

ОСНОВНЫЕ АСПЕКТЫ КОНЦЕПЦИИ РАЗВИТИЯ БЕЛОРУССКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ ДО 2020 ГОДА

Приводятся основные аспекты Концепции развития Белорусской железной дороги в современных условиях.

В жизнеобеспечении многоотраслевой экономики Республики Беларусь, реализации социальной политики государства Белорусская железная дорога имеет исключительно важное значение. Она также пользуется заслуженным авторитетом у населения нашей страны, а её услуги в области пассажирских перевозок получили высокую оценку многих граждан других государств.

В результате проведения научно обоснованной технической политики и инвестиций на дороге достигнут уровень объема пассажирских перевозок, освоенный в 1990 году. В области грузовых перевозок такой объем прогнозируется выполнить в 2005 году.

В целях стабилизации функционирования Белорусской железной дороги её руководством выделен ряд приоритетных направлений развития научно-технического прогресса в основных ее отраслях:

- повышение конкурентоспособности Белорусской железной дороги по отношению к соседним дорогам и другим видам транспорта путем совершенствования технологии выполнения перевозочного процесса и проведения эффективной тарифной политики;
- развитие собственной базы индустриального ремонта и производства элементов подвижного состава, технических устройств;
- создание собственной научно-производственной базы для внедрения прогрессивных и передовых технологий, новой техники и материалов;
- повышение социальной защищенности работников отрасли.

Администрация Президента и Совет Министров Республики Беларусь уделяют постоянное внимание проблемам железной дороги и оказывают посильную помощь в их решении. Основные перспективные направления решения проблем Белорусской железной дороги и транспорта страны в целом отражены в докладной записке главы администрации Президента Республики Беларусь от 25.02.2000 г. № 09/16 «О транспортной политике в Республике Беларусь» и письме аппарата Совета Министров Республики Беларусь от 23.04.1998 г. № 37/54 «О со-

вершенствовании научного обеспечения транспортного комплекса Республики Беларусь».

С учетом руководящих положений этих документов инженерным коллективом дороги и учеными БелГУТа разработаны основные направления развития ее технического комплекса, использования результатов научно-технического прогресса на дороге, которые изложены в следующих документах:

- Программе развития Белорусской железной дороги до 2010 года (постановление Совета Министров Республики Беларусь № 161 от 29.01.1999 г.);
- Программе социально-экономического развития Белорусской железной дороги на период до 2005 года, включенной в качестве раздела в Программу социально-экономического развития Республики Беларусь, одобренную вторым национальным собранием Республики Беларусь в 2001 году;
- Комплексном прогнозе научно-технического прогресса на Белорусской железной дороге до 2020 года (одобрен и рекомендован к внедрению постановлением Госкомитета по науке и технологиям Республики Беларусь).

В названных документах определены основные направления создания прогрессивных технологий организации управления эксплуатационной и коммерческой работой дороги и обеспечения перевозок технически и экологически безопасным подвижным составом. Важным элементом в реализации приоритетных направлений развития дороги является решение проблемы обеспечения перевозочного процесса надежными техническими устройствами и создания современной базы их ремонта и содержания.

По-новому рассмотрен вопрос обеспечения безопасности перевозочного процесса. Решение этой проблемы предусматривает переход от разрозненных, отдельных мероприятий к комплексному проекту интегрированных действий по обеспечению безопасности перевозок грузов и пассажиров, охватывающих все сферы деятельности железной дороги во всех ее подразделениях. Особенное внимание при перспективном развитии дороги уделено вопросу эффективного использования трудовых

ресурсов и усилению социальной защищенности железнодорожников, безопасности их работы.

Прогрессивные технологии перевозочного процесса предусматривают совершенствование управления инвестиционной и финансово-хозяйственной деятельностью железной дороги, разработку нового хозяйственного механизма в этой области. Этот механизм должен гарантировать эффективное вложение инвестиций, сокращение эксплуатационных расходов, повышение конкурентоспособности, совершенствование работы с клиентурой, что обеспечит в целом увеличение доходов дороги. Прогнозируется использование результатов научных исследований на уровне функционирования макроэкономики с использованием новой методической базы по совершенствованию управления перевозками на дороге, проведения гибкой и эффективной тарифно-финансовой политики.

