

ПЛЕНАРНОЕ ЗАСЕДАНИЕ

УДК 656.2 (476)

СТРАТЕГИЧЕСКОЕ РАЗВИТИЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА КАК ВАЖНЫЙ ФАКТОР ЭКОНОМИЧЕСКОЙ БЕЗОПАСНОСТИ ГОСУДАРСТВА

А. А. СИВАК

Белорусская железная дорога

В настоящее время стратегическое развитие транспортных систем Республики Беларусь рассматривается в неотъемлемой части с экономической безопасностью страны. Это связано со следующими факторами: во-первых, транспорт – часть экономической системы государства, относится к группе стратегических объектов страны, которые при поддержке государства должны сохранять и расширять свои позиции на рынке железнодорожных перевозок, занимать доминирующее положение в транспортной системе страны; во-вторых, развитие железнодорожного транспорта предусматривает формирование условий устойчивого развития страны, полного транспортного обеспечения потребностей населения и повышение конкурентоспособности экономики; в третьих на транспорт возлагается более трети социальных потребностей государства – перевозка в пригородном и местном сообщениях по приемлемым для населения тарифам; развитие регионов за счет заказов у местной промышленности на технологическое обеспечение предприятий транспорта; уплата налогов в бюджеты всех уровней, особенно в местные бюджеты регионов, где предприятия транспорта являются градообразующими.

Разработка программ стратегического развития и формирование инженерно-технологических мероприятий по модернизации технического комплекса и подвижного состава увязывается с ожидаемыми эффектами, к которым отнесены социальная, экологическая и страновая формы эффективности.

Социальный эффект предусматривает повышение производительности труда по перевозкам, при выполнении ремонтных работ и технического обслуживания подвижного состава и железнодорожной инфраструктуры, оплаты труда с учетом результативности работы персонала и производительности труда, сокращение затрат ручного труда, затрачиваемого на выполнение трудоемких технологических операций в зоне повышенной опасности.

Экологический эффект предполагает области сокращения: выбросов загрязняющих веществ в атмосферный воздух от мобильных источников, площади территорий в полосе отвода, загрязненных нефтепродуктами и образования нефтесодержащих отходов, водопотребления на производственные нужды. При этом рассматривается возможность увеличения объемов переработки и обезвреживания образующихся нефтешламов.

Страновой эффект Государственной программы определяется условиями обеспечения экономической безопасности в области железнодорожного транспорта, которая выходит за традиционные рамки положительного сальдо по импортным закупкам и экспортным продажам транспортных услуг. В данном случае рассматривается создание привлекательных условий для прихода инвесторов на предприятия железнодорожного транспорта с новыми инновационными технологиями, снижение потребления дизельного топлива на тягу поездов, которое может быть направлено на экспортные поставки и даст внешнее поступление валюты в страну. При этом наряду с экономическими выгодами рассматривается вопрос поддержания высокого авторитета Республики Беларусь в Европейском регионе за счет обеспечения перевозок грузов и пассажиров во II и IX международных транспортных коридорах на уровне европейских требований, что увеличит загрузку этих направлений на 16–21 % грузовыми перевозками, выполняемыми по более высоким (международным) тарифам; пропуск пассажирских поездов в международном сообщении со скоростью до 160–200 км/ч.

Достижение странового эффекта при реализации Государственной программы стратегического развития железнодорожного транспорта Республики Беларусь обеспечит повышение его рейтинга в рамках выполнения мероприятий Всемирного банка по вхождению Республики Беларусь в тридцатку стран с наиболее благоприятными условиями для ведения бизнеса. В итоге предполагается решение важного для любого государства вопроса – увеличение налоговых поступлений в бюджет страны и социальных выплат населению.

Достижение эффективности стратегического развития железнодорожного транспорта определяется правильно выбранной формой реализации. Лучшим вариантом предусматривается наличие нескольких форм: инновационное развитие путем использования инвестиционных проектов со значительной долей иностранных инвестиций и кредитов банков; разработка мероприятий по модернизации подвижного состава и устройств инфраструктуры. В первом случае выполняется: обновление подвижного состава на основе закупок новых локомотивов и вагонов, что позволит сократить издержки на ремонты и увеличить межремонтный пробег на 15–20 %, создание новых видов деятельности и повышение качества услуг при выполнении железнодорожных перевозок. Во втором случае производится модернизация существующей материально-технической базы железнодорожного транспорта, которая связана с развитием международных транспортных коридоров, проходящих через Республику Беларусь, что исключает наличие сдерживающих элементов международной транспортной системы в стране. Технологическим путем с локализацией финансовых ресурсов интегрировано производится ликвидация барьерных мест с ограничениями провозных способностей основных направлений продвижения транзитных и экспортных грузов. При этом достигается возврат затраченных средств от увеличения объемов перевозки нефтепродуктов, нефти и сжиженного газа и других стратегических для страны грузов по железной дороге.

