

3 Государственная программа поддержки малого и среднего предпринимательства в Республике Беларусь на 2016–2020 годы [Электронный ресурс] / М-во экономики Респ. Беларусь. – 2016. – Режим доступа : <https://www.economy.gov.by/ru/gosprog-ru/>. – Дата доступа : 06.10.2019.

4 OECD. Small and medium enterprise outlook 2010/OECD PUBLICATIONS. 2, rue Anri-Pascal, 75775 PARIS CEDEX 16.

5 Малое и среднее предпринимательство в Республике Беларусь [Электронный ресурс] / Нац. стат. комитет Респ. Беларусь – 2019. – Режим доступа : http://www.belstat.gov.by/upload/iblock/3f5/3f5e9fa0e3d74b7_d930b540f1cb3c6a1.pdf. – Дата доступа : 06.10.2019.

A. KOLESNIKOV, PhD, Associate Professor

V. PONOMARENKO

Belarusian State University of Transport

SMALL AND MEDIUM ENTREPRENEURSHIP IN THE TRANSPORT COMPLEX OF THE REPUBLIC OF BELARUS: STATE AND PROSPECTS OF DEVELOPMENT

The article deals with the results of the development of small and medium-sized businesses in the Republic of Belarus, the role of small business in national economy, branch and territorial structure is investigated, the problems in the development of small business, including in the field of transport services, are outlined, the directions of increasing its role in the structural transformation of the economy are determined.

Получено 08.10.2019

**ISSN 2225-6741. Рынок транспортных услуг
(проблемы повышения эффективности).
Вып. 12. Гомель, 2019**

УДК 656.212.7

Д. Н. КУШНЕРОВ, канд. экон. наук, доцент

Белорусский государственный университет транспорта

МЕТОДИЧЕСКИЕ ПОДХОДЫ К ОПРЕДЕЛЕНИЮ КОЛИЧЕСТВА ПОСТОВ ВОЕНИЗИРОВАННОЙ ОХРАНЫ В ПАРКАХ ГРУЗОВЫХ СТАНЦИЙ

Приведена методика определения количества постоянных постов Военизированной охраны в парках грузовых станций. Указаны основные факторы, оказывающие влияние на потребное количество постов для обеспечения сохранности грузов и имущества железной дороги.

Военизированная охрана государственного объединения «Белорусская железная дорога» в соответствии со статьей 9 Закона Республики Беларусь от 08.11.2006 № 175-З «Об охранной деятельности в Республике Беларусь» осуществляет на основании лицензии охрану грузов в пути следования и на железнодорожных станциях, объектов организаций железнодорожного транспорта общего пользования, в том числе на договорной основе. К объектам, подлежащим обязательной охране Военизированной охраной государственного объединения «Белорусская железная дорога», отнесены:

– перевозимые железнодорожным транспортом общего пользования грузы, подлежащие обязательному сопровождению военизированной охраной государственного объединения;

– объекты жизнеобеспечения и повышенной опасности государственного объединения и организаций, входящих в его состав.

Кроме того, Военизированной охраной выполняются функции по пресечению в пределах своей компетенции актов незаконного вмешательства в деятельность железнодорожного транспорта, охране оставленных на промежуточных станциях составов с опасными грузами, моторвагонного подвижного состава в местах отстоя, противодействию незаконной перевозке товаров железнодорожным транспортом по территории Республики Беларусь, обеспечению сохранности имущества на строящихся и модернизируемых объектах железнодорожной инфраструктуры, профилактике непроизводительного травматизма, обеспечению защиты подвижного состава от актов вандализма, участию в охране общественного порядка на железнодорожном транспорте общего пользования во взаимодействии с органами внутренних дел, реализации иных поручений руководства Белорусской железной дороги по обеспечению сохранности перевозимых грузов и государственного имущества.

Непосредственно охрану объектов осуществляют стрелки Военизированной охраны, входящие в состав стрелковых команд одного из трех отрядов: Минского, Брестского, Гомельского.

Порядок организации и осуществления охраны грузов в пути следования и на железнодорожных станциях Военизированной охраной определен инструкцией, утвержденной приказом Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь от 08.08.2016 № 268-Ц (далее – Инструкция № 268-Ц).

