

СРАВНЕНИЕ ВАРИАНТОВ ТРАНСПОРТИРОВКИ ШТУЧНЫХ ГРУЗОВ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫМ ТРАНСПОРТОМ С ИСПОЛЬЗОВАНИЕМ КРЕПЛЕНИЙ РАЗНОГО ТИПА

О. С. ЧАГАНОВА

Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель

В последнее время все большие темпы набирают процессы глобализации мировой экономики. Приобретают значительное влияние логистические подходы к управлению производством и товарными потоками, которые являются центральным звеном конкурентоспособности практически любого предприятия, планирующего работать на высоком уровне в Республике Беларусь и в международной сфере. В нашей стране штучные грузы перевозятся как во внутриреспубликанском сообщении, так и в международном. В перевозке участвуют различные виды транспорта – железнодорожный, автомобильный, морской.

В настоящее время все большее значение приобретает обеспечение безопасной, сохранной и своевременной доставки груза. Зачастую стоимость такой перевозки отходит на второй план. Отправитель готов заплатить за дополнительные и более дорогостоящие средства крепления или дополнительные операции с грузом в пути следования (такие как отсутствие роспуска с горки, большее число растяжек, обвязок и т.д.), чтобы обеспечить доставку груза в целости и сохранить деловую репутацию как надежного поставщика.

Было произведено сравнение стоимости доставки 1 тонны груза по железной дороге в вагоне и контейнере в зависимости от расстояния перевозки при применении существующего варианта погрузки и крепления груза с использованием деревянных щитов, брусков и пневмооболочек. При анализе полученных результатов установлено, что, несмотря на более высокую стоимость пневмооболочек, чем обычных средств крепления, стоимость перевозки 1 тонны штучного груза с их помощью ниже, чем при использовании деревянных брусков и щитов. Это достигается за счет того, что при использовании пневмооболочек безопасность транспортировки и сохранность штучных грузов улучшается и, как следствие, снижается уровень потерь груза в пути следования.

Сравнение стоимости перевозки в вагоне и контейнере штучного груза при использовании для его крепления в транспортном средстве пневмооболочек показывает, что при перевозке на расстояние до 850 км использование контейнеров является экономически невыгодным с точки зрения стоимости доставки. Однако использование контейнеров для перевозки штучного груза обеспечивает его лучшую сохранность, облегчает его перегрузку между различными видами транспорта (например, с железнодорожного на морской), а также уменьшает количество грузовых операций непосредственно с ценным штучным грузом.

Также был произведен расчет перевозки 1 тонны штучного груза автотранспортом. Стоимость доставки сравнивалась со стоимостью на железнодорожном транспорте при условии использования для крепления груза пневмооболочек. Анализируя полученные результаты, можно сделать вывод, что при предлагаемом способе крепления с помощью пневмооболочек использование автотранспорта становится экономически невыгодным, когда расстояние перевозки превысит 150 км. Перевозка же ценного штучного груза в контейнерах по железной дороге с использованием в качестве креплений пневмооболочек является по сравнению с остальными рассмотренными вариантами перевозки наиболее эффективным с точки зрения как стоимости транспортировки, так и сохранности перевозимого груза.

ПОДГОТОВКА БУДУЩИХ СПЕЦИАЛИСТОВ ПО ОХРАНЕ ТРУДА И ЕЕ РОЛЬ В ОБЕСПЕЧЕНИИ БЕЗОПАСНОСТИ НА ТРАНСПОРТЕ

С. Н. ШАТИЛО, С. В. ДОРОШКО

Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель

Анализ производственного травматизма на Белорусской железной дороге показывает, что одной из основных его причин является невыполнение руководителями и специалистами должностных обязанностей по охране труда и нарушения организации работ в соответствии с действующими

правилами и нормами по безопасности. Действующая на дороге Система управления охраной труда по СТБ 18001 предъявляет высокие требования к компетентности персонала в вопросах безопасности, которая определяется уровнем профессиональной подготовки и практического опыта.

В настоящее время непрерывно повышается технический уровень производства: внедряются новые технологические процессы, новое производственное оборудование и подвижной состав, более совершенные методы и формы организации производства. Поэтому возникают и новые, более сложные, чем раньше, проблемы в области условий труда и его безопасности. Во многих структурных подразделениях Белорусской железной дороги пока еще недостаточно высокий уровень механизации производственных процессов, особенно вспомогательных. Преобладает ручной, монотонный труд, что, конечно же, влияет на производственный травматизм. И если в ходе изучения других специальных дисциплин будущий специалист не всегда отмечает это в силу определенных причин, то при изучении охраны труда в ходе анализа опасных и вредных производственных факторов он обязательно выделяет этот факт, как одну из причин высокого уровня травматизма. Кроме того, конкретноскладывающиеся условия труда на объектах железнодорожного транспорта во многих случаях зависят не только от организации работы по охране труда, но и от решения технических вопросов.

В сложившихся условиях особое значение необходимо уделить вопросам повышения квалификации и компетентности специалистов, которые помимо основных требований и норм по технике безопасности и производственной санитарии должны освоить принципы проектирования безопасной техники и разработки технологий, а также средств защиты работающих. Реализации поставленных задач способствует такая организация учебного процесса по охране труда, при которой обеспечивается его непрерывность в течение всего периода обучения в вузе, постановка и решение в ходе учебных занятий конкретных проблем, стоящих перед отраслью в сфере охраны труда в настоящее время, привлечение студентов к учебно- и научно-исследовательским работам на кафедрах, анализ и решение конкретных производственных ситуаций и инженерных задач по обеспечению безопасных условий труда.

