

В результате анализа параметров структуры управления перевозочным процессом установлено, что для повышения качества управления перевозочным процессом необходимо руководствоваться следующими положениями.

1 Построение системы управления перевозками должно основываться на реструктуризации функций управления по видам транспортной деятельности и интеграции их с учетом общих задач перевозочного процесса.

2 Повышение устойчивости функционирования системы управления перевозками должно достигаться за счет поддержания управляющих и фазовых переменных в нормативных границах.

3 Управлении перевозочным процессом должно основываться на использовании современных технических средств съема и обработки информации, а система управления перевозками должна обеспечивать непрерывный контроль за ходом перевозочного процесса

Результаты исследования использованы при разработке технико-экономического обоснования развития Центра управления перевозками Белорусской железной дороги.

УДК 656.225.073.235

## ПЕРСПЕКТИВНЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ РАЗВИТИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ КОНТРЕЙЛЕРНЫХ ПЕРЕВОЗОК

Т. А. ЗАЙЦЕВ, М. В. КИЗИМИРОВ, И. В. СЕРЯПОВА

*Московский государственный университет путей сообщения,*

*Самарский государственный университет путей сообщения, Российская Федерация*

Контрейлерные перевозки – явление не массовое, но есть векторы, на направлении которых они могут серьезно потеснить устоявшихся игроков рынка грузовых перевозок. Основные факторы, которые влияют на спрос на рынке транспортных услуг, – это динамика международного и внутреннего товарообмена, потребность в оптимизации расходов перевозки, усложнение схем доставки. Снижение торговых барьеров, которое наблюдается по всему миру в последнее время, и динамичное развитие стран Азиатско-Тихоокеанского региона – стали большим стимулом развития транспортно-логистических услуг.

Оживление рынка грузоперевозок, начавшееся сравнительно недавно, после кризиса 2008 года, демонстрирует довольно радужные перспективы. Подъем рынка связан, прежде всего, с грамотной ценовой политикой, и в частности, незначительным темпом повышения тарифов на услуги, а также подъемом в традиционных отраслях пользователях услугами рынка грузовых перевозок (промышленность, добывающая промышленность, машиностроение). И хотя основным игроком на этом рынке остается автомобильный транспорт, в ближайшее время он столкнется с рядом проблем:

– возраст большинства автомобилей составляет более 10 лет, это требует постоянных затрат на содержание, что ведет к снижению прибыли и возрастанию себестоимости перевозок. Это не может отразиться на уровне тарифов;

– серьезный урон, который нанес кризис 2008 года по рынку лизинговых услуг, за счет которого шло обновление парка грузового автотранспорта, не позволяет говорить о масштабном обновлении парка транспортных компаний;

– постоянно увеличивающиеся цены на рынке энергоносителей не позволяют говорить о возможном снижении цен на предоставляемые услуги на этом рынке;

– состояние транспортной инфраструктуры оставляет желать лучшего. Нет постоянного обновления и расширения ее. При том, что автомобильный транспорт развивается угрожающими темпами, это касается и легкового транспорта. А дорожная сеть, построенная в прошлом веке, не рассчитана на такое количество автомобильного транспорта. К этому можно добавить, что 90 % всех дорог России являются однополосными (по одной в каждом направлении);

– отсутствие придорожного сервиса;

– постоянное повышение налогов на большегрузный транспорт.

Анализируя основные грузопотоки по направлениям, можно выделить несколько перспективных направлений, по которым, в свете изложенного, можно организовать пилотные проекты по контейнерным перевозкам. Учитывая, что основной товароборот у России со странами Европейского Союза происходит транзитом через Прибалтику и Белоруссию, наиболее перспективными будут маршруты в этих направлениях.

Хорошие перспективы имеет и организация маршрута в международном сообщении между Российской Федерацией и Финляндией. Учитывая подписанные соглашения о едином экономическом пространстве между Россией, Белоруссией и Казахстаном и развитии экономических связей в рамках этого союза, можно утверждать, что использование преимуществ, которые дает этот меморандум, может положительно сказаться на развитии грузооборота в рамках стран участников ЕврАзЭС.

Существенным препятствием в развитии товарообмена стали затраты времени на пунктах таможенного досмотра. Использование контейнерных перевозок в режиме ускоренного таможенного досмотра позволит заинтересовать владельцев ценных, сезонных, скоропортящихся грузов в регулярных отправлениях. Приоритетом здесь является повышение скорости доставки и пунктуальность.

По данным НИИАТа применение контейнеров целесообразно при годовом объеме перевозок тарно-штучных грузов менее 25 тыс. т, при расстоянии перевозок железнодорожным транспортом 1800–2000 км, и подвозе автомобильным – 50 км. Основная масса грузового потока в настоящий момент идет в направлении Москвы и Московской области. Наиболее перспективным направлением будет линия Брест – Москва.

Одним из важных факторов возможности организации контейнерных перевозок является формирование эффективной клиентоориентированной тарифной политики. Без помощи государства в решении вопросов с внедрением комбинированных перевозок не обойтись. Это связано с тем, что поддержание автомобильной дорожной сети лежит полностью на государстве (за исключением незначительного количества действующих и строящихся платных участков дорог), а содержание инфраструктуры железнодорожного транспорта включается в тариф и может в отдельных случаях достигать до 50 % его величины.

Решение этих вопросов станет мощным стимулирующим фактором для прихода на рынок контейнерных перевозок частного капитала, появления надежного и стабильного заказчика на подвижной состав. Дополнительное стимулирование может быть осуществлено в форме предоставления налоговых льгот, низкопроцентных займов и ссуд, внедрения практики контрактов жизненного цикла, договоров концессии и т.д. На этих условиях можно ожидать привлечения на российский транспортный рынок крупных международных игроков, способных привнести инновационные технологии и обеспечить развитие транспортно-логистического сектора в целом. Отдельно следует выделить вопросы, относящиеся к внесению изменений в законодательство в области охраны окружающей среды и предусматривающие ограничения по проезду большегрузного автотранспорта по ряду федеральных автодорог и в пределах транспортных узлов крупных мегаполисов.

УДК 656.212.4

## **ВЕРОЯТНОСТНО-СТАТИСТИЧЕСКИЙ МЕТОД ОЦЕНКИ БЕЗОПАСНОСТИ МАНЕВРОВОЙ РАБОТЫ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ СТАНЦИИ**

*Е.А. КАРУНИН*

*Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель*

Безопасность движения на железнодорожном транспорте – комплекс организационно-технических мер, направленных на снижение вероятности возникновения фактов угрозы жизни и здоровью пассажиров, сохранности перевозимых грузов, сохранности объектов инфраструктуры и подвижного состава железнодорожного транспорта, экологической безопасности окружающей среды.

По профессиям, связанным с выполнением маневровой работы, на станциях допускаются следующие виды технологических нарушений (нарушения, допускаемые в процессе роспуска составов на сортировочных горках, не рассматриваются):

ДСП: дача команды на движение по неготовому маршруту; неправильные действия при приготовлении маршрутов; нарушение регламента и последовательности выполнения операций по закреплению подвижного состава; перевод стрелки, приведение в рабочее состояние средств закрепления в непосредственной близости от подвижного состава; не убеждение в отсутствии препятствий