В соответствии с Инструкцией № 268-Ц охрана грузов Военизированной охраной осуществляется следующими способами:

– выставлением постов по охране транспортных средств или оперативно-маневренными методами организации службы – в местах отстоя транспортных средств железнодорожного транспорта с грузами;

– непрерывным или сменным сопровождением грузов, выставлением временных постов на станциях, оперативно-маневренными методами организации службы, способом диспетчерского контроля, реагированием на сигналы тревоги, поступающие от технических средств и систем охраны, уста-

новленных в транспортных средствах железнодорожного транспорта, оборудованных навигационно-мониторинговыми системами – в пути следования, в том числе на промежуточных станциях;

– оперативно-маневренными методами организации службы, а также реагированием на сигналы тревоги, поступающие от технических средств и систем охраны, установленных в транспортных средствах железнодорожного транспорта, оборудованных навигационно-мониторинговыми системами – на объектах инфраструктуры.

При этом к оперативно-маневренным методам организации службы относятся: патрулирование, выставление пикетов, проведение засад, рейдов, осуществление выездов на транспортных средствах, иные методы работы, направленные на выявление и пресечение противоправных посягательств, совершаемых в отношении охраняемых грузов.

Согласно Инструкции № 268-Ц Военизированная охрана осуществляет:

– обязательное сопровождение грузов, указанных в приложении 1 к инструкции. К таким грузам относятся спирт этиловый, алкогольная продукция с долей этилового спирта 7 % и более, иная продукция, в составе которой присутствует этиловый спирт, если его объемная доля 7 % и более (экстракты, лекарственные и дезинфицирующие средства, клеи, спиртовые растворы, загустители, присадки, растворители, антифризы и прочие), метанол, табачные изделия, взрывчатые материалы, наркотические средства и психотропные вещества, служебное и гражданское оружие, а также боеприпасы к нему. Обязательное сопровождение грузов осуществляется способами непрерывного или сменного сопровождения;

– охрану грузов по договорам перевозки грузов. Перечень таких грузов указан в приложении 2 к инструкции, например: топливо, цветные металлы, машины и оборудование, автомобили, продукция радиопромышленности, изделия макаронные и мучные, сахар, растительное масло, консервы, соки, трикотажные и швейные изделия, меха, обувь и прочие. В данном случае применяются оперативно-маневренные методы организации службы, выставление временных постов в парках станций, способ диспетчерского контроля, при необходимости – сопровождение грузов;

– оказание услуг по охране грузов на договорной основе, при этом применяются способы охраны, указанные в договоре.

В парках станций охрана грузов осуществляется способом выставления постов (постоянных или временных) либо оперативно-маневренными методами организации службы. Порядок осуществления охраны грузов на станциях устанавливается начальниками станций по согласованию с Военизированной охраной.

Основными факторами, оказывающими влияние на трудоемкость и сложность работ, выполняемых работниками Военизированной охраны в парках железнодорожных станций, на наш взгляд, являются:

- площадь парка;
- количество путей в парке и их протяженность;
- наличие ограждения территории;
- количество вагонов, находящихся в парке (в среднем за сутки);
- количество вагонов в парке, подлежащих охране (в среднем за сутки);
- наличие электрифицированных путей;
- месторасположение парка (удаленность от предприятий и жилых массивов, прохождение через территорию парка устойчиво сложившихся маршрутов следования населения и т.п.);
- условия местности (наличие кривых, состояние междупутий и другие).

Площадь парка

В соответствии с приказом от 27.11.2017 № 327Н «О деятельности обособленного структурного подразделения (филиала) Военизированной охраны государственного объединения «Белорусская железная дорога» (далее – Приказ 327Н) к объектам жизнеобеспечения и повышенной опасности Белорусской железной дороги, подлежащим охране Военизированной охраной, помимо прочего отнесены грузовые парки станций. В соответствии со статьей 16 Закона Республики Беларусь от 08.11.2006 № 175-З «Об охранной деятельности в Республике Беларусь» работники военизированной охраны обязаны обеспечивать защиту охраняемых объектов и физических лиц от противоправных посягательств.

