

Целью разработки системы является создание единой базы данных об отказах технических средств, автоматики, телемеханики и связи, сбоях в работе устройств АЛСН и КЛУБ, отказах в работе устройств ДИСК КТСМ на Белорусской железной дороге.

На данном этапе функционирования системы работа ведется с подсистемой РАДИО и КТСМ. Расширение системы и добавление в нее новых подсистем позволят не только контролировать отказы технических средств, но и вести учет технических средств.

Если на балансе локомотивного депо имеется, к примеру, усилитель АЛСН и при замене его в каком-либо депо комплект не вернут в депо приписки, это потеря имущества. Ориентировочная стоимость такого усилителя 12 853,00 бел. руб. На такую сумму предприятие несет убытки.

В систему также вносится вся информация о технических средствах. С ее помощью можно контролировать сроки износа технических средств. Если технические средства отработали свой срок, они подлежат замене. При дальнейшей их эксплуатации увеличивается риск отказов, а это влияет на работу перевозочного процесса, что влечет за собой убытки.

Таким образом, внедрение указанной программы позволяет не только сэкономить средства Белорусской железной дороги, но и непосредственно интегрировать деятельность, например, депо в общую систему организации перевозок на программном уровне.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1 **Ерофеев, А. А.** Информационные технологии на железнодорожном транспорте : учеб.-метод. пособие : в 2 ч. Ч. 2 / А. А. Ерофеев, Е. А. Федоров. – Гомель : БелГУТ, 2015. – 256 с.

O. KHODOSKINA, A. CHERNEVSKAYA
Belarusian State University of Transport, Gomel

CREATING A SOFTWARE PRODUCT AS AN ELEMENT OF INTEGRATION PROCESSES IN TRANSPORT

УДК 656.2

Л. В. ШКУРИНА, Я. А. ПОЛИКАРПОВ
Российский университет транспорта РУТ (МИИТ), г. Москва

ОСОБЕННОСТИ СОВРЕМЕННОГО СОСТОЯНИЯ РЫНКА ПАССАЖИРСКИХ ПЕРЕВОЗОК В ПРИГОРОДНОМ СООБЩЕНИИ

Транспортный рынок пригородных пассажирских перевозок – это полигон коммуникаций, участниками которого, помимо потребителей транспортных услуг (пассажиры) и непосредственных организаторов перевозоч-

ного процесса, выступают так называемые регуляторы, сдерживающие естественные процессы монополизации рынка в рамках предусмотренной законом компетенции: Правительство Российской Федерации, Федеральная антимонопольная служба России, Министерство транспорта, регулирующие органы субъектов Российской Федерации.

Главным субъектом рынка пригородных пассажирских перевозок является пассажир, который выбирает, каким видом транспорта воспользоваться [3]. Железнодорожная пригородная компания, автобусный маршрутный транспорт, а также личный автомобильный транспорт, предоставляющие на этом рынке услуги, являются конкурентами, соревнующимися за пассажира.

Каждый вид транспорта удовлетворяет определенные потребности населения и имеет свои особенности, что находит отражение в собственной нормативно-правовой базе, соответствующих органах регулирования.

Пригородные железнодорожные перевозки занимают особое место на транспортном рынке и имеют высокое социально-экономическое значение в жизни общества, так как они организуют транспортную подвижность населения. Пригородные железнодорожные перевозки играют немаловажную роль в экономике страны, способствуя развитию рынка труда и активной застройке отдаленных районов, а также развивают территории экономической эффективности. Ежегодно в пригородном сообщении перевозится около 1,2 млрд пассажиров.

ОАО «Российские железные дороги» (ОАО «РЖД») осуществляет пригородные перевозки в 73 субъектах Российской Федерации. Железнодорожные перевозки пассажиров в пригородном сообщении отличаются внутрисетевой и территориальной неоднородностью по всем показателям: протяженности маршрута, графику движения, используемому подвижному составу, населенности вагонов, тарифной политике, количеству и структуре льготных категорий пассажиров.

Сегодня ОАО «РЖД» (анализ за 2019–2021 гг.) занимает 7 % от общего рынка перевозок. Основными конкурентами компании признаются автотранспортные предприятия различных форм собственности, а также метрополитен. Среди имеющихся проблем развития пригородных пассажирских компаний можно выделить несколько. Во-первых, это низкая доходность, которая зависит от недостаточного спроса потребителей на транспортные услуги: железнодорожники в неравных условиях конкуренции. Так, с точки зрения стоимости проезда, пассажир автобуса находится в более выгодном положении по сравнению с пассажиром электрички. Во-вторых, недостаток финансирования со стороны заказчиков данной услуги: автомобильный перевозчик не платит за дорожную инфраструктуру – государство дает ее бесплатно, а пассажир электрички обязан оплачивать часть инфраструктурной составляющей. При этом основными качественными критериями, характеризующими конкурентоспособность, остаются цена за проезд и время (продолжительность нахождения в пути следования).

Оценивая транспортную подвижность населения, можно сказать, что она несомненно определяется факторами внешней среды, что просматривается по данным 2020–2021 гг. Так, в 2020 году в связи с пандемийными ограничениями наблюдается резкое снижение транспортной подвижности, и совсем обратная ситуация в 2021 году, когда отмечается ее рост. Однако, анализируя, например, данные Северо-Западного федерального округа, достичь уровня объема перевозок пассажиров 2019 года все равно не удалось. В целом по Северо-Западному округу в 2019 году транспортная подвижность населения была на уровне 6,66 поездок на 1 жителя, а в 2021 году – 5,92 поездок.

В заключение следует сказать, что для повышения конкурентоспособности железнодорожного транспорта в первую очередь необходимо предоставить пригородному пассажиру комфортную поездку по доступной для данного региона цене с соблюдением временных параметров.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1 Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года : утв. распоряжением Правительства Российской Федерации от 22 ноября 2008 г. № 1734-р : в ред. распоряжения Правительства Российской Федерации от 11 июня 2014 г. № 1032-р. – М., 2014. – 71 с.

2 **Терешина, Н. П.** Экономика железнодорожного транспорта : учеб. / Н. П. Терешина, Б. М. Лапидус, М. Ф. Трихункова. – М. : УМК МПС России, 2001. – 600 с.

3 **Резер, С. М.** Логистика пассажирских перевозок на железнодорожном транспорте / С. М. Резер. – М. : ВИНТИ РАН, 2007. – 515 с.

4 Федеральная служба государственной статистики [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://www.gks.ru/>. – Дата доступа : 10.04.2023.

L. SHKURINA, Ya. POLIKARPOV

Russian University of Transport RUT (MIIT), Moscow

FEATURES OF THE CURRENT STATE OF THE COMMUTER PASSENGER TRANSPORTATION MARKET

УДК 656.017

О. А. ЮСУПОВА

Российский университет транспорта РУТ (МИИТ), г. Москва

НАЦИОНАЛЬНАЯ ПЛАТЕЖНАЯ СИСТЕМА В ОПЛАТЕ ТРАНСПОРТНЫХ УСЛУГ В УСЛОВИЯХ САНКЦИЙ

Политика санкционного давления и общая политическая напряженность в мире и стране послужили толчком для создания собственных независимых механизмов расчетов. Эти механизмы актуальны и при расчетах между участниками транспортной сделки, и при покупке транспортной услуги.