В условиях сокращения объемов перевозок и наличия в большом количестве невостребованных основных фондов возникла необходимость разработать экономически обоснованные нормы затрат топливно-энергетических и финансовых ресурсов на выполнение перевозочного процесса и подсобно-вспомогательной деятельности дороги. При этом с учетом долгосрочных прогнозов объемных показателей эксплуатационной работы дороги часть невостребованных фондов должна быть либо консервирована, либо демонтирована. Остальные фонды прогнозируется модернизировать, продлить ресурс эксплуатации, обновить и произвести их развитие в соответствии с требованием времени и насущных задач дороги. К таким задачам отнесены:

- совершенствование управления перевозками на базе создания дорожного центра управления перевозками и региональных центров управления транспортного обслуживания автоматизированных систем управления пассажирскими перевозками с возможностью подключения удаленных пользователей (внедрение системы Экспресс-3);
- внедрение технологии, направленной на расширение сервисных услуг, с переходом к выполнению интегрированных проектов освоения рынка пассажирских перевозок за пределами Республики Беларусь, и решению проблем пассажирских перевозок по всем причастным хозяйствам дороги и государственному участию в возмещении части расходов при их реализации внутри страны;
- создание новой технологии организации местной работы на станциях, узлах и участках дороги с учетом их загруженности и достижения лучшего экономического результата;
- использование оптимальных условий организации движения грузовых и пассажирских поездов по прогрессивным графикам движения поездов;
- создание и внедрение эффективных технологий функционирования малодеятельных участков.

Второй крупной проблемой развития дороги является обеспечение перевозок надежными, экономически эффективными техническими устройствами и подвижным составом, развитие собственной ремонтной базы. Решение этой проблемы позволит развить производственную базу на невостребованных производственных мощностях по поставкам комплектующих и запасных частей, производству новых технических устройств, увеличению объема ремонта вагонов и локомотивов для стран СНГ и Балтии. Это даст прирост валютных поступлений и сокращение валютных затрат на приобретение аналогичных комплектующих и запасных частей, производство ремонта за границей.

Наряду с решением технических задач данной проблемы будут продолжены совместные работы коллектива дороги и ученых БелГУТа по технико-экономическому обоснованию соответствия объемам перевозок нормативной численности локомотивного и вагонного парков и дальнейших мер по эффективному их использованию.

Актуальность данной проблемы и потребность в её скорейшем решении заключается в том, что при разделе собственности МПС СССР между суверенными государствами все заводы по производству подвижного состава и запасных частей к нему, а также выпуску технических устройств железнодорожной транспортной инфраструктуры оказались в России и на Украине. Для снижения объема импорта элементов технических устройств, подвижного состава, его ремонта и производства их на промышленных предприятиях нашей республики необходимы прикладные исследования их функциональных возможностей и переналадка станочного парка, что займёт 2–3 года. Использование производственного потенциала Белорусской железной дороги позволит это сделать в кратчайшие сроки. К тому же эти работы уже выполняются на Витебском вагоноремонтном предприятии и Лидском локомотивном депо, переделанном в завод.

В целях сокращения объемов ремонтных работ и потребностей дороги в запасных частях разработаны и будут внедрены в рассматриваемом периоде времени новые технологии продления ресурса работоспособности подвижного состава и технических устройств при изменившихся нагрузках и параметрах их эксплуатации.

В области модернизации и обновления локомотивов руководством дороги предусмотрены мероприятия:

- привести в соответствие с объемами работы нормативную численность локомотивного парка для грузовых и пассажирских перевозок путем консервации локомотивов, не выработавших амортизационные сроки и списания выработавших;
- обновить парк пассажирских тепловозов ТЭП60 на локомотивы ТЭП70 в количестве 60 ед.;

- совместно с МПС РФ обновить пассажирские электровагоны ЧС4, обслуживающие скоростную линию Москва – Минск – Брест, дополнительно приобрести 15 пассажирских электровагонов ЧС-4 в собственность Белорусской железной дороги;

- обновить парки дизельных поездов (в количестве 85 ед.) и электропоездов (34 ед.) путем замены подвижного состава, выработавшего амортизационные сроки; увеличить численность электропоездов на 18 % с учетом прироста объема пригородных перевозок на линиях, примыкающих к Минскому узлу. Приобрести 7 электропоездов на долевых условиях с Минским горисполкомом.

