

Таблица 4 – Значения серой корреляции грузооборота железнодорожного транспорта с соответствующими факторами влияния

Год	$Y - X_1$	$Y - X_2$	$Y - X_3$	$Y - X_4$	$Y - X_5$	$Y - X_6$	$Y - X_7$	$Y - X_8$
2015	0,7604	0,5374	0,5589	0,8938	0,7483	1,0001	0,8493	0,9446
2016	0,7543	0,6325	0,186	0,6810	0,7652	0,9416	0,8712	0,9404
2017	0,6655	0,5631	0,6575	0,7355	0,7435	0,7484	0,7522	0,8604
2018	0,6706	0,6572	0,5824	0,8143	0,6004	0,6494	0,5884	0,7354
2019	0,8282	0,9353	0,9463	0,7820	0,8230	0,9320	0,7699	0,9263
2020	0,6948	0,5864	0,4887	0,9912	0,7420	0,6756	0,7136	0,8685
2021	0,7405	0,3363	0,4302	0,5274	0,8156	0,7065	0,6302	0,7599
Серый реляци- онный анализ	0,7306	0,6069	0,6261	0,7750	0,7483	0,8077	0,7393	0,8622

При подведении итогов исследований установлено, что грузооборот автотранспорта, объем железнодорожных грузоперевозок как доля от общего объема грузоперевозок являются основными факторами, влияющими на объем железнодорожных грузоперевозок.

#### Список литературы

- 1 **Ерофеев, А. А.** Интеллектуальная система управления перевозочным процессом на железнодорожном транспорте : [монография] / А. А. Ерофеев. – Гомель : БелГУТ, 2022. – 407 с.
- 2 **Ван, Ю.** Прогнозирование объёмов перевозок пассажиров на основе теории «Серых систем» / Юйбянь Ван // Вестник БелГУТа: Наука и транспорт. – № 1 (42). – 2021. – Гомель. – С. 77–81.

---

#### СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРЕ:

- Ван Юйбянь, г. Гомель, УО «Белорусский государственный университет транспорта», аспирант кафедры «Управление эксплуатационной работы и охрана труда», магистр техн. наук.

УДК 656.2(476.7)

### ОБРАЗОВАНИЕ РЕГИОНАЛЬНОГО ЦЕНТРА ТРАНСПОРТНОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ В УП «БАРАНОВИЧСКОЕ ОТДЕЛЕНИЕ БЕЛОРУССКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ»

*А. В. ВЕРБИЛО, Ю. О. ПЕТРАН*

*УП «Барановичское отделение Белорусской железной дороги»*

Во исполнение пункта 15 протокола от 18 февраля 2021 года Технико-экономического совета Белорусской железной дороги в рамках проводимой работы по совершенствованию деятельности линейных центров транспортного

обслуживания рассмотрен вопрос о создании на отделениях региональных центров транспортного обслуживания (РЦТО). Для реализации указанного решения на первоначальном этапе было предложено рассмотреть создание РЦТО в качестве пилотного проекта на УП «Барановичское отделение Белорусской железной дороги». Решение о создании РЦТО с 1 июня 2022 года утверждено приказом начальника Барановичского отделения Белорусской железной дороги.

В РЦТО переданы функции отделенческого расчетного центра, частично отдела грузовой работы, линейных центров транспортного обслуживания отделения, связанные с документальным оформлением перевозок грузов от момента заключения договора на организацию транспортного обслуживания до формирования учетных документов по оказанным услугам. При этом функции по приему, контролю погрузки (выгрузки) и выдаче грузов на местах общего и необщего пользования сохраняются за приемосдатчиками груза и багажа на станциях Барановичского отделения.

В регион обслуживания РЦТО Барановичского отделения Белорусской железной дороги входит 40 железнодорожных станций, открытых для грузовых операций. По состоянию на октябрь 2021 года в целом специалисты РЦТО обслуживают более 1000 клиентов на полигоне Брестской, Гродненской и Минской областей.

РЦТО является самостоятельным структурным подразделением Барановичского отделения Белорусской железной дороги, представляющим интересы перевозчика в части организации и осуществления перевозок грузов железнодорожным транспортом общего пользования и оказания работ и услуг, связанных с перевозкой.

