

– установление приемлемых для всех участников перевозочного процесса плат за предоставление вагонов под перевозку, провозных платежей за грузеный и порожние рейсы, ремонт и обслуживание вагонов;

– создание условий для консолидации использования вагонного парка собственников с учетом общегосударственного и локального интересов хозяйствующих субъектов.

Мониторинг состояния рынка подвижного состава владельцами подвижного состава и государственным регулятором на основе анализа системных экономических показателей должен позволять развивать модели оперирования, информационно-аналитические модели обеспечения заявок на перевозку вагонами, перемещения порожних вагонов собственников на инфраструктуре. Методологически должен быть определен механизм оценки контролируемых параметров рынка – парка вагонов, его использования, экономической отдачи.

Список литературы

1 Кузнецов, В. Г. Оценка потребного парка вагонов для освоения перевозок на основе структурной декомпозиции / В. Г. Кузнецов, О. А. Терещенко, Ю. О. Леинова // Вестник Белорусского государственного университета транспорта: Наука и транспорт. – 2016. – № 2 (33). – С. 75–78.

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРЕ:

■ Кузнецов Владимир Гаврилович, г. Гомель, УО «Белорусский государственный университет транспорта», доцент кафедры «Управление эксплуатационной работой и охрана труда», канд. техн. наук.

УДК 656.062(476)

ПРИМЕНЕНИЕ ЛОГИСТИЧЕСКИХ ПОДХОДОВ К ОРГАНИЗАЦИИ ОБСЛУЖИВАНИЯ КЛИЕНТОВ НА БЕЛОРУССКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГЕ ПОСРЕДСТВОМ СИСТЕМЫ ОРГАНИЗОВАННЫХ (КЛИЕНТСКИХ) ПОЕЗДОВ

В. В. ЛАВИЦКИЙ

ГО «Белорусская железная дорога», г. Минск

На Белорусской железной дороге осуществляется трансформация системы организации вагонопотоков от сложившейся организации перевозки по их фактическому образованию и свободному расписанию к организации поездов, которые следуют по постоянному расписанию на основе поездной заявки.

В настоящее время система организации вагонопотоков на Белорусской железной дороге обеспечивает:

- организацию вагонопотоков в поезда на основе использования установленных экономических критериев и логистических принципов;
- минимизацию эксплуатационных расходов Белорусской железной дороги по продвижению вагонопотоков за счет выбора наиболее эффективного плана формирования (ПФ) поездов различных категорий;
- повышение производительности поездных локомотивов и локомотивных бригад, снижение расхода топливно-энергетических ресурсов путем увеличения транзитности поездов, следующих без отцепки поездных локомотивов на всем протяжении участков их обращения;
- рациональное распределение сортировочной работы между железнодорожными станциями и эффективную концентрацию переработки вагонопотоков с учетом технического оснащения железнодорожных станций;
- согласование графика движения поездов с планом формирования грузовых поездов;
- оперативное управление вагонопотоками на сети Белорусской железной дороги на основе использования информационных технологий;
- продвижение вагонопотоков по наиболее экономически целесообразным маршрутам следования с учетом технического развития и технологии работы железнодорожных линий и договорных обязательств перед грузоотправителями и грузополучателями, перевозчиками;
- требования системы менеджмента качества по оказанию услуг железнодорожным транспортом общего пользования.

В основе ПФ грузовых поездов заложены принципы их классификации исходя из условий их образования, параметров составов и возможностям их продвижения на участках инфраструктур.

Однако успешная организация вагонопотоков должна основываться на следующих критериях:

- *стоимостном* – тариф на продвижение вагонопотоков;
- *пространственном* – кратчайшее расстояние следования вагонов;
- *временном* – срок доставки груза.

Если стоимостной и пространственный критерий Белорусская железная дорога может обсуждать и предлагать клиентам, то временной критерий в настоящее время варьируется между утвержденными максимальными нормами времени исходя из суточного пробега (групп вагонов, маршрутов) и технологическими нормами, включающими затраты времени на обработку составов на станциях и нахождение в пути согласно нормативному графику движения поездов.

Пассажирский железнодорожный транспорт работает на рынке пассажирских перевозок с обеспечением точного расписания следования поездов. Подобный сервис может быть реализован и на грузовые перевозки железнодорожным транспортом.