Реализация этих мер позволит сократить средний срок эксплуатации подвижного состава в следующих пределах: пассажирских тепловозов – с 27 до 13 лет (рисунок 1); пассажирских электровагонов – до 12,5 лет (рисунок 2); дизельных поездов – с 20,1 до 12 лет; электропоездов – до 8–9 лет.

Вагонный парк вызывает наибольшую озабоченность руководства дороги. В этом направлении предусмотрено несколько генеральных стратегий:

по грузовым вагонам:

- модернизация грузовых вагонов с продлением срока эксплуатации;
- проведение капитально-восстановительных ремонтов национального парка вагонов и вагонов, принадлежащих железным дорогам других государств;
- ограниченное приобретение новых вагонов, в которых испытывается насущная потребность: цистерн, полувагонов, специальных вагонов для перевозки удобрений;

по пассажирским вагонам:

- расширение базы заводского и капитально-восстановительного ремонта вагонов на Минском и Гомельском вагоноремонтных заводах;
- приобретение новых вагонов в России;
- создание своего вагона на предприятиях Белорусской железной дороги или в свободных экономических зонах страны.

Реализация этих мер позволит существенно сократить средний «возраст» вагонного парка:

- срок эксплуатации грузовых вагонов прогнозируется поддерживать на уровне: цистерн до 28 лет, полувагонов – до 27,3 лет, специальных вагонов – 26,7 лет;

пассажирских вагонов: купейных – 23 года, плацкартных – 17,8 лет.

Предусмотрено также выполнение работ в тесном сотрудничестве с российскими железными дорогами. Так, в области совершенствования подвижного состава совместно с российскими железными дорогами завершаются эксплуатационные испытания нового электровагона, рассчитанного на высокоскоростное движение пассажирских поездов, обслуживающих скоростную линию Москва – Брест.

Главным направлением технической и инвестиционной политики в области обновления вагонов для грузовых и пассажирских перевозок предусмотрено приобретение новых вагонов, модернизация существующих, создание современной вагоноремонтной базы для продления срока их службы. Новым в этой области является создание прогрессивной технологии проведения предремонтной диагностики узлов и деталей вагонов, индивидуальной системы ремонта вагонов с классификацией их по типам, степени эксплуатации и по техническому состоянию и разработкой для каждого вагона индивидуальной технологии восстановления работоспособности и продления его ресурса.

Предусматривается дальнейшее развитие инфраструктуры дороги.

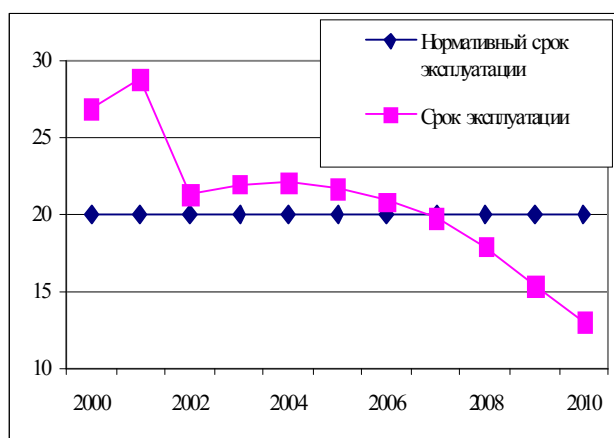


Рисунок 1

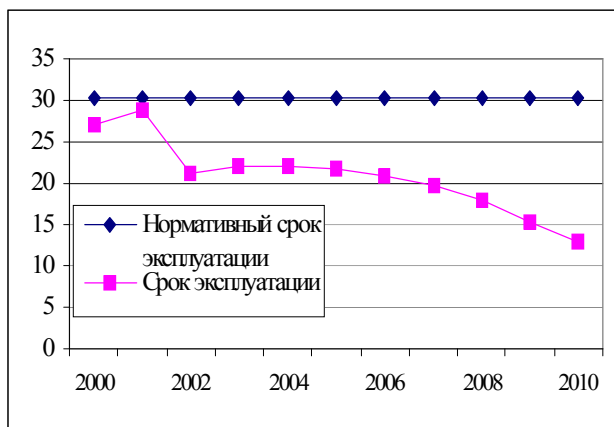


Рисунок 2

В области путевого хозяйства, на долю которого приходится свыше 56 % основных фондов железной дороги и 20 % эксплуатационных расходов и контингента, свыше 25 % выпускаемого промышленностью проката черных металлов, деловой древесины, железобетона и горюче-смазочных материалов, будет продолжено приобретение новых, высокопроизводительных, современных путевых машин и создание новой ремонтной базы для них. Прогнозируется внедрение комплекса мероприятий

