

Научная статья
УДК 656.21:355.691.2
doi: 10.46684/2687-1033.2024.3.273-281

Обоснование необходимости внедрения государственной классификации экспедиторов

Г.И. Паламарчук^{1✉}, Е.В. Михайлов², Д.С. Зайцев³

^{1, 2, 3} Петербургский государственный университет путей сообщения Императора Александра I (ПГУПС); г. Санкт-Петербург, Россия

¹ palamarchuk.67@mail.ru✉

² egor.mihajlov2015@yandex.ru

³ denis.zs@mail.ru

АННОТАЦИЯ

Цель исследования — установление критериев классификации экспедиторов. Применили методы SWOT-анализа и ABC-анализа. Выделены проблемные области рынка транспортных услуг России и разработан вариант классификации экспедиторов.

Сдерживающим фактором развития любой операторской компании в условиях российского рынка является низкое доверие со стороны клиентов. Часто фирмы для привлечения большого числа клиентов берут на себя обязательства, для выполнения которых не обладают необходимым ресурсом. Создание нормативного классификатора экспедиторов позволит решить данную проблему. Таким образом, клиенты получат лучшее информирование об услугах, а операторы будут вынуждены улучшать качество оказываемых услуг путем повышения уровня клиентоориентированности и интеграции инновационных технологий.

По результатам исследования проведен анализ рынка транспортных услуг и предложен вариант классификации экспедиторов по уровням, что позволит государству собирать статистическую информацию о текущем положении дел и формировать на ее основе дальнейшую стратегию развития. Данная работа может быть использована для развития транспортной стратегии Российской Федерации.

Практическая значимость исследования — вариант внесения изменений в действующее законодательство с целью повышения уровня взаимодействия клиентов с экспедиторскими компаниями.

Ключевые слова: транспорт; логистика; анализ; экспедитор; классификация; развитие транспортной стратегии; анализ рынка транспортных услуг; критерии классификации экспедиторов; нормативный классификатор экспедиторов

Для цитирования: Паламарчук Г.И., Михайлов Е.В., Зайцев Д.С. Обоснование необходимости внедрения государственной классификации экспедиторов // Техник транспорта: образование и практика. 2024. Т. 5. Вып. 3. С. 273–281. <https://doi.org/10.46684/2687-1033.2024.3.273-281>.

Original article

Justification for the need to introduce a state classification of freight forwarders

Gennady I. Palamarchuk^{1✉}, Egor V. Mikhailov², Denis S. Zeitsev³

^{1, 2, 3} Emperor Alexander I St. Petersburg State Transport University (PGUPS); Saint Petersburg, Russian Federation

¹ palamarchuk.67@mail.ru✉

² egor.mihajlov2015@yandex.ru

³ denis.zs@mail.ru

ABSTRACT

The purpose of the study is to establish criteria for classifying freight forwarders. SWOT and ABC analysis methods were used. Problem areas of the Russian transport services market were identified and a classification option for freight forwarders was developed.

© Г.И. Паламарчук, Е.В. Михайлов, Д.С. Зайцев, 2024

A restraining factor in the development of any operator company in the Russian market is low trust on the part of customers. Often, in order to attract a large number of customers, firms take on obligations for which they do not have the necessary resources. The creation of a normative classifier of freight forwarders will solve this problem. Thus, customers will receive better information about the services, and operators will be forced to improve the quality of services by increasing the level of customer focus and integrating innovative technologies.

Based on the results of the study, an analysis of the transport services market was conducted and a classification option for freight forwarders by levels was proposed, which will allow the state to collect statistical information on the current state of affairs and form a further development strategy on its basis. This work can be used to develop the transport strategy of the Russian Federation.

The practical significance of the study is an option for amending the current legislation in order to increase the level of interaction between customers and freight forwarding companies.

Keywords: transport; logistics; analysis; forwarder; classification; development of transport strategy; analysis of the transport services market; criteria for classification of freight forwarders; normative classifier of freight forwarders

For citation: Palamarchuk G.I., Mikhailov E.V., Zeitsev D.S. Justification for the need to introduce a state classification of freight forwarders. *Transport technician: education and practice*. 2024;5(3).273-281. (In Russ.). <https://doi.org/10.46684/2687-1033.2024.3.273-281>.

