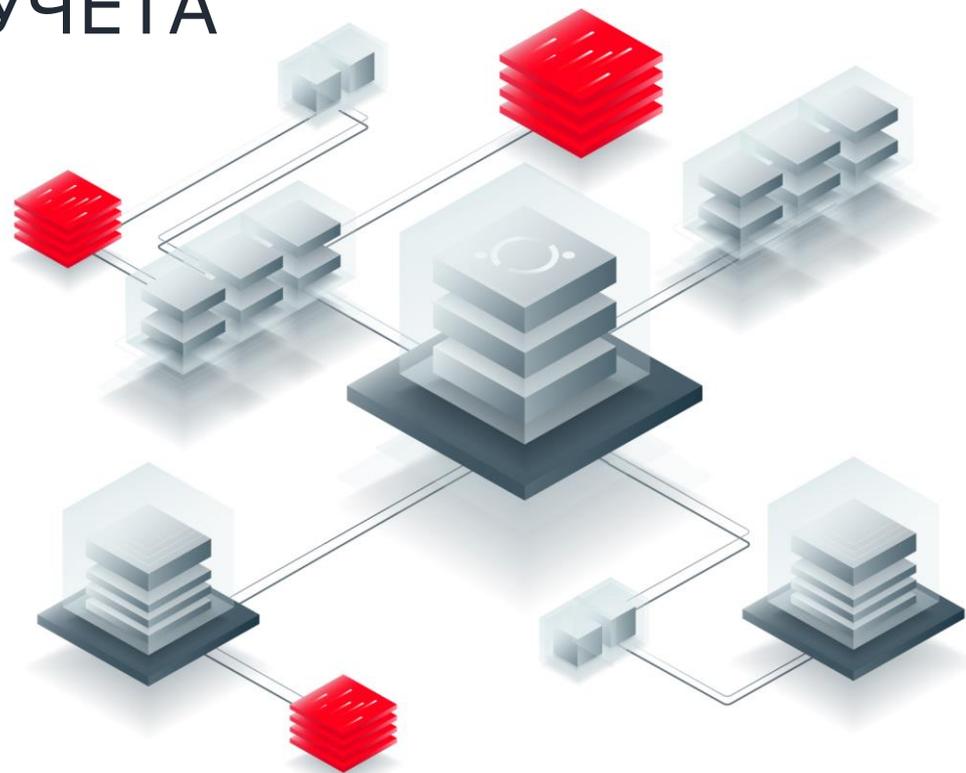


РАЗВИТИЕ СТАТИСТИЧЕСКОГО УЧЕТА

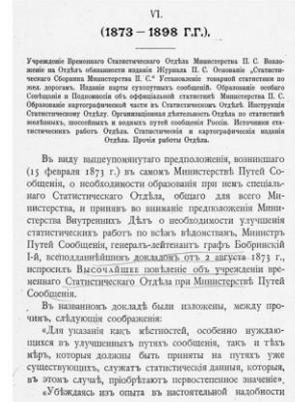
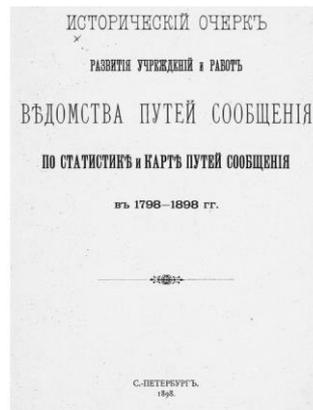


СОЗДАНИЕ СТАТИСТИЧЕСКОГО ОТДЕЛА



Граф Бобринский

Граф А. П. БОБРИНСКОЙ
Министр Путей Сообщения.
1871—1874.



