

Вывод: повышение результативности эксплуатационной работы предприятий железнодорожного транспорта может быть достигнуто в условиях жесткой конкуренции только через инвестиционное развитие, что в итоге приведет к безопасной стабильности их функционирования по всем сферам.

УДК 656.2.08

ЭФФЕКТИВНОСТЬ ИННОВАЦИОННЫХ ПРОЕКТОВ – ОСНОВА БЕЗОПАСНОСТИ РАБОТЫ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА В БУДУЩЕМ

А. А. МИХАЛЬЧЕНКО, О. А. ХОДОСКИНА

Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель

А. В. ОЛЕЙНИК

Служба НТП Управления Белорусской железной дороги

Безопасная работа железнодорожного транспорта Республики Беларусь в будущем во многом связана с инвестиционной политикой в настоящем, проводимой администрацией Белорусской железной дороги. Грамотно проведенная инвестиционная политика в настоящее время позволит Белорусской железной дороге обеспечить повышение скоростей движения грузовых и пассажирских поездов, достигнуть оптимальных решений по длине и весу грузовых поездов с учетом параметров эффективного использования железнодорожной инфраструктуры как на своей территории, так и на железных дорогах сопредельных государств. Если длина состава грузового поезда будет короткой, то при его сдаче нужно проводить на передаточной станции значительные маневровые передвижения с переработкой вагонов. С учетом того, что сегодня переработка одного грузового вагона по сортировочным станциям Белорусской железной дороги оценивается в 150,0–200,0 тыс. рублей, сумма набегает значительная. Чтобы достигнуть в этом вопросе консенсуса, требуется проведение значительных инвестиций в развитие станционной и перегонной железнодорожной инфраструктуры.

Инновационные процессы на железнодорожном транспорте могут регулироваться экономическими и административными методами. Опыт последних лет показал по отраслям страны, что административные методы регулирования инновационной политики на предприятиях приводят к отсутствию инновационных идей, а сами инвестиции вкладываются в бесперспективное производство или вид деятельности.

При экономическом регулировании инновационных процессов преодолевается стереотип старого мышления и используются новые методологические и практические подходы инвестиционной политики от железнодорожной администрации. Для обеспечения высоких темпов инвестиционного развития и оптимального управления хозяйственными подразделениями железной дороги оперируют адресностью размещения инвестиций, что позволяет правильно измерять и соизмерять новые производительные силы, начиная от каждого рабочего места до верхних уровней иерархической структуры управления железнодорожным транспортом страны. В таких условиях становится востребованным диспетчерский центр управления перевозками, а также возникает потребность в новой структуре организационного построения железной дороги. При таких условиях можно оценить соизмерение новых производительных сил, что позволит реально включить научно-технический прогресс для нужд железнодорожного транспорта и сделать эффективным экономический механизм хозяйствования, урегулировать инвестиционные процессы, оказывать влияние на темпы развития структурных подразделений железной дороги. Это позволит повысить качество работы отраслевых хозяйств и обеспечит повышение производительности труда с 23,0 до 46–60 тыс. дол., а также требуемый уровень оплаты труда 500–1100 дол. в месяц.

Стимулирование инноваций на железнодорожном транспорте непосредственно определяет темпы экономического роста его подразделений и требует увеличения финансовых затрат. При этом на первый план выходит продуманная система отраслевого образования и профессиональной подготовки персонала, стимулирования у него экономии эксплуатационных затрат, улучшения использования ресурсов.

Реализация концепции инвестиционного развития железнодорожного транспорта, отраженной в Государственной программе его развития, основана на глубоком экономическом анализе и системной оценке социально-экономических последствий применения интенсивных технологий перевозок грузов и пассажиров, создания новых видов транспортной деятельности. При этом система критериев выбора технологических и технических средств интенсификации использования персонала, подвижного состава и технических устройств железнодорожной инфраструктуры наряду с получением финансовой выгоды направлена на обеспечение безопасности перевозок, что в совокупности дает наивысшее качество транспортного обслуживания экономики страны и населения.

