

Способ расчета перерабатывающей способности фронта погрузки, выгрузки может варьироваться в зависимости от вариантов путевого оснащения и выполнения погрузочно-разгрузочных операций. Возможные варианты определения перерабатывающей способности грузового фронта представлены на рисунке 1.

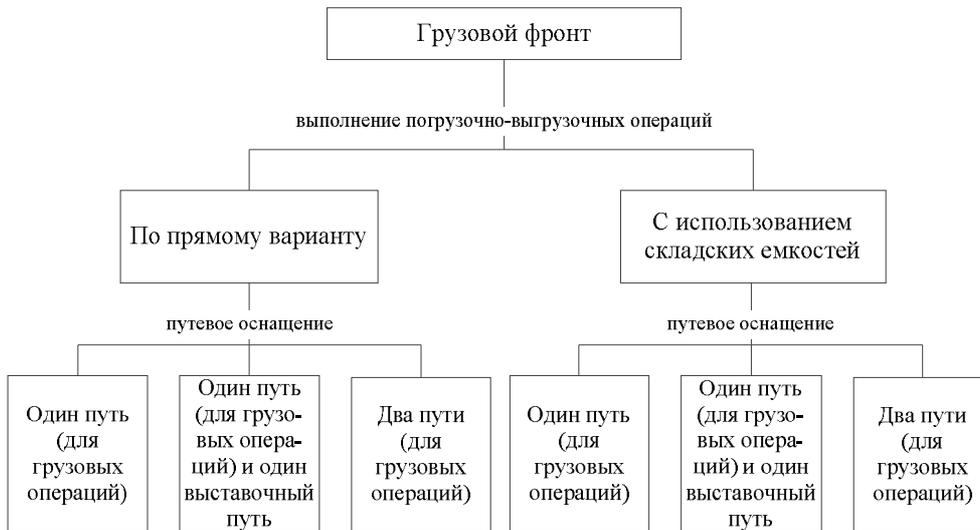


Рисунок 1 – Граф вариантов определения перерабатывающей способности фронта погрузки, выгрузки

Таким образом, получены зависимости, которые, в отличие от существующих способов расчета перерабатывающей способности мест погрузки, выгрузки, учитывают: различия в длительности технологических перерывов в связи с неравномерностью поступления груза и вагонов в местах производства работ; влияния надежности не только на средства механизации, но и процессы подачи-уборки, расстановки-сборки вагонов маневровым локомотивом; возможные варианты путевого оснащения и выполнения погрузочно-разгрузочных работ. Также стоит отметить, что открытым остается вопрос учета фактора погодных условий при расчете перерабатывающей способности грузовых фронтов, где осуществляется погрузка грузов, которые требуют защиты от атмосферных воздействий, в открытый подвижной состав, например, погрузка галита в полувагоны не производится во время дождя.

УДК 656.2.08

TRAFFIC SAFETY ASPECTS IN SOLUTIONS OF TRAFFIC CALMING

A. ZALEWSKI, J. KEMPA

University of Science and Technology in Bydgoszcz, Poland

The idea of calming traffic connects the various aspects of the functioning of urban areas, including urban planning, transportation, road safety and social and environmental aspects. The calming of traffic according to authors of Integrated Programme of Improvement of Road Traffic Safety in Poland the GAMBIT (1996) can define as „the solution about organizational, building and legal character, reducing the difficulty of car traffic by sews on him limitations and the change of transportation service of chosen areas. The means of traffic calming can have the character of planning and structural solutions, detailed solutions of elements of roads and the organization of traffic”. Traffic calming in the quest to improve the state of urban traffic safety is often the main criterion for its implementation. Traffic calming solutions significantly reduce the number of accident victims. The key to achieving these effects is reducing speed, adjusting speed to street character and function, and transforming road and street infrastructure, which forces drivers to drive slower and improves the quality of the urban environment. The implementation of the area conception of traffic calming is often linked to the process of urban transformation and revitalization of the area. The paper will cover the following issues: genesis, principles, methods and functional – technical forms of traffic calming, location of road safety problems in transportation services of cities and districts, the impact of methods and means on improving traffic safety, as well as selected examples of traffic calm-

