

состоит не только в отражении взаимосвязей причин и следствий, входов и выходов, но и в получении возможности принимать рациональные решения при организации движения в сложных условиях эксплуатации.

Список литературы

- 1 О состоянии защиты населения и территорий Российской Федерации от чрезвычайных ситуаций природного и техногенного характера в 2017 году : Государственный доклад. – М. : МЧС России. ФГБУ ВНИИ ГОЧС (ФЦ). – 2018. – 376 с.
- 2 Рогожников, Ю. Ю. О прогнозировании чрезвычайных ситуаций / Ю. Ю. Рогожников // Состояние и перспективы развития электро- и теплотехнологии (Бенардосовские чтения) : материалы Междунар. (XX Всероссийской) науч.-техн. конф. – Иваново, 2019. – С. 127–130.
- 3 Кизляк, О. П. Оценка пропускной способности железных дорог и способы её повышения : [монография] / О. П. Кизляк, Н. Н. Романов. – СПб. : ВТУ ЖДВ РФ, 2004. – 113 с.

УДК 656.224.003

ПУТИ ПОВЫШЕНИЯ ДОХОДОВ ОТ ПАССАЖИРСКИХ ПЕРЕВОЗОК КАК ОДНО ИЗ УСЛОВИЙ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ БЕЗОПАСНОСТИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ОТРАСЛИ

Л. Г. СИДОРОВА

Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель

В современных условиях хозяйствования право на развитие имеет лишь та организация, либо организационная структура, чья деятельность приносит доход (прибыль). В настоящее время железной дороге для получения доходов необходимо прилагать значительные усилия, конкурируя с иными видами транспорта. С развитием рыночных отношений начинает работать главный принцип рыночной экономики, суть которого заключается в том, что доходы надо не получать, а зарабатывать. Это ведет к необходимости осуществления реформы железнодорожного транспорта, подобной той, которой следует Россия. Для Республики Беларусь выигрышным преимуществом является то, что она находится на одном из самых оживленных европейских перекрестков, и за счет высокорентабельного транзита ей удастся благополучно маневрировать на фоне развивающейся конкуренции.

Использование своих преимуществ даст возможность железной дороге управлять доходами и прибылью, что является залогом ее стабильной деятельности и экономической безопасности.

Доходность железной дороги, в частности по пассажирским перевозкам, самым тесным образом связана с проводимой тарифной политикой. В условиях рыночной экономики транспортные тарифы, как и другие виды цен, не могут опираться только на издержки железной дороги, но и должны учитывать платежеспособный спрос на перевозки. Для увеличения доходности и прибыльности Белорусской железной дороги и ее предприятий заслуживает внимания следующая методика, активно используемая в странах с развитой рыночной экономикой. Сначала на основе изучения транспортного рынка и прогноза объема перевозок определяется прогнозируемая сумма доходов от перевозок, затем намечается сумма прибыли, необходимая для нормальной жизнедеятельности дороги и социального развития ее коллектива. После этого разрабатывается план расходов с таким расчетом, чтобы все они покрывались намечаемыми доходами и при этом обеспечивалось получение необходимой прибыли. Если это не достигается, то должны разрабатываться дополнительные меры по сокращению расходов. Использование данной модели дает возможность достигнуть эффективности деятельности за счет минимизации, либо полного отказа от отдельных расходов.

Для повышения эффективности работы, а следовательно и доходности дороги, необходимо создать новую технологию оценки работы на всех уровнях. Основные ее положения следующие: в получении доходов должны быть материально заинтересованы все работники, имеющие непосредственное отношение к перевозочному процессу, независимо от того, на каком этапе они участвуют – на начальном или заключительном. Большое внимание уделяется созданию такого механизма взаимоотношений исполнителей технологического процесса, который исключал бы заинтересованность работника только в выполнении своего промежуточного результата, наносщего в дальнейшем неоправданные дополнительные расходы. Таким образом, все этапы перевозочного процесса