ВВЕДЕНИЕ

Среди участников рынка транспортных услуг часто используется термин «оператор логистических услуг» или «логистический провайдер». Однако ввиду отсутствия определения, официально закрепленного в нормативных актах, различные транспортные организации имеют свою трактовку данного понятия. Под ним чаще всего подразумевают экспедиторские организации, оказывающие различный спектр услуг.

СРАВНЕНИЕ СУЩЕСТВУЮЩИХ КЛАССИФИКАЦИЙ УРОВНЕЙ PL

Устоявшейся классификацией для операторов является разделение на уровни PL (Party Logistics). При этом нет единой методологии для отнесения логистической компании к тому или иному уровню, поскольку четкое представление о количестве уровней и их точное определение разнятся от источника к источнику [1]. Для примера различия в определениях представлены в табл. 1.

Таблица 1

Различие в определениях уровней PL

Источник	Учебник по логистике	РЖД-Партнер	Hemisphere Freight Services Ltd
1PL	Грузовладелец сам обеспечивает свои логистические потребности	Грузовладелец сам везет свой груз	Любая компания, сама перевозящая товары из одного пункта в другой
2PL	Компания, не обладающая собственным транспортным ресурсом, нанимает подрядчика	Грузовладелец лично взаимодействует с перевозчиком, у которого есть собственные корабли, самолеты, автомобили или вагоны	Сторонняя компания, которая владеет транспортной единицей и оказывает услуги по перевозке
3PL	Комплексный логистический провайдер, оказывающий широкий спектр логистических услуг	Объединение услуг нескольких перевозчиков для реализации сервиса «от двери до двери»	Сторонний логистический провайдер, выступающий посредником между 1PL и 2PL
4PL	Интегрированный логистический провайдер, предоставляющий услуги по управлению бизнес-процессами на транспорте	Провайдер управляет как транспортными, так и товарными потоками клиента	Компании, не владеющие транспортными единицами или инфраструктурой, но оказывающие консультации для оптимизации цепей поставок
5PL	Провайдер, оказывающий весь комплекс услуг с использованием виртуальной логистики	Уровень не предусмотрен	Концепт оператора, который будет управлять каждой отдельной цепью поставок в организации

Из приведенных примеров можно заметить, что основными признаками классификации служат:

- владение транспортной единицей и (или) инфраструктурой;
- степень вовлеченности в управление цепи поставок;
- количество услуг, предоставляемых одним оператором.

АНАЛИЗ ПРОБЛЕМ ТРАНСПОРТНОГО РЫНКА РОССИИ

По причине расплывчатости формулировок и неформального характера классификации многие фирмы создают у клиентов ложные представления о своих возможностях, что негативно сказывается на развитии рынка транспортных услуг в России [2].

Данная проблема возникла из-за нескольких причин, среди них:

- отсутствие четких определений в зарубежных первоисточниках;
- заимствование иностранных терминов без адаптации под российское законодательство;

- неточности в законодательной базе Российской Федерации;
- маркетинговая политика экспедиторов.

Для решения выявленной проблемы необходимо провести анализ транспортного рынка России с целью определения ключевых факторов, влияющих на него [3]. Главные факторы и оценка их важности приведены в табл. 2.

На основании выбранных критериев и присвоения им важности был проведен SWOT-анализ с целью выявления проблематики транспортного рынка. Матрица анализа приведена в табл. 3.

По результатам SWOT-анализа выполнена оценка различных сочетаний сильных и слабых сторон с угрозами и возможностями для развития рынка транспортных услуг по 5-балльной шкале (максимальное количество баллов отображает наибольшее влияние сильной или слабой стороны на соответствующую угрозу или возможность) [4]. Результат оценки представлен в табл. 4.

