

АКТУАЛЬНОСТЬ ВОПРОСОВ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ПРИ ПОДГОТОВКЕ СПЕЦИАЛИСТОВ ПО УПРАВЛЕНИЮ ПЕРЕВОЗОЧНЫМ ПРОЦЕССОМ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ

В. Г. КУЗНЕЦОВ, М. Ю. СТРАДОМСКИЙ

Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель

Н. П. УЛАЩИК

Белорусская железная дорога, г. Минск

Железнодорожный транспорт относится к системам с повышенным требованием к безопасности организации поездной и маневровой работы, на что указывается во многих системных нормативных правовых актах (НПА) [1, 2].

Одним из основных резервов в улучшении организации перевозочного процесса является устранение причин нарушений безопасности движения. Принятие необходимых мер для обеспечения безопасности движения требует от специалистов в области организации перевозочного процесса поиска новых технических, технологических, организационных решений, основанных на комплексном анализе отказов в работе технических средств, нарушений условий обеспечения безопасности в технологических процессах [2].

Важным этапом в повышении качества подготовки по специальности 1-44 01 03 «Организация перевозок и управление на железнодорожном транспорте» стало чтение с 1990-х годов самостоятельного курса «Безопасность движения на железнодорожном транспорте». Предметная сущность учебной дисциплины заключается в системном представлении знаний по обеспечению безопасности движения поездов, изучении методов и способов организации движения при отказах и сбоях в эксплуатационной работе, обучении по использованию методов анализа состояния и управления безопасностью на железнодорожном транспорте.

Содержательная сущность учебной дисциплины включает получение знаний по вопросам:

- классификации нарушений безопасности движения поездов и маневровой работы;
- использования технических, технологических и информационных средств обеспечения безопасности движения;
- организации аварийно-восстановительных работ на объектах инфраструктуры;
- использования требований и норм безопасности движения в эксплуатационной работе, при разработке проектов новых и реконструируемых объектов железнодорожного транспорта и технологических процессов работы подразделений железных дорог;
- регламентации действий в нестандартных и аварийных ситуациях и при отказах технических средств;
- мониторинга и прогнозирования отказов и последствий нарушений безопасности движения;
- применения методов и способов оценки состояния безопасности движения поездов и маневровой работы и принятия предупредительных мер.

Вопросы безопасности в предыдущих образовательных стандартах представлены в различных курсах учебных дисциплин и носили разрозненный характер. В учебнике «Управление эксплуатационной работой и качеством перевозок» [3] акцентировалось внимание на одном из базовых системных целевых показателей – качество перевозочного процесса, которое непосредственно связано с безопасностью процессов на железных дорогах. На практике вырос запрос к более фундаментальному изучению студентами теории надежности и безопасности движения.

К моменту включения курса по безопасности движения в образовательный стандарт создана достаточная научно-методическая база, которая послужила основой для формирования содержания учебных дисциплин. Профессором П. С. Грунтовым сформулированы системные подходы к оценке эксплуатационной надежности транспортных систем и издана фундаментальная монография «Эксплуатационная надежность станций» [4], в которой впервые системно использовано множество разделов математических наук применительно к большим технологическим транспортным системам. Основанием для формирования нового научного направления на железнодорожном транспорте стала большая научная работа ученых СССР по изучению надежности подвижного состава и ин-

фраструктуры железнодорожного транспорта. На железных дорогах разработаны классификаторы причин отказов, начались разработка и внедрение автоматизированных систем управления надежностью работы технических средств.

Методы теории надежности П. С. Грунтов предложил использовать для обоснования высокоэффективной работы и оценки функционирования больших технологических систем (сортировочных и участковых станций, железнодорожных участков и направлений в целом). В Белорусском государственном университете транспорта разработана методика расчета надежности работы железнодорожного участка, графика движения поездов как технологической системы, надежности перевозочного процесса, выполнения нормативных сроков доставки грузов для удовлетворения обоснованных требований заказчиков на перевозки. Монография [4] востребована инженерно-техническими работниками железнодорожного транспорта и специалистами проектных и научных институтов транспорта, рекомендована в качестве учебного пособия для студентов высших учебных заведений железнодорожного транспорта.

