

опасности движения, неотъемлемой частью которой является система управления рисками в области безопасности движения.

Целевой показатель снижения уровня аварийности, установленный ОАО «РЖД» в рамках плановых заданий Транспортной стратегии РФ в целом в границах Горьковской железной дороги улучшен на 18 % (при плане 124 события факт составил 101 событие). Однако состояние безопасности движения на инфраструктуре железной дороги, несмотря на снижение нарушений безопасности движения поездов, следует признать тревожным. В текущем году на инфраструктуре Горьковской железной дороги были допущены: крушение, авария, 4 схода подвижного состава при поездной работе, в том числе 3 схода допущены по причине нарушения установленных норм и правил хозяйствами пути, перевозок и локомотивного комплекса. Поэтому на Горьковской железной дороге большое внимание в обеспечении безопасности движения поездов стало уделяться управлению рисками.

Управление рисками должно осуществляться по принципу, согласно которому работа с рисками, сопряженными с большими убытками и высокой вероятностью реализации, проводится в первую очередь, а работа с рисками с более низкой вероятностью реализации и меньшими убытками проводится в порядке убывания их важности. В практике, зачастую, это очень сложно реализуемо, а балансирование между рисками с высокой вероятностью реализации, но с меньшими убытками и рисками, сопряженными с большими убытками, но с меньшей степенью вероятности реализации, часто осуществляется неверно.

Существующая система безопасности движения в основном базируется на административных методах управления. Применение особенностей упомянутых методов в системе обеспечения безопасности движения ОАО «РЖД» приводит к возникновению ограничений эффективного использования всей системы, что и находит отражение в ограниченном использовании административного контроля как основного инструмента, оказывающего влияние на снижение нарушений безопасности. Необходим переход к новой системе управления безопасностью движения – построение и развитие менеджмента безопасности движения на основе новых принципов, методов и инструментов.

Управление рисками основано на построении трех карт, где первая карта является следствием проанализированных и спроецированных рисков с учётом вероятности возникновения риска на приведённый ущерб, используя показатели предыдущего периода 2014/15 года, вторая карта является целью, достижение которой осуществляется путём разработки и реализации мероприятий, а третья карта – это результат проведённой работы. Для определения степени рисков используются «Матрицы рисков» или «Карты рисков».

Опасности и риски, находящиеся в красной зоне высокой величины рисков, требуют принятия незамедлительных мер управления. Данные риски высокой величины должны быть снижены, как минимум, до уровня риска средней и малой величины путем внедрения мер управления, или должны быть приняты экстренные меры безопасности.

В докладе рассмотрено организационное взаимодействие в процессе управления рисками в области безопасности движения на примере путевого хозяйства по трем уровням: линейном, региональном и центральном. Объектами оценки риска на участке пути являются элементы верхнего строения пути, опасные отказы которых приводят к нарушениям безопасности движения. Для других хозяйств управление рисками осуществляется аналогично, ответственные лица назначаются руководством подразделений в соответствии с общими требованиями организационной модели.

УДК 656.08(476)

РАБОТА ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ БЕЗОПАСНОСТИ ТРАНСПОРТНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ В РЕСПУБЛИКЕ БЕЛАРУСЬ

А. М. СИТКЕВИЧ

БелНИИТ «ТРАНСТЕХНИКА», г. Минск, Республика Беларусь

Необходимым условием транспортной деятельности является ее безопасность. Проблема безопасности транспортной деятельности с годами не теряет своей актуальности. Так, только в дорожно-транспортных происшествиях во всем мире погибает более миллиона человек и до 50 миллио-

нов получают ранения различной степени тяжести. Издержки, связанные с дорожно-транспортными происшествиями, составляют около 2 % мирового ВВП.

В Республике Беларусь в ДТП ежегодно погибает более пятисот человек и более четырех тысяч человек получают травмы различной степени тяжести (рисунок 1).

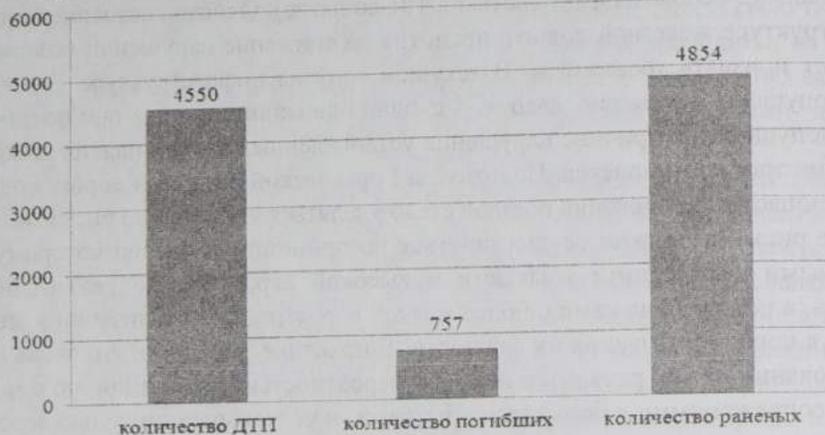


Рисунок 1 – Основные показатели дорожно-транспортной аварийности в 2014 году

Поэтому работа по повышению уровня безопасности транспортной деятельности и ее совершенствованию должна вестись постоянно. Целесообразно продолжать реализацию предупредительных мер, включающих в себя следующую работу:

