

случаев должна проводиться по следующим направлениям: организационным, техническим и правовым.

Организационные мероприятия направлены на проведение совместно с ведомственной охраной Белорусской железной дороги и милицией рейдов по местам несанкционированного нахождения граждан на территории железнодорожных объектов; совместно с местными органами власти тематических мероприятий, направленных на предупреждение травматизма граждан, особенно несовершеннолетних (проведение лекций и тематических занятий, направление соответствующих писем в образовательные учреждения, администрации предприятий и пр.). Кроме того, учитывая значительный процент среди травмированных граждан старше 60 лет, следует обратить внимание на работу среди людей пожилого возраста, у которых снижено внимание, реакция и т. д.

Необходимо совершенствовать систему информирования граждан (информирование людей об опасности при их нахождении в зоне движения поездов: плакаты, знаки, видеофильмы, буклеты, сообщения на вокзалах и в поездах, в местах стихийного несанкционированного перехода людей, привлечение средств массовой информации и пр., публикация статей и обращений, выступления на радио и телевидении). В целях обеспечения безопасности граждан, особенно детей, проводить широкомасштабные мероприятия по профилактике непроизводственного травматизма в периоды начала и окончания учебных каникул.

Технические мероприятия включают строительство, оборудование и ремонт пешеходных переходов, пешеходных мостов и тоннелей, ограждение зоны движения поездов и др. Кроме того, предусматривать оборудование пешеходных переходов, расположенных в одном уровне с железнодорожными путями, световой и звуковой сигнализацией, а также устройство ограждений вдоль железнодорожного полотна с целью приведения инфраструктуры к установленным требованиям для пешеходных переходов и ограждений, снижения риска травмирования граждан при переходе через железнодорожные пути по пешеходному переходу, предотвращения прохода граждан на объекты инфраструктуры. Мероприятия по обеспечению безопасности на пешеходных переходах могут включать устройства блокирования (или подавления) нормальной работы сотовых (мобильных) телефонов в их зоне.

Правовые мероприятия направлены на совершенствование законодательства, разработку нормативно-правовых документов, направленных на повышение персональной ответственности граждан, нарушающих правила нахождения на железнодорожных объектах.

УДК 629.4.014:346.2

ГОСУДАРСТВЕННОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ ОБЕСПЕЧЕНИЯ ВАГОННЫМ ПАРКОМ ГРУЗОВОЙ БАЗЫ СУБЪЕКТОВ ХОЗЯЙСТВОВАНИЯ РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ

А. Ю. ШКРЫЛЬ

Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель

Железнодорожный транспорт в Республике Беларусь является важной частью экономики и его функционирование нацелено на своевременное и качественное обеспечение запросов хозяйствующих субъектов в перевозках железнодорожным транспортом [1]. Товарная продукция хозяйствующих субъектов, заявленная на перевозку железнодорожным транспортом, образует грузовую базу.

Государственное регулирование является инструментарием формирования организационно-правовых и экономических отношений между участниками перевозочного процесса на железнодорожном транспорте общего пользования и осуществляется в целях обеспечения:

- баланса интересов государства, потребителей и организаций железнодорожного транспорта общего пользования;
- предоставление заинтересованным потребителям необходимых услуг перевозки;
- эффективного функционирования организаций железнодорожного транспорта и их развития.

В соответствии с Гражданским кодексом [2] перевозчик железнодорожного транспорта общего пользования обязан осуществлять перевозки грузов, пассажиров и багажа по обращению любого гражданина или юридического лица. Белорусская железная дорога как национальный перевозчик

обязана осуществлять перевозки исходя из согласованных заявок потребителей на основе договора перевозки.

Одним из ответственных процессов перевозок грузов является устойчивое обеспечение потребителей услуг перевозки вагонами в объеме, соответствующем грузовой базе грузоотправителя, и техническим параметрам, соответствующим роду перевозимого груза.

Рынок услуг по предоставлению вагонного парка под перевозки на железнодорожном транспорте не относится к сфере естественной монополии, но является составной частью организации перевозочного процесса [2, 3]. Поэтому все участники этого рынка услуг образуют общий парк вагонов железнодорожного транспорта общего пользования РБ, величина и структура этого парка вагонов должна обеспечивать устойчивость рынка к неравномерности объемов транспортного рынка и отражать структуру образования грузовой базы хозяйствующих субъектов на рынке перевозки [4].

Основные формы образования рынка вагонного парка для обеспечения грузоотправителей в перевозках:

- инвентарный парк вагонов, находящийся в пользовании железнодорожной администрации (собственный – инвентарный, привлеченный – аренда, лизинг);
- собственный парк вагонов крупных предприятий-грузоотправителей (или их дочерних организаций);
- парк вагонов операторских компаний с участием железнодорожной администрации (оператор подвижного состава);
- парк вагонов иных операторских компаний, экспедиторских компаний, владельцев вагонов;
- парк вагонов организаций железнодорожного транспорта, которые выступают наряду с железной дорогой (администрацией) перевозчиком;
- иные формы.

ГО «Белорусская железная дорога» является образцом интегрированной дороги, совмещающей функции как владельца инфраструктуры, перевозчика и оператора подвижного состава. Белорусская железная дорога является крупнейшим в стране собственником железнодорожных вагонов, обеспечивая ими потребности в перевозках.

