

Как показали исследования, основным видом нарушения весогабаритных параметров грузовых транспортных средств является превышение установленных осевых нагрузок (свыше 40 % от общего количества нарушений), что в итоге приводит к интенсивному износу дорог, созданию условий, угрожающих безопасности движения.

Изучив опыт работы передвижных пунктов весового контроля (ППВК) ведущих производителей, проанализировав их оснащение и оборудовав на основании этого анализа опытный ППВГК и применив его, был сделан вывод, что существующие ППВГК обладают рядом существенных недостатков, которые не позволяют вести эффективную бесперебойную работу.

**Выявленные недостатки ППВГК** позволили разработать требования к перспективному ППВГК для оснащения Комитета по автомобильным дорогам при Министерстве транспорта Республики Узбекистан.

**Что должен представлять собой ППВГК.** Станция должна представлять собой автомобильную лабораторию, оснащенную всеми необходимым средствами для эффективной и производительной работы.

В результате реализации предлагаемых мероприятий автономная передвижная станция весогабаритного контроля становится полноценным элементом ИТС и должна обеспечивать:

- помимо измерения весогабаритных параметров автомобилей, производство удаленного мониторинга за движением тяжеловесных и (или) крупногабаритных транспортных средств (ТКТС), фиксировать различные нарушения и проверять наличие специального разрешения на проезд ТКТС;
- приемлемые условия труда, что позволит значительно повысить эффективность и производительность ППВГК.

#### Список литературы

1 Государственная система обеспечения единства измерений. Нагрузки на оси, группы осей и масса автодорожных транспортных средств при поочном взвешивании в статическом режиме. Методика измерений / ФГУП ГЦИ СИ ВНИИМ им. Д. И. Менделеева. – 2014.

2 **Гималов, И. Р.** Повышение безопасности перевозки грузов использованием систем весового контроля / И. Р. Гималов, Л. Я. Кожуховская // Техническое регулирование в транспортном строительстве. – 2018. – № 1 (27). – С. 95–98.

3 **Агапов, М. М.** Организация перевозок тяжеловесных и крупногабаритных грузов на автомобильных дорогах общего пользования регионального и межмуниципального значения / М. М. Агапов, В. И. Хазова // Транспортное дело России. – 2019. – № 1. – С. 122–124.

4 **Речицкий, В. И.** Концепция внедрения автоматической системы весогабаритного контроля автотранспорта на дорожной сети РФ / В. И. Речицкий // Мир дорог. – 2017. – № 96. – С. 62–67.

УДК 658.345

## ОСНОВНЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ ПРОФИЛАКТИКИ ТРАВМАТИЗМА НА ОБЪЕКТАХ БЕЛОРУССКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ

*С. Н. ШАТИЛО, С. В. ДОРОШКО*

*Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель*

Производственный травматизм на Белорусской железной дороге зависит от целого ряда причин, каждая из которых не в одинаковой степени влияет на показатели травматизма. При анализе производственного травматизма необходимо учитывать возраст, трудовой стаж, стаж работы по данной специальности, время прохождения обучения и инструктажа, а также признаки, характеризующие условия и вид работы, период года, время суток и смены и т. д.

Для разработки мероприятий, связанных с улучшением организации работы по охране труда показательным является анализ травматизма по возрастному признаку. При этом всех работников можно условно разделить на несколько возрастных групп: первая группа – от 18 до 25 лет; вторая группа от 25 до 35 лет; третья группа – от 35 до 45 лет; четвертая группа – от 45 до 55 лет и пятая возрастная группа – от 55 лет и старше. По показателям травматизма, который оказался одинаковым у второй и третьей групп, эти возрастные группы можно объединить. Для первой возрастной группы уровень травматизма оказался значительно выше, чем для других возрастных групп. Это связано с тем, что для этих работников характерен невысокий профессиональный уровень из-за не-

большого стажа работы и низкий уровень знаний требований безопасности. Для этой же возрастной группы характерным является невысокий уровень ответственности и склонность к риску. Для второй и третьей возрастных групп характерным является высокий уровень профессиональной подготовки, хорошие знания безопасных методов и приемов работы, высокая степень ответственности не только за качество выполнения работы, но и за соблюдение требований безопасности. Для четвертой возрастной группы так же характерен относительно высокий уровень травматизма. Это связано с тем, что, несмотря на высокий уровень профессионализма, работники, входящие в данную возрастную группу, имеют повышенную склонность к риску и нарушению требований правил, норм, и инструкций по охране труда. Производственный опыт приобретает с возрастом работников и стажем их работы по определенной профессии. Распределение несчастных случаев на производстве характерно для большинства работников железнодорожного транспорта и подтверждается результатами расследования несчастных случаев. Приведенными данными необходимо руководствоваться при организации и проведении обучения, инструктажа и проверки знаний работников по вопросам охраны труда, а также при организации и проведении контроля за соблюдением требований безопасности. Так, работникам первой и четвертой возрастных групп необходимо уделять больше внимания и чаще контролировать соблюдение ими требований безопасности.

Для получения четкого и объективного представления о травматизме на отдельных предприятиях и в целом по отрасли, количество несчастных случаев, происшедших за определенный период времени, необходимо увязать с числом работающих и тяжестью несчастных случаев.

Анализ причин травматизма показывает, что в большинстве случаев в основе производственного травматизма лежат организационные недостатки, для устранения которых нет необходимости в материальных затратах, а надо всего лишь наладить контроль и дисциплину на предприятиях. Каждый руководитель должен нести ответственность за порученный участок работы и потребовать того же от специалистов всех уровней. Основной целью должно быть предупреждение производственного травматизма, его профилактика. Для этого необходимо обеспечить соблюдение норм и правил нормативных документов, повысить уровень проведения технической учебы на предприятиях, проводить изучение и проверку знаний инструкций по охране труда у работников, занятых на работах с повышенной опасностью, особое внимание обращать на безопасные методы организации труда при разработке технологических процессов выполнения работ.