В соответствии с требуемой эффективностью стратегического развития разработана последняя Государственная программа развития железнодорожного транспорта Республики Беларусь, которая предусматривает достижение следующих целей:

- инновационный путь развития, а именно производство нового продукта – транспортных услуг на новом уровне их производства: создание городской железной дороги в г. Минске, системы ускоренного пассажирского железнодорожного сообщения областных центров с г. Минском, транзитных пассажирских международных поездов на линии Москва – Берлин; экологически чистого транспорта для перевозки грузов (расширение сети электрифицированных линий);

- создание условий по экономической устойчивости работы предприятий железнодорожного транспорта: снижение эксплуатационных издержек на выполнение перевозок грузов и пассажиров; повышение производительности труда, заработной платы железнодорожников; наращивание объемов перевозок грузов; создание безопасных условий выполнения перевозок грузов и пассажиров; образование новой финансовой модели, обеспечивающей инновационное развитие;

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

- развитие экспортного потенциала железнодорожного транспорта;

- обеспечение интересов государства: выполнение перевозок в пригородном и местном сообщении по стабильным тарифам, транспортное обеспечение стратегии безопасности страны, поддержание бюджета в виде налогов и отчислений; развитие регионов страны.

Важнейшие инвестиционные проекты и мероприятия Программы направлены на выполнение перевозок грузов и пассажиров, на которые сделаны прогнозы их изменения: грузовые перевозки вырастут на 16,5 %, пассажирские на 4,3 %, а с учетом ожидаемого роста платежеспособности населения предусматривается оптимистический прогноз их роста на 9,2–12 %. При выполнении прогноза грузовых перевозок обращено внимание на направление движения грузов по железнодорожной сети Республики Беларусь. При этом выделены главные направления продвижения транзитных и экспортных грузов, которые могут обеспечить финансирование Программы и на которые обращено внимание при разработке и согласовании стратегий программы. К таким направлениям отнесены:

– *транзитное* следование грузов – Смоленск – Витебск – Бигосово; Смоленск – Минск – Гудогай; Смоленск – Минск – Брест (контейнерные грузы);

– *перевозка экспортных грузов*:

● *калийные удобрения* – Калий – Осиповичи – Минск – Гудогай – Витебск – Бигосово – Вентепилс; Калий – Барановичи – Лида – Стасилай; Калий – Осиповичи – Жлобин – Словечно – Николаев;

● *нефтегрузы* – Барбаров – Жлобин – Витебск – Бигосово; Барбаров – Жлобин – Минск – Гудогай; Барбаров – Лунинец – Барановичи – Лида – Стасилай;

● *металлы* – Жлобин – Минск – Клайпеда; Жлобин – Орша – Смоленск; опасные грузы – Смоленск – Минск – Барановичи – Свислочь, Гомель – Лунинец – Барановичи – Свислочь/Стасилай.

С учетом дефицита подвижного состава, использования вагонов иностранных государств, стоимость аренды и фрахта на которые постоянно растет, предлагается увеличить закупку собственных грузовых вагонов до 10000 единиц. Это связано с увеличением вагонной составляющей в себестоимости перевозок нефтепродуктов и сжиженных газов с 12 % в 2009 году до 17 % в 2015 году, что может благоприятно сказаться на финансовой устойчивости предприятий железнодорожного транспорта.

Анализ основных пассажиропотоков, осваиваемых железнодорожным транспортом, показал также их интеграцию по основным направлениям:

– транзитный пассажиропоток сконцентрирован на линии Москва – Минск с разделением по Минску на Вильнюс и Брест;

– вывоз пассажиров в международном сообщении сконцентрирован на направлении Минск – Гомель, а в летний период по данному направлению перевозится свыше 60 % пассажиров, следующих на отдых на Черное море;

– в местном сообщении основными пассажирообразующими являются направления Брест – Минск и Гомель – Минск, на которых перевозится свыше 60 % всех пассажиров в местном сообщении.

Основные направления железнодорожных перевозок пассажиров – Брест – Минск – Орша, Минск – Гомель, Калинковичи – Витебск.

Можно отметить, что направления следования грузов и пассажиров для железнодорожного транспорта Республики Беларусь совпадают, что позволяет более оптимально инвестировать в развитие железнодорожной инфраструктуры данных направлений, эффективно используя финансовые ресурсы.