по повышению долговечности и продлению срока службы элементов верхнего строения пути. С учетом ограниченных финансовых ресурсов главным направлением в решении данной проблемы намечено создание и внедрение современной системы контроля, диагностики состояния и прогнозирования надежности работы железнодорожного пути, а также совершенствование его конструкции для повышения надежности и работоспособности в условиях повышения скорости движения поездов. Продолжатся работы по совершенствованию конструкции пути на линиях, включенных в международные транспортные коридоры, в целях обеспечения требуемых скоростей движения. Это особенно важно при расширении полигона бесстыкового пути, особенно со сверхдлинными плетями.

По хозяйству сигнализации и связи предусматривается совершенствование существующих и замена на новые релейных и релейно-контейнерных систем, создание гибридных ЭЦ, полностью микропроцессорных ЭЦ (МПЦ), решение вопросов безопасности функционирования МПЦ и их оптимальной структуры построения для комплексного решения станционных задач. Это позволит повысить оперативность взаимодействия бортовой и станционной аппаратуры с помощью новых каналов цифровой радиосвязи, совершенствовать контроль и диагностику исполнительных устройств и узлов стрелочных переводов, что в целом благотворно скажется на улучшении безопасности движения поездов.

Технология обслуживания и ремонта в прогнозируемом периоде должна быть направлена на широкое внедрение средств малой механизации и усиление приборной оснащенности, централизацию ремонтных работ, переход на ремонтно-вспомогательную и малолюдную технологию обслуживания с повсеместным использованием встроенных и дистанционных средств контроля и диагностики, создание подвижных лабораторий для комплексной проверки функционирования аппаратуры СЖАТ. Это позволит сократить трудозатраты на эксплуатацию и ремонт устройств СЦБ и связи.

Получена 22.10.2001 г.

V. I. Ring. The basic aspects of the concept of development of the Byelorussian railway till 2020.

The basic aspects of the concept of development of the Byelorussian railway in conditions изменившихся of volumes of transportations of cargoes and passengers are resulted and in view of performance of the requirements of the international transport organizations.

В области развития информационных систем на дороге предусматривается создание новых высокоэффективных коммуникаций, цифровых сетей интегрального обслуживания с учетом концепции построения интеллектуальной сети. Разработка и развитие систем факсимильной и видеосвязи добавят к этой возможности передачу документальной информации, схем, видеоизображений.

По хозяйству электрификации и электро-снабжения перспективное развитие предусматривает усиление надежности электроснабжения, модернизацию тяговых подстанций и контактной сети электрифицированных участков для создания более надежного и экономичного энергоснабжения тяги поездов. Немаловажная роль отводится в этой отрасли созданию более надежного и экономически обоснованного оборудования для освещения станций, остановочных пунктов и грузовых дворов, обеспечению при этом автоматизации управления наружным освещением.

Основные результаты, ожидаемые от реализации Концепции развития Белорусской железной дороги, должны обеспечить стабильность ее работы при различных экономических, политических и международных условиях. Стабильность работы дороги обеспечит тот высокий уровень благосостояния коллектива дороги, поддержание которого требует сегодня Президент страны.

В реализации основных направлений разработанной Концепции развития научно-технического прогресса на Белорусской железной дороге руководство дороги возлагает большие надежды на научный коллектив Белорусского государственного университета транспорта, творческую интеллигенцию дороги.

Список литературы

- 1 Программа развития Белорусской железной дороги до 2010 года: – Постановление Совета Министров Республики Беларусь № 161 от 29.01.1999 г.
- 2 Программа социально-экономического развития Республики Беларусь: – Указ Президента Республики Беларусь № 427 от 08 августа 2001 г.
- 3 Комплексный прогноз научно-технического прогресса на Белорусской железной дороге до 2020 года. – Мн., 2001 г.