



Рисунок 2 – Зависимость ускорения груза от показателя степени n_2

Изменение значения показателя степени n_2 при постоянном показателе степени $n_1 = 1,5$ выявило минимум ускорения груза, равный $59,8 \text{ м/с}^2$ при $n_2 = 0,6$.

Полученные результаты могут быть применены для разработки упаковки, обеспечивающей безопасность транспортировки грузов.

УДК 355.233/.237

ОСНОВНЫЕ ЗАДАЧИ ПРОГРАММЫ СОЮЗНОГО ГОСУДАРСТВА ПО СОЗДАНИЮ ЕДИНОЙ СИСТЕМЫ ТЕХНИЧЕСКОГО ПРИКРЫТИЯ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ РЕГИОНА

Н. К. МОДИН, П. Г. ДЕМИДОВ

Белорусский государственный университет транспорта

В проблеме военной безопасности страны важную роль играет транспортное обеспечение Вооружённых Сил, в частности, техническое прикрытие железных дорог (ТП). Именно это обстоятельство подчёркивает постановление Совмина Союзного государства от 29.04.2002 г. № 14 о программе создания единой системы железных дорог региона.

Под ТП понимают комплекс мероприятий, которые проводятся в мирное и военное время на эксплуатируемой транспортной сети в целях всесторонней подготовки объектов, сооружений и устройств, а также восстановительных и эксплуатационных сил и средств к ликвидации последствий внешнего воздействия на транспортную сеть Республики Беларусь.

Сегодня отсутствуют единые нормы, правила и нормативные правовые документы, определяющие порядок построения единой системы технического прикрытия железных дорог Союзного государства, являющейся составной частью единого оборонного пространства. Однако существует необходимость в выполнении ряда организационно-технических мероприятий, которые позволят решать задачи обеспечения военной безопасности и мобилизационной подготовки экономики Союзного государства. Указанная программа включает в себя:

- разработку, согласование и утверждение единых норм, правил и нормативных правовых документов по подготовке железных дорог Союзного государства в целях транспортного обеспечения мобилизационного развертывания и боевых действий региональной группировки войск (сил), мобилизационного развития экономики;

– разработку, согласование и утверждение Плана технического прикрытия железных дорог Союзного государства;

– разработку и реализацию предложений по выполнению мероприятий, обеспечивающих повышение живучести основных и рокадных железнодорожных направлений;

– разработку, согласование и проведение (реализация) всеобъемлющих мероприятий по решению вопросов построения единой системы технического прикрытия железных дорог Союзного государства;

– проведение в соответствии с согласованными планами совместных КШУ и тактико-специальных учений по отработке вопросов технического прикрытия железных дорог и восстановления объектов железнодорожного транспорта;

– разработку и реализацию совместных НИОКР в интересах обеспечения устойчивой работы железнодорожного транспорта;

– проведение заблаговременных мероприятий по обустройству объектов технического прикрытия на основных и рокадных железнодорожных направлениях;

– создание единой информационной управляющей системы технического прикрытия и восстановления объектов железной дороги;

– сотрудничество в области производства, поставки и ремонта специальной техники и технического имущества транспортных войск Республики Беларусь и железнодорожных войск Российской Федерации.

Особое внимание сегодня уделяется автоматизации – кардинальному пути совершенствования процессов управления войсками. Автоматизация систем и процессов управления войсками предполагает определение ее главных задач, создание и внедрение современных технических средств для сбора, передачи, переработки, хранения и отображения информации, определение оптимального «распределения обязанностей» между людьми и техническими устройствами в каждом звене управления войсками и на каждом уровне развития науки, техники и технологии.

Создание и внедрение многоуровневой автоматизированной системы управления войсками (АСУВ) должно основываться на ряде общих принципов:

1 Комплексный подход к автоматизации процессов управления транспортными войсками предполагает высокий уровень оперативных проработок и подготовки обоснованных требований к системе, комплексную автоматизацию всех звеньев управления, охват, в первую очередь, наиболее трудоемких процессов работы органов управления.

2 Системность при создании АСУВ предусматривает рассмотрение ее как целостного комплекса взаимосвязанных элементов.

3 Гибкость структуры АСУВ, обеспечивающая возможность ее непрерывного развития. Структура и технические средства АСУ должны допускать совершенствование как отдельных ее элементов, так и системы в целом.

4 Унификация технических средств автоматизации – приведение к рациональному минимуму разновидностей средств автоматизации и их составных частей.

5 Возможность быстрого перехода от автоматизированного управления к неавтоматизированному является необходимым качеством АСУВ в случае частичного или полного выхода ее из строя в ходе боевых действий или чрезвычайных ситуаций.

6 Формализация боевых документов с учетом требований компьютерной обработки и унификация маршрутов (маршрутизация) информационных потоков при формировании баз данных на основе сетевых информационных коммуникаций комплексной АСУВ и средств связи.

Таким образом, для успешного решения задач по управлению Вооружёнными Силами Республики Беларусь, в том числе по обеспечению технического прикрытия железнодорожного транспорта, необходимо применять научные подходы, новые информационные технологии. Именно в этом направлении осуществляется научно-исследовательская работа на военно-транспортном факультете УО «Белорусский государственный университет транспорта».