По результатам анализа были выявлены наиболее значимые слабые стороны. Среди них: пробелы в законодательной базе; отсутствие критериев для классификации экспедиторов и несогласованность во взаимодействии видов транспорта. Устранение

Таблица 2

Оценка важности факторов, влияющих на рынок экспедиторских услуг

Факторы		Важность		
		высокая	средняя	низкая
Сильные стороны	Наличие подвижного состава (ПС) для широкой номенклатуры грузов		✓	
	Разнообразие оказываемых услуг	✓		
	Высокий уровень использования цифровых технологий (ЦТ)		✓	
	Доступность услуг	✓		
	Присутствие различных операторов на рынке		✓	
	Разветвленная транспортная сеть	✓		
	Ритмичность перевозок			✓
	Высокий уровень развития инфраструктуры	✓		
	Оперативность внедрения инновационных решений			✓
Слабые стороны	Разброс в уровне качества транспортных услуг	✓		
	Низкий уровень доверия со стороны клиентов	✓		
	Разброс в уровне надежности экспедиторских компаний		✓	
	Слабый механизм воздействия на коммерческих перевозчиков	✓		
	Невыполнение взятых на себя обязательств	✓		
	Нарушение технологий работы			✓
	Пробелы в законодательной базе	✓		
	Отсутствие критериев для классификации экспедиторов	✓		
	Несогласованность во взаимодействии видов транспорта		✓	
	Дискриминационный доступ к инфраструктуре		✓	

Таблица 3

Матрица SWOT-анализа

Сильные стороны	Слабые стороны
- Наличие ПС для широкой номенклатуры грузов. - Разнообразие оказываемых услуг. - Высокий уровень использования ЦТ. - Доступность услуг. - Присутствие различных операторов на рынке. - Разветвленная транспортная сеть. - Ритмичность перевозок. - Высокий уровень развития инфраструктуры. - Оперативность внедрения инновационных решений	- Разброс в уровне качества транспортных услуг. - Низкий уровень доверия со стороны клиентов. - Разброс в уровне надежности экспедиторских компаний. - Слабый механизм воздействия на коммерческих перевозчиков. - Невыполнение взятых на себя обязательств. - Нарушение технологий работы. - Пробелы в законодательной базе. - Отсутствие критериев для классификации экспедиторов. - Несогласованность во взаимодействии видов транспорта. - Дискриминационный доступ к инфраструктуре
Возможности	Угрозы
- Совершенствование объектов транспортной инфраструктуры. - Расширение рынка транспортных услуг. - Повышение качества оказываемых услуг. - Интенсивный рост развития экономики	- Падение объема рынка транспортных услуг. - Необоснованный рост цен. - Нарушение действующего транспортного законодательства. - Снижение уровня безопасности. - Снижение уровня доступности услуг

Таблица 4

Количественная оценка сильных и слабых сторон, угроз и возможностей рынка транспортных услуг

Критерии		Возможности				Угрозы				Итого
		Совершенствование объектов транспортной инфраструктуры	Расширение рынка транспортных услуг	Повышение качества оказываемых услуг	Интенсивный рост развития экономики	Падение объема рынка транспортных услуг	Необоснованный рост цен	Нарушение действующего транспортного законодательства	Снижение уровня доступности услуг	
Наличие ПС для широкой номенклатуры грузов		4	5	2	4		4	5	3	30
Разнообразие оказываемых услуг		5	5	2	3	1	5	5	2	29
Сильные стороны	Высокий уровень использования ЦТ	3	3	4	5	1	1	5	1	24
	Доступность услуг	5	5	3	4	1	5	5	5	37
	Присутствие различных операторов на рынке	1	4	1	5	1	5	5	1	28
	Разветвленная транспортная сеть	5	4	1	5	1	2	5	4	28
	Ритмичность перевозок	5	4	5	3	1	5	5	4	37
	Высокий уровень развития инфраструктуры	5	4	1	4	1	5	5	3	33
	Оперативность внедрения инновационных решений	3	5	4	2	1	5	5	3	32
Слабые стороны	Разброс в уровне качества транспортных услуг	1	4	2	1	5	4	1	2	24
	Низкий уровень доверия со стороны клиентов	5	1	5	1	4	2	5	1	29
	Разброс в уровне надежности экспедиторских компаний	1	5	5	1	5	3	5	2	32
	Слабый механизм воздействия на коммерческих перевозчиков	1	1	1	2	5	5	5	1	26
	Невыполнение взятых на себя обязательств	1	1	1	1	4	2	5	3	22
	Нарушение технологий работы	3	2	4	1	3	1	5	2	26
	Пробелы в законодательной базе	3	4	2	4	2	5	5	5	35

