

СИСТЕМА БЕЗОПАСНОСТИ НАСЕЛЕНИЯ НА ТРАНСПОРТЕ

Р. Ю. ДОЛОМАНЮК, В. И. ДЕЙКУН, В. И. ГУРИНОВИЧ

Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель

В настоящее время создание действенной системы безопасности на транспорте становится одной из приоритетных задач не только государственных органов, но и транспортных предприятий, вне зависимости от их организационно-правовой формы.

В достоверности этого можно убедиться, ознакомившись с отчетами органов Белорусской транспортной прокуратуры:

- на объектах железнодорожного транспорта произошли 4 пожара, на которых погибли 2 человека. В 3 случаях произошло возгорание жилых домов по причине неосторожного обращения с огнем;
- вследствие нарушения правил эксплуатации печного отопления 20 января 2012 г. произошло возгорание крыши 2-этажного деревянного здания вокзала станции Адамово, 1902 года постройки, которое находилось на балансе Витебской дистанции гражданских сооружений. По предварительным данным, ущерб, причиненный Витебскому отделению Белорусской железной дороги, оценивается в 75 млн рублей;
- в феврале текущего года допущены факты необеспечения температурного режима в некоторых дизель-электропоездах.

И это только малая часть случаев травмирования граждан, не обеспечения безопасности движения, противопожарного законодательства и санитарных норм.

Наша задача “не выравнять” ситуацию, а повышать безопасность на транспорте. Для этого необходимо внедрять новую технику, создавать единую информационную систему безопасности, готовить специалистов.

Для решения этих задач необходимы программы по обеспечению безопасности населения на транспорте, где основной целью является защита жизни и здоровья граждан от актов незаконного вмешательства на транспорт, от террористических угроз.

Такие программы должны учитывать специфику различных видов транспорта и предусматривать по каждому из них свой набор мероприятий. Необходимо проводить обеспечение новыми инженерно-техническими средствами контрольно-пропускных пунктов, периметровых ограждений, зон досмотра пассажиров и их багажа; внедрять системы интеллектуального видеонаблюдения на скоростных магистралях; отслеживать строительство и размещение высотных зданий на приаэродромной территории в плоскости взлета и посадки воздушных судов и многое другое. Также нужно существенно повысить уровень работы с населением, его информирование, обратную связь и взаимодействие с ним. Без поддержки людей эффективной системы безопасности создать нельзя.

Для повышения информированности необходимо создание эффективных каналов информации. Парадоксально, но телевидение, радио, интернет дают меньший эффект, чем информация, размещенная в транспортных средствах. Недостаточный эффект электронных СМИ определяется тем, что в них информация о транспортной безопасности идет в рекламных блоках в виде роликов, которые теряются в потоке рекламы. Для распространения этой важной информации нужно создавать специальные передачи на телевидении и радио, специальные сайты и форумы в интернете. Уже некоторые электронные СМИ рассматривают эту идею.

Без эффективно работающей системы транспортной безопасности государство не сможет уверенно идти вперед. А это значит, что идеи и задачи программ обеспечения безопасности населения на транспорте должны быть воплощены в жизнь.

СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ УЧЕТА РАСХОДОВ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА КАК ФАКТОР ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ДВИЖЕНИЯ В НОВЫХ УСЛОВИЯХ ФУНКЦИОНИРОВАНИЯ

Н. В. ЗДАНОВСКАЯ

Белорусский государственный экономический университет, г. Минск

Учет расходов железнодорожного транспорта является центральным звеном в повышении эффективности его хозяйствования, а также в обеспечении безопасности движения. Это достигается определением величины расходов, затрачиваемых на оказание услуг железнодорожного транспорта, с последующим калькулированием

ем себестоимости этих услуг. От полноты включения расходов в состав себестоимости зависит их покрытие железнодорожным тарифом, а следовательно, и полнота формирования средств на замещение и возобновление объектов железнодорожной инфраструктуры, локомотивного и вагонного парков, а также прочих ресурсов для безопасного функционирования железнодорожного транспорта, освоения новых прогрессивных технологий в области безопасности движения.

