

– организация доступа на пассажирские платформы только через специально оборудованные пешеходные переходы, пешеходные мосты или тоннели, через здание вокзала (конкорсы) или пассажирское здание;

– предусмотрено, что для обеспечения общественной безопасности и в качестве меры по борьбе с террористической деятельностью по решению Министерства внутренних дел Республики Беларусь на вокзалах могут оборудоваться пункты личного досмотра пассажиров, ручной клади и багажа;

– определено, что для обеспечения безопасности пребывания потребителей на территории вокзала, станции или остановочного пункта, на пассажирских платформах, пешеходных переходах должны размещаться различные знаки безопасности (запрещающие, предупреждающие, пожарной безопасности, предписывающие, эвакуационные, медицинского и санитарного назначения, указательные);

– установлено, что для обеспечения безопасности пребывания потребителей на ступенях любых лестничных маршей, не зависимо от числа ступеней требуется нанесение контрастных противоскользких полос на краевых (верхней и нижней) ступенях.

Отдельная глава ТКП посвящена безопасности пребывания на станциях, вокзалах и остановочных пунктах физически ослабленных лиц. В ТНПА предусмотрены меры по созданию безбарьерной среды на: автомобильных стоянках и парковках, пешеходных проходах, в зданиях вокзалов, наземных пешеходных переходах; подземных пешеходных переходах, надземных пешеходных переходах; пассажирских платформах; лестницах, на входах в здания и помещения, а также для обеспечения доступности билетных касс, камер хранения, залов ожидания, санитарных узлов. Основные меры направлены:

– на комплексное решение по адаптации железнодорожного объекта с точки зрения его доступности с учетом устройства подводящей уличной сети;

– избежание по возможности перепадов уровней и препятствий на путях движения.

Для этих целей адаптации железнодорожных объектов предусматривается:

– устройство тактильных полос, являющихся продолжением аналогичных полос на подводящей уличной сети, предупреждающих инвалидов с дефектами зрения о возможных опасностях и указывающих основные безопасные пути движения на территории вокзала и железнодорожной станции;

– устройство пандусов, подъемников и лифтов, ступеней лестниц с поручнями;

– устройство ограждений у опасных неустранимых мест на пути движения;

– использование речевых (звуковых) электронных информаторов;

– оборудование специальных площадок для посадки-высадки и стоянок для автомобилей физически ослабленных лиц;

– устройство кассовых окон на удобном для лиц с нарушением опорно-двигательного аппарата уровне.

Кроме того, для целей создания комфортных условий передвижения потребителей (с учетом их ручной клади) в ТНПА определены подходы к установлению минимально необходимой ширины пассажирской платформы, а также обеспечения максимальной доступности услуг железнодорожного транспорта для потребителей разработаны подходы к функциональному зонированию зданий вокзалов.

УДК 656.224.072

ФОРМИРОВАНИЕ СИСТЕМЫ УПРАВЛЕНИЯ В ПОВЫШЕНИИ ЭФФЕКТИВНОСТИ ПАССАЖИРСКИХ ПЕРЕВОЗОК НА ТРАНСПОРТЕ

Е. В. БОЙКАЧЁВА, М. А. БОЙКАЧЁВ

Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель

Одной из важных составляющих устойчивого функционирования городов является эффективная система пассажирского транспорта. Оценки социологов предусматривают, что к 2030 году более половины населения развивающихся стран будет проживать в городах. Такая тенденция требует разработку и внедрения методик формирования стратегий функционирования и развития систем пассажирского транспорта, в том числе и на региональном уровне.

Рост автомобилизации населения привел к снижению спроса на услуги пассажирского транспорта и увеличил экологическую и транспортную нагрузку на города. Действующие тарифы на перевозки пассажиров не отражают реальную стоимость работы транспорта, не всегда в полном объеме покрывают затраты транспортных предприятий на осуществление перевозок, для перевозчиков отсутствуют возможности доступного финансирования обновления и восстановления подвижного состава.