ing solutions in Poland and general conclusions. Solutions of traffic calming in all forms in Poland, including: zone 50, zones 30, inhabitants areas as well as shared space are an important elements of the activities in the aspect of sustainable transportation policy. Analysis of existing solutions in Polish Cities confirms the experiences of developed countries with a high level of motorization, indicates very favorable influence into the decrease of car traffic, improvement of traffic safety, promotion in to the increased of cycling, public transport and pedestrian traffic. They improve the environmental conditions of residence, as well as the aesthetics of the urban landscape.

УДК 006.015.8

КЛАССИФИКАЦИЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ОРГАНА ПО СЕРТИФИКАЦИИ ПРИ ПОДТВЕРЖДЕНИИ СООТВЕТСТВИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ПРОДУКЦИИ

В. С. ЗАЙЧИК, А. А. КЕБИКОВ, Н. М. ПЕРЕКРЕСТОВА
Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель

Орган по сертификации железнодорожной продукции и услуг БелГУТа выполняет работы по подтверждению соответствия: вагонов (грузовых и пассажирских); локомотивов (электровозов и тепловозов); моторвагонного подвижного состава (электропоездов и дизель-поездов); деталей, составных частей и оборудования подвижного состава; элементов верхнего строения пути; аппаратуры автоматики, телемеханики и связи; услуг по ремонту и обслуживанию подвижного состава; услуг, предоставляемых пассажирам на железнодорожном транспорте; услуг, предоставляемых при перевозке грузов железнодорожным транспортом.

В общем случае подтверждение соответствия является процедурой документального удостоверения соответствия продукции требованиям технических регламентов, положениям стандартов, сводам правил или условиям договоров. Вместе с тем деятельность по подтверждению соответствия железнодорожной продукции носит научный характер в связи с наличием большой номенклатуры изделий, в отношении которых проводится постоянное улучшение вплоть до внедрения новых инновационных решений, включая широкое внедрение передового опыта зарубежных изготовителей (Stadler, Knorr-Bremse, Bombardier, CRRC, Siemens, General Electric, Bonatrans и др.). При этом следует отметить, что прямое использование железнодорожной продукции иностранного производства на железнодорожной колее 1520 мм проблематично в связи с иными требованиями к подвижному составу и инфраструктуре. Таким образом, подтверждение соответствия железнодорожной продукции можно определить как оценку генеральной совокупности изделий и технической документации с использованием результатов испытаний на базе репрезентативной выборки и определением необходимых условий для изготовления продукции со стабильными характеристиками.

В определениях Общегосударственного классификатора Республики Беларусь ОКРБ 005-2011 «Виды экономической деятельности» (далее – ОКРБ 005) подтверждение соответствия является основным видом деятельности органа по сертификации, т. к. оно создает наибольшую часть добавленной стоимости. Выполняемые при этом научные прикладные исследования должны классифицироваться как вспомогательный вид деятельности, направленный на поддержку основного вида деятельности, поскольку они отвечают следующим условиям:

- а) обслуживают только деятельность органа по сертификации;
- б) исходные материалы составляют часть расходов органа по сертификации, их получение и обработка включены в общую стоимость договора по сертификации;
- в) полученные результаты не являются частью конечных продуктов (сертификатов) и не участвуют в формировании основного капитала (оформленные установленным образом отчеты о научных исследованиях не формируются и заявителю не предоставляются);
- г) подобная деятельность в подобных масштабах осуществляется в аналогичных органах по сертификации;
- д) научные исследования являются услугами, предоставляемыми исключительно для текущего производственного процесса сертификации.

Таким образом, деятельность органа по сертификации классифицируется в соответствии с ОКРБ 005 (таблица 1).