

Проведенные исследования показывают, что дополнительные удельные издержки, связанные с перевозкой ОГ в цистернах и относимые на движенические операции, для Белорусской железной дороги составляют 12 - 18 % от общего размера провозной платы в зависимости от расстояния перевозки.

УДК 656.225.073.436

МЕТОДИЧЕСКИЕ ОСНОВЫ ОПРЕДЕЛЕНИЯ ЗАТРАТ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ, СВЯЗАННЫХ С ПОИСКОМ И ОБНАРУЖЕНИЕМ ВЗРЫВЧАТЫХ И ДРУГИХ ОПАСНЫХ ВЕЩЕСТВ

Н. А. ДЫЩЕНКО

Белорусская железная дорога

В. Г. ГИЗАТУЛЛИНА

Белорусский государственный университет транспорта

Железнодорожный транспорт республики представляет собой уникальную и сложную технологическую систему. Перевозки по железной дороге выполняются по единому технологическому процессу, отклонения параметров которого от номинальных значений, превышающие пороговые величины, приводят к потерям материальных ценностей, к созданию угрозы здоровья и жизни людей как участников перевозки, так и проживающих в зоне тяготения к транспортным коммуникациям, к ущербу окружающей среде.

В последнее время участились случаи поступления ложных сообщений о готовящихся взрывах и заминировании объектов транспорта. В связи с этим на железной дороге проводится работа по исполнению законодательства, направленного на обеспечение общественной безопасности, предупреждения экстремистских и террористических проявлений. Правильная оценка последствий заминирований (в т.ч. ложных) объектов железнодорожного транспорта даст возможность предъявлять виновным лицам обоснованные затраты по поиску и обезвреживанию взрывчатых веществ.

Последствия возможных террористических актов на железнодорожном транспорте могут оказаться катастрофическими для целых регионов. Разрушение железнодорожных коммуникаций приведет к срыву графика движения поездов, что, в свою очередь, повлечет просрочку доставки грузов и пассажиров. Учитывая объемы перевозок железнодорожного транспорта, можно сказать, что вывод из строя такой важной транспортной артерии, как железная дорога приведет к дестабилизации работы всех отраслей народного хозяйства. Даже факты ложного минирования объектов железнодорожного транспорта серьезно нарушают работу дороги.

В научно-исследовательской лаборатории экономического анализа, методологии бухгалтерского и налогового учета БелГУТа была разработана методика, позволяющая определить в денежном выражении затраты, которые несет железная дорога по каждому конкретному случаю минирования (в том числе и ложному), а также в других случаях применения опасных веществ на объектах железнодорожного транспорта.

Под *ущербом* понимаются совокупные потери, вызванные поиском и обнаружением взрывчатых и других опасных веществ, а также устранением последствий их применения (ликвидацией последствий террористического акта).

Величина ущерба определяется следующими стоимостными параметрами: непроизводительные расходы (НР), понесенные убытки (ПУ), упущенная выгода (УВ).

Общая величина ущерба, причиненного железной дороге в случаях террористических актов (У), определяется по формуле

$$У = НР + ПУ + УВ.$$

Непроизводительные расходы – это текущие затраты структурного подразделения железной дороги либо дороги в целом, которые они несут в течение всего периода ликвидации последствий террористического акта. Особенностью данного вида затрат является то, что они имеют место и в условиях обычного функционирования структурного подразделения. К ним относятся: постоянные расходы по содержанию инфраструктуры (амортизация, оплата коммунальных услуг и пр.), заработная плата персонала за время вынужденного прогула в связи с террористическим актом, а также

другие расходы. Состав непроизводительных расходов зависит от того, какой объект (стационарный или мобильный) подвергся террористическому акту.

Понесенные убытки – затраты, вызванные необходимостью ликвидации последствий террористического акта, возникающие только в случаях его проведения и отсутствующие при нормальных условиях функционирования структурного подразделения. К таким затратам относятся: собственные затраты железной дороги и оплата счетов сторонних организаций, участвующих в ликвидации последствий террористического акта. Величина понесенных убытков зависит от вида террористического акта:

- а) несостоявшийся теракт (ложное минирование);
- б) состоявшийся теракт (взрыв и ликвидация его последствий).

К *собственным затратам* железной дороги относятся расходы: по обеспечению безопасности работ на месте террористического акта (эвакуация людей, огораживание места работ, уборка с прилегающих путей подвижного состава и пр.); по работе пожарных и восстановительных поездов на месте террористического акта и др.

Оплата счетов сторонних организаций включает расходы железной дороги по оплате выставленных сторонними организациями счетов (в том случае, если в ликвидации последствий террористического акта принимали участие сторонние организации). Сторонние организации могут оказывать содействие в эвакуации пассажиров и работников железной дороги; организации питания персонала, задействованного на ликвидации теракта; оказании медицинской помощи пострадавшим; разборке и ликвидации завалов на месте проведения теракта. Кроме того, при ликвидации последствий террористического акта могут использоваться технические средства, устройства и приспособления сторонних организаций: средства пожаротушения, специнструмент, инвентарь и т.п.

Упущенная выгода – сумма неполученной выручки за нереализованную продукцию, неполученных доходов за произведенную работу за время ликвидации последствий террористического акта. К данному элементу относится также возмещение клиентам (пассажирам, грузоотправителям) упущенной выгоды, в том случае, если это возмещение будет производиться за счет средств железной дороги. Порядок возмещения упущенной выгоды определяется Гражданским кодексом Республики Беларусь.

Все вышеназванные элементы зависят от того, какой объект подвергся террористическому акту и в каком режиме эксплуатации он находится.

Разработанная методика определения ущерба позволяет рассчитать потери, которые несет только железная дорога при проведении на ее объектах террористических актов. Однако следует помнить, что любые проявления экстремизма на железнодорожном транспорте затрагивают и всю прилегающую инфраструктуру (последствия крушения вследствие теракта состава с нефтеналивными или химическими грузами могут быть весьма плачевными для целых населенных пунктов), а также вызывают необходимость привлечения дополнительных сил со стороны: пожарных команд, подразделений МЧС, милиции и т.п. Поэтому предупреждение и предотвращение террористических актов на железнодорожном транспорте – задача не только сотрудников дороги и представителей силовых ведомств Республики Беларусь, но и граждан страны.

УДК 656.225.073.5/1.6

ЭКОНОМИЧЕСКАЯ ОЦЕНКА ПОТЕРЬ, СВЯЗАННЫХ С НЕОБЕСПЕЧЕНИЕМ БЕЗОПАСНОСТИ ПЕРЕВОЗОК

И. А. ЕЛОВОЙ

Белорусский государственный университет транспорта

Транспортный комплекс должен удовлетворять потребностям клиентов в перевозках, обеспечивая сохранность и сроки доставляемой продукции. При необеспечении безопасности перевозок груз может быть утрачен, а у транспорта возникают расходы, связанные с ликвидацией аварий и крушений. В этих условиях актуальной является проблема экономической оценки потерь, связанных с ненадежной доставкой грузов.

Выполненные исследования показали, что запасы исходного сырья и полуфабрикатов на пред-