Поэтому учитывая специфику транспортной услуги, необходимо:

- исследование внутренней среды предприятия – для оценки возможностей предприятия разрабатывать и реализовывать мероприятия, которые признаны целесообразными в ходе анализа состояния целевого рынка;
- исследование «разрывов (разломов) обслуживания» между ожиданиями потребителей и их восприятием реальных услуг – для выявления причин удовлетворенности / неудовлетворенности пользователей услуг;
- исследование неудовлетворенного спроса – для удержания имеющихся клиентов и недопущения их перехода на другие виды транспорта.

Оценка деятельности пассажирских перевозок предполагает систематический анализ рынка транспортных услуг населению и внешней среды для решения тактических и стратегических задач управления пассажирским комплексом железнодорожного транспорта, особенностью которой является спрос населения на транспортные услуги, что почти всегда является вторичной потребностью [1]. В связи с этим, при анализе потенциала рынка транспортных услуг обязательен учет изменения первичной потребности в зависимости от уровня социально-экономического развития региона и дифференциации образа жизни проживающего в нем населения. Обязательным направлением исследований пассажирских перевозок является составление характеристики рынка транспортных услуг населению.

Конкурентоспособность железнодорожного транспорта может быть оценена на каждом конкретном направлении пассажиропотока соотношением «цена – качество». Для этого требуется информация о полной стоимости поездки, включая затраты, связанные с проездом, питанием, постельными принадлежностями, а также учитывающей систему скидок и льгот, предоставляемых различными транспортными компаниями [3]. Кроме того, на основе экспертных оценок специалистов или социологических исследований потенциальных пассажиров проводится ранжирование конкурентоспособности различных видов транспорта по уровню качества предоставляемых услуг.

Общемировая практика ориентации на клиента предполагает сегментацию всех покупателей и потребителей услуг транспорта по следующим категориям:

- платежеспособность и социальная защищенность;
- отношение к комфорту;
- отношение к скорости и точности перемещения;
- возможность доступа к транспортным услугам;
- степень выгоды клиента и возможности ее роста.

Для формирования интереса к социальному направлению необходимо создавать для перевозчиков преференции в виде государственных гарантий на закупки услуг и участие в тендерах, льготных закупок техники, обучения персонала и его сертификации, налоговых льгот и т. д.

Большой опыт в области стимулирования объемов пассажирских перевозок имеют железные дороги стран Европы. Предоставление скидок за одновременное приобретение билетов «туда» и «обратно»; за покупку не менее определенного количества билетов; при предъявлении определенного количества уже использованных билетов и другие мероприятия по поддержке сбыта приводят к повышению спроса на железнодорожные пассажирские перевозки.

Важным элементом системы управления является формирование системы эффективного информационного обслуживания транспортных предприятий и их клиентов путем создания интегрирующих национальных и межнациональных информационных порталов, обеспечивающих предельно простой доступ к услугам, обратную связь и постоянное совершенствование услуг на их основе [2]. Любые изменения в каждой системе транспортной отрасли должны быть согласованы с изменениями во всех остальных системах, исходя из единых целей отрасли. Локальные улучшения в одной системе, осуществляемые без гармонизации с другими компонентами всей системы, могут привести к уменьшению эффективности всей отрасли и, безусловно, к неуправляемым и неожиданным изменениям остальных систем.

Создание интегрированного информационного пространства по продаже проездных билетов для перевозки пассажиров на все виды транспорта даст возможность существенно повысить качество и культуру обслуживания пассажиров. Это позволит обеспечить экономическую привлекательность и удобство системы для населения, снизить трудоемкость и напряженность работы операторов, сведет практически к нулю возможность подделки проездных документов, позволит обеспечить прозрачность расчетов между всеми участниками перевозок. Кроме того, такая система необходима для регистрации, учета, накопления, хранения данных, предоставления справочной информации, выдачи оперативной статистической отчетности.

