

– создание единой системы информирования пассажиров, позволяющей в автоматическом режиме генерировать звуковые сообщения и выводить их в нужные зоны вокзальной инфраструктуры, а также обрабатывать и выводить актуальную информацию на различные типы терминалов: табло наличия билетов, информационные киоски, интернет-приложения, АРМ операторов справочной службы, компьютеры персонала и т.п.;

– функционирование единого круглосуточного контакт-центра по обслуживанию пассажиров на вокзалах и в поездах;

– использование ГИС-технологий для идентификации движения пассажирских поездов и актуализации информации об их прибытии и отправлении на информационных средствах вокзалов, пассажирских платформ, интернет-ресурсах;

– развитие среды дистанционного информирования клиентов об услугах поездок пассажирскими поездами посредством интернет-ресурсов, создания специализированных приложений;

– развитие электронных документов поездки на железнодорожном транспорте и во взаимодействии с иными видами транспорта; создание единой транспортной карты.

Список литературы

1 **Кузнецов, В. Г.** Организация работы железнодорожных вокзалов / В. Г. Кузнецов, Л. А. Редько, И. М. Литвинова. – Гомель : БелГУТ, 2015. – 248 с.

2 **Сыцко, П. А.** Пассажирские перевозки : учеб. пособие / П. А. Сыцко, И. Г. Тихомиров, В. Е. Ярмоленко. – Гомель : БелИИЖТ, 1986. – 58 с.

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРАХ:

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

■ Редько Лариса Александровна, г. Гомель, УО «Белорусский государственный университет транспорта», старший преподаватель кафедры «Управление эксплуатационной работой и охрана труда».

УДК 629.4.014

ОПЕРИРОВАНИЕ ВАГОННЫМ ПАРКОМ НА ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГЕ: ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ

В. Г. КУЗНЕЦОВ

УО «Белорусский государственный университет транспорта», г. Гомель

Рынок собственников подвижного состава на железнодорожном транспорте государств-участников Содружества железных дорог, ЕАЭС является

развивающимся, и субъекты хозяйствования, владеющие подвижным составом, создают на транспортном рынке необходимую конкуренцию. Развитие рынка владельцев вагонов и операторов подвижного состава на транспортном рынке должно осуществляться с учетом общих интересов всех участников перевозочного процесса [1]. Государственное регулирование развития рынка услуг по предоставлению подвижного состава клиентам должно комплексно учитывать все аспекты такого рынка: правовые, экономические, технические, технологические и социальные.

Выбор форм собственности и оперирования вагонным парком на железнодорожном транспорте должен быть определен в целевой модели данного сегмента услуг. Для этого необходимо оценить бизнес-модели владельцев подвижного состава и синергетический эффект от развития структуры собственников на железнодорожном транспорте Республики Беларусь с учетом национальных и международных условий оперирования вагонами на железнодорожной инфраструктуре государств-участников Содружества железных дорог, ЕАЭС.

Для создания конкурентоспособных условий собственникам вагонов как внутри страны, так и за её рубежом, эффективного обеспечения потребностей в перевозках грузов, необходимо определить операторскую деятельность как самостоятельный бизнес-процесс, учесть неопределённость и риски, а также спрогнозировать возможные пути развития данного сегмента услуг в различных условиях (прежде всего дефицита и профицита вагонов).

Современные тенденции развития рынка услуг по предоставлению вагонов на совместном конкурентном поле государств-участников Содружества железных дорог, ЕАЭС сформировали три модели владения и оперирования вагонов.

Модель развития арендного сегмента при предоставлении инвентарного парка под перевозку. При сохранении действующих способов оперирования инвентарным и частным парком для внутриреспубликанского и международного сообщений в инвентарном парке вагонов, принадлежащих железнодорожной администрации (ЖДА), выделяется часть, которая используется для предоставления вагонов клиентам в аренду или на технический рейс. Для перевозок грузов по инфраструктуре иных ЖДА государств-участников Содружества (или отдельных, например Россия, Литва, Латвия, Украина) возможны два варианта передачи вагонов в пользование клиентам (или субъектам хозяйствования под договоры перевозок грузоотправителей, резидентов Республики Беларусь):

– сдавать часть вагонов инвентарного парка БЧ клиентам в аренду под устойчивый значительный объем перевозок, заявленный в план перевозок в международном сообщении;

– предоставлять вагоны как частные для перевозки грузов в международном сообщении на технический рейс.

Модель перехода к частному парку вагонов хозяйствующих субъектов с формированием сегмента частных вагонов, принадлежащих ЖДА на праве частных. Инвентарный парк вагонов ЖДА переда-

ется в собственность самостоятельного предприятия ЖДА. Форма управления предприятием устанавливается учредителем – ЖДА. Предприятие ЖДА (владелец вагонов) предоставляет вагоны клиентам непосредственно или через национального перевозчика. Если национальный перевозчик является владельцем вагонов, то он распоряжается им на праве собственности. Иные хозяйствующие субъекты – владельцы вагонов предоставляют вагоны клиентам на праве собственности.

Оперирование вагонным парком на инфраструктуре ЖДА осуществляет национальный перевозчик ЖДА. Оперирование вагонным парком на инфраструктуре иных ЖДА осуществляет национальный перевозчик или собственник вагонов посредством агентских договоров с сетевым перевозчиком или организациями ЖДА.

Модель координации общего рынка частных вагонов всех хозяйствующих субъектов. Инвентарный парк вагонов ЖДА передается в собственность операторской компании (компаниям) или национальному перевозчику. Форма образования оператора подвижного состава и передача вагонов определяется органом государственного регулирования. Все субъекты хозяйствования, владеющие подвижным составом, образуют рынок услуг по предоставлению вагонов. Формируются механизмы координации на рынке оперирования вагонов через национального перевозчика (государственного оператора подвижного состава), электронные торговые площадки (ЭТП) на основе публичности предоставления услуг вагонов под перевозки.

Парк вагонов организации ЖДА, владеющей подвижным составом, выступает гарантом обеспечения перевозок грузов хозяйствующих субъектов Республики Беларусь. Все собственники вагонов предоставляют вагоны под перевозку как на основе прямых договоров с клиентами по рыночным ставкам предоставления вагонов под перевозку в рамках государственного тарифного регулирования, так и посредством ЭТП. Организация ЖДА, владеющая подвижным составом, при наличии установленных государственных регулятором механизмов может предоставлять скидки при предоставлении вагонов под перевозку отдельных родов груза.

Развитие моделей владения и оперирования вагонов не должно приводить к увеличению совокупных транспортных издержек потребителей рынка услуг (грузоотправителей и грузополучателей).

Основными средствами совершенствования модели управления парком грузовых вагонов на железнодорожном транспорте Республики Беларусь являются:

- определение в нормативно-правовой базе Республики Беларусь основ деятельности владельца вагонов с выделением деятельности операторов подвижного состава, их прав и обязанностей, а также порядка взаимодействия с участниками перевозочного процесса;

- регламентирование порядка и условий оперирования вагонным парком владельцами вагонов, перевозчиками и иными участниками перевозочного процесса;

– 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.