

Независимых Государств от 24 мая 2024 г. // Эталон – Беларусь : информ.-поисковая система (дата обращения: 21.10.2024).

9 О Концепции стратегического развития железнодорожного транспорта на «пространстве 1520» до 2030 года : решение Совета глав правительств Содружества Независимых Государств от 12 ноября 2021 г. // Эталон – Беларусь : информ.-поисковая система (дата обращения: 21.10.2024).

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРАХ:

■ Коцур Владислав Святославович, г. Минск, ГО «Белорусская железная дорога», начальник службы технической политики и инвестиций, ntpn@upr.mnsk.rw.by.

УДК 656.212.5:656.2.08

ДОСТИГНУТЫЙ УРОВЕНЬ И ПРИОРИТЕТНЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ РАЗВИТИЯ БЕЛОРУССКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ

В. С. КОЦУР

ГО «Белорусская железная дорога», г. Минск

М. Ю. СТРАДОМСКИЙ

УО «Белорусский государственный университет транспорта», г. Гомель

Транспортный комплекс играет важную роль в экономике страны. Доля транспорта в валовом внутреннем продукте Республики Беларусь (РБ) составляет порядка 5 %, что в общемировой практике соответствует высокому уровню.

Белорусская железная дорога (БЧ) обеспечивает потребности экономики и населения в перевозках железнодорожным транспортом и связанных с ними работах и услугах [1].

В последние годы БЧ столкнулась с рядом внешних вызовов, связанных с экономическими изменениями на товарном рынке, что привело к снижению объемов перевозок. Тем не менее БЧ продолжает удерживать значительную долю рынка грузовых и пассажирских перевозок, обеспечивая до 48 % общего грузооборота страны и 23 % пассажирооборота. Основная часть доходов поступает от грузовых перевозок, что подчеркивает важность данного сегмента для устойчивого развития.

Одним из ключевых достижений является участие БЧ в транзитных перевозках между Китаем и Европой. Объем контейнерных перевозок продолжает расти, несмотря на экономические трудности. За восемь месяцев 2024 года объем транзита между Китаем и Европой через территорию Беларуси

увеличился в 1,8 раза по сравнению с 2023 годом. Это свидетельствует о значимости БЧ как важного элемента контейнерных логистических цепочек.

БЧ имеет развитую инфраструктуру, включающую 370 отдельных пунктов и шесть отделений, обеспечивающих перевозку грузов и пассажиров по всей стране. В состав государственного объединения входит свыше 61 тысячи работников, а производительность труда в 2023 году достигла 104 % к уровню 2020 года.

Наряду с этим, БЧ обладает развитой инфраструктурой, современным подвижным составом, использует инновационные информационные технологии при управлении перевозками и работе с потребителями транспортных услуг. Инвестиции в основной капитал стабильно увеличиваются, что подтверждает долгосрочные планы по обновлению материальной базы и повышению эффективности работы.

Основными направлениями развития БЧ на ближайшие годы [2, 3] являются модернизация инфраструктуры, обновление парка подвижного состава и внедрение инновационных технологий. Особое внимание необходимо уделить развитию мультимодальных перевозок и созданию условий для более эффективного использования транзитного потенциала страны. Одним из приоритетов является улучшение взаимодействия с международными партнерами, а также интеграция железнодорожных перевозок с другими видами транспорта для создания удобной и гибкой системы логистики.

Важной задачей также является повышение качества пассажирских перевозок. В условиях высокого износа подвижного состава на социально значимых маршрутах требуется поэтапное обновление парка пассажирских поездов. Это обеспечит повышение комфорта для пассажиров и сохранение транспортной доступности в регионах.

Цифровизация и внедрение новых технологий являются важным элементом развития БЧ. Создание современных систем мониторинга, автоматизация процессов управления перевозками и использование инновационных решений позволят повысить эффективность работы и сократить издержки. Также необходима дальнейшая работа по снижению негативного воздействия железнодорожного транспорта на окружающую среду за счет использования «зеленых» технологий и возобновляемых источников энергии.

БЧ находится на важном этапе своего развития, сталкиваясь с новыми вызовами, но также обладая значительным потенциалом для роста. Модернизация инфраструктуры, обновление подвижного состава, активное участие в международных проектах и цифровизация работы создают основу для долгосрочной устойчивости и конкурентоспособности. Реализация приоритетных направлений развития позволит не только укрепить позиции БЧ на международной арене, но и улучшить качество транспортных услуг, что внесет значительный вклад в развитие экономики РФ.

Список литературы

1 О Государственной программе «Транспортный комплекс» на 2021–2025 годы : постановление Совета Министров Респ. Беларусь, 23 март. 2021, № 165 // Нац. реестр правовых актов Респ. Беларусь. – 2021. – 5/48904.

2 Стратегия инновационного развития транспортного комплекса Республики Беларусь до 2030 года : приказ М-ва трансп. и коммуникаций Респ. Беларусь, 25 февр. 2015 г., № 57-Ц // Нац. реестр правовых актов Респ. Беларусь. – 2015.

3 Национальная стратегия устойчивого развития Республики Беларусь до 2035 года // Министерство экономики Республики Беларусь. – URL: <https://economy.gov.by/uploads/files/ObsugdaemNPA/NSUR-2035-1.pdf> (дата обращения: 21.10.2024).

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРАХ:

■ Коцур Владислав Святославович, г. Минск, ГО «Белорусская железная дорога», начальник службы технической политики и инвестиций, ntrp@upr.mnsk.rw.by;

■ Страдомский Михаил Юрьевич, г. Гомель, УО «Белорусский государственный университет транспорта», научный сотрудник НИЛ «Управление перевозочным процессом», mistr@bsut.by.

УДК 656.2.001.8

ФОРМИРОВАНИЕ СИСТЕМЫ ТРЕБОВАНИЙ К ОРГАНИЗАЦИИ ТРАНСПОРТНОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ НАСЕЛЕНИЯ В РЕГИОНАХ

В. Г. КУЗНЕЦОВ, Е. А. ФЕДОРОВ, М. А. КИЛОЧИЦКАЯ
УО «Белорусский государственный университет транспорта», г. Гомель

Модель транспортного обслуживания населения в регионах Республики Беларусь при оказании услуг поездок должна носить комплексный характер и учитывать как запросы общества и ее граждан на поездки, так и технические и экономические возможности транспортных организаций по обеспечению потребностей общества в пассажирских перевозках [1].

Создание модели транспортного обслуживания населения в регионе осуществляется с учетом необходимости выполнения базовых требований, формирующих условия комплексности обслуживания и обеспечивающих ее эффективность, таких как социальные, экономические, транспортные, технические, организационные, информационные и иные требования [2, 3].

Социальные требования формируются исходя из запросов общества и должны иметь мотивированные обоснования:

- обеспечение потребности граждан в поездках в регионах с учетом прогнозной структуры поездок, объемов поездок;
- обеспечение потребности маломобильных граждан в поездках;