- совершенствование контроля за обеспечением безопасности транспортной деятельности в Республике Беларусь (в частности, подготовить мероприятия по совершенствованию контрольных функций; изменения и дополнения в акты законодательства по реализации функций контроля по безопасности транспортной деятельности на железнодорожном транспорте, схему функций контроля по различным видам транспорта);

- совершенствование нормативных правовых и технических нормативных правовых актов в сфере подготовки, переподготовки, повышения квалификации водителей механических транспортных средств (предложения по совершенствованию оказания услуг по подготовке, переподготовке, повышению квалификации водителей механических транспортных средств и лиц, обучающих управлению ими; изменения и дополнения в нормативные правовые, в т. ч. технические нормативные правовые акты, регламентирующие деятельность организаций, осуществляющих подготовку, переподготовку, повышение квалификации водителей механических транспортных средств);

- совершенствование законодательства по обеспечению безопасности автомобильных перевозок в Республике Беларусь (предложения по оценке уровня безопасности пассажирских перевозок в Республике Беларусь; дополнительные мероприятия, направленные на обеспечение безопасности перевозок; изменения и дополнения в нормативные правовые, в т. ч. технические нормативные правовые акты, по оснащению транспортных средств, выполняющих внутриреспубликанские автомобильные перевозки, цифровыми тахографами).

Обеспечение безопасности транспортной деятельности возложено на органы государственного управления (МВД, МЧС, Минтранс, Минздрав, Минобразования).

БелНИИТ «Транстехника» накоплен большой опыт в области анализа безопасности транспортной деятельности как республики в целом, так и предприятий в частности, совершенствования актов законодательства в этой области.

Разработано и принято постановление Минтранса от 01.09.2015 № 40 «Об установлении типовых форм договоров на оказание услуг по подготовке, переподготовке, повышению квалификации водителей механических транспортных средств». Оно направлено на повышение качества подготовки водителей, сокращение количества обращений в органы государственного управления, а также создание условий для дополнительной защиты интересов потребителей услуг.

Подготовлен проект Изменения № 2 в СТБ 2191.2 2011 «Услуги по подготовке, переподготовке и повышению квалификации водителей механических транспортных средств. Часть 2. Требования к проведению экзаменов в учебных организациях» (принято постановлением Госстандарта), в котором устанавливаются требования к проведению видеофиксации при сдаче практического экзамена

на право управления механическим транспортным средством в организациях по подготовке, переподготовке, повышению квалификации водителей механических транспортных средств.

Также ведется работа по подготовке проекта Комплексного плана мероприятий по обеспечению безопасности транспортной деятельности Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь на 2016–2020 гг. В нем предусмотрены мероприятия по следующим основным направлениям:

- совершенствование нормативно-правового обеспечения безопасности транспортной деятельности;
- общие мероприятия по обеспечению безопасности транспортной деятельности;
- совершенствование безопасности транспортной деятельности по видам транспорта (автомобильный, водный, воздушный, железнодорожный).

УДК 355/359:625.1/5

УГРОЗЫ ТРАНСПОРТНЫМ КОММУНИКАЦИЯМ И ПЕРЕДВИЖЕНИЮ ГРУППИРОВОК ТРАНСПОРТНЫХ ВОЙСК В УСЛОВИЯХ ВОЕННОГО ВРЕМЕНИ

А. А. СВЕТОЧНЫЙ, А. И. ЗАЙЧЕНКО

Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель

Состояние транспортного комплекса и уровень его защищенности оказывают непосредственное влияние на многие составляющие национальной безопасности – экономическую, экологическую, информационную, научно-технологическую, социальную, военную.

Под угрозой транспортной безопасности понимаются противоправные действия либо намерения совершить подобные действия, а также процессы природного либо техногенного характера или их совокупность, препятствующие реализации жизненно важных интересов личности, общества и государства в транспортной сфере, приводящие или способные привести к авариям в транспортном комплексе.

Основными угрозами на транспортных коммуникациях являются:

- террористические и диверсионные акции;
- иные случаи незаконного вмешательства в функционирование транспорта, угрожающие жизни и здоровью пассажиров, несущие прямой ущерб транспортной сфере и порождающие в обществе негативные социально-политические, экономические, психологические последствия;
- криминальные действия против пассажиров и грузов;
- чрезвычайные происшествия (аварии), обусловленные состоянием транспортных технических систем, нарушением правил эксплуатации технических систем, в том числе нормативных требований по экологической безопасности при перевозках, а также природными факторами, создающими аварийную обстановку и влекущими за собой материальные потери и человеческие жертвы.

По характеру источников выделяют угрозы:

- социогенного характера (неправомерное вмешательство в функционирование транспорта, терроризм, хищения, хулиганство, блокирование путей и транспортных средств, нарушение правил эксплуатации технических средств, несовершенство этих правил и законодательной базы, касающейся транспортного комплекса);
- техногенного характера (порожденные некачественным состоянием материально-технической части транспортной сферы, недостаточным уровнем квалификации обслуживающего персонала).

Реализация угроз на транспортных коммуникациях может привести к большим материальным потерям и человеческим жертвам, дестабилизации нормальной жизнедеятельности прилегающих к району происшествия или катастрофы населённых пунктов, а также препятствию продвижения различных армейских подразделений, в том числе подразделений транспортных войск, следующих для устранения аварий, повреждений и т.п. на транспортных коммуникациях.

Вооружённые конфликты и транспортные коммуникации. Оценка военно-политической обстановки в мире показывает, что руководство НАТО в настоящее время продолжает практически