

- изучение проблем и особенностей кадрового обеспечения организаций и предприятий, демографического развития населения страны, реорганизация трехстороннего соглашения с профсоюзами и работодателями;
- изучение миграционной подвижности населения и создание условий для легализации мигрантов, осуществляющих трудовую деятельность на территории Республики Беларусь;
- оказание содействия в подборе кадров для организаций, находящихся в транспортной отрасли, учет и анализ движения кадров, формирование резерва кадров;
- формирование у молодежи трудовой мотивации, воспитание потребности в получении профессионального образования, повышении уровня квалификации;
- организация совместно с предприятиями и организациями повышения квалификации специалистов, внедрения современных кадровых технологий, создания условий для эффективного и качественного труда;
- участие в работе по подготовке, переподготовке и повышению квалификации специалистов и рабочих кадров;
- проведение маркетинга начального, среднего и высшего профессионального образования;
- улучшение условий и охраны труда работников через механизм социального партнерства.

УДК 656.62

ПРИОРИТЕТ НАПРАВЛЕНИЙ РЕШЕНИЯ ЗАДАЧИ ОБНОВЛЕНИЯ ТРАНСПОРТНОГО ФЛОТА РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ

Н. Н. КАЗАКОВ

Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель

РТУП «Белорусское речное пароходство» является единственным предприятием, осуществляющим перевозку грузов и пассажиров по внутренним водным путям Республики Беларусь. Несмотря на то, что пароходство обладает достаточным для выполнения основной деятельности количеством флота (101,2 тыс. т тоннажа и 12,5 кВт мощности тяговых средств), его возрастной состав и техническое состояние является крайне неблагоприятным как с позиции обеспечения безопасности судоходства, так и для реализации задач развития отрасли.

Именно по этой причине задача обновления транспортного флота имеет максимальный приоритет среди направлений развития пароходства. Расширение сферы перевозочной деятельности пароходства в область перевозок нефтегрузов повышает требования к обеспечению надежности подвижного состава и безопасности судоходства.

На основании исследования параметров инфраструктурных подсистем Белорусского речного пароходства и его портов-филиалов, водных путей, судостроительных подсистем сделаны общие рекомендации по ранжированию направлений решения задачи обновления транспортного флота.

1 Высшим приоритетом обладает несамоходный флот. Сильные стороны данного аспекта решения задачи являются: возможность увеличения количественных показателей обновления флота; снижение риска при ограничении использования после постройки (недопущение опыта использования теплохода проекта 95065 в условиях отсутствия грузопотока); низкая стоимость содержания (низкие нормы амортизации, меньшее влияние простоев флота, вызванных различными технологическими причинами, низкая стоимость технического обслуживания и возможность его осуществления на базе портов Гомель и Речица); более высокие показатели использования тяги (т/кВт мощности); более низкая стоимость содержания составов, особенно при значительных ожиданиях обслуживания; возможность экономии инвестиций за счет ограничения обновления буксирного флота; возможность использования системы тяговых плеч; возможность передачи тоннажа под тягу украинских перевозчиков; меньшее негативное влияние эксплуатационных параметров судна от глубины водных путей.

2 Исходя из структуры грузопотоков, с которым в настоящее время работает пароходство, предпочтение следует отдавать: нефтеналивным судам (высший приоритет); судам-площадкам; открытым судам; закрытым судам (низший приоритет).

Опыт нефтеперевозок, осуществляемых пароходством, показывает их эффективность. Проблемами остаются: условная приспособленность используемого флота для грузоперевозок, низкая скорость движения флота, длительные сроки доставки, обеспечение безопасности судоходства. То есть проектирование нового нефтеналивного судна, даже при используемой схеме организации движения, повысит эффективность этих перевозок.

Суда-площадки и открытые суда лучше соответствуют структуре грузопотоков, тяготеющих к освоению флотом РТУП «Белорусское речное пароходство». Выбор между строительством судна-площадки и открытого судна должен базироваться на параметрах конкретного проекта, т.к. возможна ситуация лучшего использования грузоместимости открытого судна, чем судна-площадки при тех же габаритных размерах в зависимости от конкретного груза.

Строительству закрытых судов установлен низший приоритет вследствие более слабого тяготения к освоению речным транспортом в ближайшее время соответствующих грузопотоков. В случае изменения этой тенденции приоритет должен быть пересмотрен, но особое внимание следует обратить на проектирование люковых закрытий, с целью недопущения выплат за использование крановой техники для съема/закрытия крышек трюма в портах Украины.

3 Исходя из тенденции изменения габаритных размеров на эксплуатируемых водных путях Республики Беларусь в ближайшей перспективе следует проектировать флот с параметрами, соответствующими габаритам судового хода, т.е. с меньшими относительно параметров используемого в настоящее время флота.

4 При проектировании и строительстве новых буксиров-толкачей приоритет должен отдаваться мелкосидящим теплоходам с мощностью до 250 кВт. Данная рекомендация сформирована из акцента деятельности пароходства на внутриреспубликанских перевозках. В долгосрочной перспективе возрастает приоритет строительства буксиров-толкачей большей мощности (365 кВт) и класса «О», с возможностью осуществления судоходства ниже Киевского порта.

5 При строительстве пассажирского флота приоритет следует отдавать судам средней пассажироместимости и среднего уровня комфортабельности.

Определение оптимального варианта решения данной задачи требует детальных изысканий применением методов эксплуатационно-экономических обоснований, на основании всесторонней оценки параметров инфраструктуры воднотранспортной системы и в соответствии со стратегией развития внутреннего водного транспорта Республики Беларусь до 2020 года.

УДК 656.08

АНАЛИЗ И ПРОГНОЗИРОВАНИЕ АВАРИЙНОСТИ С УЧАСТИЕМ ВЕЛОСИПЕДИСТОВ В РЕСПУБЛИКЕ БЕЛАРУСЬ

Е. А. КАМИНСКАЯ

Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель

Анализ аварийности производился на основании статистических данных о дорожно-транспортных происшествиях (ДТП) вида «наезд на велосипедиста», представленных в сборниках Министерства внутренних дел Республики Беларусь (РБ) «Сведения о состоянии дорожно-транспортной аварийности в Республике Беларусь. Аналитический сборник (статистика, графики, диаграммы)».

На основании этих данных построены графики, где изображена динамика ДТП с участием велосипедистов за период с 2004 по 2014 годы (рисунок 1).

Велосипедисты являются незащищенными участниками дорожного движения, что обуславливает высокую тяжесть последствий: $K_{\text{тяж}} = 18,4$ ($K_{\text{тяж}}$ – коэффициент тяжести последствий ДТП, показывающий количество погибших в ДТП на 100 пострадавших). Более высокий коэффициент тяжести последствий присущ таким видам ДТП, как столкновение с железнодорожным составом ($K_{\text{тяж}} = 54,5$) и лобовое столкновение ($K_{\text{тяж}} = 18,8$).

Отдельно отображена динамика ДТП с участием детей-велосипедистов (рисунок 2).