В системе организации грузовых перевозок предлагается дать возможность приобретения клиентами «вагонного места» в регулярном грузовом поезде, следующем по постоянному расписанию от станции формирования до станции назначения, т.е. создать на Белорусской железной дороге новый классификационный признак грузовых поездов – организованные (клиентские) поезда.

Алгоритм приобретения клиентом «вагонного места» в грузовом поезде:

- 1 Для клиента создается мобильное приложение – сайт в сети Интернет.
- 2 Клиент осуществляет регистрацию и подтверждает согласие с «Условиями оказания услуг», создает свой личный кабинет.
- 3 Для оформления заявки клиенту необходимо в личном кабинете оформить заявку и ввести необходимые данные по станции отправления и назначения, времени и дате отправления. Далее выбрать вагонное место в грузовом поезде и числа этих мест. После чего заполняются данные о роде перевозимого груза и необходимости вагонов, принадлежности вагонов и ввод их номеров либо эти номера можно указать позднее.
- 4 По окончании оформления заявки происходит переход в раздел оплаты, где клиент вводит данные дебетовой карты. Однако оплата с карты сразу не взимается, происходит задержка до полного согласования заявки сотрудниками Белорусской железной дороги (данные с карточки будут вноситься после ввода номера вагонов).
- 5 Если клиент ранее не ввел номера вагонов, ему высылается напоминание посредством электронной рассылки. При входе в свой личный кабинет он, выбрав соответствующую заявку, может ее ввести.
- 6 После окончания согласования заявки всеми причастными структурными подразделениями Белорусской железной дороги статус заявки в личном кабинете клиента меняется на «выполнено», и ожидается ввод номеров вагонов для снятия оплаты.

Технология назначения организованных (клиентских) поездов на Белорусской железной дороге включает следующие основные процессы:

- 1 На Белорусской железной дороге услуга может реализоваться средствами АС «Сменно-суточное планирование» за счет создания специального приложения к нему: «Вагонное место».
- 2 После оформления клиентом на сайте заявки на получение услуги «Предоставления вагонного места в грузовом поезде» она попадает в приложение «Вагонное место».

3 Контроль подачи клиентами заявок на данную услугу осуществляет специалист ЦУМР, который контролирует занятые места в составе грузового поезда.

4 После отображения заявки клиента в приложении «Вагонное место» выполняются операции по обработке заявки специалистами ЦУМР: планирование подвода согласованных вагонов в составе местных, передаточных поездов к станции свершения операций в установленные сроки с учетом выполнения всех технологических операций до момента включения указанных вагонов в состав отправляемого поезда; контроль за действиями ДСЦ, при необходимости согласованность действий с ДНЦ, по организации подачи/уборки этих вагонов и постановке их в заявленный клиентом поезд; текущий контроль дислокации вагонов на станции свершения грузовых операций.

5 ДСЦ в специальном разделе «Вагонное место» АС «ССП» контролирует прибытие или наличие на станции закрепленных за клиентом вагонов, которым присвоен статус «первоочередных». ДСЦ планирует порядок выполнения маневровых операций и, при необходимости, окончания грузовых операций, времени на уборку вагонов (в соответствии с технологическими нормативами времени) и определяет способ формирования клиентского поезда.

Обязанностью Белорусской железной дороги перед клиентами должно являться точное время подачи и уборки вагонов с грузовых фронтов.

Для реализации организованных (клиентских) поездов Белорусской железной дороге необходимо осуществить ряд организационно-технических мероприятий. Для клиента существенными бонусами осуществления перевозки в организованных (клиентских) поездах могут быть: гарантированный срок доставки; выбор времени осуществления заявки с учетом его потребностей в перевозках; выбор гарантированного места в составе поезда; простота финансовых операций; доступ к услуге из любой точки.

Белорусская железная дорога может получить синергетический эффект от привлечения дополнительных заявок на перевозку; привлечения клиентов, которые ранее использовали автомобильный транспорт; дополнительных доходов за услугу; повышения качества планирования местной работы и обслуживания клиентов по маршруту следования грузового поезда с установленным расписанием движения; сокращения оборота вагонов, тягового подвижного состава; имиджа надежного и своевременного перевозчика.

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРЕ:

■ Лавицкий Владимир Васильевич, г. Минск, ГО «Белорусская железная дорога», начальник отдела службы перевозок.