подчинены не выполнению промежуточных показателей в работе, а единой цели – получению за перевозку максимальной прибыли. Существующая система хозяйственного расчета никак не стимулирует работников структурных подразделений в получении максимальной прибыли, изыскании возможностей дополнительных доходов. Все заработанные средства перечисляются отделению или Управлению дороги, и еще неизвестно, смогут ли их получить коллективы структурных подразделений. Такое положение порождает безразличие в низовых подразделениях к результатам финансовой деятельности. Не дав возможности коллективам станций получать свою долю доходов от перевозок, вряд ли можно будет нацелить их на активную и плодотворную работу для получения максимальной прибыли. Все это еще раз свидетельствует о том, что при действующей структуре управления перевозочным процессом дороге будет сложно добиться положительных результатов в условиях рыночной экономики.

В сложившейся ситуации для железной дороги как объединения и для ее подразделений наиболее важно всеми способами осваивать дополнительные объемы перевозок, привлекать новые источники финансирования, в первую очередь для инвестиционных программ, сконцентрировать средства на приоритетных направлениях, отказываться от ненужных и неэффективных проектов, максимально вовлекать в оборот дебиторскую задолженность, всемерно сокращать эксплуатационные расходы, а также расходы, осуществляемые за счет прибыли, более активно вовлекать средства регионов к финансированию пригородных пассажирских перевозок и инвестиций в пассажирский комплекс.

В связи с тем, что из всех перевозок пассажирские всегда считались убыточными и остаются таковыми по сей день, наиболее важным является изыскание путей повышения доходности именно этого вида перевозок. Поэтому одним из основных вопросов на сегодняшний день является вопрос: как повысить доходы по пассажирским перевозкам?

В соответствии с вышеизложенным наибольшего внимания заслуживают такие направления в области повышения эффективности деятельности организаций железной дороги с целью увеличения доходов, как:

- сокращение эксплуатационных расходов. Добиться этого позволит планирование пассажирских перевозок исходя из фактических и ожидаемых пассажиропотоков, существующей их неравномерности по сезонам, дням недели, типам вагонов и территориальным участкам;

- повышение эффективности перевозок – за счет оказания влияния на саму неравномерность пассажиропотоков за счет введения гибких тарифов на перевозки. В результате государственного регулирования тарифов на дальние перевозки не учитывается неравномерность перевозок, различие в уровне жизни по регионам, качество предлагаемых мест. За государством необходимо оставить принятие решений об изменении базового тарифа на перевозки, регулируемого с учетом инфляции в стране. Пассажирская служба на основе изучения спроса на перевозки должна вводить повышающие и понижающие коэффициенты к базовому тарифу: по сезонам года, дням недели, участкам полигона, типам вагонов, качеству мест и т. п. Экономический эффект (повышение доходов от перевозок) будет достигаться за счет учета неравномерности заполнения мест пассажирами. Кроме повышения доходов от перевозок, гибкие тарифы на перевозки позволят сгладить неравномерность пассажиропотоков и эффективно использовать вагоны, локомотивы, обслуживающий персонал и, как следствие, снизить эксплуатационные расходы;

- перевозка небольших партий грузов в багажных вагонах пассажирских поездов. Короткооставные поезда (особенно в осенне-зимний период или отдельные дни недели) могут быть дополнены багажными вагонами до максимального веса и длины поезда. Такая технология может составить конкуренцию перевозкам автомобильным и авиационным транспортом на дальние расстояния по скорости и стоимости доставки. Перевозка таких грузов может осуществляться между городами, имеющими прямое пассажирское сообщение, а также в международном сообщении без перегрузки на пограничных станциях (со сменой тележек багажных вагонов). Учитывая дефицит багажных вагонов (спрос на них превышает предложение), можно рассмотреть вопрос о переоборудовании других типов вагонов. Потребуется также реконструкция и переоснащение багажных отделений;

- повышение скорости движения поездов. Это может дать большой экономический эффект для пассажиров (высвобождение времени) и самого транспорта (ускорение оборота подвижного состава, увеличение провозной способности), что существенно снизит и себестоимость перевозок. Создание скоростного движения позволит повысить конкурентоспособность транспортных коридоров и привлечь на железную дорогу дополнительный пассажиропоток. Естественно, для этого потре-

