



Рисунок 1 – Уровень когнитивной нагрузки водителя в зависимости от типа пересечения: 1 – низкий; 2 – средний; 3 – высокий; 4 – очень высокий

Таким образом, грамотный анализ геометрии пересечений позволяет оптимизировать их конструкцию с учетом безопасности, пропускной способности и комфорта. В современных условиях особое внимание уделяется адаптации геометрии к психофизиологическим особенностям водителей, обеспечению читаемости пересечений и снижению зон конфликтов. Интеграция инженерных решений с поведенческими аспектами – ключ к созданию эффективной транспортной инфраструктуры.

Список литературы

- 1 Капский, Д. В. Психофизиология участников дорожного движения (транспортная психология) : учеб.-метод. пособие / Д. В. Капский, П. А. Пегин, И. И. Лобач. – Минск : БНТУ, 2018. – 385 с.
- 2 Булышко, О. В. Восприятие дорожной ситуации как фактор безопасности движения / О. В. Булышко // Вестник университета гражданской защиты МЧС Беларусь. – 2019. – Т. 3, № 1. – С. 67–72.

УДК 656.2.08:37.012.3

РОЛЬ НАСТАВНИЧЕСТВА В ОБЕСПЕЧЕНИИ БЕЗОПАСНОСТИ ДВИЖЕНИЯ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ

В. В. БОРОВИК, С. А. БИНДЮК

Белорусская железная дорога, г. Могилев

П. В. КОВТУН

Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель

Железнодорожный транспорт – зона повышенной опасности. Любая ошибка, будь то монтера пути, бригадира или дорожного мастера, диспетчера, дежурного по станции, может привести к катастрофическим последствиям: человеческим жертвам, колоссальному экономическому ущербу, экологическим катастрофам. В современных условиях, характеризующихся ростом скоростей, интенсивностью движения и сложностью технологий перевозочного процесса, именно институт наставничества становится критически важным элементом в построении непрерывной системы безопасности, выступая мостом между теорией и практикой. Диплом из учебного заведения дает профессиональные знания, но не может передать главного – практического опыта, «чувства пути», умения действовать в нестандартных и аварийных ситуациях.

Безопасность на железнодорожном транспорте – это не просто приоритет, а фундаментальный принцип, от которого зависят человеческие жизни, сохранность грузов и бесперебойность одной из ключевых артерий экономики. В условиях высоких технологий, сложнейших технических систем и колоссальной ответственности человеческий фактор остается как одним из главных источников рисков, так и главным инструментом их предотвращения. Именно здесь наставничество выполняет критически важную, системообразующую роль.

Наставничество помогает быстро и качественно адаптировать нового сотрудника на рабочем месте к условиям труда и передать практический опыт: не только «как делать», но и «как делать безопасно», «какие бывают скрытые риски». Оно формирует «культуру безопасности», т. е. особого мышления, при котором безопасность становится личным приоритетом каждого сотрудника, предупреждает исходя из собственного опыта наставника об ошибках на важных этапах профессионального становления молодого специалиста, сохраняет и приумножает знания и передовые практики производства путеремонтных работ.

Ключевые аспекты влияния наставничества на безопасность:

– передача «неписаных» правил и локальных нормативов. Наставник объясняет не только общепринятые инструкции, но и специфические особенности конкретного участка пути, дистанции пути, станции, обусловленные местными условиями, историей развития организации и сложившейся ситуацией в отношении происшедших случаев нарушения безопасности движения поездов или техники безопасности исполнителями;

– разбор реальных и нештатных ситуаций. Наставник на примерах из собственной практики или при разборе известных происшествий формирует у молодого специалиста навык принятия решений в условиях стресса и дефицита времени. Это учит предвидеть развитие событий и выбирать наименее рискованный сценарий;

– формирование правильных поведенческих паттернов (паттерны поведения – это повторяющиеся шаблоны мыслей, эмоций и действий, которые человек использует в различных ситуациях не задумываясь). Молодой специалист перенимает у наставника не только знания, но и отношение к работе: дисциплинированность, системность, бдительность, ответственность, привычку к взаимопроверкам;

– психологическая поддержка и снижение стресса. Работа на железной дороге, и особенно в путевом хозяйстве, связана с высоким нервным напряжением. Наставник, выступая как опытный коллега и психолог, помогает справиться со стрессом, страхом ошибки и грузом ответственности, что напрямую влияет на снижение количества ошибок, вызванных паникой или эмоциональным выгоранием;

– раннее выявление и купирование рисков. Внимательный наставник может заметить опасные привычки, пробелы в знаниях или недостаток психофизиологических качеств у молодого специалиста на самой ранней стадии и немедленно их скорректировать, не дожидаясь происшествия.

Наставничество как инструмент формирования культуры безопасности – в этом наиболее глубокая и долгосрочная миссия руководителя. Безопасность должна стать не набором правил, а внутренней ценностью каждого работника железнодорожного транспорта, невзирая на служебное положение и возраст!

