

ЭФФЕКТИВНОЕ УПРАВЛЕНИЕ ВНЕШНЕЭКОНОМИЧЕСКОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬЮ КАК ОСНОВА ЭКОНОМИЧЕСКОЙ БЕЗОПАСНОСТИ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ

И. Ю. СКУРАТОВА, С. Л. ШАТРОВ

Белорусский государственный университет транспорта

В современном динамично развивающемся мире, когда главную роль играет скорость передачи информации, а значит и передвижения, существенно возрастает роль безопасности. В этом отношении безопасность передвижения пассажиров и грузов имеет определяющую роль в работе железнодорожного транспорта.

Понятно, что в условиях, когда основные фонды имеют существенный процент износа, необходимы огромные средства для обеспечения безопасности на железнодорожном транспорте. Поэтому важно вкладывать средства в обновление и модернизацию основных средств железной дороги (подвижной состав, материалы верхнего строения пути и др.). Но в сложившихся условиях, когда пассажирские перевозки убыточны, а основной доход приносят грузовые перевозки, выделить средства на масштабное перевооружение производственных мощностей железной дороги не представляется возможным. При этом приоритетным направлением повышения эффективности деятельности железной дороги, а значит, и безопасности перевозки является поиск резервов получения дополнительной прибыли. Изучив доходность различных видов перевозок, можно сделать вывод о том, что максимальное внимание следует уделять внешнеэкономической деятельности, поскольку она приносит значительный доход в валюту.

Внешнеэкономическая деятельность представляет собой процесс реализации внешнеэкономических связей, включающих торговлю, совместное предпринимательство, оказание услуг, сотрудничество.

Выгодное географическое положение республики в центре Европы обусловлено пересечением на территории Беларуси торговых и культурных путей, что определяет развитие экспортно-импортных перевозок и других внешнеэкономических услуг, оказываемых железнодорожным транспортом.

Перевозки в международном сообщении, в зависимости от технологических особенностей их осуществления, разделяются по видам: ввоз (импорт), вывоз (экспорт), транзит; также сюда относится оказание таких услуг, как передача во временное пользование грузовых вагонов, тележек, контейнеров, ТТО сопредельных дорог, перестановка вагонов и заезды.

Заезды на сопредельные территории являются неотъемлемой частью дохода от экспортно-импортных операций Белорусской железной дороги. Поэтому важно осуществлять их с максимальной надежностью, комфортом и скоростью, что достижимо лишь при использовании надежных, исправных технических средств. Это позволит наряду с получением стабильной, высокой прибыли по внешнеэкономической деятельности избежать внушительных санкций и преференций за несоответствие качества и безопасности предоставляемых услуг.

Внешнеэкономическая деятельность – это механизм, управление которым осуществляется с помощью набора инструментов, в качестве которых выступают анализ, достоверный и рационально организованный бухгалтерский учет, оперативный и действенный контроль.

Поэтому только современная методика анализа эффективности внешнеэкономической деятельности, которая охватывала бы основные экономические показатели, характеризующие эту деятельность, позволит выявить резервы повышения эффективности деятельности железной дороги в целом. При этом полный, достоверный, своевременный и рационально организованный процесс ведения бухгалтерского учета внешнеэкономической деятельности позволит дороге эффективно и по назначению использовать материальные, трудовые и финансовые ресурсы, задействованные как в экспортных, так и в импортных операциях, и в конечном результате придти к основной цели – получение прибыли. С ведением бухгалтерского учета тесно связан и контроль внешнеэкономической деятельности.

В случае четкой организации внутрихозяйственного контроля внешнеэкономической деятельности на местах и параллельного ведения бухгалтерского учета, отвечающего всем стандартам и требованиям согласно законодательству и внутренним распорядительным документам железнодорож-

ного транспорта, в дальнейшем при проведении проверок внешнеэкономической деятельности железной дороги удастся избежать штрафных санкций, которые в настоящий момент составляют значительные суммы.

Таким образом, только при полном взаимодействии трех инструментов управления (бухгалтерский учет, анализ и контроль) может быть достигнута экономическая безопасность железной дороги, а значит, и стратегическая безопасность республики в целом.

УДК 656.2.078.08

РОЛЬ ПУНКТОВ КОММЕРЧЕСКОГО ОСМОТРА В ОБЕСПЕЧЕНИИ БЕЗОПАСНОСТИ ДВИЖЕНИЯ ПОЕЗДОВ

А. Е. СТАНКЕВИЧ

Белорусская железная дорога

Л. В. ХРУЛЬКОВА

Белорусский государственный университет транспорта

Пункты коммерческого осмотра вагонов в поездах (ПКО) создаются на железнодорожных станциях с целью обеспечения безопасности движения поездов и сохранности перевозимых грузов. ПКО организуются, как правило, на входных передаточных станциях дороги и на технических станциях отделений дороги таким образом, чтобы был обеспечен осмотр всех поступающих на дорогу и отделения дороги, а также отправляемых с них поездов и вагонов.

Во всех прибывающих на станцию и отправляющихся со станции поездах с переработкой вагоны осматриваются в коммерческом отношении после прибытия и перед отправлением. Вагоны в транзитных без переработки поездах осматриваются в коммерческом отношении на станции один раз – по прибытию. Коммерческий осмотр вагонов в поездах может производиться во время движения поезда с использованием технических средств (смотровых вышек, электронных габаритных ворот, систем промышленного телевидения и т. д.).

Целью коммерческого осмотра является обнаружение и устранение коммерческих неисправностей вагонов, создающих угрозу безопасности движения поездов и сохранности перевозимых грузов. Все коммерческие неисправности подразделяются на семь групп:

- неисправность или повреждение кузова груженого подвижного состава, контейнера (наличие трещин, щелей, проломов, внутренней или наружной заделки, течь котла цистерны, срыв двери и др.);
- неисправность или повреждение запорного устройства вагона, контейнера (обрыв пломбировочного ушка, отсутствие дверной накладки, наличие открытой двери или люка и др.);
- отсутствие или срыв пломбы, запорно-пломбировочного устройства (ЗПУ);
- неисправность пломбы, ЗПУ (повреждение пломбировочной проволоки, наличие следов повторного сжатия пломбы, неясные оттиски на пломбе, неправильная навеска пломбы и др.);
- нарушение технических условий погрузки и крепления грузов;
- расстройство погрузки, крепления (повреждение торцевых стоек, смещение груза, повреждение или ослабление крепежных реквизитов и др.);
- коммерческие неисправности, связанные с условиями перевозки (наличие необычного запаха, течь из сливного прибора или воздушного клапана, неочистка и др.).

В течение первых восьми месяцев 2005 года коммерческий осмотр прошли 224510 поездов (12176136 вагонов), за аналогичный период 2004 года – 207594 поезда (11216028 вагонов). Рост количества осмотренных в коммерческом отношении поездов и вагонов примерно на 8 % свидетельствует об увеличении поездопотока на основных направлениях следования грузов.

За восемь месяцев текущего года пунктами коммерческого осмотра Белорусской железной дороги выявлено 1993 вагона со следующими коммерческими неисправностями:

- срыв пломб, ЗПУ – 198 вагонов (9,9 %);
- повреждение пломб, ЗПУ – 101 вагон (5,1 %);