

Кирова - Рогачевская - Полесская

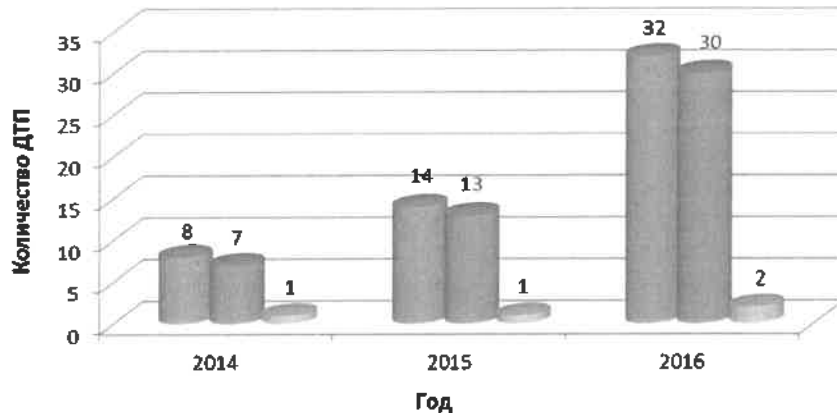


Рисунок 2 – Изменение общего количества ДТП, ДТП с материальным ущербом и ДТП с пострадавшими по годам на перекрестке

Аудиты безопасности дорожного движения (а также другие проактивные методы) очень важны для СНСД, поскольку они дают возможность развить культуру безопасности дорожного движения среди тех, кто отвечает за планирование и предоставление дорожной инфраструктуры. Только на этой основе есть очень веские основания для разработки формализованного процесса аудита безопасности дорожного движения для всех крупных инфраструктурных проектов.

Таким образом, исследования показывают, что в Беларуси следует активнее использовать проактивные методы и привлекать специалистов по БДД для проведения аудита безопасности дорожного движения находящихся в разработке дорожных проектов, что позволит в дальнейшем на стадии эксплуатации сделать дорогу менее аварийной и повысить качество дорожного движения.

Список литературы

- 1 Аудит безопасности дорожного движения : [монография] / Д. В. Капский [и др.] ; науч. ред. Д. В. Капский; М-во трансп. и коммуникаций Респ. Беларусь, Белорус. гос. ун-т трансп. – Гомель : БелГУТ, 2015. – 428 с.
- 2 **Абрамова, Л. С.** Особенности аудита дорожной безопасности / Л. С. Абрамова // Автомобильный транспорт [Электронный ресурс]. – 2015. – № 36. – С. 161–164. – Режим доступа : <https://cyberleninka.ru/article/n/osobennosti-audita-dorozhnoy-bezopasnosti>. – Дата доступа : 08.08.2019.
- 3 **Сергеев, А. С.** Аудит дорожной безопасности по автомобильной дороге Р242 Пермь – Екатеринбург / А. С. Сергеев, А. М. Бургонутдинов // Вестник ПГТУ. Охрана окружающей среды, транспорт, безопасность жизнедеятельности. – 2011. – № 2. – С. 152–161.
- 4 Аудит безопасности дорожного движения на локальном объекте дорожной сети Минска / Д. В. Капский [и др.] // Наука и техника. – 2015. – № 1. – С. 40–47.
- 5 Концепция безопасности дорожного движения в Республике Беларусь : [в ред. постановлений Совмина от 18.10.2012 № 947, от 17.08.2016 № 642] // Нац. реестр правовых актов Респ. Беларусь. – 2006. – № 5/22459.

УДК 656.2.004:004.9

**СНИЖЕНИЕ РИСКОВ ОПЕРИРОВАНИЯ ВАГОННЫМ ПАРКОМ
НА ОСНОВАНИИ НОВОЙ СИСТЕМЫ ОЦЕНКИ ЭФФЕКТИВНОСТИ
ИСПОЛЬЗОВАНИЯ ВАГОНОВ, НАХОДЯЩИХСЯ В СОБСТВЕННОСТИ
ГОСУДАРСТВЕННОГО ПРЕДПРИЯТИЯ «БТЛЦ»**

А. Н. СЛАДКЕВИЧ

РТУП «БЕЛИНТЕРТРАНС – транспортно-логистический центр», г. Минск

*Е. А. ФЁДОРОВ, О. А. ТЕРЕЩЕНКО, С. Л. ШАТРОВ, А. А. СТРАДОМСКАЯ
Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель*

В настоящее время Республиканское транспортно-экспедиционное унитарное предприятие «БЕЛИНТЕРТРАНС – транспортно-логистический центр» Белорусской железной дороги (государственное предприятие «БТЛЦ») является крупнейшим оператором в Республике Беларусь.

Предприятие является лидером рынка транспортно-экспедиционных услуг среди операторов универсального подвижного состава на всем пространстве как по количеству клиентов, так и по качеству оказываемых услуг и финансово-экономической устойчивости. Компания обладает востребованным парком вагонов (полувагоны, универсальные платформы с креплением для перевозки различной номенклатуры грузов и др.), позволяющих клиентам максимально эффективно осуществлять перевозки грузов, минимизируя затраты на транспортировку. Компанией создана разветвленная филиальная сеть в стране, в том числе зарубежные представительства Российской Федерации (ООО «Белинтертранс-Москва»), Федеративной Республике Германия (ООО «Белинтертранс-Германия») и Литовской Республике (ЗАО «Белинтертранс-Литва»). Основным партнером предприятия является Белорусская железная дорога. Компания развивается как транспортно-логистическое предприятие международного уровня и постоянно расширяет парк оперируемых вагонов.