Производственная деятельность РЦТО осуществляется в целях реализации целостной системы комплексного транспортного обслуживания клиентов, обеспечивающей простоту взаимодействия между участниками рынка перевозок, комплексность процесса заключения и исполнения договора на транспортное обслуживание, а также документального оформления перевозки грузов, начисления платежей и проведения расчетов с клиентами за оказанные услуги.

Основной задачей производственной деятельности РЦТО является выполнение совокупности функций и операций, направленных на полное удовлетворение потребностей клиентов в грузовых перевозках железнодорожным транспортом и связанных с ними услугах.

Функции РЦТО подразделяются на 4 группы:

- обязательные для обеспечения железнодорожной перевозки;
- связанные с ведением расчетов с клиентами;
- дополнительные услуги;
- обеспечение доступа по принципу «одно окно» к услугам организаций, привлеченных РЦТО в рамках договора на комплексное транспортное обслуживание.

Организационно-функциональная структура РЦТО определяется особенностью территориального размещения станций в регионе обслуживания, объемами погрузки и выгрузки грузов на станциях региона обслуживания. Организационно-функциональная структура РЦТО с утвержденным штатным расписанием включает в себя 123 штатные единицы:

- начальник РЦТО (1 шт. ед.);
- заместители начальника РЦТО по грузовой работе (3 шт. ед.) по регионам станций обслуживания: Барановичи – Лида, Гродно – Волковыск – Свислочь, Ситница – Лунинец;
- ведущие инженеры (2 шт. ед.);
- специалисты по работе с клиентами (6 шт. ед.) по опорным станциям региона обслуживания (Барановичи, Лида, Гродно, Волковыск, Ситница, Лунинец);
- агенты коммерческие по транспортному обслуживанию (86 шт. ед.): Барановичи – 20, Лида – 10, Гродно (Брузги, Гродно, Аульс) – 23, Волковыск – 8, Свислочь – 11, Ситница – 10, Лунинец – 4 шт. ед.;
- заместитель начальника РЦТО по финансово-экономическим вопросам (1 шт. ед.);
- ведущий экономист (1 шт. ед.);
- ведущий бухгалтер (1 шт. ед.);
- экономисты (3 шт. ед.);
- бухгалтер (1 шт. ед.);
- техники (12 шт. ед.);
- агенты коммерческие по транспортному обслуживанию (6 шт. ед.).

Реализация пилотного проекта позволяет повысить качество выполнения технологических операций на основе принципов: комплексности, доступности и оперативности, тем самым обеспечить снижение трудоемкости выполняемых работ с оптимизацией штатной численности работников. В процессе создания РЦТО оптимизировано 16 штатных единиц товарных кассиров.

Полноценное функционирование РЦТО подразумевает дистанционное обслуживание клиентов, для чего в первую очередь необходимо:

- дальнейшее расширение полигона использования электронных юридически значимых перевозочных документов, в частности в международном сообщении;
- развитие на основе существующих информационных систем соответствующего web-сервиса (так называемого личного кабинета клиента), обеспечивающего при организации транспортного обслуживания взаимодействие с клиентами с использованием централизованного информационного ресурса электронных услуг Белорусской железной дороги и реализующего функции единой точки входа в информационное пространство железнодорожной перевозки груза как для сотрудников, так и для клиентов;
- доработка программного обеспечения, позволяющего централизованно обрабатывать документы по услугам, связанным с организацией перевозок грузов, и вести договорную работу с клиентами.

Впоследствии при достаточной доработке программного обеспечения целесообразно внедрение системы автоматического оформления документов, что, в свою очередь, позволит максимально оптимизировать производственный процесс и обеспечить снижение времени оформления документов. Для выполнения данных целей на существующем этапе формирования РЦТО стоит вопрос автоматизации работы агентов коммерческих по транспортному обслуживанию, в том числе организации автоматического учета уровня загруженности, а также выделения отдельных специалистов, осуществляющих консультирование действующих клиентов в регионе обслуживания.