Таким образом, в обязанности постов входит охрана всей территории парка, а также имущества, находящегося в парке, и работников железнодорожного транспорта.

Перечень станций и парков, подлежащих охране, а также количество постов для каждого из парков приведены в Приказе 327Н.

Одним из критериев, определяющих количество постов в парке станции, должна являться площадь парка. Работники Военизированной охраны должны быть в состоянии обеспечить сохранность имущества железной дороги и грузов на путях парков, поэтому территория, охраняемая одним постом, не должна быть чрезмерной.

На Белорусской железной дороге отсутствуют нормативы по обслуживанию территории парков грузовых станций одним постом. В качестве ориентира может быть использован Устав гарнизонной и караульной служб Вооруженных Сил Республики Беларусь, утвержденный Указом Президента Республики Беларусь от 26.06.2001 № 355. В соответствии с пунктом 79 данного Устава при организации охраны объектов посредством патрулирования часовому в зависимости от ограждения объекта и условий местности назначается для охраны и обзора участок протяженностью: днем – до 2 км, ночью – до 1 км.

Справочно: в соответствии с Порядком организации деятельности ведомственной охраны Федерального агентства железнодорожного транспорта (утвержден приказом от 21.09.2010 № 400) на Российских железных дорогах протяженность

границ поста на территории наиболее важного объекта железнодорожного транспорта общего пользования для пеших постовых составляет до трех километров.

Проведенное исследование показало, что в среднем на Белорусской железной дороге на один пост приходится примерно 67600 м² охраняемой площади парков. В то же время наблюдается очень значительный разброс значений площади, приходящейся на один пост. Например, минимальная охраняемая площадь в расчете на один пост составляет около 13000 м², максимальная – 224775 м². Так как значения различаются более чем в 17 раз, то критерий «площадь парка» нельзя в чистом виде использовать для нормирования количества постов в парках грузовых станций.

Количество путей в парке и их протяженность

Количество путей в парке и их протяженность также влияют на количество постов: короткие пути легче осматривать и обеспечивать их охрану, по мере удлинения путей у постового усложняется задача по качественному обеспечению охраны. Большее количество путей также усложняет работу постового.

Проведенное исследование путевого развития парков станций показало следующее:

- минимальное количество путей в парке – 4, максимальное – 44;
- минимальная длина путей – 488 м, максимальная – 3880 м.

Из приведенных данных следует, что имеется большой разброс значений количества путей в парках и их протяженности.

Наличие ограждения территории

Наличие ограждения территории станции препятствует доступу посторонних лиц и облегчает охрану парка. При этом ограждение может быть как полным, так и частичным. Анализ наличия ограждения в парках станций, охраняемых Военизированной охраной, показал, что полное ограждение имеется у шести парков станций, частичное – у тридцати девяти. На двадцать одной станции ограждение отсутствует.

Количество вагонов, находящихся в парке (в среднем за сутки)

Вагоны, находящиеся в парках станций, занимают наибольший удельный вес в структуре материальных ценностей, охраняемых Военизированной охраной. Чем больше в парке находится вагонов, тем сложнее их охранять постовому из-за того, что большее количество путей оказывается занято и на них накапливается больше вагонов. Это усложняет процесс патрулирования, так как пролезать под вагонами категорически запрещено и для обхода охраняемой территории постовому приходится удлинять маршрут.

Анализ информации по проследованию поездов показал, что минимальное количество вагонов на станции за сутки составляет 85 единиц, максимальное – 5604, в среднем на одну охраняемую станцию приходится 1691 вагон.

Количество вагонов в парке, подлежащих охране (в среднем за сутки)

В соответствии с Инструкцией о порядке организации и осуществления охраны грузов в пути следования и на железнодорожных станциях военизированной охраной государственного объединения «Белорусская железная доро-

га», утвержденной приказом Минтранса Республики Беларусь от 08.08.2016 № 268-Ц, Военизированной охрана осуществляет обязательное сопровождение грузов, коды которых приведены в приложении 1 к данной инструкции, а также охрану грузов, коды которых приведены в приложении 2 к инструкции. По прибытии на станцию вагонов с указанными грузами для обеспечения их охраны выделяется отдельный стрелок, а при невозможности выделения охраны таких грузов осуществляют стрелки постоянных постов.