Направлениями повышения эффективности использования вагонного парка, находящегося в собственности БТЛЦ, являются:

- увеличение доли рынка оперирования грузовым подвижным составом в наиболее прибыльных сегментах;

- повышение эффективности использования подвижного состава и ресурсов инфраструктуры;

- обновление подвижного состава и снижение доли нерабочего парка;

- инновационное развитие, совершенствование и модернизация подвижного состава;

- повышение уровня клиентоориентированности при реализации услуг на рынке грузовых перевозок;

- расширение перечня услуг, связанных с основным видом деятельности.

Однако, уделяя внимание повышению эффективности использования вагонов, у компании возникают системные риски оператора вагонного парка (перевозчика):

- потеря управляемости порожним рейсом грузового вагона;

- меньшая, по сравнению с инвентарным парком, эффективность работы частного подвижного состава. В условиях восстановления роста объемов перевозок это приводит к дополнительной потребности грузовых вагонов, увеличивая загрузку инфраструктуры вагонным парком.

Системные риски оператора инфраструктуры возникают и у Белорусской железной дороги:

- нерациональное использование инфраструктуры из-за роста доли порожнего пробега;

- массовое встречное перемещение порожних потоков однотипного и взаимозаменяемого подвижного состава, снижающее и без того ограниченные пропускные и провозные способности;

- занятие инфраструктуры простаивающими в ожидании высокодоходной работы порожними вагонами;

- перегрузка сортировочных мощностей из-за массовой переработки следующих по полным грузовым документам одиночных порожних частных вагонов.

Все перечисленные риски могут привести как к потерям, связанным с нерациональным использованием подвижного состава и объектов инфраструктуры, так и к недополученной прибыли из-за дефицита ресурсов, возникающего по причине их нерационального использования. В результате создаются предпосылки для несвоевременного обеспечения грузоотправителей подвижным составом и нарушения сроков доставки грузов при отсутствии, установленной законом, ответственности оператора за этот процесс.

С целью повышения управляемости и эффективности использования вагонного парка государственным предприятием «БТЛЦ» (совместно с Белорусским государственным университетом транспорта) выработана новая методология оценки эффективности использования вагонов.

Показатели использования вагонного парка должны создать возможность решения задач:

- установление роста или снижения значений показателей эффективности использования подвижного состава отчетного периода по сравнению с данными предшествующих периодов и плановых значений;

- определение темпов изменения значений показателей;

- установление тенденций изменения значений показателей на основании имеющихся данных временного ряда;

- определение степени влияния изменения значений составляющих показателей на изменение значений показателей в целом с использованием методов факторного анализа.

Кроме того, позволяет получить комплексную систему взаимосвязанных показателей эксплуатации коммерческого использования вагонов на основании единой цифровой базы пономерного учета событий с оперируемыми вагонами.

В рамках системы показателей выделены группы количественных и качественных эксплуатационных показателей, характеризующих качество оперирования вагонным парком, и экономических, характеризующих качество организации договорной работы. А также выработаны интегральные показатели, отражающие совокупную эффективность оперирования вагонами (рисунок 1).



Рисунок 1

Полученная система показателей апробирована специалистами транспортно-логистического центра. Результаты проведенной оценки позволяют установить объективные факторы, влияющие на эффективность использования вагонного парка. Дальнейшее развитие системы оценки эффективности связано с реализацией технологий интеллектуального анализа эффективности использования вагонов и поддержки принятия управленческих решений на базе информационно-аналитической системы.

УДК 656.073

ЦИФРОВЫЕ ТЕХНОЛОГИИ В ОБЕСПЕЧЕНИИ БЕЗОПАСНОСТИ ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКИХ СИСТЕМ

А. А. СТЕПАНОВ, А. О. МЕРЕНКОВ, Г. А. ЛАСТОЧКИНА

Государственный университет управления, г. Москва, Российская Федерация

1 декабря 2016 года является знаковой датой в истории развития транспортного комплекса Российской Федерации. Согласно Указу Президента Российской Федерации [2], утвержден фундаментальный проект цифровизации страны, основная часть которой ориентирована на внедрение современных технологий в отраслях реального сектора экономики.

Особое место в этом процессе занимает развитие интеллектуальных транспортных систем в части решения вопросов связанности территории РФ. Данная программа – большой шаг на пути к обеспечению сбалансированной, координированной работы отраслей и регионов на основе принципов цифровой логистики. Следом за указом президента последовал ряд концепций и стратегий крупнейших компаний транспортно-логистического бизнеса. В частности, ОАО «РЖД» утвердила многолетнюю программу цифровой трансформации на железнодорожном транспорте [3]. Среди задач:

- повышение доходности грузоперевозок и логистического бизнеса;
- формирование сквозных цифровых технологий организации перевозочного процесса («Цифровая железная дорога») для повышения эффективности железнодорожных перевозок и инфраструктуры.