

Слайд 1.

Здравствуйте, Уважаемый председатель и члены выпускной квалификационной работы. Вашему вниманию предоставляется выпускная работа на тему «»

Слайд 2.

Несмотря на снижение объема пассажирских перевозок железнодорожным транспортом в поездах дальнего следования, особенно в кризисный период 1990-х годов, объем пассажирского движения на магистральных направлениях сети железных дорог России остаются высокими. В соответствии с графиком движения поездов в 2016 г. по железным дорогам России в дальнем следовании курсировало около 800 пар пассажирских поездов разных категорий, из которых железными дорогами России формировались более 600 пар. Регулярно на сети ОАО «РЖД» обращалось 13 пар скоростных поездов, в том числе 11 пар – по Октябрьской железной дороге - 7 пар в сообщении Москва - Санкт-Петербург, 4 пары в сообщении Санкт-Петербург - Хельсинки.

Слайд 3.

Октябрьская железная дорога является филиалом ОАО «Российские железные дороги» и является одной из крупнейших железнодорожных систем Российской Федерации.

По сути, Октябрьская железная дорога является первой из железных дорог России. Так, головной участок Санкт-Петербург - Витебского направления это бывшая Царскосельская железная дорога, день начала движения по которой 30 октября (11 ноября) 1837 года официально признан днем начала регулярного железнодорожного пассажирского сообщения в нашей стране.

Крупнейший на Октябрьской железной дороге узел – Санкт-Петербург, в котором действуют две сортировочные станции - Петербург-Сортировочный Московский (одна из самых больших на дороге и решающих по объему грузовых перевозок на европейской части железнодорожной сети страны) и Шушары.

Большие объемы работ выполняют ст. Ховрино (в пределах Московского узла), а также Волховстрой, Бологое, Березки, Великие Луки, Беломорск. Октябрьская железная дорога - вторая по протяженности после Московской и первая по времени постройки ряда участков крупная магистраль России.

Слайд 4.

В пассажирской железнодорожной статистике выделяют два вида сообщения - прямое и местное. К прямому относят объемы перевозок, осуществляемые в пределах двух и более железных дорог. Местное сообщение объединяет пассажиропотоки в рамках одной железной дороги. Категория «дальнее сообщение» объединяет суммарные объемы перевозок прямого и местного сообщения Организация перевозок пассажиров поездами местного сообщения входит в компетенцию региональных структур управления пассажирского комплекса ОАО «РЖД». В

соответствии с программой реформирования железнодорожного транспорта образовано и функционирует акционерное общество «Федеральная пассажирская компания» (сокращенно АО «ФПК»). АО «ФПК» является крупнейшей компанией-перевозчиком пассажиров по маршрутам внутреннего и международного сообщения. Региональные перевозки на инфраструктуре ОАО «РЖД» обеспечивают поезда, формирование и обслуживание которых возложены на филиалы АО «ФПК». в перечень производственных бизнес-процессов системы организации пассажирских перевозок входят маркетинговые исследования транспортного рынка, планирование перевозок, оперативное регулирование схем составов в зависимости от фактического спроса пассажиров и динамики его изменения. На каждом этапе единого технологического цикла перевозок решается определенный спектр функциональных задач, направленных на эффективное использование подвижного состава и качественное удовлетворение спроса пассажиров на местное сообщение.

Слайд 5.

Основные инвестиционные проекты на полигоне Октябрьской железной дороги в 2018 году были направлены на реконструкцию железнодорожного пути и устройств инфраструктуры, обновление парка подвижного состава, внедрение ресурсосберегающих технологий, повышение показателей безопасности труда и улучшение качества обслуживания пассажиров. Всего на их реализацию по инвестиционной программе ОАО «Российские железные дороги» было направлено более 63 млрд рублей. Рост объемов инвестиций в развитие Октябрьской железной дороги составил более 40% к предыдущему году.

