

– наличие в области всех видов транспорта в сочетании с имеющейся в настоящее время достаточно развитой сетью транспортных коммуникаций всех видов, объектов транспортной инфраструктуры;

– наличие свободных и удобных, в том числе и прибрежных территорий, пригодных для создания новых и развития действующих транспортных коммуникаций и крупных объектов транспортной инфраструктуры. При этом существует возможность развития транспортных подходов к пограничным переходам, морским и речным портовым, грузовым, терминальным комплексам;

– наличие квалифицированного персонала в сочетании с достаточно развитым промышленным и агропромышленным комплексами, а также имеющейся сырьевой базой;

– существующий в области благоприятный инвестиционный климат, обеспечивающий приток отечественного и иностранного капитала, вкладываемого в реальный сектор экономики;

– соседство с таким мегаполисом, как город Санкт-Петербург, обладающим огромным научным, культурным, историческим, кадровым, промышленным потенциалом, который при этом является одним из крупнейших не только на Северо-Западе, но и в России транспортным узлом.

Исходя из целей социально-экономического развития Ленинградской области развитие транспортного комплекса области должно обеспечить:

– обеспечение всех видов социально значимых перевозок и, в первую очередь, обоснованного уровня пассажирского транспортного обслуживания;

– обеспечение необходимого уровня по объему и качеству транспортных услуг реального сектора экономики;

– развитие товаропроводимости областной транспортной сети, обеспечивающее потребности Российской Федерации в экспортно-импортных и транзитных перевозках;

– увеличение поступлений в бюджеты всех уровней при соблюдении паритета федеральных региональных и местных интересов;

– обеспечение экологической безопасности и охраны окружающей природной среды;

– повышение конкурентоспособности российских участников транспортной деятельности, расположенных на территории области.

В разработанной в настоящее время Концепции намечены следующие приоритетные направления развития транспортного комплекса Ленинградской области:

– развитие инфраструктуры транспортного комплекса;

– внедрение и развитие современной транспортной техники;

– совершенствование взаимодействия транспортных предприятий и смежных структур;

– повышение безопасности транспортного процесса;

– уменьшение негативного воздействия транспорта на состояние окружающей среды.

С целью обеспечения реализации каждого из указанных направлений развития транспортного комплекса, должны быть разработаны нормативно-правовые и организационные мероприятия по совершенствованию управления транспортным комплексом, привлечению инвестиций, совершенствованию тарифной и налоговой политики, правового регулирования транспортного процесса, а также мероприятия, направленные на поддержку развития информационно-логистических систем.

В настоящее время правительством Ленинградской области с привлечением широкого круга ученых и специалистов подготовлена Концепция развития транспортного комплекса Ленинградской области до 2010 года. На ее основе прорабатывается более детально Программа развития транспортного комплекса. В ее основе лежат основные нормативные документы, подготовленные Минтрансом РФ к заседанию Госсовета Российской Федерации по проблемам развития транспортного комплекса страны, намеченного на конец 2003 года, а также вышеприведенные положения.

УДК 656.21

## О ПРОЕКТЕ ТЕХНИЧЕСКОГО ПАСПОРТА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ СТАНЦИИ

В. А. ПОДКОПАЕВ

*Белорусский государственный университет транспорта*

Технический паспорт станции, с нашей точки зрения, должен включать в себя следующие основные разделы: общую характеристику станции, техническую характеристику, нормативную до-

кументацию, эксплуатационные показатели работы, экономические характеристики, штатное расписание, безопасность движения и маневровой работы, охрану труда, экологический паспорт, эталонные методики расчета параметров станции и архив.

В общей характеристике отражаются: принадлежность станции к железнодорожному узлу, железнодорожной линии, участку; назначение железнодорожной станции по функциональному признаку и характеру работы железнодорожного узла; класс станции в зависимости от объема выполняемой работы; взаимное расположение основных парков (путей) станции; перечень осуществляемых станцией операций и предоставляемых услуг.

Техническая характеристика станции содержит в себе следующие материалы: характеристику плана и профиля станционных путей, включающую масштабный план, ведомость путей, ведомость стрелочных переводов, глухих пересечений, ведомость кривых участков пути, негабаритные и опасные места, негабаритные междупутья, башмакосбрасыватели, устройства обеспечения безопасности движения и маневровой работы поездов, место дислокации подразделений экстренной помощи, продольные профили путей, план и продольный профиль подходов главных (соединительных) путей к станции, характеристику земляного полотна, поперечные профили, водосборные, водоотводные сооружения, характеристику балластного слоя, рельсов, шпал, сортировочных устройств, масштабные схемы коммуникаций, в том числе линий электроснабжения, энергоснабжения, контактной сети, автоматики и телемеханики, связи, водоснабжения (технического и бытового), канализации и другие; характеристику искусственных сооружений, расположенных в пределах станции; характеристику устройств пассажирского и грузового комплексов.

В разделе нормативной документации приводится: перечень действующих нормативных документов, утвержденных Начальником Белорусской железной дороги и другими вышестоящими органами; местные инструкции, инструктивные указания; технологический процесс работы станции, технико-распорядительный акт, план формирования и график движения поездов;

документы, направленные на обеспечение функционирования станции и ее подразделений.

В разделе «Показатели работы» станции отражаются известные количественные и качественные характеристики работы станции.

