

Список литературы

1 Журавлева, Н. А. Проблемы внедрения цифровых технологий на транспорте / Н. А. Журавлева // Транспорт Российской Федерации. Журнал о науке, практике, экономике. – 2019. – № 3 (82) – С. 19–21.

2 Малевич, Ю. В. Цифровые технологии в сфере международных автомобильных перевозок / Ю. В. Малевич // Транспорт Российской Федерации. Журнал о науке, практике, экономике. – 2019. – № 6 (85). – С. 14–16.

3 «Белтаможсервис» и «Цифровая логистика» организовали первую транзитную перевозку в цифровом формате / Новостной портал Республики Беларусь [Электронный ресурс]. – Режим доступа : belta.by. – Дата доступа : 27.10.2020.

4 БЖД внедрила новые цифровые технологии для оформления и сопровождения грузоперевозок / Новостной портал Республики Беларусь [Электронный ресурс]. – Режим доступа : belta.by. – Дата доступа : 27.10.2020.

5 Розничная торговля в цифровой экономике / В. П. Куприяновский [и др.] // International Journal of Open Information Technologies. – 2016. – № 7. – С. 2

6 Петрусевич, А. А. Влияние цифровых технологий на функционирование автопарков компаний / А. А. Петрусевич, А. А. Шарапин // Электронная библиотека БГУ [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <https://elib.bsu.by/bitstream/123456789/239732/1/Петр..20цифровых%20технологий.pdf>. – Дата доступа : 27.10.2020.

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРАХ:

- Скудная Виолетта Ивановна, г. Минск, УО «Институт бизнеса Белорусского государственного университета», студент, violettakv2000@bk.ru;
- Сафронова Карина Геннадьевна, г. Минск, УО «Институт бизнеса Белорусского государственного университета, студент, Karina8931@gmail.com».

УДК 629.45/46:658.011.46

ОЦЕНКА ЭФФЕКТИВНОСТИ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ ВАГОННОГО ПАРКА, НАХОДЯЩЕГОСЯ В СОБСТВЕННОСТИ ГОСУДАРСТВЕННОГО ПРЕДПРИЯТИЯ «БТЛЦ»

А. Н. СЛАДКЕВИЧ, Г. Л. ДЫЩЕНКО

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

А. А. СТРАДОМСКАЯ

УО «Белорусский государственный университет транспорта», г. Гомель

Республиканское транспортно-экспедиционное унитарное предприятие «БЕЛИНТЕРТРАНС – транспортно-логистический центр» Белорусской железной дороги (государственное предприятие «БТЛЦ») является крупнейшим оператором подвижного состава в Республике Беларусь. Компания владеет 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 в Российской Федерации (ООО «БЕЛИНТЕРТРАНС-Москва»), Федеративной Республике Германия (ООО «БЕЛИНТЕРТРАНС-Германия») и Литовской Республике (ЗАО «БЕЛИНТЕРТРАНС-Литва»). Основным партнером предприятия является Белорусская железная дорога.

Для расширения возможностей государственного предприятия «БТЛЦ» в 2019 году представительством предприятия в Германии (BELINTER-TRANS Germany) при сотрудничестве с компанией RTSB Group в г. Вроцлаве (Республика Польша) создан Евразийский железнодорожный перевозчик (Eurasian Railway Carrier). Главной задачей созданного предприятия является усиление экспортного потенциала предприятий Республики Беларусь (расширение географии грузов железнодорожным транспортом по Европе в кратчайшие сроки).

Анализируя способы повышения эффективности использования вагонов компанией установлены системные риски оперирования вагонным парком:

- потеря управляемости порожним рейсом грузового вагона;
- меньшая, по сравнению с инвентарным парком, эффективность работы приватного подвижного состава. В условиях восстановления роста объемов перевозок это приводит к дополнительной потребности грузовых вагонов, увеличивая загрузку инфраструктуры вагонным парком [2, 3].

Также определены системные риски оперирования инфраструктурой, возникающие у Белорусской железной дороги как организации – владельца инфраструктуры:

- нерациональное использование инфраструктуры из-за роста удельного веса 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 приватных 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) внедрена новая методология оценки эффективности использования вагонов [1].

Показатели использования вагонного парка создали 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.

Полученная система показателей апробирована специалистами транспортно-логистического центра. Результаты проведенной оценки позволили установить объективные факторы, влияющие на эффективность использования вагонного парка.

Инвентарный парк подвижного состава государственного предприятия «БТЛЦ» состоит из следующих родов подвижного состава: крытые вагоны, фитинговые платформы, дизель-генераторы, цистерны, полувагоны, зерновозы, автомобилевозы (рисунок 1). За анализируемый период времени удельный вес вагонов, находящихся в рабочем парке, составил 81,5 % вагона, а в нерабочем парке – 18,5 %, удельный вес неисправных вагонов – 15,2 %, в том числе: 10,9 % – фитинговые платформы, 3,9 % – крытые вагоны. Состав вагонного парка БТЛЦ в сравнении с аналогичным периодом 2019 года увеличился на 17,3 %.