Официальная история статистического учета на железнодорожном транспорте России началась в 1873 г., когда на основании Высочайшего повеления, последовавшего вследствие доклада генерал-лейтенанта графа А.П.Бобринского о необходимости улучшения статистических работ по всем ведомствам Министерства путей сообщения, был сформирован статистический отдел МПС

ПЕРВЫЙ РУКОВОДИТЕЛЬ СТАТИСТИЧЕСКОГО ОТДЕЛА



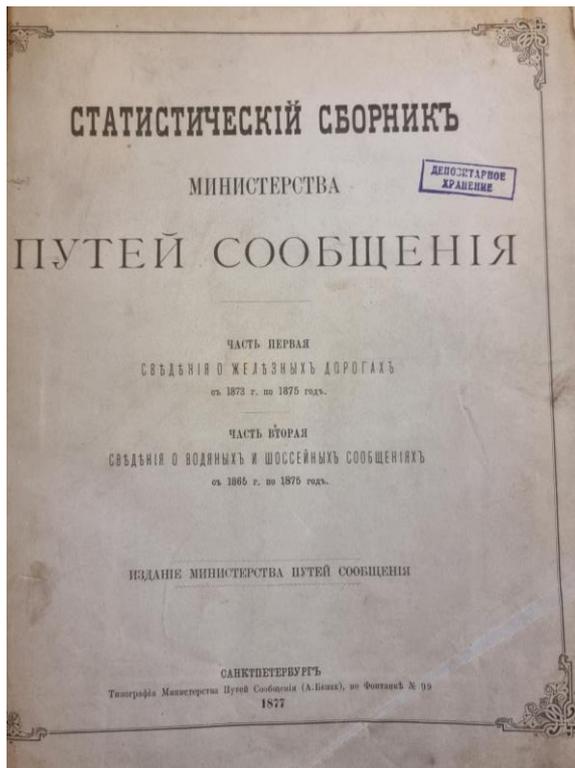
**Головачев
Алексей Адрианович**
7.03.1819 – 12.02.1903

Русский общественный деятель и публицист, участник Тверского губернского комитета, созданного для подготовки крестьянской реформы. Соавтор проекта отмены крепостного права, значительная часть которого положена в основу «Положения о крестьянах, выходящих из крепостной зависимости» от 19 февраля 1861 г., первый историк реформ 1860-х годов и железнодорожных дел в России, директор от правительства в правлении Донецкой железной дороги.

С 1873 по 1875 годы первый заведующий Статистического Отдела Министерства путей сообщения Российской империи.

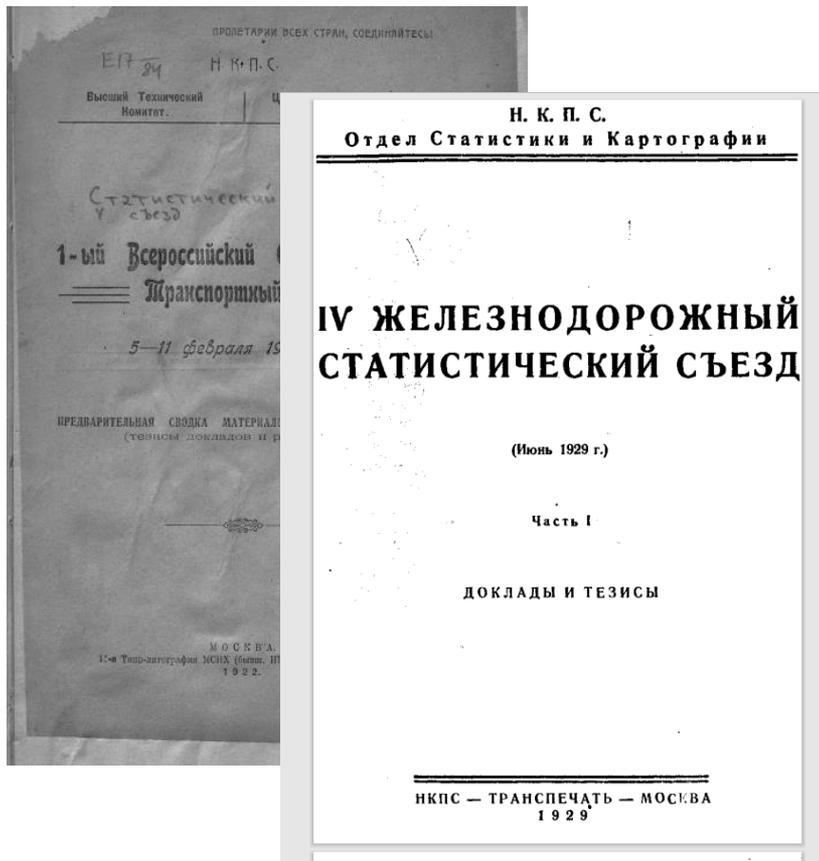
Родился и похоронен в селе Покровское Корчевского уезда.