Окончание табл. 4

Критерии		Возможности				Угрозы				Итого
		Совершенствование объектов транспортной инфраструктуры	Расширение рынка транспортных услуг	Повышение качества оказываемых услуг	Интенсивный рост развития экономики	Падение объема рынка транспортных услуг	Необоснованный рост цен	Нарушение действующего транспортного законодательства	Снижение уровня доступности услуг	
Слабые стороны	Отсутствие критериев для классификации экспедиторов	3	3	5	2	3	5	5	5	35
	Несо согласованность во взаимодействии видов транспорта	4	5	5	5	4	5	5	5	42
	Дискриминационный доступ к инфраструктуре	5	2	1	5	5	5	5	5	34
Итого		63	67	54	58	49	74	91	57	

перечисленных выше слабых сторон способствует нивелированию таких угроз как: нарушение действующего транспортного законодательства и необоснованный рост цен [5, 6].

На основании количественной оценки сильных и слабых сторон выделены проблемные области транспортного рынка и варианты их решения (табл. 5).

Таблица 5

Проблемные области транспортного рынка со способами их решения

Критерии		Возможности				Угрозы					
		Совершенствование объектов транспортной инфраструктуры	Повышение качества оказываемых услуг	Расширение рынка транспортных услуг	Интенсивный рост развития экономики	Падение объема рынка транспортных услуг	Снижение уровня доступности услуг	Нарушение действующего транспортного законодательства	Необоснованный рост цен		
Сильные стороны	Наличие ПС для широкой номенклатуры грузов	Развитие конкурентной среды				Увеличение вовлеченности государства в регулирование рынка транспортных услуг				Создание нормированной классификации экспедиторов	
	Разнообразие оказываемых услуг										
	Высокий уровень развития инфраструктуры	Повышение инвестиционный привлекательности экспедиторского рынка									
	Доступность услуг										
	Присутствие различных операторов на рынке	Реализация национального проекта «Цифровая экономика»									
	Разветвленная транспортная сеть										
	Ритмичность перевозок										
	Высокий уровень использования ЦТ										
Оперативность внедрения инновационных решений											
Слабые стороны	Разброс в уровне качества транспортных услуг	Создание национального реестра экспедиторских компаний									
	Низкий уровень доверия со стороны клиентов										
	Разброс в уровне надежности экспедиторских компаний										
	Слабый механизм воздействия на коммерческих перевозчиков										
	Невыполнение взятых на себя обязательств	Ужесточение ответственности за нарушение технологии работы									
	Нарушение технологий работы										
	Пробелы в законодательной базе	Формулирование критериев отчетности действий экспедиторов									
	Отсутствие критериев для классификации экспедиторов										
	Несо согласованность во взаимодействии видов транспорта	Строительство новой инфраструктуры									
	Дискриминационный доступ к инфраструктуре										

Таблица 6

Количественная оценка способов решения проблемных областей транспортного рынка

№ п/п	Формулировка проблемной области	Оценка
1	Создание нормированной классификации экспедиторов	165
2	Увеличение вовлеченности государства в регулирование рынка транспортных услуг	106
3	Повышение инвестиционной привлекательности экспедиторского рынка	60
4	Развитие конкурентной среды	44
5	Создание национального реестра экспедиторских компаний	41
6	Формулирование критериев отчетности действий экспедиторов	32
7	Реализация национального проекта «Цифровая экономика»	29
8	Ужесточение ответственности за нарушение технологии работы	23
9	Строительство новой инфраструктуры	13

Сформулированные решения могут быть количественно оценены исходя из суммирования экспертных оценок сильных и слабых сторон с угрозами и возможностями. Способы решения проблемных областей с их количественной оценкой показаны в табл. 6.

Для определения наиболее эффективного способа решения проблем транспортного рынка выполнен ABC-анализ (рис. 1).

Исходя из результатов ABC-анализа, для повышения уровня взаимодействия клиентов с экспедиторскими компаниями необходимо разработать четкую классификацию, которая будет отражена в нормативных документах.