Государство должно системно участвовать в поддержании устойчивого характера оказания услуг предоставления вагонов под перевозки путем реализации трех направлений:

- государственное регулирование за счет формирования системы нормативных правовых актов (НПА) деятельности операторов подвижного состава, условий использования вагонов во внутригосударственных и международных перевозках, определение требований к техническому состоянию и использованию вагонов, безопасности оказания услуг предоставления вагонов, ценообразования на услуги предоставления вагонов под перевозки, лицензирования деятельности операторов подвижного состава и других;
- государственное управление за счет разработки и реализации государственных программ развития организаций, участвующих в обеспечении перевозок значимых для экономики грузов, поддержки инвестиционных проектов в развитие вагоностроения, приобретение и обновления парка вагонов, поддержки инновационных технологий использования вагонов под перевозки, цифровизации модели вагонного парка на железнодорожном транспорте, международной интеграции операторов подвижного состава в совместную деятельность по обеспечению транзитных и экспортных перевозок, стимулирования транспортной деятельности по предоставлению услуг вагонов под перевозку, и ряд других;
- государственный контроль за счет совершенствования технических нормативных правовых актов (ТНПА) в области подвижного состава, контроль за соблюдением ТНПА, контроль за соблюдением требований безопасности эксплуатации вагонов, их технического обслуживания и ремонта, контроль за соблюдением системы управления безопасностью в организациях оператора подвижного состава, контроль профессиональных компетенций в транспортной деятельности и ряд других.

Совокупность мер государственного регулирования должна формировать адекватную товарному рынку Республики Беларусь целевую модель рынка операторов подвижного состава на железнодорожном транспорте [4, 5]. Целевая модель должна предполагать наличие экономически обоснованного разнообразия организаций владельцев подвижного состава, позволяющих обеспечить спрос всех хозяйствующих субъектов на перевозки грузов с учетом специфики перевозки груза, обеспечить рентабельность данного сегмента перевозок. Операторы подвижного состава должны состав-

лять конкурентную среду государственному оператору подвижного состава, а также участвовать в рынке подвижного состава ЕАЭС и пространстве железнодорожных администраций колеи 1520.

Целевая модель деятельности на рынке оперирования вагонов должна предусматривать различные формы консолидации оперативного управления парком вагонов на основе централизованной системы обеспечения заявок на перевозку ГО «Белорусская железная дорога» и создание стимулов для консолидации парков грузовых вагонов разных собственников, а также привлечения вагонов иных железнодорожных администраций.

Развитие рынка операторов подвижного состава, создание самостоятельного государственного оператора подвижного состава на рынке транспортных услуг РБ следует рассматривать в системе мер, направленных на достижение стратегической цели развития грузовых железнодорожных перевозок – обеспечение потребностей экономики РБ в грузовых перевозках на основе интегрированной экономической целесообразности (по конкурентным ценам) и обеспечение конкурентоспособности железнодорожного транспорта на внутрисреспубликанском и международном рынке железнодорожных транспортных услуг.

Формируемая государством модель рынка оперирования грузовыми вагонами при этом должна обладать двумя безусловными качествами – быть технологичной и конкурентной.

Технологичность модели предусматривает ее формирование на основе цифровой системы управления погрузочными ресурсами с целью их максимально эффективного использования, минимизации порожних пробегов и нагрузки на инфраструктуру.

Для экономики страны важным является дальнейшее развитие рынка оперирования универсальными вагонами, прежде всего наиболее массовым и востребованным типом подвижного состава (полувагоны, цистерны). Рынок оперирования специализированным подвижным составом в основном является конкурентным по всем типам вагонов и номенклатуре перевозимых грузов.

Список литературы

- 1 О железнодорожном транспорте : закон Респ. Беларусь от 06 янв. 1999 № 237-3 : с изм. и доп. – Минск, 1999. – 15 с.
- 2 Гражданский кодекс Республики Беларусь : закон Республики Беларусь от 07.12.1998 г., № 218-3.
- 3 О естественных монополиях : закон Республики Беларусь от 16.12.2002 г., № 162-3.
- 4 Елисеев, С. Ю. Управление парками транспортных компаний – логистические принципы / С. Ю. Елисеев, А. А. Шатохин // Железнодорожный транспорт. – 2014. – № 10. – С. 62–65.
- 5 Еловой, И. А. Современные тенденции рынка железнодорожных грузовых перевозок : [монография] / И. А. Еловой, В. В. Ясинский, М. М. Колос. – Гомель : БелГУТ, 2010. – 210 с.

УДК 62-592.635:629.067

ВИХРЕТОКОВОЕ ТОРМОЖЕНИЕ В СИСТЕМЕ БЕЗОПАСНОСТИ ТРАНСПОРТНЫХ КОМПЛЕКСОВ

А. Э. ЮНИЦКИЙ, С. В. АРТЮШЕВСКИЙ, Г. А. КУРИНСКАЯ
Закрытое акционерное общество «Струнные технологии», г. Минск

В мировой экономике потребность в грузопассажирских перевозках растёт из года в год, а вместе с ней – и требования к качеству этих услуг, которые должны быть более экологичными, безопасными, быстрыми и менее шумными.

В обеспечении безопасности транспортных комплексов отдельная важная роль отводится системам торможения. В традиционных видах транспорта используются механические тормозные системы, которые из-за наличия трущихся поверхностей, выходят из строя и становятся небезопасными при высоких скоростях движения. Рост скоростей транспортных средств актуализирует проблему обеспечения безопасности их движения, залогом которой является соответствие сил тяги и торможения. Увеличение мощности последних требует отхода от классических схем (систем) замедления к новым типам тормозов, к числу которых относится система вихретокового торможения, применяющаяся в линейном и вращающемся исполнении.

Исследования по разработке тормозной системы на вихревых токах начаты в 60-х годах XX столетия при создании поезда для скоростной линии Токайдо (Япония). В 1969 г. во Франции для скоростного поезда TGV (Trains Grande Vitesse – высокоскоростной поезд) при участии компании Knorr-Bremse AG (ФРГ) проведены обширные исследования по данному типу тормозной системы [1, 2].