

По итогам расчета можно сделать вывод, что на СЖЦ ВСП основное влияние оказывают конструкция пути, грузонапряженность и восстановительные работы. Снизить среднегодовые затраты позволяет более долговечная конструкция пути и использование в середине ЖЦ сплошной смены рельсов, выполняемой в объеме среднего ремонта. По элементам затрат наибольшую долю имеет реконструкция/капитальный ремонт – 40–60 %, второе место занимают затраты на промежуточные ремонты и утилизацию – 16–36 %, следующая доля расходов относится к текущему содержанию пути – 12–16 %. Наименьшую долю затрат в жизненном цикле составляют расходы, связанные с отказами пути – 1,0–1,6 %.

#### Список литературы

1 Карпущенко, Н. И. Расчет стоимости жизненного цикла верхнего строения пути / Н. И. Карпущенко, П. С. Труханов // Путь и путевое хозяйство. – 2019. – № 3. – С. 30–33; № 4. – С. 34–37.

УДК 656. 2.0.8(676.2)

### АНАЛИЗ ОХРАНЫ ТРУДА В ГОМЕЛЬСКОМ ОТДЕЛЕНИИ БЕЛОРУССКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ

*В. И. ХОЛЯВКО*

*Белорусская железная дорога, г. Гомель*

*В. И. ИНЮТИН, А. С. ЛАПУШКИН, А. В. АНИЩЕНКО*

*Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель*

В 2020 году предприятия отделения железной дороги удержали отсутствие количества нарушений безопасности движения. На предприятиях Гомельского отделения в установленные сроки проводится аттестация рабочих мест, которая позволяет определить и установить количество работников, занятых в опасных и вредных условиях труда. На отделении проведена работа по сокращению численности работников, занятых в опасных и (или) вредных условиях труда. В соответствии с Положением о проведении контроля за соблюдением законодательства об охране труда, утвержденным приказом от 30.10.2020 № 884П, в РУП «Гомельское отделение Белорусской железной дороги» во всех структурных подразделениях действует контроль за соблюдением законодательства об охране труда.

Численность работников, которые пользуются компенсациями (сокращенная продолжительность рабочего времени, бесплатное обеспечение молоком и лечебно-профилактическим питанием, повышенная оплата труда) за работу во вредных и опасных условиях труда, составляет 4300 человек. На каждом структурном подразделении и дочернем предприятии имеются места работы с повышенной опасностью, такие как:

- работы в хозяйствах движения, пути, подвижного состава, сигнализации и связи;
- эксплуатация, техническое обслуживание и ремонт подвижного состава и сооружений железнодорожного транспорта;
- работы на высоте;
- ремонт и техническое обслуживание автомобильных и других транспортных средств;
- эксплуатация, ремонт и техническое обслуживание грузоподъемных кранов, машин и механизмов.

Обучение, инструктажи по охране труда, проверка знаний руководящих работников, специалистов, рабочих проводятся в РУП «Гомельское отделение Белорусской железной дороги» в соответствии с действующими нормативно-правовыми актами Республики Беларусь.

Во всех структурных подразделениях (филиалах) и дочернем предприятии ТЭР ДУП «Гомель-желдортранс» имеются специалисты по охране труда. В локомотивных депо Гомель, Калинковичи, Гомельском вагонном депо, Гомельской, Жлобинской, Калинковичской дистанциях пути, Гомельской дистанции сигнализации и связи, Гомельской дистанции гражданских сооружений, Гомель-

ской дистанции электроснабжения, Гомельском вагонном участке, ТЭР ДУП «Гомельжелдортранс» имеется по 2 инженера по охране труда.

В настоящее время общее количество специалистов, ведущих вопросы охраны труда, составляет 66 человек (главный инженер отделения, отдел охраны труда и окружающей среды, главные инженеры и инженеры по охране труда структурных подразделений и дочернего предприятия).

Имеются кабинеты по охране труда, оснащенные в соответствии с рекомендациями типового положения. Справочно-методическая литература, пособия, уголки по охране труда постоянно обновляются.

За 2020 год разработано более 50 инструкций по охране труда, пересмотрено, внесено изменений и утверждено около 70 инструкций, в том числе в связи с электрификацией на участке Жлобин – Калинковичи и узле Калинковичи всеми причастными предприятиями.

В целях принятия действенных мер по повышению контроля за состоянием работы по охране труда и созданию здоровых и безопасных условий труда на 2020 год в отделении проводились целевые и внезапные проверки по вопросам охраны труда и промышленной безопасности в обособленных структурных подразделениях и дочернем предприятии отделения. На отделении дороги ежеквартально проводится анализ состояния условий, охраны труда и производственного травматизма, причин несчастных случаев. Ежегодно в отделении дороги подводятся итоги смотрок конкурса состояния охраны труда среди предприятий отделения дороги.

Работники предприятий и структурных подразделений полностью обеспечиваются спецодеждой, спецобувью и другими СИЗ в соответствии с Инструкцией о порядке обеспечения работников средствами индивидуальной защиты, утвержденной постановлением Министерства труда и социальной защиты Республики Беларусь от 30.12.2008 № 209 (в 2020 году затрачено около 1,5 млн рублей).