ПЕРВЫЙ СТАТИСТИЧЕСКИЙ СБОРНИК



	1873 г.	2022 г.
Пассажирооборот, млрд. пасс. км	2,7	122,8
Грузооборот тарифный, млн. т-км	3520,3	2 636 555,4
Перевезено грузов, млн. тонн	19,0	1355,3

Из доклада Ю.В.Беннета на IV железнодорожном статистическом съезде (июнь 1929 г.)



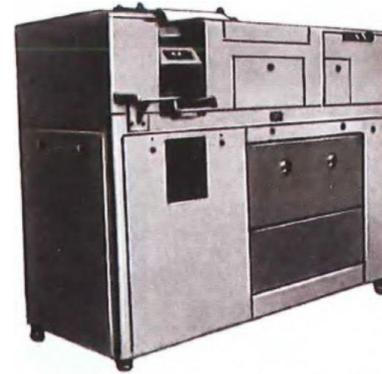
...Дефекты планирования кроются, главным образом, в дефектах учета. Поскольку учет есть базис, основа планирования, постольку плановая функция не может быть осуществлена правильно без правильно организованного учета. Запаздывание наших планов из-за несвоевременного получения учетных данных, несоответствия учетных данных действительным нуждам планирования, что обуславливает разрыв между этими двумя функциями управления, явление слишком распространенное. Это нарушает устойчивость планов, вызывает необходимость корректив, затрудняет их прохождение в высших инстанциях...

...Машина, как организатор управленческих процессов, служит в данном случае предпосылкой для разрешения всех основных задач построения рациональной техники управления. Значение механизации учета лежит именно в этой плоскости - в плоскости его рационализации как предпосылки рационального построения функции планирования и организации.

АВТОМАТИЗАЦИЯ



Техническое обеспечение трудоемких расчетов поначалу полностью отсутствовало. Первым отечественным устройством, облегчившим и ускорившим процесс расчетов, стал **арифмометр Однера**, производство которого было налажено в Санкт-Петербурге в 1890 г.



Алфавитно-цифровой табулятор ТА80-1 (СССР)

В 50-е гг. начались эксперименты по использованию на железных дорогах электронных вычислительных машин (ЭВМ). Поначалу они были очень дорогими, ненадежными и во многом уступали табуляторам.



Электронно-вычислительная машина «Урал-1»



ЭВМ «Минск-22»

В 1964 г. на Московском узле приступили к разработке принципиально новой технологической системы по продаже билетов - «Экспресс-1». Для нее в Ереванском НИИ математических машин была создана ЭВМ «Маршрут», обеспечивающая совместную работу билетных касс через средства связи периферийного терминального оборудования. «Экспресс-1» стала первой автоматизированной системой, работающей в режиме реального времени.

В начале 70-х гг. автоматизированные системы на базе универсальных ЭВМ получили широкое распространение на железных дорогах. Был налажен выпуск ЭВМ второго поколения (Урал, Минск и др.), а к середине 70-х гг. - третьего и четвертого (ЕСЭВМ). Благодаря применению полупроводников и интегральных микросхем резко снизилась стоимость компьютеров, их размеры и потребляемая мощность. Вместе с тем повысились их надежность и быстродействие.

