

СОСТОЯНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ ДВИЖЕНИЯ ПЕЗДОВ НА РУП «ГОМЕЛЬСКОЕ ОТДЕЛЕНИЕ БЕЛУРУССКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ»

В. Ф. ФЕДЧЕНКО

РУП «Гомельское отделение Белорусской железной дороги», г. Гомель

В комплексе решаемых экономических и технических задач на подразделениях Белорусской железной дороги одной из важнейших была и остается задача обеспечения безопасности движения поездов, входящая в число главных качественных показателей работы отделений.

На предприятиях Гомельского отделения железной дороги реализуются комплексные меры по укреплению трудовой и технологической дисциплины, соблюдению правил эксплуатации, ремонта и содержания технических средств. Однако, на Гомельском отделении дороги за 9 месяцев 2020 года допущено семь событий, связанных с нарушением правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта. Данные нарушения были зафиксированы на следующих предприятиях: локомотивное хозяйство (6 случаев за 9 месяцев 2020 года), вагонное хозяйство (1 случай за 9 месяцев 2020 года). В то время, как за аналогичный период 2019 года было допущено 8 событий, связанных с нарушением правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта.

Допущенные события, связанные с нарушением правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта: неисправность железнодорожного подвижного состава, в результате которой допущена задержка поезда на перегоне сверх времени, установленного графиком движения, на один час и более (4 случая), сход железнодорожного подвижного состава при маневровых передвижениях (1 случай), проезд железнодорожным подвижным составом запрещающего сигнала светофора (1 случай).

Основными причинами допущенных событий явилось неудовлетворительное техническое состояние подвижного состава из-за нарушения технологических процессов ремонта узлов, агрегатов и оборудования при выполнении плановых видов ремонта, а также невыполнение машинистами должностных обязанностей, в частности незакрепление на закладку остряка и убеждение в плотности его прилегания к рамному рельсу и отвлечение от наблюдения за сигналами светофоров и положением стрелочных переводов.

Динамика распределения событий, связанных с нарушением правил безопасности движения на Гомельском отделении Белорусской железной дороги за 10 лет приведена на рисунке 1.

Из данных, представленных на рисунке 1, видно, что наблюдается рост случаев, 10 случаев 2019 год против 6 в 2018 год, что не позволило закрепить устойчивую тенденцию повышения безопасности.

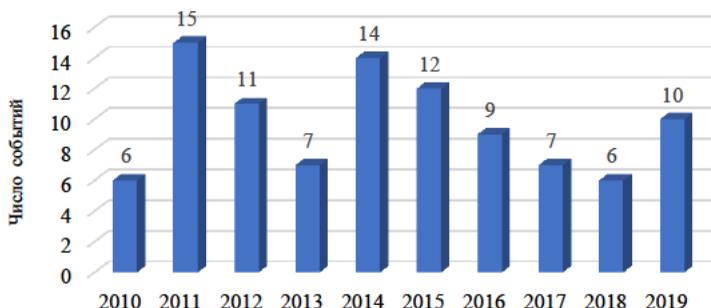


Рисунок 1 – Динамика распределения событий, связанных с нарушением правил безопасности движения на Гомельском отделении Белорусской железной дороги за 10 лет

Наряду со случаями нарушений безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта на предприятиях Гомельского отделения, возникают случаи отказа в работе технических средств. Распределение отказов технических средств на отделении дороги за девять месяцев 2020 года между хозяйствами Гомельского отделения представлено на рисунке 2.

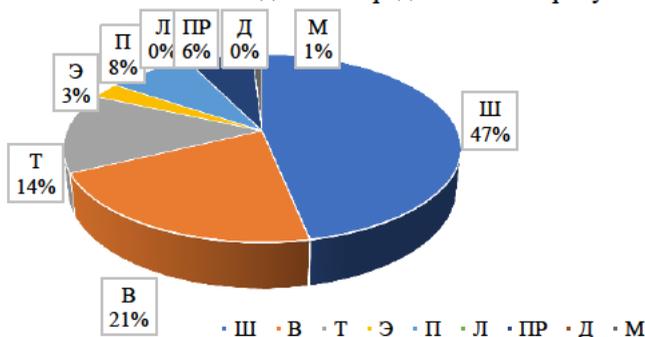


Рисунок 2 – Распределение отказов технических средств на отделении дороги за девять месяцев 2020 года между хозяйствами Гомельского отделения:

Ш – дистанция сигнализации и связи; В – вагонное депо; Т – локомотивное депо; Э – дистанция электрификации и электроснабжения; П – дистанция пути; Л – хозяйство пассажирских перевозок; Д – хозяйство перевозок; М – хозяйство грузовой работы

Число отказов в работе технических средств уменьшилось со 122 случаев за 9 месяцев 2019 года до 109 случаев за 9 месяцев 2020 года. Наиболь-

шее количество отказов приходится на хозяйства: сигнализации и связи – 46,8 %, вагонное – 21,1 %, локомотивное – 13,8 %.

Анализируя положение с обеспечением безопасности движения на Гомельском отделении дороги можно сделать вывод, что причинами допущенных событий, связанных с нарушением правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта является, прежде всего,

несоблюдение технологии работы, как в эксплуатации, так и в ремонте. При этом необходимо отметить, что в организации управления движением поездов на железной дороге «человеческий фактор» играет важное значение. Поэтому в комплексной системе управления безопасностью на железной дороге и его структурных подразделениях необходимо совершенствовать методы подготовки и переподготовки кадров, их производственного обучения, которые позволят повысить уровень качества выполнения профессиональных функций и исполнительской дисциплины и обеспечат высокий и устойчивый уровень безопасности движения.

Список литературы

1 **Пищик, Ф. П.** Безопасность движения на железнодорожном транспорте : учеб. пособие / Ф. П. Пищик. – Гомель : БелГУТ, 2009. – 269 с.

2 **Гапеев, В. И.** Безопасность движения на железнодорожном транспорте / В. И. Гапеев, Ф. П. Пищик, В. И. Егоренко. – Минск : Польша, 1996. – 360 с.

3 **Правила технической эксплуатации железной дороги в Республике Беларусь.** – Минск : Бел. ж. д., 2016. – 190 с.

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРЕ:

■ **Федченко Валерий Федорович**, г. Гомель, ГО «Белорусская железная дорога», заместитель начальника отделения железной дороги – главный ревизор по безопасности движения, nod4@nod.gomel.by.

УДК 656.2.08

ВЛИЯНИЕ S-ОБРАЗНЫХ КРИВЫХ НА БЕЗОПАСНОСТЬ ЭКСПЛУАТАЦИОННОЙ РАБОТЫ

Е. А. ФИЛАТОВ

УО «Белорусский государственный университет транспорта», г. Гомель

Путевая инфраструктура играет фундаментальную роль в обеспечении безопасности перевозочного процесса, во многом определяет его качество и основные показатели. Это влияние проявляется при взаимодействии путевого развития и подвижного состава и может быть определено понятием технической совместимости. История становления и развития железных дорог