Вагоны с грузами принимаются под охрану стрелками по наружному осмотру. При этом в соответствии с технологией осмотр проводится с двух сторон вагона, также выполняется верховой осмотр (по возможности). В случае, если в парке размещено менее двух постов, стрелок осматривает вагон с одной стороны, обходит состав и осматривает вагон с другой стороны.

Анализ информации по проследованию поездов с грузами, подлежащими охране, показал, что минимальное количество таких вагонов на станции за сутки составляет 3 единицы, максимальное – 400, в среднем на одну станцию приходится 103 охраняемых вагона.

Наличие электрифицированных путей

Если прием вагона под охрану производится на электрифицированных путях, то верховой осмотр не производится, что упрощает процедуру приемки.

Месторасположение парка (удаленность от предприятий и жилых массивов, прохождение через территорию парка устойчиво сложившихся маршрутов следования населения и т.п.).

Месторасположение парка играет существенную роль при организации его охраны. Несение охраны упрощается, если парк находится вдалеке от жилых массивов и промышленных зон, вынесен за пределы населенного пункта. В этом случае значительно сокращается вероятность проникновения на территорию парка посторонних лиц. И наоборот, нахождение парка железнодорожной станции вблизи жилых массивов и промышленных зон требует дополнительных мер по обеспечению охраны объекта.

Осложнить охрану объекта также может тот факт, что через территорию станции проходят устойчиво сложившиеся маршруты передвижения населения, а это в свою очередь увеличивает риск совершения противоправных действий.

Условия местности (наличие кривых, состояние междупутий и другие)

На сложность осуществления охраны парков станций влияют условия конкретной местности: взаимное расположение парков, наличие кривых, состояние междупутий и ряд других.

Кроме указанных выше факторов, влияющих на трудоемкость и сложность охраны парков станций, существует еще один фактор, который не изменяет сложность данных работ, но оказывает влияние на количество постов охраны. Таким фактором является *наличие у стрелков Военизированной охраны служебного оружия*. В связи с этим стрелки могут стать объектом совершения в отношении них противоправных действий с целью завладения оружием. Причем с наступлением темного времени суток риск совершения

таких действий возрастает. Очевидно, с этим связан тот факт, что Уставом караульной службы часовому протяженность участка патрулирования ночью уменьшается в два раза.

Учитывая вышесказанное, можно считать целесообразным при организации охраны парков грузовых станций увеличивать количество постов в ночное время суток.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1 Развитие системы бухгалтерского учета и анализа на железнодорожном транспорте / В. Г. Гизатуллина [и др.] ; под общ. ред. В. Г. Гизатуллиной. – Гомель : БелГУТ, 2011. – 431 с.

2 Анализ хозяйственной деятельности на железнодорожном транспорте : учеб. пособие / В. Г. Гизатуллина [и др.] ; под общ. ред. В. Г. Гизатуллиной, Д. А. Панкова. – Гомель : БелГУТ, 2008. – 368 с.

*D. KUSHNEROV, PhD, Associate Professor
Belarusian State University of Transport*

METHODICAL APPROACHES TO DETERMINING THE NUMBER OF MILITARY SECURITY POSTS IN PARKS FREIGHT STATIONS

The methodology for determining the number of permanent posts of the Militarized Guard in the fleets of freight stations is given. The main factors that influence the required number of posts to ensure the safety of goods and property of the railway are indicated.

Получено 25.10.2019

**ISSN 2225-6741. Рынок транспортных услуг
(проблемы повышения эффективности).
Вып. 12. Гомель, 2019**

УДК 656.2.:004.9

О. В. ЛИПАТОВА, канд. экон. наук, доцент

Е. И. ПАРФЕНОВ

Е. М. МАСЛАК

Белорусский государственный университет транспорта

ЦИФРОВАЯ ЭКОНОМИКА В СИСТЕМЕ УПРАВЛЕНИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫМ ТРАНСПОРТОМ РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ

Рассмотрено современное состояние и перспективы развития Белорусской железной дороги в рамках цифровой трансформации экономики страны. Рассмотрен комплекс технологий, лежащих в основе цифровизации железнодорожного транспорта и