буются большие капитальные вложения, поэтому необходимо правильно спрогнозировать возможный платежеспособный спрос населения на перевозки в скоростных поездах. В современных условиях появляется потребность в создании нового поколения с комфортными условиями проезда пассажиров, предназначенных для движения с высокими скоростями;

– повышение качества пассажирских перевозок – уровня обслуживания пассажиров на вокзалах и в пути следования. Здесь можно выделить следующие приоритетные направления: строительство новых и реконструкция старых вокзалов, расширение сферы услуг на вокзалах, в пути следования и при осуществлении билетно-кассовых операций. С этой целью на дороге необходимо создавать сервис-центры, предназначенные для оказания различных видов услуг: бронирования мест в поездах, заказа и оформления билетов на все виды транспорта, туристического и экскурсионного обслуживания, сдача в аренду автомобилей и др. Для наибольшего привлечения пассажиров особое внимание уделяется улучшению сервиса в пути следования. Для этого необходимо формирование фирменных и комбинированных поездов, состоящих из фирменных и обычных вагонов, а также поездов повышенной комфортности с дополнительными видами услуг;

– привлечение дополнительных пассажиров за счет развития рекламной деятельности, создания стимулирующих условий для поездок.

Внедрение указанных мероприятий позволит железной дороге повысить эффективность своей деятельности, что приведет к положительному росту доходов от пассажирских перевозок, а также стимулирует «здоровую» конкуренцию не только с другими видами транспорта, но и внутри отрасли.

Список литературы

1 О железнодорожном транспорте : закон Республики Беларусь от 6 января 1999 года № 237-З (в ред. от 17.07.2018 г. № 134-З).

2 Правила перевозок грузов и пассажиров, багажа и грузобагажа железнодорожным транспортом общего пользования : утв. постановлением Совета Министров Респ. Беларусь от 17 июня 2015 г. № 609 (в ред. постановления Совета Министров Респ. Беларусь от 27 февраля 2018 г. № 159).

3 Развитие системы бухгалтерского учета и анализа на железнодорожном транспорте : [монография] / под общ. ред. В. Г. Гизатуллиной. – Гомель : БелГУТ, 2011. – 431 с.

УДК 629.4.027.118

НЕРЕШЕННЫЕ ПРОБЛЕМЫ ДИАГНОСТИКИ И ВЫЯВЛЕНИЯ ПРИЧИН ВНЕПЛАНОВЫХ ЗАМЕН КОЛЕСНЫХ ПАР ПАССАЖИРСКИХ ВАГОНОВ

А. М. ТОПОРОВСКИЙ

АО «Украинская железная дорога», г. Киев

Одним из важнейших направлений обеспечения безопасности движения в пассажирском хозяйстве является содержание колесных пар в исправном состоянии.

В процессе эксплуатации колесные пары изнашиваются до определенных предельно допустимых размеров, и от скорости их изнашивания зависит межремонтный пробег колесной пары и, соответственно, экономическая составляющая пассажирских перевозок, поскольку частота прохождения обточек колесной парой очень сильно влияет на сокращение ее ресурса.

Простой наглядный пример в поддержку сказанного выше – обыкновенный деревянный карандаш: если им нормально пользоваться, то он прослужит долго, а если сильно давить, то грифель будет ломаться, подтачиваться, и длина карандаша (ресурс) будет уменьшаться. То же самое будет происходить, если грифель внутри карандаша изначально не был целым.

Различают «внешние» факторы возникновения неисправностей колесных пар – неправильное управление тормозами, что приводит к образованию ползунов и наваров, некачественные тормозные колодки, которые локально повреждают поверхность качения, и «внутренние» – состояние кузова и тележек вагона, регулировка тормозной рычажной передачи.

«Внешние» признаки менее прогнозируемы, поэтому большее внимание уделим «внутренним», которые напрямую зависят от качества ремонта пассажирских вагонов.

Самые распространенные неисправности колесных пар – остроконечный накат гребня, выщерблины, термотрещины, которые предшествуют выщерблинам.