причинах невыполнения планов/заданий;
 - организация исследования инфраструктуры и технических средств.

Учитывая необходимость создания корпоративной системы управления рисками ПАО «Украинская железная дорога» и отсутствие в его структуре специализированного подразделения, такие функции были возложены на Департамент оперативного мониторинга с внесением соответствующих изменений в его структуру и Положение. В частности, в июне 2017 г. отдел методологии и взаимодействия с органами власти и международными организациями был преобразован в ситуационный центр; одновременно с этим было определено, что основным направлением деятельности указанного департамента должно стать управление рисками на железнодорожном транспорте.

В перспективе предусматривается расширение сферы деятельности департамента и выполнение следующих работ:

- создание информационных баз данных по оперативному мониторингу и выявлению опасных ситуаций, в т. ч. с верификацией данных, поступающих от различных структурных подразделений;
- аналитическая работа, направленная на выявление причин негативных процессов и явлений, которые могут привести к катастрофическим последствиям;
- прогнозирование рисков возникновения неблагоприятных ситуаций и негативного воздействия на производственно-технологический комплекс ПАО «Украинская железная дорога»;
- оперативный, ситуационный, вариативный анализ и диагностика принимаемых решений в сфере поддержания безопасной и стабильной работы железнодорожного транспорта.

УДК 004.738.2

ПРИМЕНЕНИЕ СИСТЕМЫ ТЕХНОЛОГИЧЕСКОГО ВИДЕОНАБЛЮДЕНИЯ НА СТАНЦИИ ТЕХНИЧЕСКОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ АВТОМОБИЛЕЙ

В. Г. ШЕВЧУК, А. Г. ПАВЛИК, А. Г. МИХАЛКО

Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель

В. А. КУДРЯШОВ

Петербургский университет путей сообщения, г. Санкт-Петербург, Российская Федерация

В Республике Беларусь исследования надежности легковых автомобилей, причин наиболее частых обращений автолюбителей на станции технического обслуживания автомобилей (СТОА), предпочтения пользоваться услугами официальных СТОА не опубликованы или вовсе не проводились. Вместе с тем средний возраст легковых автомобилей, зарегистрированных за автовладельцами в Республике Беларусь, составляет около 15 лет. Это цифра выше, например, чем в РФ, но ниже, чем в Латвии и Украине (рисунок 1 [1]).

Следует отметить, что возраст легковых автомобилей влияет на их техническое состояние, что в свою очередь, может стать причиной дорожно-транспортного происшествия. По данным ГАИ Республики Беларусь около 0,23 % ДТП происходит именно из-за технической неисправности транспортных средств (рисунок 2), причем эти ДТП имеют серьезные последствия, что подчеркивает важность своевременного обращения автовладельцев в СТОА [2].