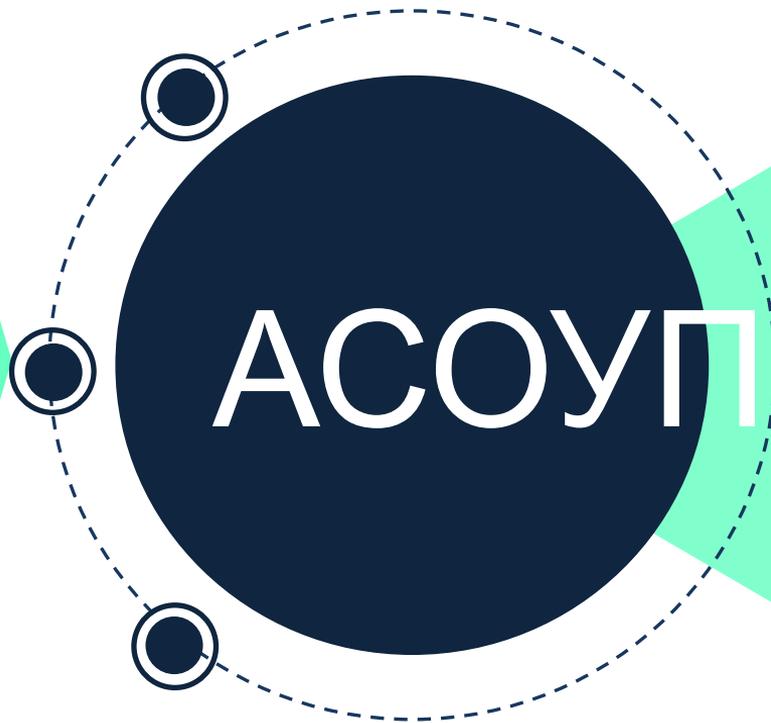
АВТОМАТИЗАЦИЯ

Одна из основных - Автоматизированная система оперативного управления перевозками (АСОУП) - создает и поддерживает в реальном времени информационную динамическую модель перевозочного процесса, прогнозирования и текущего планирования эксплуатационной работы предприятий железной дороги.

Создание сети передачи данных, новые модели вычислительных средств дали «зеленый свет» интеграции информационных систем как в географическом, так и в функциональном плане. Таким примером является Автоматизированная система пономерного учета, контроля дислокации, анализа работы и регулирования вагонного парка на железных дорогах России (ДИСПАРК), введенная в 2000 г.

Ее внедрение позволило перейти от обезличенных, балансовых методов управления вагонным парком к пономерному учету, непрерывному мониторингу места дислокации, анализу использования и регулирования парка на всем полигоне сети железных дорог России.

Следствием интеграции систем стало появление автоматически формируемых массивов исходной информации, необходимой для ведения железнодорожного статистического учета.



ОБРАЗОВАНИЕ КОМИССИИ ПО СТАТИСТИКЕ

Для осуществления комплексных мероприятий по проведению единой методологической и учетной политики в области железнодорожной статистики на международном уровне

Решением сорок девятого заседания Совета по железнодорожному транспорту государств – участников Содружества в 2008 году была образована Рабочая группа Совета по железнодорожному транспорту по вопросам методологии оперативного и статистического учета на железнодорожном транспорте

В 2012 году решением пятьдесят седьмого заседания Совета преобразована в Комиссию Совета по железнодорожному транспорту по вопросам методологии оперативного и статистического учета на железнодорожном транспорте

ЗАЧЕМ НУЖНА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНАЯ СТАТИСТИКА

1873

ЦЕЛЬ:

«Для указания как местностей, особенно нуждающихся в улучшенных путях сообщения, так и тех мер, которые должны быть приняты на путях уже существующих, служат статистические данные, которые в этом случае, приобретают первостепенное значение».

2023

ЦЕЛЬ:

Обеспечить эффективное:

Планирование

Управление

Развитие