В дальнейшем в Белорусском государственном университете транспорта под руководством профессора П. С. Грунтова сформировалось научно-практическое направление, связанное с теоретическим обоснованием безопасности движения на железнодорожном транспорте, базой для которого стала теория надежности транспортных систем. Одной из первых работ в этой области стало издание в соавторстве с доцентом Ф. П. Пищиком пособия «Безопасность движения на железнодорожном транспорте» [5]. Вопросы обеспечения безопасности движения поездов и маневровой работы на железнодорожном транспорте рассмотрены в контексте системной классификации отказов и видов нарушений эксплуатационной работы, что позволило проводить комплексный факторный анализ безопасности движения и аргументировано принимать меры, направленные на возможное повышение уровня безопасности.

В период с 1995 по 2015 год подготовлены уникальные методические пособия по разным аспектам учебной программы: учебное пособие с детальным научно-практическим изложением содержательной сущности учебной дисциплины, пособия по выполнению практических и лабораторных работ, в которых на практических примерах рассматривались задачи обеспечения безопасности в эксплуатационной работе и моделировались производственные ситуации при возникновении нестандартных и аварийных ситуаций [6–10].

Следует отметить издание в Белорусском государственном университете транспорта в 1996 году первого конспекта лекций «Безопасность движения на железнодорожном транспорте», в котором автор, доцент Ф. П. Пищик, реализовал идею перехода к мотивационному фрагментарному конспектированию [7]. Конспект лекций издан в виде книги с односторонней печатью, а на второй странице можно делать пометки основных идей и пояснений без излишних потерь времени на конспектирование.

Актуальность развития мировоззрения в сфере безопасности подтверждается личным участием руководителей Белорусской железной дороги в подготовке изданий по безопасности движения [6]. Принцип «личного участия первого лица» позволил обеспечить комплексность решения разработки мероприятий на всех подразделениях железной дороги и понимания причастности каждого работника железнодорожного транспорта – от начальника дороги до составителей поездов и машинистов локомотивов.

На современном этапе подготовки по специальности 6-05-0715-10 «Технологии транспортных процессов», профилизация «Организация перевозочного процесса и управление на железнодорожном транспорте» учебный курс по безопасности движения актуализирован с учетом существенных изменений на железных дорогах и требований к деятельности участников перевозочного процесса.

Список литературы

- 1 Правила технической эксплуатации железной дороги в Республике Беларусь : утв. постановлением М-ва трансп. и коммуникаций Респ. Беларусь, 25 нояб. 2015 г., № 52. – Минск : Бел. ж. д., 2016. – 351 с.
- 2 Об организации работы по обеспечению безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта на Белорусской железной дороге : Приказ Начальника Белорусской железной дороги, 29 нояб. 2021 г., № 370Н. – Минск : Бел. ж. д., 2021. – 22 с.
- 3 Грунтов, П. С. Управление эксплуатационной работой железных дорог и качеством перевозок: учеб. / П. С. Грунтов, Ю. В. Дьяков, А. М. Марочкин ; под общ. ред. П. С. Грунтова. – М. : Транспорт, 1994. – 542 с.
- 4 Грунтов, П. С. Эксплуатационная надежность станций : монография / П. С. Грунтов. – М. : Транспорт, 1986. – 247 с.
- 5 Грунтов, П. С. Безопасность движения на железнодорожном транспорте : учеб. пособие / П. С. Грунтов, Ф. П. Пищик. – Гомель : БелИИЖТ, 1989. – 122 с.

6 Гапеев, В. И. Безопасность движения на железнодорожном транспорте / В. И. Гапеев, Ф. П. Пищик, В. И. Егоренко. – Минск : Полымя, 1996. – 360 с.