ВАРИАНТ ГОСУДАРСТВЕННОЙ КЛАССИФИКАЦИИ ЭКСПЕДИТОРОВ

В действующем законодательстве РФ существует закрепленный термин «экспедитор», означающий сторону договора транспортной экспедиции, выполняющую или организующую выполнение услуг, связанных с перевозкой грузов [7]. К перечню таких услуг относятся:

- оформление документов, сдача и получение груза;
- завоз и вывоз грузов;
- погрузочно-разгрузочные и складские работы;
- информационное обеспечение;
- подготовка и дополнительное оборудование ПС;
- страхование грузов;
- платежно-финансовые операции;
- таможенное оформление грузов и транспортных средств.

Оказание вышеприведенного перечня услуг служит основой деятельности любого логистического оператора. Таким образом, логистический провайдер с законодательной точки зрения является экспедитором [8].

Предполагаемая классификация будет содержать следующие уровни:

- экспедитор 1-го уровня;
- экспедитор 2-го уровня;
- экспедитор 3-го уровня.

К экспедиторам 1-го уровня относятся владельцы инфраструктуры или ПС, оказывающие только одну логистическую услугу.

Экспедиторами 2-го уровня считаются владельцы инфраструктуры и (или) ПС, предоставляющие комплекс логистических услуг.

В отличие от экспедиторов 1-го и 2-го уровней, экспедиторы 3-го уровня могут как владеть инфраструктурой и (или) ПС, так и не иметь их в собственности. По запросу клиента они организуют

