

■ Пильгун Татьяна Владимировна, г. Минск, Белорусский национальный технический университет, доцент кафедры экономики и логистики, канд. экон. наук, доцент, eut_atf@bntu.by.

УДК 656.07

ОСОБЕННОСТИ ФОРМИРОВАНИЯ ГОСУДАРСТВЕННЫХ ПРОГРАММ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТА В XXI В.

А. А. МИХАЛЬЧЕНКО

УО «Белорусский государственный университет транспорта», г. Гомель

В. С. КОЦУР

ГО «Белорусская железная дорога», г. Минск

Формирование государственных программ развития транспортного комплекса Республики Беларусь за двадцатилетний период суверенитета страны получило существенные изменения. На рубеже XX в. сделан переход от исправления постоянно появляющихся недостатков в работе транспорта путем разработки и принятия определенных мероприятий, которые позволяли расширять узкие места транспортных коммуникаций, пополнять парк транспортных средств – вагонов и локомотивов. Это давало какой-то эффект, но, по прошествии очередной пятилетки, возникали новые ограничивающие места по использованию транспортных средств и железнодорожной инфраструктуры. Главный принцип развития рассматривался в зависимости от выполнения объема транспортной работы – критерия, который является неуправляемым ни со стороны Министерства транспорта и коммуникаций, ни Белорусской железной дороги. В результате эффективность программы оценивалась по этому показателю, и, естественно, она в итоге оказывалась низкой, а большая часть мероприятий государственных программ не достигали поставленной цели, так как они никоим образом не влияли на рост объемов транспортной работы.

Наглядным вариантом такого постулата явился 2020 г., последний год пятилетки, когда вложенные инвестиции оказались эффективными по 17 параметрам развития железной дороги и низкоэффективными по объемам перевозок грузов и пассажиров. Практически достигнут высокий уровень устойчивости функционирования всех элементов железной дороги, сохранены рабочие места, уровень производительности труда по комплексному ее показателю отличается от ведущих железнодорожных компаний на 12–15 %, полностью обеспечены заявки предприятий агропромышленного сектора экономики на перевозки, сохранена доступность населения и промышленных предприятий к транспортному обслуживанию, сохраняется высокий уровень валовой добавленной стоимости, доходности трудового коллектива и др.

При таком подходе к формированию государственных программ развития железнодорожного транспорта нарушался принцип системности развития транспортного комплекса, заложенный классиками транспортной науки, одним из которых был И. Г. Тихомиров. Суть его «классицизма» сводилась к поэтапному усилению пропускных способностей участков и перерабатывающих способностей станций при интеграции объема транспортной работы, инвестиций, новых технологий транспортной деятельности. Практически устанавливалась техническая готовность функционирования участков и станций с достаточным запасом мощности.

При формировании государственных программ развития железнодорожного транспорта на период 2011–2015 и 2016–2020 гг. нашел применение системный подход к развитию транспортных коммуникаций, парка транспортных средств. Развитие парка транспортных средств прогнозировалась по нескольким направлениям: 1) приобретение современных транспортных средств, вагонов и локомотивов, электро- и дизельных поездов для выполнения современных технологий перевозки грузов и пассажиров; 2) модернизация тягового подвижного состава на базе инновационных технологий в рамках международной интеграции – использование асинхронных тяговых двигателей у тепловозов.

Мероприятия развития железнодорожной инфраструктуры рассматривались с учетом следующих направлений: 1) создание современного путевого развития с использованием материалов собственного рельсошпального производства, что позволило существенно повысить скорости движения пассажирских и грузовых поездов; 2) проведение электрификации наиболее важных для международной транспортной системы направлений, входящих в IX международный транспортный коридор; 3) создание инновационного производства, обеспечивающего энергосбережение и эффективного использования топливно-энергетических ресурсов стационарных и мобильных потребителей.

Значительная часть мероприятий государственных программ последних пятилеток включает задачи интеллектуального управления транспортным процессом с использованием цифровых и информационных технологий. Эта задача напрямую связана с развитием центра управления перевозками Белорусской железной дороги, на базе которого сформирован комплекс процессов высокого уровня на использовании интеллектуальных технологий оптимальных процессов управления и теории цифровой железной дороги. Его развитие оказало влияние на активное развитие логистики грузовых и пассажирских перевозок, что позволило в области грузовых перевозок включить в мировой логистический процесс: выполняется регулярное движение международных контейнерных поездов из Китая в страны ЕС (направление Орша – Брест); обеспечивается работа международных грузовых интермодальных поездов ВИКИНГ (Одесса – Минск – Клайпеда) и ЗУБР (Одесса – Витебск – Рига), следующих по Белорусской железной дороге; введен в расписание междуна-

родный пассажирский поезд четырех столиц Киев – Минск – Вильнюс – Рига, который объединяет работу железнодорожников четырех стран; введен в расписание международный поезд высокого уровня сервиса «Стриж» на направлении Москва – Берлин с использованием раздвижных колесных пар, что сокращает его простой по станции Брест-Центральный с 73 до 13 мин.

