

– внесение объектов имущества в уставный капитал (фонд) других организаций;

При обосновании направлений распоряжения капитальными строениями, неэффективно используемыми в хозяйственной деятельности, в качестве базового критерия в предлагаемой методике обоснована динамика роста капитала компании. В настоящее время в Республике Беларусь проблема капитала остро не стоит, так как большинство предприятий находятся в государственной собственности. Государство, ранее вложившее капитал, не отслеживает, что происходит с его величиной впоследствии. Однако путь на привлечение частных инвестиций в государственный сектор экономики и, как следствие, на его разгосударствление, несомненно, изменит существующий подход к оценке эффективности деятельности компании и ее менеджмента.

Первый вариант распоряжения имуществом – его передача Министерству транспорта и коммуникаций как собственнику имущества, однако в этом случае происходит лишь снижение стоимости активов железной дороги, а значит и капитала компании.

Второй – реализация имущества на аукционе. Такая продажа может осуществляться на торгах как способе передачи части активов (ресурсов, имущества) железной дороги частному бизнесу, в том числе малым фирмам. Учитывая, что собственником имущества выступает государство – оно же является и получателем выручки за реализованное имущество. Таким образом, средства, полученные от отчуждения на возмездной основе зданий, сооружений, находившихся в собственности Республики Беларусь, направляются в республиканский бюджет.

Третий – ликвидация по уровню снижения капитализации компании сравнима с двумя вариантами, описанными ранее. Поэтому рекомендовать данный вариант следует лишь в последнюю очередь.

Последующие варианты предполагают либо дополнительные вложения в объекты недвижимости, либо внесение их в качестве уставного фонда в создаваемое совместное предприятие, что, на наш взгляд, является наиболее предпочтительным с позиции сохранения и приумножения капитала. Однако только индивидуальный подход к выбору того или иного варианта распоряжения имуществом, находящимся в собственности железной дороги, может стать верным направлением повышения экономической безопасности компании.

УДК 656.2.08 : 656.2.022.836

ОБЕСПЕЧЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ ДВИЖЕНИЯ ПРИ ВЫСОКОСКОРОСТНЫХ ГРУЗОВЫХ ПЕРЕВОЗКАХ

Д. Н. ШКАНДЫБИН, И. А. ИВАНОВ-ТОЛМАЧЕВ

Российский университет транспорта (МИИТ), г. Москва, Российская Федерация

Развитием ВСМ, помимо пассажирского движения, является внедрение высокоскоростных грузовых поездов на строящихся линиях и скоростных по существующим линиям за счет уменьшения количества обычных пассажирских поездов из-за пересадки пассажиров на высокоскоростные линии. Это позволит во много раз увеличить грузопотоки и оптимизировать:

- скорость доставки;
- регулярность сервиса и стабильность транзитного времени;
- соблюдение фиксированного расписания движения как по времени нахождения поезда в пути, так и по его прибытию на конечный пункт;
- конкурентоспособный тариф по критерию «цена – срок доставки».

Данный вид сообщения очень интересен и в перспективе весьма выгодный, требующий детальной проработки. Пассажирские высокоскоростные поезда будут двигаться с большей скоростью, чем грузовые, во избежание износа верхнего строения пути в связи с разными нагрузками на ось от подвижного состава. На начальных этапах грузового движения на ВСМ это допустимо в связи с отсутствием пассажиро- и грузопотока на линии. Увеличение пассажиропотока приведет к съему грузовых поездов и постепенным вытеснением грузового движения в ночное технологическое окно (на примере зарубежного опыта, все работы по обслуживанию пути проводятся ночью), где движение поездов осуществляется по свободному пути. В случае востребованности высокоскоростных грузовых перевозок придется пересматривать организацию движения на линии или повышать характеристики грузовых поездов для повышения пропускной и провозной способности.

Для перевозки грузов на новых высокоскоростных линиях должен быть создан специальный подвижной состав и разработана новая технология по формированию и обработке этих вагонов в пунктах погрузки и выгрузки, не создающая угрозы безопасности движения. В связи с тем, что новый подвижной состав для скоростного и высокоскоростного движения будет иметь высокую стоимость, то значительные затраты времени на операции, связанные с подготовкой, погрузкой и формированием, неприемлемы. Поэтому необходимо разработать новую технологию обработки грузовых высокоскоростных поездов.

Не все грузы могут перевозиться с высокими скоростями. Неэффективно будет перевозить малостоящие грузы. И совсем недопустимо будет перевозить опасные грузы (легковоспламеняющиеся и взрывчатые).

На наш взгляд, при создании нового подвижного состава особое внимание необходимо будет уделять вагонам для перевозки мелких отправок и грузов в специализированных контейнерах и в рефрижераторных.

Для перевозки грузов вагоны должны иметь очертание, как и вагоны для пассажирских перевозок, поэтому подойдет как переустроенный пассажирский вагон, так и вновь созданный подвижной состав на базе пассажирского вагона. Для погрузки и выгрузки грузов в вагонах необходимо будет иметь раздвижные двери с каждой стороны. Внутри вагона нужны крепления для контейнеров или стеллажей в случае перевозки мелкими отправлениями во избежание перемещения грузов в пути следования.

Так как сеть железнодорожных линий для высокоскоростного и скоростного движения отсутствует, а будут пока построены только несколько линий, то грузовые перевозки будут организованы маршрутами. В случае необходимости выгрузки-снятия с подвижного состава нескольких контейнеров или выгрузки одного «пакета» грузов предлагается не отцеплять эти вагоны от состава, производя маневры, а ставить весь состав к удлиненному грузовому фронту. Составы скоростных и высокоскоростных грузовых поездов будут иметь меньшую длину, чем составы обычных грузовых поездов, поэтому на станциях погрузки-выгрузки необходимо предусмотреть возможность приема и отправления непосредственно на погрузочно-выгрузочные пути, минуя приемо-отправочные пути и не создавая враждебности маршрутов.

Грузовое движение на ВСМ с новой технологией обработки поездов способно создать более гибкий вид услуги на рынке грузоперевозок, которая будет конкурировать с любым видом транспорта в данной сфере.

УДК 656. 222. 3

ВЛИЯНИЕ ОСОБЕННОСТЕЙ ПЛАНА ФОРМИРОВАНИЯ ПОЕЗДОВ НА ИХ УЧАСТКОВУЮ СКОРОСТЬ

К. М. ШКУРИН

Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель

В современных условиях при снижении объемов грузопотоков и возрастании конкуренции между видами транспорта особую важность на железнодорожном транспорте приобрела задача организации перевозочного процесса при минимальных эксплуатационных расходах. Так, в плане организации вагонопотоков на Белорусской железной дороге ежегодно отмечается, что одной из важнейших технологических задач эксплуатационной работы железнодорожного транспорта является обеспечение минимальных расходов на перевозки. Таким образом, критерий минимизации эксплуатационных расходов является одним из определяющих при сравнении различных вариантов пропуска вагонопотока. При этом особую важность имеет задача сокращения времени нахождения поездов в движении. Это связано с тем, что стоимость локомотиво-часа работы значительно превышает стоимость вагоно-часа.

В соответствии с действующими в настоящее время на Белорусской железной дороге Методическими рекомендациями по расчету экономических параметров, позволяющих оценить эксплуатационные расходы по технологическим операциям услуг железнодорожного транспорта общего пользования, укрупненная расходная ставка на 1 час движения одиночного локомотива составляет