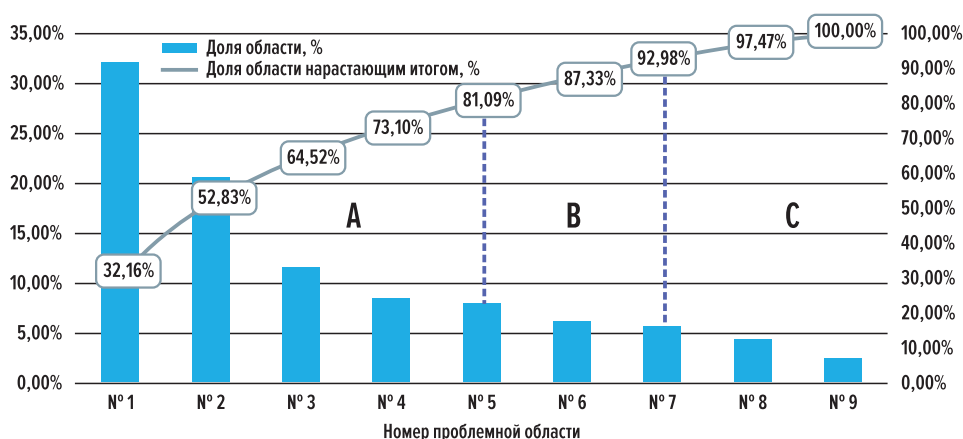


Рис. 1. ABC-анализ

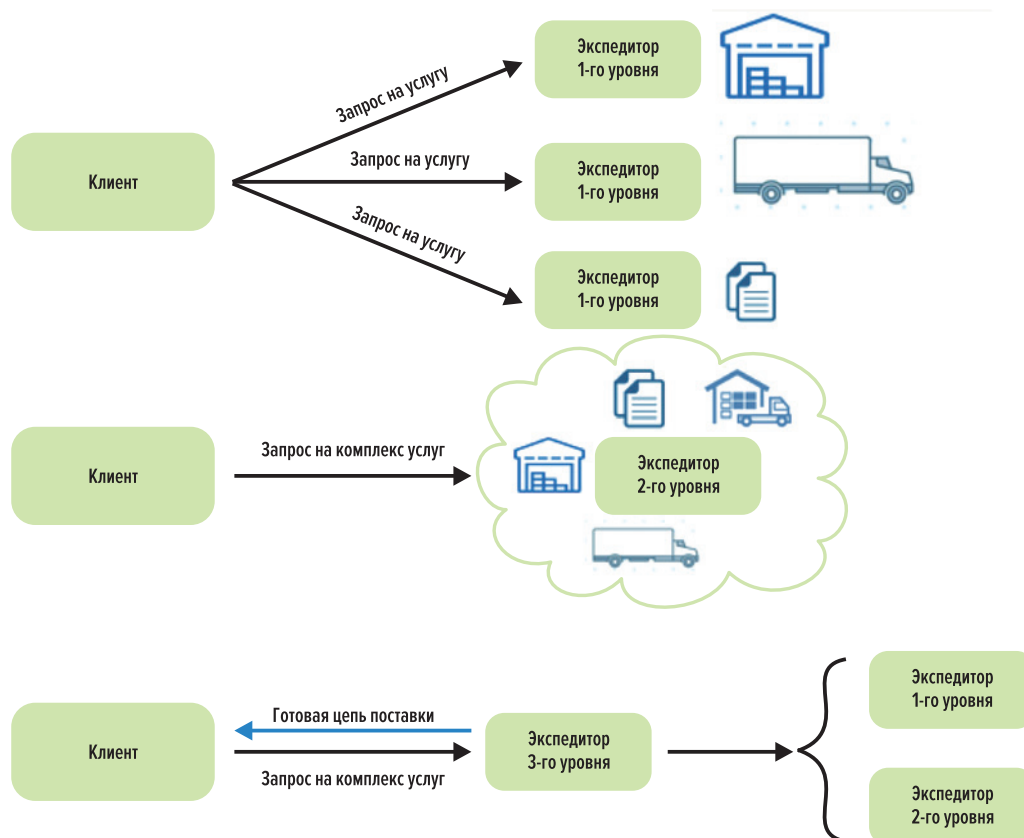


Рис. 2. Принципиальная схема работы экспедиторов 1–3-го уровней



Рис. 3. Принципиальная схема реестра экспедиторов

цепь поставок из экспедиторов 1-го и 2-го уровней, контролируя ее работу на всех этапах.

Принципиальная схема работы экспедиторов 1–3-го уровней представлена на рис. 2.

С ростом вовлеченности государства в вопрос регулирования рынка транспортных услуг возможно создание единого государственного реестра экспедиторов, где экспедитор каждого уровня будет обязан внести данные о технической возможности оказания той или иной услуги, формируя

тем самым государственный реестр экспедиторов [9]. Принципиальная схема формирования реестра приведена на рис. 3.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Внедрение данной классификации даст возможность участникам транспортного рынка получить точное представление о деятельности экспедито-

ра, что в свою очередь упростит сбор информации для анализа и более точного прогнозирования перспектив развития транспортного бизнеса в условиях беспрецедентного санкционного давления.

Сдерживающим фактором развития любой операторской компании в условиях российского рынка является низкое доверие со стороны клиентов. Часто фирмы для привлечения большого числа клиентов берут на себя обязательства, для выполнения которых не обладают необходимым ресурсом. Создание нормативного классификатора экспедиторов позволит решить данную проблему. Таким образом, клиенты получают лучшее инфор-

мирование об услугах, а операторы будут вынуждены улучшать качество оказываемых услуг путем повышения уровня клиентоориентированности и интеграции инновационных технологий.

По результатам исследования был проведен анализ рынка транспортных услуг и предложен вариант классификации экспедиторов по уровням, что позволит государству собирать статистическую информацию о текущем положении дел и формировать на ее основе дальнейшую стратегию развития. Данная работа может быть использована для развития транспортной стратегии Российской Федерации.