Рисунок 1 – Структура инвентарного парка государственного предприятия «БТЛЦ»

Средний нормативный срок службы вагонов предприятия составляет 25 лет. В настоящее время вагоны предприятия с амортизированы на 48,66 %, из них срок службы с начала эксплуатации истек для вагонов-автомобилевозов и цистерн. В структуре парка вагонов имеются вагоны с продленным сроком службы, которые составляют 24,3 % от общего количества вагонов БТЛЩ, 28,4 % – запрещенных к эксплуатации по территории Российской Федерации, 43,5 % – вагоны, приобретенные на условиях финансового лизинга.

Оценка времени эффективного использования вагонов предприятия по родам подвижного состава за анализируемый период показала, что наиболее качественно использовались фитинговые платформы и цистерны: среднее время нахождения одного вагона в работе составило 173,95 (63,5 %) и 91,33 суток (33,3 %), среднее время нахождения вагона вне работы – 51,60 (18,8 %) и 91,33 суток (33,3 %), среднее время нахождения вагона в неисправном состоянии – 48,45 (17,7 %) и 91,33 суток (33,3 %) для фитинговых платформ и цистерн соответственно.

Оценка прибыльности, полученной от использования вагонов БТЛЩ, по каждому роду подвижного состава в сравнении с аналогичным периодом представлена на рисунке 2.

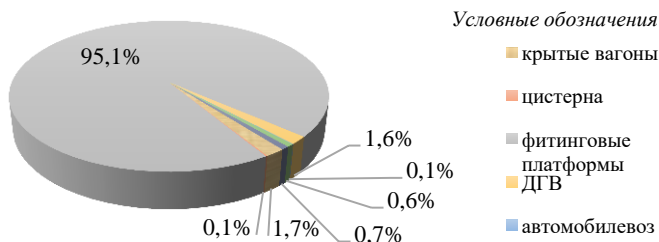


Рисунок 2 – Распределение прибыльности между родами подвижного состава

Наибольшая прибыльность из всех родов подвижного состава, находящихся в собственности предприятия, приходится на фитинговые платформы (удельный вес составляет 95,1 %). Значительное влияние на прибыльность оказывают амортизационные и лизинговые отчисления (57,85 и 27,63 % соответственно). При этом для фитинговых платформ обеспечивается рентабельностью на уровне 17,9 %, что говорит об эффективном использовании данного рода подвижного состава.

Таким образом, в рамках системы показателей выделены группы эксплуатационных показателей, характеризующих качество оперирования вагонным парком, и экономических показателей, характеризующих качество организации договорной работы и отражающих совокупную эффективность оперирования вагонами.

Список литературы

1 Методические указания по оценке эффективности использования вагонов, находящихся в хозяйственном ведении государственного предприятия «БТЛЦ» утв. Приказом Начальника Белорусской железной дороги от 15.11.2019 № 262Н. – Минск : Бел. ж. д., 2019. – 35 с.

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

3 Управление парками вагонов стран СНГ и Балтии на железных дорогах России : учеб. пособие для вузов железнодорожного транспорта / В. И. Ковалев [и др.]. – М. : Маршрут, 2006. – 245 с.

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРАХ:

- Сладкевич Андрей Николаевич, г. Минск, РТЭУП «БЕЛИНТЕРТРАНС – транспортно-логистический центр», генеральный директор;
- Дыщенко Галина Леонидовна, г. Минск, РТЭУП «БЕЛИНТЕРТРАНС – транспортно-логистический центр», ведущий экономист;
- Страдомская Анастасия Александровна, г. Гомель, УО «Белорусский государственный университет транспорта», инженер кафедры управления эксплуатационной работой и охраны труда, магистр техн. наук, аспирант кафедры управления эксплуатационной работой и охраны труда.

УДК 656.064:004

ЦИФРОВИЗАЦИЯ БИЗНЕС-ПРОЦЕССОВ ТРАНСПОРТНО-ЭКСПЕДИЦИОННОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ КОМПАНИИ БТЛЦ

А. Н. СЛАДКЕВИЧ

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

Е. А. ФЁДОРОВ

УО «Белорусский государственный университет транспорта», г. Гомель

В целях формирования стратегии эффективного управления в условиях цифровой трансформации в компании проводится планомерная работа по переходу на процессное управление. В настоящее время осуществляется работа по определению целевого состояния и построению ключевых бизнес-процессов, таких как маркетинговые исследования, формирование клиентской базы, экспедирование грузов (транспортно-экспедиционные услуги), организация контейнерных перевозок, перевозок грузов с использованием собственного подвижного состава, перевозок скоропортящихся грузов, терминальные услуги, таможенное оформление, страхование грузов, техническая эксплуатация подвижного состава.