В настоящее время проводимая маркетинговая работа специалистами РЦТО с линейного уровня (ЛЦТО) перешла на отделенческий уровень. Специалистами РЦТО обеспечивается:

- комплексное исследование конъюнктуры рынка транспортных услуг, потребностей, предпочтений клиентуры, производственно-сбытовых потребностей грузообразующих предприятий и тем самым определение спроса на перевозки грузов в регионе обслуживания;
- прогнозирование ожидаемого спроса на перевозки грузов грузоотправителями по номенклатурным группам грузов, направлениям и объемам перевозок на краткосрочную и долгосрочную перспективы;
- консультирование клиента по предоставляемым услугам с предоставлением расчетов и коммерческих предложений;
- заключение типового договора на комплексное транспортное обслуживание с присвоением цифрового кода грузоотправителя, грузополучателя.

С целью продолжения совершенствования маркетинговой работы целесообразна дальнейшая концентрация и объединение всех специалистов отделения в данном направлении в штате РЦТО, что позволит оптимально организовать взаимодействие при планировании и прогнозировании перевозок.

Одной из функций РЦТО является планирование и прогнозирование объемов погрузки грузов в вагонах и контейнерах, в том числе: ежемесячная разработка, корректировка и контроль исполнения плана по погрузке грузов, прием и рассмотрение в установленном порядке месячных и дополнительных заявок на перевозку грузов, изменений по заявкам, доведение до грузоотправителей результатов их согласования, а также контроль своевременного выполнения станциями принятых заявок на перевозку грузов, организация ведения учетных карточек выполнения заявок на перевозку грузов. В настоящее время в рамках деятельности РЦТО реализован контроль своевременного выполнения принятых заявок и ведение учетных карточек агентами коммерческими по транспортному обслуживанию, территориально находящимися в г. Барановичи, с увеличением количества станций обслуживания одним агентом. Планируется в дальнейшем укрупнение участков обслуживания одним агентом, РЦТО.

В настоящее время продолжается совершенствование и оптимизация производственных процессов деятельности РЦТО и других подразделений отделения дороги в соответствии с их функциями. Поставленные руководством дороги цели при создании РЦТО в Барановичском отделении железной дороги в рамках пилотного проекта будут выполнены, что послужит отправной точкой для создания подобных центров на всей Белорусской железной дороге.

---

#### СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРАХ:

- Вербилко Александр Владимирович, г. Барановичи, УП «Барановичское отделение Белорусской железной дороги», начальник регионального центра транспортного обслуживания, [averbilo@bk.ru](mailto:averbilo@bk.ru);
- Петран Юрий Олегович, г. Барановичи, УП «Барановичское отделение Белорусской железной дороги», начальник отдела грузовой работы, [petran@brnv.rw.by](mailto:petran@brnv.rw.by).

УДК 656.1.035

## ОСОБЕННОСТИ ПРИМЕНЕНИЯ БЕСКОНДУКТОРНОЙ СИСТЕМЫ «НА ДОВЕРИИ» ПРИ ОПЛАТЕ ПРОЕЗДА НА ГОРОДСКОМ ОБЩЕСТВЕННОМ ТРАНСПОРТЕ

*Т. А. ВЛАСЮК*

*УО «Белорусский государственный университет транспорта», г. Гомель*

С 70-х до 90-х годов прошлого века в СССР во многих городах практиковалась бескондукторная система «на доверии» при оплате проезда на городском общественном транспорте, в которой акцент ставился на совесть пассажиров и на контроль со стороны сознательных граждан. Для этого в общественном транспорте



Рисунок 1 – Кассовый аппарат по оплате проезда в салоне трамвая

покупка билетов осуществлялась самостоятельно с помощью кассового аппарата, установленного в салоне автобуса, трамвая или троллейбуса. Пассажир опускал монеты в кассу, расположенную в салоне трамвая или автобуса (как правило, имелось две кассы – по одной у каждой двери) и, предварительно повернув специальную рукоятку кассового аппарата, приобретал билет на проезд. В конструкции кассового аппарата был предусмотрен прозрачный верх, что обеспечивало хороший просмотр со стороны пассажиров, находящихся в салоне, оплаты проезда вновь зашедших пассажиров (рисунок 1).