

Для гармонизации и обеспечения взаимодействия с системой СФЖТ России и других стран СНГ необходимо также соблюдать принятые в Межгосударственной системе стандартизации стран СНГ и Балтии и введенные в действие на Белорусской железной дороге указанием главного инженера от 21.06.2002 г. № 03/256 правила по межгосударственной стандартизации:

ПМГ 38-2001 «ССЖТ. Требования к органам по сертификации железнодорожной продукции и порядок их аккредитации».

ПМГ 39-2001 «ССЖТ. Требования к испытательным центрам (лабораториям) и порядок их аккредитации».

ПМГ 40-2001 «ССЖТ. Порядок сертификации железнодорожной продукции».

При организации сертификации продукции на Белорусской железной дороге необходимо руководствоваться следующими основными принципами, регламентированными международными и национальными нормативными документами:

- проведение сертификации третьей стороной, независимой от изготовителей и потребителей продукции и услуг;

- осуществление сертификации на соответствие требованиям конкретных нормативных документов (технических регламентов, руководящих документов, утвержденных в установленном порядке) с использованием аттестованных методик оценки соответствия;

- проведение сертификации по четко установленным и документированным процедурам;

- проведение испытаний в аккредитованных на техническую компетентность и независимость испытательных центрах (лабораториях);

- обеспечение инспекционного контроля над предприятиями-изготовителями продукции и предприятиями-исполнителями услуг;

- возможность остановить реализацию продукции и услуг при обнаружении несоответствия их параметров установленным требованиям.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1 Матюшин В. А. Российская Система сертификации железнодорожной техники // Вестник ВНИИЖТа. – № 4. – 2002. – С. 42–47.

2 Сертификация сложных технических систем / Л. Н. Александровская, И. З. Аронов, В. В. Смирнов, А. М. Шолом; Под ред. В. И. Круглова: Учеб. пособие. – М.: Логос, 2001. – 312 с.

УДК 625.17

ПРОБЛЕМЫ ПУТЕВОГО ХОЗЯЙСТВА ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ БЕЗОПАСНОСТИ ДВИЖЕНИЯ

В. Е. РОГАЧЁВ, В. Н. ЖУРАВСКИЙ, Я. Г. ЛАВРИНОВИЧ
Белорусская железная дорога

На путевое хозяйство приходится более 50 % всех основных фондов Белорусской железной дороги. В общих эксплуатационных расходах хозяйства амортизационные отчисления достигают 30 %, причем на верхнее строение пути и земляное полотно приходится около 80 % этих отчислений. Необходимо отметить, что несмотря на падение объемов перевозок путевое развитие дороги, и прежде всего станций, уменьшилось незначительно, что, естественно, ведет к неоправданным дополнительным затратам. Поэтому, для повышения безопасности движения поездов и надежности работы пути следует разработать рациональный подход к оптимизации расхода материалов на ремонт и содержание пути.

Поскольку на малодоходных участках преимущественно лежат деревянные шпалы, решающим становится фактор времени. Исходя из этого оставшуюся часть путей дороги необходимо перевести на железобетонное подрельсовое основание за счет снимаемых с основных направлений материалов и частичного использования новых железобетонных шпал. При этом следует ввести новый вид ремонта пути, позволяющий на протяжении длительного периода эксплуатировать смешанную конструкцию подрельсового основания. Это даст возможность растянуть затраты во времени и не выполнять фактически бросовой разрядки кустов негодных шпал.

На основных направлениях сети главным фактором оптимизации расходов путевого хозяйства является применение ресурсосберегающих технологий (соответствующим инвестированием в них

средств), позволяющих продлевать межремонтные сроки и снижать трудоемкость текущего содержания пути, тем самым повышая эффективность вложений.

Наряду с усилением подрельсового основания заслуживает пристального внимания:

- использование технологий для оздоровления балластной призмы, восстановления водоотводных сооружений, продления сроков службы рельсов в пути, применения в полных объемах машинизированного текущего содержания пути;

- оснащение современными средствами диагностики, что позволит дистанциям пути и подразделениям путевого хозяйства существенно расширить зоны обслуживания и обеспечить в полной мере переход к планированию работ, учитывая фактическое состояние объектов и прогнозируя их поведение во времени.

Это позволяет сократить контингент работников путевого хозяйства и оптимизировать принимаемые управленческие решения.

Большое значение для новой системы имеет пересмотр существующей нормативной базы. Новая нормативная база учитывает, кроме всего прочего, проведение соответствующих организационно-технических мероприятий по снижению расходов путевого хозяйства: переход на железобетонное подрельсовое основание и бесстыковой путь с плетями неограниченной длины; применение машинных комплексов на текущем содержании пути, шлифовки рельсов, глубокой очистки балластной призмы; соблюдение межремонтных нормативов; учет климатических, геологических и других условий, характеризующих сложность эксплуатации конкретных участков пути и их фактическое состояние.

Уменьшение числа осмотров на путях низких классов в сочетании с внедрением диагностических средств (включая путеизмерительные и дефектоскопные вагоны), а также железобетонного подрельсового основания закладывает фундамент для укрупнения дистанции пути и их производственных подразделений. При соблюдении этих условий может быть увеличена протяженность дистанций пути и их низовых подразделений, что позволяет сократить численность управленческого персонала дистанции пути, а также дорожных мастеров и бригадиров пути.

Качество управления у нас в значительной мере отстает от практики зарубежных железных дорог, где основой управления является компьютеризированная система сбора информации, ее обработки и анализа. Имеющаяся сегодня информация о технико-экономическом состоянии объектов путевого хозяйства в полной мере не используется, так как ее невозможно обработать и проанализировать традиционными методами и согласовать со всей информационной структурой железнодорожного транспорта. В связи с этим выбор оптимальных управленческих решений просто не осуществим, несмотря на то, что в путевом хозяйстве начинают внедряться диагностические средства, оборудуемые бортовыми компьютерами, которые могут представить необходимый объем достоверной информации о состоянии отдельных элементов верхнего строения пути в целом и выполнить многофакторный анализ.

Исходя из вышесказанного, следует констатировать, что в настоящее время система ведения путевого хозяйства в значительной степени информационно не обеспечена. Объясняется это, прежде всего, тем, что недостаточно обычных и высококачественных средств и каналов связи. К тому же предприятия не укомплектованы современными компьютерными средствами.

Очевидна острая потребность в организации, внедрении системы сбора, передачи и обработки информации о состоянии путевого хозяйства. Для этого следует создать специальную информационно-аналитическую группу, которая решала бы научно-методические, нормативно-технологические и аппаратно-программные задачи для стратегического и технического уровней управления путевым хозяйством, а также отвечала бы за разработки, внедрение, техническое сопровождение и поддержку программно-технических решений различных задач управления.

В связи с введением на Белорусской железной дороге новой системы ведения путевого хозяйства и предусмотрено широкое внедрение безбумажных (компьютерных) технологий. Наряду с подготовкой пользователей и оснащения дистанций пути и ПМС современными ПЭВМ необходимо срочное внедрение некоторых комплексов и автоматизированных рабочих мест для решения отдельных инженерных и информационных задач: АРМД-ПЧ, АРМТО-ПЧ, АСУ-путь, АСУ-ИССО, с переходом на автоматизированные подсистемы планирования и организации производственных процессов.