В число экономических характеристик, на наш взгляд, необходимо включить стоимость основных фондов; эксплуатационные расходы, включая фонд оплаты труда, начисления, материалы, топливо, электроэнергию, амортизацию и прочие; производительность труда; лимит численности материально-технических и топливно-энергетических ресурсов по видам и направлениям деятельности и др.

Штатное расписание представляется по подразделениям станции. В нем отражаются сведения о работниках, подчиненность и другие данные. Эти сведения формируются в таблицах соответствующих форм, а подчиненность кадрового состава должна быть представлена структурными схемами.

В разделе «Безопасность движения» должна быть представлена нормативная база и характеристика средств обеспечения безопасности движения.

Раздел «Охрана труда» содержит в себе информацию о технике безопасности, производственной санитарии, пожарной безопасности и электробезопасности. Все представляется в виде нормативной базы и характеристики средств обеспечения охраны труда.

Экологический паспорт (для крупных станций этот документ носит самостоятельный характер) содержит в себе следующие основные положения:

- общие сведения об источниках загрязнения;
- краткую природно-климатическую характеристику района расположения станции, сведения об использовании земельных, материальных и энергетических ресурсов;
- характеристику выбросов в атмосферу и отходов;
- характеристику водопотребления и водоотведения;
- сведения об автотранспорте и технологическом транспорте, работающем на станции.

В паспорте должны найти место эталонные методики расчетов параметров станции, которые включают методики расчета путевого развития станции, сортировочных устройств, пропускной способности горловин, парков и других элементов станции; перерабатывающей способности сортировочных, грузовых устройств и других элементов станции.

Архив на станции формируется по отдельным подразделениям и отделам станции. Особое внимание в данном разделе паспорта должно быть уделено наличию и продолжительности хранения материалов, представляющих большую ценность. В их числе масштабные планы станции, съемки станции, материалы разработок проектных организаций и другие документы, срок хранения которых иногда не ограничен.

УДК 656.13.05

## ПОВЫШЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ ПРИ СОДЕЙСТВИИ ТРАНСПОРТНОГО СТРАХОВАНИЯ

Д. В. РОЖАНСКИЙ, А. Я. АНДРЕЕВ

*Белорусский национальный технический университет*

При решении вопросов, касающихся повышения безопасности автотранспортных средств, могут использоваться методы и инструменты страхования автотранспорта и ответственности лиц, заинтересованных в безопасном его использовании. К сожалению, цели и задачи страхования с точки зрения любого страховщика существенно иные, чем повышение безопасности движения. В основном цель страховщика – это предоставление клиенту страховой услуги за приемлемую цену и получение прибыли на этой основе. Поэтому методы анализа возможного ущерба от дорожно-транспортных происшествий и выгоды при применении страхования не могут быть применимы в одном ракурсе даже для таких распространенных видов страхования, как «КАСКО» (добровольное страхование транспортных средств) и обязательное страхование гражданской ответственности владельцев транспортных средств. Сегодня ситуация достаточно убедительно доказывает практическими примерами, что страхование гражданской ответственности владельцев транспортных средств остается невыгодным для владельцев автомобилей. И, как следствие, многие автовладельцы намеренно страхуют и свое имущество, и свою ответственность, а при наступлении страхового случая требуют возмещения со страховой компании, осуществившей добровольное страхование. Если возмещение получено по обязательному виду страхования, то полученных денежных средств страхового возмещения может и не хватить на восстановление нормального технического состояния транспортного средства. Более того, получается, что страховые компании намеренно загоняют автовладельцев ремонтировать свои автомобили к «кустарям» в подполье, а затем уже государственные органы, контролирующие исправность транспортных средств, удивляются большим процентом повторного прохождения планового технического осмотра. Встает вопрос, как расходуются целевые фонды, которые направлены на создание превентивных (предупредительных) мероприятий, позволяющих снизить количество страховых случаев. В создании страховых фондов должно участвовать государство как партнер, заинтересованный именно в повышении безопасности автотранспортных средств и дорожного движения в целом, а не как констататор «процентов отчисления в заинтересованные органы». Участие государства в системе страхования автотранспорта, пассажиров, грузов и гражданской ответственности владельцев транспортных средств необходимо не только из-за существования интересов государства, проявляющихся по поводу снижения аварийности, но и потому, что население не имеет достаточных доходов, чтобы в полной мере финансировать разные виды автострахования, оплачивая как собственные интересы по поводу безопасной и комфортной жизни, так и интересы государства в сохранении жизни и работоспособности граждан. Финансирование специальных отделов урегулирования ущерба страховой компании, имеющей экспертизу отказов отдельных конструктивных элементов автомобиля и парка автотранспортных средств, помогает выделить отдельные виды и инструменты страхования, а также достаточно четко определить участников страховых отношений, интересы которых в той или иной мере затрагивает безопасность движения. Все это позволит сформировать механизм повышения безопасности средствами страхования. Ведь страхование учитывает и интересы государства, заинтересованного в сохранении жизни и здоровья своих граждан, а также минимизации ущерба государственной собственности и обществу. Конечно, государство должно быть заинтересовано в минимизации любого ущерба, т.е. даже ресурсы, оплаченные гражданами (в том числе время и деньги) и потраченные на ремонт личных автомобилей после аварии, могут быть использованы как деньги с большей пользой для общества. К сожалению, например, исходя из опыта урегулирования ущерба по обязательному страхо-