Наставник – живой носитель корпоративной этики. Он передает новому поколению не просто навыки, а и отношение к безопасности. Он показывает на собственном примере, что строгое соблюдение инструкций – это не придирка начальства, а норма профессиональной чести и залог выживания. Наставник – как «мост» между поколениями, он помогает молодым специалистам с современным образованием адаптировать теорию к реальным условиям, а сам, в свою очередь, может перенять у молодежи современные способы коммуникации; новые, более эффективные подходы к работе с разного рода информацией.

Эффективное наставничество строится на доверии. Новичок не должен бояться задавать «глупые» вопросы или признаваться в ошибках, чтобы их немедленно разобрать и исправить. Это предотвращает сокрытие мелких инцидентов, которые, оставаясь неразобранными, могут перерасти в случаи нарушения безопасности движения.

Чтобы наставничество работало, оно не должно быть формальностью. Для этого необходимо следующее:

– профессиональная подготовка наставников. Хороший специалист не всегда является хорошим учителем. Наставников нужно целенаправленно учить методикам преподавания, психологии общения, педагогическому такту и современным средствам обучения;

– мотивация и признание. Труд наставника должен быть адекватно оценен – как материально (надбавки, премии, различные бонусы и т. д.), так и морально (статус, уважение, карьерные перспективы). Звание «Лучший наставник года» должно быть не менее престижным, чем «Лучший по профессии»;

– четкие регламенты и измеримые цели. У каждого этапа наставничества должны быть конкретные, измеримые цели и утвержденные программы стажировки, а сам процесс должен быть обеспечен необходимыми ресурсами и поддержкой со стороны руководства. Особенно это касается производственных процессов, связанных с повышенным риском нарушения безопасности движения поездов (путеремонтные работы, управление сложными грузоподъемными механизмами, например, кранами, и т. д.).

Таким образом, в XXI веке на фоне беспрецедентного технологического прогресса, именно человеческий капитал вновь выходит на первый план как ключевой гарант безопасности. Система наставничества – это не архаичный пережиток прошлого, а стратегический инвестиционный актив современной железнодорожной отрасли. Это тот самый «золотой ключ», который открывает дверь к безаварийной работе, превращая абстрактные регламенты в живую, полноценную практику со всеми вытекающими последствиями.

Если представить безопасность как грандиозное здание, то его фундаментом являются нормативные документы, стенами – высокотехнологичные машины и оборудование, а также системы управления. Крышей этого сооружения будут служить эффективные процессы. Но именно наставничество выполняет роль цементирующего раствора, который связывает все эти элементы в единое, прочное и надежное целое. Оно наполняет технологические системы человеческой мудростью, опережающей интуицией и личной ответственностью. В глобальном смысле эффективная система наставничества – это мощный иммунитет отрасли против профессиональной некомпетентности, текучести кадров и человеческого фактора как главного источника риска. Она обеспечивает преемственность поколений, создавая надежный конвейер по подготовке элиты железнодорожников, способных не только поддерживать, но и приумножать славные традиции безопасности.

Подводя итог, стоит подчеркнуть: инвестиции в наставничество являются инвестициями в будущее. Это прямая дорога к процветанию железнодорожного транспорта, который не только соответствует самым строгим международным стандартам надежности, но и задает их. Транспорта, где каждая поездка является залогом спокойствия, а безаварийный километр – результатом слаженной работы опытных мастеров своего дела и их достойной смены. Поэтому развитие и поддержка института наставничества – это не просто кадровая политика, а моральный и стратегический императив для всей отрасли, от которого зависит ее устойчивость, репутация и, в конечном счете, жизни людей.

УДК 625.76

ПУТИ СНИЖЕНИЯ РИСКОВ ПРОИЗВОДСТВЕННОГО ТРАВМАТИЗМА ПРИ ВЫПОЛНЕНИИ РАБОТ ПО ЛИКВИДАЦИИ ЯМОЧНОСТИ И ГЕРМЕТИЗАЦИИ ТРЕЩИН

*П. Д. ГАБЕЦ, В. В. ХАЧАТУРЯН, Д. Ю. АЛЕКСАНДРОВ
Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель*

Дорожные работы, связанные с ликвидацией ямочности и герметизацией трещин, имеют несколько характерных отличий от других видов дорожных работ:

- малые объемы работ, рассредоточенные на фронте большой протяженности;
- высокий уровень ручного труда в общем объеме работ;
- интенсивное движение транспортных средств в непосредственной близости от зоны производства работ;
- наличие неблагоприятных погодных явлений (дождь, мокрый снег) в весенний, осенний и зимний (при необходимости) периоды производства работ;
- относительно короткий световой день в период интенсивной ликвидации ямочности.

Работы по ликвидации ямочности и герметизации трещин относятся к подвижным – движение транспортных средств ограничено в пределах перемещаемого участка дорожных работ [1]. В общем случае схема обустройства участков подвижных работ предполагает установку знаков «Ограничение максимальной скорости», «Дорожные работы», «Объезд препятствия справа/слева» и использо-