В связи со структуризацией транзитных и экспортных грузопотоков, основных пассажиропотоков и выделением основных направлений их продвижения по Белорусской железной дороге определены *проблемные* места:

– недостаточные пропускные способности путевой инфраструктуры на участках Смоленск – Витебск – Бигосово (на участке Витебск – Полоцк при соединении транзитного и экспортного грузопотоков по станции Витебск), Орша – Жлобин – Калинковичи (большой объем грузовых перевозок, выполняемых с низкими скоростями движения поездов), Лунинец – Калинковичи (высокая грузонапряженность при вывозе наливных грузов и строительных материалов);

– ограничение скорости движения поездов на участке Молодечно – Лида – Гродно, который после вывода из эксплуатации направления Гродно – Вильнюс – С.-Петербург стал основным направлением по вывозу транзитных грузов, поступающих из Польши и экспортных грузов из Гродненского региона;

– ограничение по вместимости составов схем путевого развития станций Орша, Молодечно и Лида, что становится сдерживающим элементом сети при пропуске длинносоставных и тяжеловесных поездов;

– существующее путевое развитие Минского узла не может обеспечить потребности городского железнодорожного транспорта, и как следствие укладка *четвертых* путей на всех подходах к узлу и устройство путепроводной железнодорожной развязки в разных уровнях на станции Помыслище.

В разрабатываемой Государственной программе выделены важнейшие инвестиционные проекты и технические мероприятия, которые предусматривают:

– *приобретение* электровозов, тепловозов, моторвагонного подвижного состава, вагонов грузового и пассажирского парков;

– *электрификацию* участков Осиповичи – Жлобин – Гомель, Жлобин – Калинковичи, Молодечно – Гудогай, что обеспечит снижение потребления дизельного топлива на 97–100 тыс. т в год (с учетом действующих объемов перевозок грузов и расписания движения пассажирских поездов);

– *развитие* Минского железнодорожного узла с созданием городского железнодорожного транспорта и приобретением современного подвижного состава, дополнительное строительство объектов железнодорожной инфраструктуры узла, строительство технической пассажирской станции в узле;

– *модернизацию* тепловозов магистрального и маневрового движения;

– *развитие инфраструктуры* для организации скоростного движения пассажирских поездов между областными центрами и г. Минском.

Мероприятия по усилению пропускных способностей участков и путевому развитию станций Орша, Минск, Молодечно и Лида наряду с приобретением новых электровазозов позволит выполнять пропуск длинносоставных транзитных поездов из Российской Федерации в Калининградскую область и страны Балтии без дополнительной маневровой работы по названным станциям.

С учетом того, что во втором международном транспортном коридоре Нижний Новгород – Москва – Минск – Берлин предусмотрено движение пассажирских поездов со скоростью 160–200 км/ч, требуется поэтапное строительство путепроводов автомобильных дорог над железнодорожными путями. Просим согласовать Белавтодор строительство шести таких путепроводов, предусмотренных в данной Государственной программе на 2011–2015 годы, из 19 необходимых.

Электрификация участков Осиповичи – Жлобин, Жлобин – Калинковичи, Молодечно – Гудогай, предусмотренная в Государственной программе, позволит снизить потребление моторного топлива на 100 тыс. т. в год, которое может поставляться на экспорт. Схема электрификации проходит по девятому международному транспортному коридору, все участки которого намечены к электрификации. Белорусская железная дорога не является в таком случае сдерживающим элементом развития данного международного транспортного коридора.

Предусматривается общий объем финансирования Государственной программы в объеме 14,6 трлн рублей. При реализации Программы предлагается привлечь кредитные ресурсы в объеме 8345 млрд рублей.

Участие государства в реализации Государственной программы рассматривается по следующим направлениям:

– бюджетное финансирование уплаты процентов за пользование кредитными ресурсами; использование средств бюджетов Брестской и Гродненской областей и г. Минска;

– строительство путепроводов в разных уровнях вместо железнодорожных переездов;

– развитие взаимодействия видов транспорта по грузовым и пассажирским перевозкам, создание современной транспортной логистики (особенно в Минском железнодорожном узле с репрофилированием, выводом или закрытием части объектов железнодорожного транспорта);

– принятие на баланс предприятий ЖКХ объектов коммунального назначения, особенно жилья с учетом действующего его состояния и паритетного финансирования с государством по приведению его в нормальное состояние.

Важным новым направлением государственной политики в области развития железнодорожного транспорта Республики Беларусь является импортозамещение. Следует отметить, что по сравнению с другими отраслями страны на железнодорожном транспорте на сто рублей затрат по импорту зарабатывается 83 рубля прямых доходов и 118 рублей косвенных (происходит развитие других отраслей). При этом получают развитие новые виды деятельности: производство маневровых тепловозов на базе локомотивного депо Лида, развитие вагоностроения, производство электро- и дизельных поездов, выпуск технологического оборудования, закупаемого ранее по импорту.

Экономическая безопасность государства по одному из факторов её обеспечения – развитию транспортной системы страны и железнодорожного транспорта в частности, достигается в наибольшей степени, если данное развитие производится по хорошо продуманной стратегии с учетом интеграции технологического, финансового и ресурсного факторов страны в целом, но направляемых на решение проблем предприятий конкретной отрасли.