

вовала бы повышению эффективности учета материальных ресурсов. Исследование выявило необходимость разработки системы документального оформления поступления и движения материальных ресурсов с учетом особенностей производственного процесса и организационной структуры объединения «Белорусская железная дорога».

Наиболее острой проблемой на сегодняшний момент является организация бухгалтерского учета топлива, которое занимает значительную долю в общей структуре материальных ресурсов. Разработка методики учета топливно-энергетических ресурсов позволит усилить контроль за их использованием, сократить топливоемкость транспортного производства и, как следствие, снизить затраты на его осуществление.

Таким образом, остро проявилась необходимость дальнейшего исследования такого объекта бухгалтерского учета как материальные ресурсы с целью уточнения их экономической сущности с учетом особенностей железнодорожного транспорта, разработки классификации материальных ресурсов предприятий транспорта, построения рациональной и не противоречащей законодательству методики учета материальных ресурсов на предприятиях Белорусской железной дороги с учетом отраслевых особенностей.

УДК 355.69

ПОВЫШЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ ВОИНСКИХ ПЕРЕВОЗОК

А. Г. ГОРДЮК, О. В. ДЕВЯТКО

Белорусский государственный университет транспорта

Перевозка войск железнодорожным транспортом в современных условиях является сложным процессом, требующим от командования и штабов перевозимых войск, органов военных сообщений и органов железнодорожного транспорта тесного взаимодействия на всех этапах их организации и выполнения. Одним из основных требований, предъявляемых к организации и выполнению воинских перевозок, является их безопасность. Поэтому деятельность командования и штабов воинских частей, органов военных сообщений и органов железнодорожного транспорта должна быть направлена на своевременное вскрытие причин нарушения безопасности, их анализ и выработку путей повышения безопасности воинских перевозок.

Анализ случаев нарушения безопасности воинских перевозок на Белорусской железной дороге за последние годы показывает, что основными из них являются нарушения правил размещения и закрепления вооружения и военной техники на открытом железнодорожном подвижном составе, а именно:

- несоблюдение габарита погрузки;
- перевозка в составе воинских эшелонов и транспортов боевых и транспортных машин с неисправной ходовой частью и тормозной системой, с неисправными фиксирующими и стопорными устройствами отклоняющихся частей и узлов;
- маскировка вооружения и военной техники пришедшими в негодность тентами и маскировочными сетями.

Эти нарушения являются типичными при перевозке войск и воинских грузов по железной дороге и повторяются на протяжении нескольких лет. Очевидно, что проверить техническое состояние вооружения и военной техники, пригодность материалов и приспособлений, используемых для закрепления их на открытом железнодорожном подвижном составе, надежность и прочность маскировочных сетей и тентов на станциях погрузки невозможно, за исключением случаев их явной неисправности. Запись в перевозочных документах, производимая начальником воинского эшелона (отправителем воинского транспорта) о правильном размещении и закреплении вооружения и военной техники и их исправности, не всегда свидетельствует об этом.

Основными причинами нарушений безопасности воинских перевозок являются:

- некачественная подготовка вооружения и военной техники к перевозке по железной дороге, формальный подход командиров воинских частей и подразделений к проведению перед погрузкой

технического обслуживания в объемах, предусмотренных инструкциями по транспортировке различных образцов военной техники и вооружения по железной дороге;

- незнание должностными лицами воинских частей и подразделений, экипажами боевых машин и водителями транспортных средств правил их размещения и закрепления на открытом железнодорожном подвижном составе;

- отсутствие у личного состава перевозимых войск практических навыков в выполнении перевозок по железной дороге.

Пути повышения безопасности воинских железнодорожных перевозок целесообразно считать:

- организацию качественного обучения войск перевозкам в системе их боевой подготовки, прежде всего с реальной отработкой вопросов размещения и закрепления вооружения и военной техники на железнодорожных станциях с предоставлением для этих целей железнодорожного подвижного состава и привлечением специалистов органов военных сообщений и железной дороги;

- использование войсками многооборотных креплений, что не только упростит и сократит по времени процесс обучения экипажей боевых машин и водителей транспортных средств, но и даст реальную экономию денежных средств, расходуемых на воинские перевозки;

- разработку и внедрение в войсках новых способов закрепления вооружения и военной техники, снижающих влияние человеческого фактора на безопасность воинских перевозок.

Реализация предложенных путей позволит не только сократить нарушения безопасности воинских перевозок, но и повысит мобильность войск, которая является неременным условием их боеготовности.

УДК 656.225

ОЦЕНКА ВЛИЯНИЯ ПОВЫШЕНИЯ МАССЫ И ДЛИНЫ ГРУЗОВЫХ ПОЕЗДОВ НА ВЕРОЯТНОСТЬ ВОЗНИКНОВЕНИЯ АВАРИЙНЫХ СИТУАЦИЙ

А. В. ДМИТРЕНКО, В. И. МЕДВЕДЕВ, И. О. ТЕСЛЕНКО
Сибирский государственный университет путей сообщения

Произошедшие на железных дорогах России в первом полугодии текущего 2005 года крушения грузовых поездов ставят на повестку дня необходимость анализа причин и прогноза состояния безопасности на кратко- и среднесрочную перспективу. Такая постановка вопроса тем более актуальна в свете осуществления беспрецедентного по своим масштабам реформирования железнодорожного транспорта, включающего в себя преобразования в управленческой, организационной, технологической сферах его функционирования.

Железнодорожный транспорт относят к сложным техногенно-информационно-социальным комплексам, и один из главных качественных показателей его работы – безопасность движения поездов – является детерминантом сочетания большого числа закономерных и случайных факторов. Постепенное изменение условий функционирования железнодорожного транспорта обусловлено, прежде всего, объективными причинами, и задачей транспортной науки является опережающее исследование влияния данного изменения на показатели безопасности перевозок.

Общепризнано, что сверхнормативная эксплуатация технических средств, истощение технического ресурса (на 50–70 %) инфраструктуры ведет к увеличению вероятности отказов и, как следствие, повышению аварийности. Финансовое обеспечение коренной модернизации инфраструктуры ее собственниками не предусматривается.

В числе задач железнодорожного транспорта определены следующие: увеличения скоростей движения поездов, увеличения веса и длины поезда. Решение этих задач на основе устаревшей техники и традиционных подходов неизбежно приведет к понижению безопасности. С учетом такого фактора, как постоянное (на 5–11 % в год) повышение доли опасных грузов в грузовых поездах, однонаправленное сложение тенденций может привести к трудно контролируемой ситуации, вплоть до катастрофической.

В связи с этим одним из приоритетных направлений развития транспортной науки должно стать моделирование изменения значительных факторов транспортного процесса, прогноз влияния этого