До реализации инвестиционной программы железной дороги проведена тщательная экономическая экспертиза инновационных процессов, которая обеспечила комплексную оценку эффективности мероприятий

научно-технического прогресса, позволила оценить конкурентоспособность новых технологий на железнодорожном транспорте, учесть затраты по полному жизненному циклу его производственно-экономических подсистем. При выборе и экономическом обосновании вариантов перспективных инновационных технологий в перевозочном процессе выполнена оценка их конкурентоспособности по методике, основанной на динамическом сравнении данного показателя по предлагаемым вариантам с показателем базового аналога (принят мировой стандарт, лучшие отечественные сертифицированные уровни). Инновационный процесс на железнодорожном транспорте рассматривается как совокупность определенных этапов инновационной деятельности с учетом их ресурсного обеспечения от момента зарождения перспективной идеи до создания и коммерческого использования новых услуг, техники и технологии в условиях конкуренции. Развитие конкуренции и конкурсных подходов к организации и обоснованию инновационных проектов позволяет существенно повысить их результативность: появление на Белорусской железной дороге китайских электровозов повлекло потребность развития современной ремонтной базы; приобретение электропоездов *Stadler* позволит наладить в стране их производство.

Способность к реализации важнейших задач по стабилизации экономики предприятий железнодорожного транспорта определяется действенностью формирующихся механизмов стимулирования инноваций. При этом особенно важное значение в процессе управления инновациями имеет рациональное соотношение затрат на выполнение поисковых, фундаментальных и прикладных НИР и ОКР – чрезвычайно сложный процесс, направленный на создание конкурентоспособных технологий и использование современного подвижного состава, достижение максимального полезного результата при использовании современных наукоемких технологий на железнодорожном транспорте.

С учетом новых показателей оценки инновационной деятельности изменилась основная задача инновационной политики, которая сегодня уже состоит в выявлении и разработке перспективных технологий перевозок и систем обеспечения безопасности и надежности, создание которых позволило бы вывести железнодорожный транспорт на качественно новый уровень развития, что позволит полностью удовлетворить потребности его клиентуры.

УДК 656.212.5

ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ СОРТИРОВОЧНЫХ КОМПЛЕКСОВ СТАНЦИЙ БЕЛОРУССКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ

И. А. МОРОЗОВА, Н. А. АЗЯВЧИКОВ
Институт «Белжелдорпроект», г. Минск

В. Я. НЕГРЕЙ, С. А. ПОЖИДАЕВ
Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель

В. Г. БЕКЕШ, В. И. ЛУЦАЙ
Служба перевозок Управления Белорусской железной дороги

Из-за территориального расположения Белорусской железной дороги на пересечении основных транспортных коридоров, связывающих рынки Единого экономического пространства и Европейского союза, становится острым вопрос о повышении эффективности перевозочного процесса на Белорусской железной дороге наряду с сокращением времени нахождения грузов в пути следования.

В настоящее время одним из важнейших вопросов в развитии Белорусской железной дороги является развитие сортировочных комплексов. Тенденции перераспределения перевозочной работы по участкам и направлениям дороги, динамика объемов перевозок, несоответствие технических параметров сортировочных комплексов нормам проектирования, морально устаревшее оборудование и использование на большинстве станций, концентрирующих сортировочную работу, ручного труда для регулирования скорости движения отцепов ставит ребром вопрос о необходимости модернизации сортировочных мощностей дороги, повышения их производительности и безопасности работы.

Основным проблемным аспектом в вопросе обеспечения безопасности перевозочного процесса и сохранности подвижного состава при производстве работы по расформированию – формированию составов поездов является применение ручных средств регулирования скорости скатывания отцепов с сортировочных горок, что является основной причиной образования термомеханических повреждений на поверхности катания колесных пар вагонов и, как следствие, возникновения убытков железной дороги, связанных с восстановлением технических параметров подвижного состава. Кроме того, практически все эксплуатируемые горочные комплексы дороги (20 сортировочных горок) имеют технические и эксплуатационные параметры, не соответствующие требованиям действующих норм проектирования. Использование ручного труда при регулирова-