ЛИТЕРАТУРА

1. Карапетянц И.В., Павлова Е.И., Капустина Н.В., Баженов Ю.М., Кахриманова Д.Г. и др. Логистика и управление цепями поставок на транспорте: учебник. М.: Издательство Юрайт, 2023. 410 с. EDN UPZZSM.
2. Паламарчук Г.И., Фомин А.А. Методы и мероприятия устойчивости процессов функционирования железнодорожного узла // Известия Петербургского университета путей сообщения. 2022. Т. 19. № 3. С. 528–536. DOI: 10.20295/1815-588X-2022-3-528-536. EDN RAPAXB.
3. Паламарчук Г.И., Кузьменкова В.Н., Дадаев А.В. Аспекты повышения конкурентоспособности логистических услуг российских предприятий // Russian Journal of Logistics & Transport Management. 2020. Т. 5. № 1. С. 19–27. EDN PTNKGH.
4. Бертова Н.А., Зайцев Д.С., Михайлов Е.В., Новичихин А.В. Инновационный агрегатор мультимодальных перевозок // Актуальные вопросы инженерного предпринимательства в условиях Индустрии 4.0: сборник трудов студенческой научно-практической конференции с международным участием. 2023. С. 20–25. EDN HCLOBS.
5. Зайцев Д.С., Михайлов Е.В., Воронов А.А. Индекс общего уровня удовлетворенности качеством услуг как способ оцен-

- ки клиентоориентированности // IV Бетанкуровский международный инженерный форум: электронный сборник трудов. 2022. С. 142–144. EDN CCICRG.
6. Покровская О.Д. Генезис логистических транспортных систем уровня 5-pl в свете новых антироссийских санкций // Бюллетень результатов научных исследований. 2022. № 2. С. 141–163. DOI: 10.20295/2223-9987-2022-2-141-163. EDN MHNIYJ.
7. Pokrovskaya O., Fedorenko R. Methods of rating assessment for terminal and logistics complexes // IOP Conference Series: Earth and Environmental Science. 2019. Vol. 403. Issue 1. P. 012199. DOI: 10.1088/1755-1315/403/1/012199
8. Покровская О.Д., Титова Т.С. Инструментарий логистического нормирования для проведения аудита транспортно-складских систем // Известия Петербургского университета путей сообщения. 2019. Т. 16. № 2. С. 175–190. DOI: 10.20295/1815-588X-2019-2-175-190. EDN HRYJIA.
9. Pokrovskaya O., Fedorenko R., Khrantsova E. Procedure and algorithmization of calculation of terminal network parameters // IOP Conference Series: Earth and Environmental Science. 2019. Vol. 403. Issue 1. P. 012198. DOI: 10.1088/1755-1315/403/1/012198

REFERENCES

1. Karapetyants I.V., Pavlova E.I., Kapustina N.V., Bazhenov Yu.M., Kakhrimanova D.G. et al. *Logistics and supply chain management in transport: textbook*. Moscow, Yurayt Publishing House, 2023;410. EDN UPZZSM. (In Russ.).
2. Palamarchuk G., Fomin A. Methods and measures for railway junction functioning stability. *Proceedings of Petersburg Transport University*. 2022;19(3):528-536. DOI: 10.20295/1815-588X-2022-3-528-536. EDN RAPAXB. (In Russ.).
3. Palamarchuk G.I., Kuzmenkova V.N., Dadaev A.V. Prospects for the development of commercialization of logistics services in Russia. *Russian Journal of Logistics & Transport Management*. 2020;5(1):19-27. EDN PTNKGH. (In Russ.).

4. Bertova N.A., Zaitsev D.S., Mikhailov E.V., Novichikhin A.V. Innovative aggregator of multimodal transportation Innovative aggregator of multimodal transportation. *Actual issues of engineering entrepreneurship in the context of Industry 4.0: proceedings of the student scientific and practical conference with international participation*. 2023;20-25. EDN HCLOBS. (In Russ.).
5. Zaitsev D.S., Mikhailov E.V., Voronov A.A. The index of the general level of satisfaction with the quality of services as a way to assess customer orientation. *IV Betankurovsky International Engineering Forum: electronic collection of works*. 2022;142-144. EDN CCICRG. (In Russ.).

6. Pokrovskaya O. Genesis of 5-pl level logistic transport systems in the light of new anti-russian sanctions. *Bulletin of Scientific Research Results*. 2022;2:141-163. DOI: 10.20295/2223-9987-2022-2-141-163. EDN MHHIYJ. (In Russ.).

7. Pokrovskaya O., Fedorenko R. Methods of rating assessment for terminal and logistics complexes. *IOP Conference Series: Earth and Environmental Science*. 2019;403(1):012199. DOI: 10.1088/1755-1315/403/1/012199

8. Pokrovskaya O.D., Titova T.S. The tools of logistic rationing for conducting audit of storage-retrieval systems. *Proceedings of Petersburg Transport University*. 2019;16(2):175-190. DOI: 10.20295/1815-588X-2019-2-175-190. EDN HRYJIA. (In Russ.).