В 2017 году завершен комплекс работ по электрификации участка Гатчина – Лужская и электрификации парков Нефтяная и Южная станции Лужская – это важный этап инвестиционного проекта «Комплексная реконструкция участка Мга – Гатчина – Веймарн – Ивангород и железнодорожных подходов к портам на южном берегу Финского залива». Объем инвестиций составит 3,2 млрд рублей. Пригородные пассажирские перевозки имеют высокое социально-экономическое значение для любого региона, связанное с тем, что у железной дороги один из самых высоких показателей пассажирооборота, который, как правило, уступает только автобусам.

В ряде регионов со значительной маятниковой миграцией населения основное преимущества железных дорог заключаются в высокой провозной способности и в отсутствии пробок на автодорогах.

Слайд 6.

Для оценки степени удовлетворенности пассажиров в пригородном сообщении была разработана и утверждена методика проведения исследований по определению степени лояльности обслуживания пассажиров. Программа введена в действие с 01.01.2013

Слайд 7.

Обеспечить дополнительный импульс развитию комбинированных поездок должны принятие федерального закона о смешанных перевозках и создание единых операторов.

На сегодня нет закона, позволяющего работать с пассажиром единым проездным документом при участии в процессе перевозки нескольких перевозчиков.

Пассажир должен брать два билета – для проезда по железной дороге и на автобусе. Сегодня тарифы рассчитываются на разные виды перевозок отдельно. Перед органами регулирования стоит задача произвести расчет комбинированного тарифа.

В то же время в отрасли уже есть примеры использования единого билета. На финляндском направлении Октябрьской железной дороги пассажиры АО «СЗППК» могут воспользоваться абонементом «#нампуту». Он действителен во всех пригородных поездах, курсирующих между Санкт-Петербургом и Выборгом, между Выборгом и станцией Удельная, а также в автобусах, следующих по 12 регулярным маршрутам в Выборге.

В 2019 году за счет расширения действия абонемена на все направления от головных вокзалов Санкт-Петербурга появится возможность расширения мультимодальных перевозок, поскольку в зону его действия – 30 км – попадают практически все города-спутники.

Продажи единого билета «поезд + автобус» в электронном виде планирует и Центральная пригородная пассажирская компания. ЦППК рассматривает возможность оформления таких билетов в собственном мобильном приложении. Опция оформления единого билета «трансфер + электричка» может появиться в билетопечатающих автоматах.

Слайд 8.

Срок окупаемости (Ток) - минимальный временной интервал (от начала осуществления инвестиционного проекта), за пределами которого интегральный экономический эффект от реализации проекта становится и в дальнейшем остается неотрицательным.

Слайд 9.

На современном этапе выполнения пассажирских перевозок возникла необходимость разработки консолидированных пассажирских тарифов при наличии их «прозрачной» калькуляции и интеграции распределенных расходов на обслуживание вокзалов, плацкарты пассажирских вагонов, локомотивов и железнодорожной инфраструктуры. Решение такой проблемы невозможно без создания современных основ логистики пассажирских пере. Научное направление в логистике рассмотренное в третьей главе является новым, актуальным и требует проведения исследований.

Выделены методы исследований логистики пассажирских перевозок, которые включают эмпирические, теоретические и математические группы. Определены области науки, которые могут быть использованы при выполнении исследований: теории логистики, экономики, прикладной

математики, транспортных систем и процессов, исследования операций. Рассмотрены процессы формирования логистики пассажирских перевозок как области научного исследования, которая требует расширения и дополнительного изучения с выделением логистического подхода к теоретическому обоснованию выделенного научного направления.

Предложенная методика формирования логистики управления расходами железнодорожных пассажирских перевозок позволяет решить ряд проблем: использовать новый формат распределения эксплуатационных расходов на перевозки пассажиров по видам сообщений с выделением вокзальной, плацкартной, тяговой и инфраструктурной составляющей, что позволяет структурировать расходы по функционально-технологическим признакам, выполнять управление ими в зависимости от величины управляющих переменных, выделенных для каждого отраслевого хозяйства железной дороги. Это делает их отнесение адекватным по отношению к выполняемой функционально-технологической нагрузке на элементы транспортной системы при выполнении пассажирских перевозок.

Спасибо за внимание.