

СПР ТНЭРД состоит из единого хранилища данных и модулей, реализующих подсистемы технического нормирования, и представляет собой комплекс автоматизированных рабочих мест (АРМ), устанавливаемых у причастных работников. Важной составляющей реализации СПР ТНЭРД является автоматизация сбора необходимой статистической информации и взаимодействие работников различных служб при помощи АРМов, что позволяет обеспечить этапность разработки плановых норм и снизить время на передачу информации между службами.

Внедрение СПР ТНЭРД осуществляется в несколько этапов: 1) планирование плана перевозок грузов (2007–2008 годы); 2) разработка вариантов технических норм работы дороги и ее подразделений (2008–2012 годы); 3) экономическая оценка и выбор оптимального варианта работы дороги (2012–2014 годы).

Таким образом, применение ситуационно-логистического подхода при планировании эксплуатационной работы дороги позволяет повысить достоверность плановых норм и своевременно учитывать влияние внешних факторов. Реализация предложенных методик в системе СПР ТНЭРД обеспечивает достаточный уровень качества исходной информации, снижение неопределенностей при принятии решений, усиление взаимодействия с объектами линейного и отделенческого уровней и иными подразделениями и службами Управления дороги за счет увязки плановых норм грузовой работы с вагонной, поездной, локомотивной моделями и другими подсистемами перевозочного процесса.

УДК 656

ЭФФЕКТИВНОСТЬ НАЦИОНАЛЬНЫХ ПРОЕКТОВ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ СТРАНЫ

А. А. МИХАЛЬЧЕНКО

Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель

В. В. КОЦУР

Белорусская железная дорога

Развитие транспортной системы страны во многом зависит от качества подготовки и эффективности реализации национальных проектов, направленных на развитие видов транспорта. При этом важное значение имеет выбор критериев эффективности и выделение главного критерия, который становится определяющим при поэтапной реализации проекта. В Республике Беларусь на протяжении последних двадцати лет, намного раньше, чем в других странах СНГ, стали разрабатываться и реализовываться национальные проекты развития видов транспорта и транспортной системы в целом. При этом в качестве главного элемента эффективности таких проектов на первом этапе их реализации рассматривалась возможность достижения результативности национального проекта развития транспорта с учетом минимизации негативных последствий мирового финансового кризиса 2008–2009 годов, оказавшего влияние на объемы перевозок грузов и пассажиров по всем видам сообщений в регионе, на платежеспособность предприятий и населения при использовании железнодорожного транспорта. В национальном проекте развития транспортной системы рассматривается также возможность подготовки технической базы на предприятиях отрасли для инновационного развития. На следующих этапах реализации национальных проектов развития транспорта планируется внедрение инвестиционных проектов, обеспечивающих переход на новые прогрессивные технологии выполнения перевозочного процесса, а также систему мероприятий, отражающих мировые тенденции технического развития транспортных систем в условиях усиления глобальной конкуренции на транспортном рынке Евро-Азиатского региона. Такой подход обеспечивает возможности транспортных предприятий для решения проблемы их развития, связанной с выработкой эффективных направлений и механизмов перевода отрасли в целом на инновационный путь развития.

При определении целевых ориентиров национальных проектов развития транспортной системы страны предусматривается обеспечение по отрасли роста валового внутреннего продукта с опережением базовой величины расходов в полтора – два раза, что гарантирует прогнозируемое достижение уровня заработной платы и создания технологической и экономической устойчивости предприятий транспорта. Прогнозируемые ориентиры национальных программ развития транспортной системы в целом и каждого вида транспорта в частности предусматривают:

– *инновационный путь развития*, что подразумевает создание нового продукта – транспортных услуг на новом уровне их производства. Например, создание городской железной дороги в г. Минске, создание системы ускоренного пассажирского железнодорожного сообщения областных центров с г. Минском, ускорение движения транзитных пассажирских международных поездов на линии Москва – Берлин (при их следовании по белорусскому участку данного направления со скоростью 200–250 км/ч), создание экологически чистого транспорта для перевозки грузов (расширение сети электрифицированных линий);

– *создание условий по экономической устойчивости* работы предприятий железнодорожного транспорта: снижение или стабилизация эксплуатационных издержек на выполнение перевозок грузов и пассажиров; повышение производительности труда; повышение заработной платы железнодорожников; наращивание объемов перевозок грузов; создание безопасных условий выполнения перевозок грузов и пассажиров; создание новой финансовой модели, обеспечивающей инновационное развитие предприятий транспорта; развитие технологии перевозочного процесса и ремонтного производства с учетом экономических параметров;

– *обеспечение технологической устойчивости* работы предприятий железнодорожного транспорта: внедрение прогрессивных элементов технологий по выполнению перевозочного процесса грузов и пассажиров, выполнению ремонта подвижного состава, увеличению продолжительности технологического цикла подвижного состава и технических устройств железнодорожного транспорта;

– *развитие экспортного потенциала* железнодорожного транспорта: создание технологического резерва на основных направлениях движения экспортных и транзитных грузов; организация привлекательной тарифной среды, что позволит получить дополнительные объемы перевозок, снимаемых с других видов транспорта и железнодорожных направлений, проходящих по соседним государствам;

– *обеспечение интересов государства*: выполнение части социальной нагрузки государства по поддержке населения при перевозках в пригородном и местном сообщениях по реализуемым (подъемным) для населения страны тарифам; транспортное обеспечение стратегии безопасности страны; поддержание бюджета в виде налогов и отчислений; развитие регионов страны в виде размещения заказов на региональных предприятиях промышленности и сельского хозяйства.

О результативности национальных проектов развития транспортной системы страны и каждого вида транспорта в отдельности можно говорить при рассмотрении возможных путей их реализации с участием государства по следующим направлениям: увеличение бюджетного финансирования путем уплаты процентов за пользование кредитными ресурсами, используемыми транспортными предприятиями для реализации инвестиционных проектов, а также использование средств местных бюджетов областей и г. Минска; бюджетное финансирование строительства путепроводов в разных уровнях вместо железнодорожных переездов на линиях ускоренного движения пассажирских поездов (со скоростями 160–200 км/ч); развитие взаимодействия видов транспорта по грузовым и пассажирским перевозкам, создание современной транспортной логистики (особенно в Минском железнодорожном узле с перепрофилированием, выводом или закрытием части объектов железнодорожного транспорта) при мощной финансовой государственной поддержке.

УДК 656.212.5

ОСОБЕННОСТИ РАБОТЫ ГОРОЧНОГО ОПЕРАТОРА С ТОЧКИ ЗРЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ПРОЦЕССА РАСФОРМИРОВАНИЯ СОСТАВОВ С ГОРКИ

Н. К. МОДИН

Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель

Н. А. ЛОШАНЕВА

Гомельгражданпроект

В соответствии с руководящим документом РД РБ 0915015.011–2003 «Паспорт безопасности процесса расформирования состава на сортировочной горке» «безопасность процесса расформирования состава (РФС) – это свойство совокупности функционально взаимосвязанных структур сортиро-