Одним из приоритетов развития железнодорожного транспорта Республики Беларусь и решения поставленных государством задач является интеграция в общемировую транспортную систему. Для реализации этих мер Президентом Республики Беларусь 28 декабря 2010 года было ратифицировано Соглашение о регулировании доступа к услугам железнодорожного транспорта, включая основы тарифной политики в рамках формирования Единого экономического пространства (ЕЭП) России, Казахстана и Беларуси, в соответствии с которым с 1 января 2015 года должен быть обеспечен свободный доступ перевозчиков государств ЕЭП к услугам инфраструктуры железнодорожного транспорта.

Предоставление этого вида услуг в рамках стран-участниц ЕЭП предполагает принять меры к тому, чтобы любая эксплуатационная компания, зарегистрированная в государстве-участнике ЕЭП, могла получить доступ к путям (инфраструктуре железнодорожного транспорта), принадлежащим любой другой компании или железной дороге на территории ЕЭП.

Необходимость оказания услуг инфраструктуры железнодорожного транспорта вызывает потребность определения величины их себестоимости. Для определения состава расходов, формирующих себестоимость услуг инфраструктуры, необходимо выделить перечень операций единого технологического процесса перевозки и соответствующих им статей расходов.

Отнесение тех или иных операций единого технологического процесса перевозки к услугам инфраструктуры железнодорожного транспорта требует выработки обоснованных критериев, позволяющих сформировать необходимый комплекс услуг. Для определения критериев обратимся к целям и задачам функционирования железнодорожного транспорта.

В соответствии с уставом государственного объединения «Белорусская железная дорога» основными задачами его функционирования являются: обеспечение безопасности движения поездов; повышение качества и культуры обслуживания пассажиров; планомерное и комплексное развитие материально-технической базы и социальной сферы Белорусской железной дороги; содержание в исправном состоянии сооружений, устройств и технических средств; охрана окружающей среды от загрязнения и других вредных воздействий; обеспечение мобилизационной готовности соответствующих объектов.

В соответствии с задачами, выполняемыми Белорусской железной дорогой в процессе ее функционирования, можно выделить критерии отнесения операций, выполняемых в рамках единого технологического процесса перевозки, к технологическим процессам по оказанию услуг инфраструктуры. Выделение критериев связано не только с технологией осуществления перевозочного процесса и каждого элемента в нем, но и в значительной мере с ответственностью за обеспечение безопасности движения поездных формирований, в том числе и содержанием в исправном состоянии сооружений, устройств и технических средств, с охраной окружающей среды от загрязнений и других вредных воздействий, а также с обеспечением непрерывности движения – соблюдения графика движения поездов.

Таким образом, можно выделить следующие критерии отнесения операций единого технологического процесса к технологическому процессу по оказанию услуг инфраструктуры:

- 1 Технологическая необходимость выполнения операции железной дорогой.
- 2 Обеспечение безопасности движения поездов.
- 3 Охрана окружающей среды от загрязнений и вредных воздействий.
- 4 Обеспечение соблюдения графика движения поездов.

Согласно Закону «О железнодорожном транспорте» «безопасность движения и эксплуатации транспортных средств на железнодорожном транспорте общего пользования и безопасные условия перевозок пассажиров, грузов и багажа обеспечиваются организациями железнодорожного транспорта общего пользования». В соответствии с международной практикой ответственность за безопасность должна быть возложена на оператора инфраструктуры, функции которого будет выполнять Белорусская железная дорога. Выделение этого критерия позволит обозначить операции единого технологического процесса, относящиеся к технологическому процессу по оказанию услуг инфраструктуры.

Так как доступ к инфраструктуре получают иностранные перевозчики, следовательно, Белорусской железной дорогой должен быть разработан такой механизм по обеспечению безопасности, который обеспечивал бы соблюдения условий, необходимых для работы на инфраструктуре железнодорожного транспорта Республики Беларусь.

Определение критериев отнесения операций единого технологического процесса перевозки к технологическому процессу оказания услуг инфраструктуры железнодорожного транспорта позволит точно, достоверно и своевременно определять расходы и калькулировать себестоимость услуг с целью покрытия затрат на обеспечение безопасности функционирования железнодорожного транспорта и применение новых современных технологий в этой области.