Таким образом, принятие эффективных управленческих решений позволит обеспечить привлечение к пользованию железнодорожным транспортом необходимого пассажиропотока за счет конкурентоспособной тарифной политики и предоставления населению творчески продуманных транспортных услуг требуемого объема и уровня качества, соответствующего развитию современной экономики.

Список литературы

- 1 Глухов, В. В. Экономика и менеджмент в инфокоммуникациях : учеб. пособие / В. В. Глухов. – СПб. : Питер, 2016. – 160 с.
- 2 Дробышева, Л. А. Экономика, маркетинг, менеджмент : учеб. пособие / Л. А. Дробышева. 4-е изд. – М. : Дашков и К, 2016. – 152 с.
- 3 Орлов, В. Некоторые аспекты функциональной роли транспорта в макроэкономической системе пропорций и показателей / В. Орлов // Экономист. – 2017. – № 4. – С. 66–77.

УДК 629.485.6

ОРГАНИЗАЦИЯ ТЕХНИЧЕСКОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ И РЕМОНТА ПАССАЖИРСКИХ ВАГОНОВ В ЦЕНТРАЛЬНОЙ ЧАСТИ РОССИИ

А. И. БЫКОВ, Т. А. ФРОЛОВА, А. В. ЗЯБЛОВ

Российский университет транспорта (МИИТ), г. Москва

Для обеспечения безусловной безопасности пассажирских перевозок железнодорожным транспортом важную роль играет научнообоснованная организация технического обслуживания и ремонта (ТО и Р) пассажирских вагонов. В настоящее время в Федеральной пассажирской компании ОАО «РЖД» (АО «ФПК») сложилась следующая конфигурация расположения пассажирских вагонных депо в Московском и Северо-Западных филиалах.

К Московскому филиалу АО «ФПК» относятся:

- ЛВЧД Орехово-Зуево;
- ЛВЧД Николаевка;
- ЛВЧД Москва-3;
- ЛВЧД Москва-Киевская;
- ЛВЧД Орел;
- ЛВЧД Смоленск.

На рисунке 1 показано территориальное расположение пассажирских вагоноремонтных депо Московского филиала.

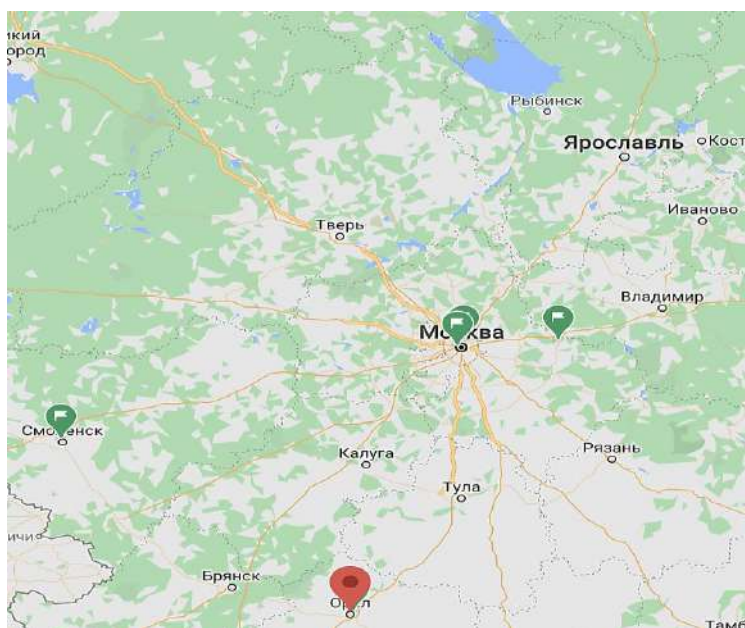


Рисунок 1 – Расположение вагоноремонтных депо Московского филиала