Основными причинами несчастных случаев в организациях Белорусской железной дороге являются: нарушение требований охраны труда и личная неосторожность работника, невыполнение руководителями обязанностей по охране труда, дорожно-транспортные происшествия, эксплуатация неисправного оборудования, недостатки в содержании территорий предприятий, нарушение требований безопасности при эксплуатации транспортных средств, инструмента и др.

С учетом обстоятельств и причин производственного травматизма, отмеченных недостатков необходимо в дальнейшем проводить работу по совершенствованию систем управления охраной труда в организациях. Особое внимание уделять подготовке к организации выполнения работ и контролю за их выполнением, проведению всех необходимых организационно-технических мероприятий. Не допускать работников к выполнению работ, не относящихся к их компетенции и необученных этим работам.

Большое количество несчастных случаев с гражданами происходит в местах стихийного пересечения железнодорожных путей. В целях экономии времени, сил и энергии они, пренебрегая требованиями безопасности, пересекают железнодорожные пути по кратчайшему расстоянию в неустановленных местах, а также осуществляют переход железнодорожных путей зачастую в опасной близости перед движущимся подвижным составом. В таких местах железнодорожники не имеют возможности ни информировать граждан об опасности, ни управлять людским потоком.

Можно выделить несколько основных причин, ведущих к травмированию на территории железнодорожных объектов. Чаще всего получают травмы и гибнут граждане, находящиеся в состоянии алкогольного и наркотического опьянения, ходящие по путям, и люди, которые используют наушники и поэтому не слышат ни шума приближающегося поезда, ни гудков локомотивов.

Для снижения уровня травмирования граждан на территориях Белорусской железной дороги необходимо проводить профилактические мероприятия. Работа по профилактике несчастных

случаев должна проводиться по следующим направлениям: организационным, техническим и правовым.

Организационные мероприятия направлены на проведение совместно с ведомственной охраной Белорусской железной дороги и милицией рейдов по местам несанкционированного нахождения граждан на территории железнодорожных объектов; совместно с местными органами власти тематических мероприятий, направленных на предупреждение травматизма граждан, особенно несовершеннолетних (проведение лекций и тематических занятий, направление соответствующих писем в образовательные учреждения, администрации предприятий и пр.). Кроме того, учитывая значительный процент среди травмированных граждан старше 60 лет, следует обратить внимание на работу среди людей пожилого возраста, у которых снижено внимание, реакция и т. д.

Необходимо совершенствовать систему информирования граждан (информирование людей об опасности при их нахождении в зоне движения поездов: плакаты, знаки, видеофильмы, буклеты, сообщения на вокзалах и в поездах, в местах стихийного несанкционированного перехода людей, привлечение средств массовой информации и пр., публикация статей и обращений, выступления на радио и телевидении). В целях обеспечения безопасности граждан, особенно детей, проводить широкомасштабные мероприятия по профилактике непроизводственного травматизма в периоды начала и окончания учебных каникул.

Технические мероприятия включают строительство, оборудование и ремонт пешеходных переходов, пешеходных мостов и тоннелей, ограждение зоны движения поездов и др. Кроме того, предусматривать оборудование пешеходных переходов, расположенных в одном уровне с железнодорожными путями, световой и звуковой сигнализацией, а также устройство ограждений вдоль железнодорожного полотна с целью приведения инфраструктуры к установленным требованиям для пешеходных переходов и ограждений, снижения риска травмирования граждан при переходе через железнодорожные пути по пешеходному переходу, предотвращения прохода граждан на объекты инфраструктуры. Мероприятия по обеспечению безопасности на пешеходных переходах могут включать устройства блокирования (или подавления) нормальной работы сотовых (мобильных) телефонов в их зоне.

Правовые мероприятия направлены на совершенствование законодательства, разработку нормативно-правовых документов, направленных на повышение персональной ответственности граждан, нарушающих правила нахождения на железнодорожных объектах.

УДК 629.4.014:346.2

## **ГОСУДАРСТВЕННОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ ОБЕСПЕЧЕНИЯ ВАГОННЫМ ПАРКОМ ГРУЗОВОЙ БАЗЫ СУБЪЕКТОВ ХОЗЯЙСТВОВАНИЯ РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ**

*А. Ю. ШКРЫЛЬ*

*Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель*

Железнодорожный транспорт в Республике Беларусь является важной частью экономики и его функционирование нацелено на своевременное и качественное обеспечение запросов хозяйствующих субъектов в перевозках железнодорожным транспортом [1]. Товарная продукция хозяйствующих субъектов, заявленная на перевозку железнодорожным транспортом, образует грузовую базу.

Государственное регулирование является инструментарием формирования организационно-правовых и экономических отношений между участниками перевозочного процесса на железнодорожном транспорте общего пользования и осуществляется в целях обеспечения:

- баланса интересов государства, потребителей и организаций железнодорожного транспорта общего пользования;
- предоставление заинтересованным потребителям необходимых услуг перевозки;
- эффективного функционирования организаций железнодорожного транспорта и их развития.

В соответствии с Гражданским кодексом [2] перевозчик железнодорожного транспорта общего пользования обязан осуществлять перевозки грузов, пассажиров и багажа по обращению любого гражданина или юридического лица. Белорусская железная дорога как национальный перевозчик