

ния перевозками Белорусской железной дороги». Создание ЦУП и ЦУМР требует интенсивного внедрения информационных технологий – автоматизации построения графика движения, приготовления маршрута следования поездов, выдачи автоматизированных решений по многим аспектам управления перевозками на основе таких систем, как ИАС ПУР ГП, ГИД «Неман», ДЦ «Неман», ДИСПАРК, АСУСС, САПОД и др. Внедрение информационных технологий позволит существенно увеличить наблюдаемость транспортного потока с требуемым уровнем детализации его характеристик, а также повысить управляемость перевозочного процесса.

УДК 656.2.003

ЗНАЧЕНИЕ ПЛАНИРОВАНИЯ СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКОГО РАЗВИТИЯ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ

А. А. МИХАЛЬЧЕНКО

Белорусский государственный университет транспорта

А. В. ОЛЕЙНИК

Белорусская железная дорога

Белорусская железная дорога в системе структурного построения органов государственного управления относится к группе объединений, подчиненных Министерству транспорта и коммуникаций Республики Беларусь. Программа социально-экономического развития Белорусской железной дороги на определенный период представляет собой систему научно обоснованных положений, приоритетов и целевых ориентиров, определяющих важнейшие параметры её экономического развития на заданный период. В рассматриваемой программе конкретизируются цели и задачи, основные принципы и направления, заложенные в прогнозах на долгосрочную перспективу, а также обеспеченность планируемых мероприятий имеющимися у железной дороги ресурсами. Такой подход обеспечивает преемственность и последовательность реализации принятой на Белорусской железной дороге стратегии развития. При разработке программы социально-экономического развития железной дороги используются долгосрочные стратегии технического и технологического её состояния и степень обеспеченности ресурсами прогнозируемых мероприятий на рассматриваемые периоды.

Планирование социально-экономического развития Белорусской железной дороги основывается на документах, разработанных органами государственного управления разных уровней представления: докладной записке Главы Администрации Президента Республики Беларусь «О транспортной политике в Республике Беларусь»; письме аппарата Совета Министров Республики Беларусь «О совершенствовании научного обеспечения транспортного комплекса Республики Беларусь»; концепции развития транспортного комплекса Республики Беларусь; проекте комплексного прогноза научно-технического прогресса на Белорусской железной дороге до 2025 года.

В программе социально-экономического развития Белорусской железной дороги на установленный Советом Министров Республики Беларусь период обозначаются следующие комплексные транспортные проблемы и пути их решения:

- анализ развития и современного состояния предприятий Белорусской железной дороги и результативности её работы по основным видам деятельности за базисное пятилетие и по отношению к рассматриваемому году;
- всесторонняя оценка внутренних и внешних факторов дальнейшего развития Белорусской железной дороги, прогноз конъюнктуры внутреннего и внешнего транспортного рынка, оценка потребных инвестиций и источников их получения для выполнения заданного объема перевозок при эффективном использовании всех ресурсов и конкуренции с иностранными перевозчиками;
- обоснование системных мер правового, производственно-экономического, социального и организационного характера и разработка приоритетных направлений социально-экономического развития Белорусской железной дороги для достижения основных макроэкономических показателей развития Республики Беларусь на рассматриваемые годы;
- планирование перспективного развития внешнеэкономических связей и степени участия Белорусской железной дороги в международном рынке транспортных услуг;
- планирование использования топливно-энергетических и других ресурсов на виды деятельности железной дороги и в целом по её предприятиям;

– планирование инвестиционного климата на предприятиях Белорусской железной дороги и оценка результативности использования инвестиций за предыдущие периоды социально-экономического развития железной дороги;

– разработка плановых мероприятий, обеспечивающих охрану окружающей среды и экологической безопасности перевозочного процесса.

При разработке программы социально-экономического развития Белорусской железной дороги традиционно используются два метода расчёта индекса физического объема произведенной железной дорогой работы:

– в сопоставимых ценах, если не предусмотрено иное;

– на основе динамики установленного набора результативности конкретной работы (доходы железнодорожного транспорта, полученные от перевозок грузов и пассажиров, в действующих ценах).

Рост индексов объема перевозок и финансового состояния дороги происходит в соответствии с индексом роста, полученным за базисный период и с учетом общей тенденции развития промышленности в стране и её внешнеэкономических связей.

С учетом вышеизложенного программа социально-экономического развития Белорусской железной дороги определяет стратегию её жизнедеятельности на заданный период, что гарантирует экономическую стабильность её работы в соответствии с требованиями Совета Министров Республики Беларусь. При этом необходимо учитывать, что железная дорога в силу специфики её участия в формировании государственного потенциала должна работать стабильно, поскольку является серьезным элементом обеспечения стабильности и безопасности государства.

Вторым важным фактором необходимости разработки программы социально-экономического развития железной дороги на краткосрочную перспективу является четкое планирование потребных ресурсов, необходимых для выполнения поставленных перед железной дорогой задач. Такая программа взаимосвязывает стоимостные и количественные параметры ресурсов. Так, если дорожают топливно-энергетические и трудовые ресурсы быстрыми темпами, то программой должны предусматриваться новые технологии на период подорожания ресурсов, которые могут обеспечивать сокращение их потребления на уровне сохранения стабильных цен и тарифов на услуги Белорусской железной дороги. В противном случае теряется конкурентоспособность железной дороги и на рынок транспортных услуг выходят иностранные перевозчики, которые могут потеснить Белорусскую железную дорогу.

УДК 656.22.05

НОВЫЕ АСПЕКТЫ ПОВЫШЕНИЯ СКОРОСТЕЙ ДВИЖЕНИЯ ПАССАЖИРСКИХ ПОЕЗДОВ НА НАПРАВЛЕНИИ «ВОСТОК – ЗАПАД»

А. А. МИХАЛЬЧЕНКО

Белорусский государственный университет транспорта

Н. Н. НИКИТЮК

Проектно-изыскательское республиканское унитарное предприятие «Белжелдорпроект»

При перевозке пассажиров в страны Европы главным конкурентом для железнодорожного транспорта является воздушный, который обеспечивает минимальные затраты времени пассажиров в пути следования и потребность в транзитных визах. Однако наряду с главными недостатками железнодорожного транспорта при выполнении поездок в страны Европы: потребности в транзитных визах и затрат времени при пересечении государственных границ – он имеет для пассажиров ряд существенных преимуществ: железнодорожные вокзалы расположены, как правило, в центре городов; исключается время ожидания и регистрации проездных документов; работа железнодорожного транспорта не зависит от погодных условий; перевозки пассажиров железнодорожным транспортом являются более безопасными, особенно в условиях возрастания вероятности террористических актов.

В последнее время конкурирующим для железнодорожного транспорта при выполнении международных перевозок стало автобусное сообщение, которое привлекло к себе до 28 % платежеспособных пассажиров.

Существенное влияние на объем пассажирских перевозок в международном сообщении оказывает соотношение стоимости билетов на железнодорожном и других видах транспорта. Стоимость железнодорожных билетов в международном сообщении сегодня сопоставима со стоимостью билетов в международных автобусах. Авиабилеты же имеют более высокую стоимость, и появилась новая проблема – доставка авиапассажиров в аэропорты: как по фактору времени, так и по фактору стоимости.

Негативным последствием научно-технического прогресса на современном этапе развития человечества является все более возрастающее экологическое давление техногенных структур на окружающую среду, в