9. Pokrovskaya O., Fedorenko R., Khramtsova E. Procedure and algorithmization of calculation of terminal network parameters. *IOP Conference Series: Earth and Environmental Science*. 2019;403(1):012198. DOI: 10.1088/1755-1315/403/1/012198

Об авторах

Геннадий Иванович Паламарчук — кандидат технических наук, доцент кафедры «Логистика и коммерческая работа»; **Петербургский государственный университет путей сообщения Императора Александра I (ПГУПС)**; 190031, г. Санкт-Петербург, Московский пр., д. 9; palamarchuk.67@mail.ru;

Егор Владимирович Михайлов — обучающийся; **Петербургский государственный университет путей сообщения Императора Александра I (ПГУПС)**; 190031, г. Санкт-Петербург, Московский пр., д. 9; egor.mihajlov2015@yandex.ru;

Денис Сергеевич Зайцев — обучающийся; **Петербургский государственный университет путей сообщения Императора Александра I (ПГУПС)**; 190031, г. Санкт-Петербург, Московский пр., д. 9; denis.zs@mail.ru.

Bionotes

Gennady I. Palamarchuk — Candidate of Technical Sciences, Associate Professor of “Logistics and Commerce”; **Emperor Alexander I St. Petersburg State Transport University (PGUPS)**; 9 Moskovsky pr., St. Petersburg, 190031, Russian Federation; palamarchuk.67@mail.ru;

Egor V. Mikhailov — student; **Emperor Alexander I St. Petersburg State Transport University (PGUPS)**; 9 Moskovsky pr., St. Petersburg, 190031, Russian Federation; egor.mihajlov2015@yandex.ru;

Denis S. Zeitsev — student; **Emperor Alexander I St. Petersburg State Transport University (PGUPS)**; 9 Moskovsky pr., St. Petersburg, 190031, Russian Federation; denis.zs@mail.ru.

Заявленный вклад авторов: все авторы сделали эквивалентный вклад в подготовку публикации.

Авторы заявляют об отсутствии конфликта интересов.

Contribution of the authors: the authors contributed equally to this article.

The authors declare no conflicts of interests.

Автор, ответственный за переписку: Геннадий Иванович Паламарчук, palamarchuk.67@mail.ru.

Corresponding author: Gennady I. Palamarchuk, palamarchuk.67@mail.ru.

Статья поступила в редакцию 27.04.2024; одобрена после рецензирования 30.05.2024; принята к публикации 28.06.2024.

The article was submitted 27.04.2024; approved after reviewing 30.05.2024; accepted for publication 28.06.2024.

ИНФОРМАЦИЯ ДЛЯ ЧИТАТЕЛЕЙ ЖУРНАЛА

6 августа 2024 г. состоялись заседания конкурсных комиссий по проведению первого этапа II тура олимпиады дипломных проектов студентов образовательных организаций, находящихся в ведении Федерального агентства железнодорожного транспорта, по специальностям СПО 23.02.06 **Техническая эксплуатация подвижного состава железных дорог (вагоны) и ВО по специальности 23.05.03 Подвижной состав железных дорог (Технология производства и ремонта подвижного состава, Локомотивы), в том числе бакалавриата по специальностям Информационные системы и технологии на транспорте, Программирование и интернет-технологии на базе ФГБОУ ВО Ростовский государственный университет путей сообщения.**

Конкурсные комиссии в составе представителей Южного ТУ Росжелдора, преподавателей ФГБОУ ВО РГУПС, председателей и членов учебно-методических комиссий, представителя филиала ФГБУ ДПО «УМЦ ЖДТ» в г. Ростове-на-Дону, рассмотрели и оценили представленные на конкурс дипломные проекты выпускников ПГУПС, ОмГУПС, ИрГУПС, СамГУПС, УрГУПС, РГУПС и выпускников структурных подразделений и филиалов. Конкурсные комиссии отметили высокий уровень и актуальность представленных работ.