7 Пищик, Ф. П. Безопасность движения на железнодорожном транспорте : конспект лекций / Ф. П. Пищик. – Гомель : БелГУТ, 1996. – 199 с.

8 Пищик, Ф. П. Безопасность движения на железнодорожном транспорте : учеб. пособие / Ф. П. Пищик. – Гомель : БелГУТ, 2009. – 267 с.

9 Пищик, Ф. П. Безопасность движения на железнодорожном транспорте : практикум / Ф. П. Пищик. – Гомель : БелГУТ, 2010. – 87 с.

10 Пищик, Ф. П. Обеспечение безопасности движения : лаб. практикум / Ф. П. Пищик. – Гомель : БелГУТ, 2011. – 16 с.

УДК 378.14:[005/915+658/7]

ИСТОРИЧЕСКИЕ АСПЕКТЫ ПРЕПОДАВАНИЯ ФИНАНСОВОЙ ЛОГИСТИКИ В ВУЗЕ

П. В. КУРЕНКОВ

Российский университет транспорта, г. Москва

Финансовая логистика представляет собой важный элемент управления финансовыми потоками организации, обеспечивающий эффективное распределение ресурсов и минимизацию затрат. Преподавание дисциплины «финансовая логистика» в высших учебных заведениях прошло длительный путь эволюции, отражающий изменения экономических условий, технологий и требований рынка труда. Важным этапом развития финансовой логистики в Советском Союзе был период Великой Отечественной войны, когда перед советским руководством стояла сложнейшая задача – сохранить финансовую стабильность государства в условиях беспрецедентных экономических вызовов. Война потребовала кардинальной перестройки всей финансовой системы СССР.

После крупномасштабного вторжения войск нацистской Германии в СССР одной из важнейших задач было сохранение советской экономики. Военные действия требовали от руководства страны быстрого переориентирования на обеспечение нужд Красной Армии.

С первых дней войны государственный бюджет испытывал колоссальную нагрузку. Один день войны обходился бюджету в 3 миллиона 600 тысяч рублей. Колоссальные расходы были связаны с эвакуацией промышленных предприятий, перемещением населения, содержанием армии и производством вооружения.

Согласно лишь одной справке о расходах по эвакуации детей из Москвы и Ленинграда, подготовленной Первым управлением Наркомата финансов СССР 28 июня 1941 года, на спасение более тысячи детей государство потратило 142 миллиона рублей.

Война затронула самые промышленно-экономически развитые территории Советского Союза. Пришлось резко эвакуировать огромные объёмы промышленных предприятий с запада на восток. Резко увеличились траты на армию, производство вооружений, выплаты солдатам и офицерам. Вооруженные силы изъяли из промышленности огромное количество рабочих кадров, которые также теперь перестали производить прибавочный продукт, а наоборот, стали его только потреблять, находясь в составе вооружённых сил.

Помимо этого, для руководства СССР крайне остро стоял вопрос контроля денежного обращения на оккупированных территориях. По мере продвижения сил вермахта были предприняты беспрецедентные меры по эвакуации денежных фондов конторами Госбанка СССР. Однако значительные суммы советских денег всё же попали в руки оккупантов, были уничтожены или вывезены за рубеж. По эмиссионным фондам Госбанка СССР потери денежной наличности составляют 400 миллионов рублей, в том числе 75 миллионов по полевым кассам.

Колоссальное перераспределение финансов меняло подходы к формированию бюджета. До войны советский бюджет был в основном профицитным. Он пополнялся за счёт налогов с госпредприятий и населения, а также добровольных взносов. Однако после начала Великой Отечественной финансовой подушки не хватило даже на полгода. Правительство СССР использовало несколько ключевых механизмов для пополнения бюджета.

Во-первых, была проведена эмиссия денежных средств. С июля по декабрь 1941 года в обращение выпущено 14,3 миллиарда рублей. За 4 военных года – более 40 миллиардов рублей.