Соответствующее изменение получили цели государственной программы развития железнодорожного транспорта, которые предусматривают эффективное развитие транспортного потенциала страны, что даст повышение транзитной привлекательности Республики Беларусь и расширение транзитного потенциала Белорусской железной дороги, формирование и развитие цифровых транспортных коридоров (в рамках II и IX международных транспортных коридоров), развитие грузовых перевозок в направлении Китай – Западная Европа в рамках инициативы «Один пояс – Один путь», в том числе за счёт пропуска ускоренных контейнерных поездов.

В порядке приоритетных в программе рассматриваются задачи в области цифровой трансформации в части, касающейся железнодорожного транспорта, что позволит выполнить ускоренное развитие интеллектуальных транспортных систем для повышения его глобальной конкурентоспособности на контакте двух экономических систем, обеспечить повышение общего уровня информатизации управления транспортными процессами на базе современных цифровых платформ. Это позволит продолжить расширение использования цифровых технологий при перевозках грузов и пассажиров и реализовать переход на принципы «цифровой железной дороги».

При формировании новой государственной программы развития железной дороги на 2021–2025 гг. изменен подход оценки её эффективности, которая определяется субпоказателями качества грузовых и пассажирских услуг, реализация мероприятий по энергосбережению и экологии.

Предполагается использование индексного метода котировки результативности мероприятий государственной программы с применением интегрального целевого показателя устойчивого развития, который включает интегральные субпоказатели качества железнодорожных транспортных услуг (в свою очередь зависящие от объемных, финансовых и качественных измерителей), энергосбережения и экологии. Метод используется в мировой практике при оценке результативности инвестиционных программ в транспортную отрасль. В данном методе применены 17 показателей, из которых для Белорусской железной дороги рассмотрены только шесть. Это связано с отставанием перехода государственной отчетности Республики Беларусь в области транспортной деятельности на международные платформы. По мере их включения в государственный реестр метод будет корректироваться для условий Белорусской железной дороги.

При расчетах индекса котировки государственной программы используется интеграл субпоказателей оценки качественных, финансовых и объем-

ных показателей по грузовым и пассажирским перевозкам, а также показателей энергосбережения и охране окружающей среды, вычисленный от производной объема услуг железнодорожного транспорта. Субпоказатель, отображающий качество грузовых перевозок, связан с использованием производственных ИТ-систем по обеспечению грузовых перевозок (электронные транспортные документы), а также формированию доходов от грузовых перевозок. Субпоказатель, отображающий качество выполнения пассажирских перевозок связан с использованием автоматизированных систем управления пассажирскими перевозками и принимается через финансовые затраты на эти цели. Субпоказатель, отражающий результаты деятельности Белорусской железной дороги по реализации энергосберегающих мероприятий, увязан с государственной отчетностью по форме 12-тэк «Отчет о расходе топливно-энергетических ресурсов. При формировании субпоказателя, отображающего состояние атмосферного воздуха через объемы выбросов загрязняющих веществ в него от стационарных источников, используется статотчетность ф. 1-воздух Минприроды.

При использовании интегрального показателя оценки результативности государственной программы и включаемых в неё мероприятий развития железной дороги по всем направлениям имеется возможность делать данный показатель управляемым: расходы и доходы, затраты топливно-энергетических ресурсов, внедрение цифровых технологий, логистики, новых форм организации перевозок.

Список литературы

1 Об утверждении Государственной программы развития транспортного комплекса Республики Беларусь на 2016–2020 годы : постановление Совета министров Респ. Беларусь от 28 апреля 2016 г. № 345. – Минск, 2016.

2 Об утверждении долгосрочной программы развития открытого акционерного общества «Российские железные дороги» до 2025 года : распоряжение Правительства Российской Федерации от 19 марта 2019 г. № 466-р. – Москва, 2019.

3 Об установлении целевых показателей Государственной программы «Транспортный комплекс» на 2021–2025 годы : постановление М-ва трансп. и коммуникаций Респ. Беларусь от 22 апреля 2020 г. № 2116. – Минск, 2020.

4 Мониторинг рынка транспортных услуг : учеб. пособие / А. А. Михальченко [и др.]. – Гомель : БелГУТ, 2017. – 371 с.

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРАХ:

- Михальченко Анатолий Александрович, г. Гомель, УО «Белорусский государственный университет транспорта», канд. техн. наук, доцент кафедры управления автомобильными перевозками и дорожным движением, mihh-19@mail.ru;
- Коцур Владислав Святославович, г. Минск, ГО «Белорусская железная дорога», заместитель начальника службы технической политики и инвестиций.