Особая роль в учебном процессе отводится лабораторным и практическим занятиям в форме СУРС, которые позволяют привить навыки пользования нормативными документами по охране труда, выполнения инженерных расчетов средств защиты работающих, проведения технической экспертизы безопасности оборудования и технологии и на этой основе принятия управленческих решений по обеспечению безопасности и улучшению условий труда.

Такие занятия приближают процесс обучения по охране труда к реальным производственным условиям, способствуют развитию творческих способностей. Для выполнения практических задач необходимо иметь определенную теоретическую подготовку. Использование же только материала, полученного на лекциях, во многих случаях оказывается недостаточным. Кроме того, в ходе практических занятий необходимо пользоваться методической, нормативной и справочной литературой. Все это способствует повышению качества самостоятельной работы студентов не только на занятиях, но и в ходе подготовки к ним.

Поскольку лабораторные и практические занятия по охране труда проводятся параллельно лекционным занятиям, то появляется возможность реализации в течение одного учебного семестра логической цепочки в изучении охраны труда: рассмотрение и анализ проблем охраны труда на лекциях, изучение и отработка методов исследования и оценки условий труда, решение практических инженерных задач, направленных на обеспечение безопасности труда. Непременным условием практических занятий в форме СУРС по охране труда является наличие реальных производственных ситуаций, а также необходимое учебно-методическое обеспечение. Поэтому подготовка к организации и проведению таких занятий потребовала существенных изменений в планировании и издании учебно-методических пособий, что способствовало в целом совершенствованию методической работы.

Разработка методики решения задач и выполнение индивидуальных заданий предусматривает использование реальных данных, характеризующих условия труда на конкретных рабочих местах. Известно, что нередко предпринимаемые для улучшения условий труда меры направлены не на устранение причин неблагоприятного воздействия факторов на формирование условий труда, а на борьбу с последствиями этого воздействия. Кроме того, компенсации за работу в неблагоприятных условиях в соответствии с действующим законодательством Республики Беларусь будут полностью и последовательно осуществлять социально-экономические функции только тогда, когда будут ос-

нованы на объективной оценке состояния условий труда, которая является органической частью хозяйственного механизма. Поэтому важно, чтобы будущий специалист получил навыки выполнения комплексного анализа и количественной оценки условий труда с учетом всех основных факторов, воздействующих на их формирование. С учетом этого на конечном этапе изучения охраны труда для студентов всех специальностей проводятся практические занятия по комплексной оценке условий труда и определению компенсаций за работу в опасных и вредных условиях.

УДК 338.24.021.8

ОПТИМИЗАЦИЯ СТРУКТУРЫ НЕДВИЖИМОГО ИМУЩЕСТВА КАК ИНСТРУМЕНТ ПОВЫШЕНИЯ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

С. Л. ШАТРОВ

Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель

В. Л. ЖИГАЛОВ, В. Я. КРАВЕЦ

Белорусская железная дорога, г. Минск

Объекты недвижимого имущества – категория, являющаяся неотъемлемым компонентом деятельности компании, как сферы производства, так и оказания услуг. Она занимает весомую долю активов и позволяет обеспечить базовые условия труда работников, создает предпосылки эффективной работы, формирует совокупность средств, обеспечивающих экономическую безопасность таких капиталоемких компаний, как железная дорога.

С принятием постановления Совета Министров Республики Беларусь № 957 от 06.11.2013 «О порядке и условиях утверждения перечня неиспользуемых (неэффективно используемых) капитальных строений (зданий, сооружений), их частей и земельных участков (частей земельных участков), на которых они расположены», организации железнодорожного транспорта, наряду с иными субъектами хозяйствования республики, вынуждены искать варианты вовлечения в хозяйственный оборот неиспользуемых (неэффективно используемых) объектов недвижимого имущества либо избавления от лишних. В противном случае для капитальных строений, включенных в перечень по критериям: 1) не используемые более девяти месяцев суммарно в течение двенадцати предшествующих календарных месяцев в хозяйственном обороте, предпринимательской деятельности или 2) величине коэффициента использования которых в хозяйственном обороте, предпринимательской деятельности в течение двенадцати предшествующих календарных месяцев – менее 0,3, размер ежегодной арендной платы за земельные участки устанавливается до 10 раз выше стандартной, что напрямую оказывает влияние на рост затрат и уровень экономической безопасности организации.

Следует отметить, что сложившиеся условия хозяйствования в перспективе не дают надежды на рост объема выполняемых работ и услуг, а значит, и на большее вовлечение в хозяйственный оборот малоэффективных и, вследствие этого, неэффективно используемых объектов недвижимого имущества. В связи с этим следует рассмотреть несколько вариантов распоряжения капитальными строениями не используемыми (неэффективно используемыми) в хозяйственной деятельности, которые нашли отражение в разработанной методике расчета экономического эффекта при распоряжении, списании, вовлечении в хозяйственный оборот объектов недвижимого имущества, земельных участков на Белорусской железной дороге. Руководствуясь нормами, установленными Указом Президента Республики Беларусь № 294 от 04.07.2012 г. «О порядке распоряжения государственным имуществом», направлениями распоряжения объектами недвижимого имущества в методике определены следующие хозяйственные операции:

- безвозмездная передача объектов имущества субъектам государственной формы собственности, а также неиспользуемых земель в коммунальную собственность и др.;
- отчуждение объектов имущества в установленном порядке на аукционе, по конкурсу, без проведения аукциона либо конкурса;
- ликвидация объектов недвижимого имущества;
- использование объектов имущества в собственных целях после проведения реконструкции, капитального ремонта, перепрофилирования и иных мероприятий;