Одно из основных направлений, которому уделяется значительное внимание, – создание для работников надлежащих санитарно-бытовых условий:

- организовано помещение для сушки средств индивидуальной защиты (локомотивное депо Гомель);
- в помещении мужского гардероба оборудована конвективная сушка для обуви (Гомельское вагонное депо);
- произведен капитальный ремонт здания сбора монтеров пути (ст. Круговец Гомельской дистанции пути);
- произведен ремонт гардеробных в помещении мастерских (Калинковичская дистанция пути);
- приобретен и установлен в гардеробной операторов СТЦ сушильный шкаф для спецодежды (станция Гомель);
- закуплена бытовая техника для комнат приема пищи – 5 электрочайников (станция Жлобин).

В 2020 году на отделении дороги проводились профилактические мероприятия, направленные на недопущение распространения острых респираторных инфекций. На отделении с 16.03.2020 ежедневно проводится обработка дезинфицирующими растворами всех пассажирских вагонов и МВПС, задействованных в перевозочном процессе.

За два месяца 2021 года (январь, февраль) в санатории отделения 44 работника оздоровились, прошли реабилитацию после COVID-19. На железнодорожных станциях отделения железной дороги с 07.04.2020 ограничен доступ в помещение дежурного по станции и диспетчерского аппарата отдела перевозок. С 13.04.2020 для работающих в здании отделения дороги установлен обязательный масочный режим, маски приобретаются за счет работников. Приобретена и установлена камера на входе в отделение дороги для проведения контроля за обязательной обработкой рук антисептическим средством всеми работниками. В период с 11.05.2020 по 18.08.2020 и с 19.10.2020 проводится бесконтактное измерение температуры тела на входе в здание отделения дороги. С 08.02.2021 термометрия работникам проводится в структурных подразделениях (отделах, секторах, участках) назначенными работниками.

26.02.2021 отправлена заявка на 2 квартал в УП «Белжелдорснаб» на поставку масок медицинских – 114 000 шт., одноразовых масок – 3000 шт., перчаток одноразовых медицинских – 201 000 пар, а также на дезинфицирующие средства для поверхностей – 2 090 литров и дезинфицирующие средства для рук – 5 051 литр.

С 06.04.2020 в столовые и буфеты закрыт доступ сторонних посетителей, часы обеденного перерыва сдвинуты, чтобы за столиком находилось не более 1 человека. На раздаточных линиях нанесена разметка, для соблюдения дистанции 1,5–2 метра между посетителями.

Руководством отделения железной дороги принимаются меры, направленные на снижение уровня производственного травматизма, проводится работа по обеспечению безопасных условий труда, сохранению жизни и здоровья работников в процессе трудовой деятельности.

#### Список литературы

1 Анализ состояния безопасности движения на Гомельском отделении Белорусской железной дороги / В. И. Холявко [и др.] // Проблемы безопасности на транспорте : материалы IX Междунар. науч.-практ. конф. Ч. 1. – Гомель : БелГУТ, 2019. – С. 405–407.

2 Организация работ по охране труда и анализа безопасности движения в путевом хозяйстве на Гомельском отделении Белорусской железной дороги / В. И. Холявко [и др.] // Проблемы безопасности на транспорте : материалы X Междунар. науч.-практ. конф. Ч. 4. – Гомель : БелГУТ, 2019. – С. 65–66.

УДК 338.47:625.74

## ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ СИСТЕМЫ ПРИДОРОЖНОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ ТРАНСПОРТНЫХ ПОТОКОВ

*И. М. ЦАРЕНКОВА, Н. С. ЖАРИН*

*Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель*

Транспортная инфраструктура формирует базис транспортно-логистической системы государства. В целях создания эффективной, отвечающей современным требованиям системы обслуживания транспортных потоков следует уточнить сущность ключевых понятий и выявить основные проблемы, замедляющие ее развитие. В официальных источниках понятие транспортной инфраструктуры представлено достаточно широко как «совокупность коммуникаций автомобильного, железнодорожного, водного, воздушного, трубопроводного транспорта, предназначенных для движения транспорта, пешеходов, перемещения пассажиров, багажа и грузов, в том числе продукции, по территориям населенных пунктов и межселенным территориям» [1]. Уточненный элементный состав предложен в определении следующей редакции: «Транспортная инфраструктура – транспортные коммуникации, терминалы, логистические центры и иные сооружения, устройства и оборудование, обеспечивающие работу транспорта при осуществлении перевозок грузов, пассажиров и багажа» [2]. Также к транспортной инфраструктуре принято относить стандартизированные объекты, располагаемые в непосредственной близости от транспортных коммуникаций: мотели, кафе, медицинские и санитарно-гигиенические пункты, автосервисы и топливозаправочные станции, магазины, автостоянки. В целях усиления интеграции рынков транспортно-логистических и дорожно-строительных услуг, применив системно-субъектный подход для конкретизации и определения объекта исследования, выделим автодорожную составляющую в составе транспортной инфраструктуры.

В качестве объекта исследования автодорожная инфраструктура представляет сложную технико-экономическую систему в состав которой входят автомобильные дороги, элементы их обстановки и обустройства, объекты придорожного обслуживания, функционально обеспечивающие производственную деятельность, в том числе дорожную, и обслуживание сопутствующих движению потребностей пользователей автомобильными дорогами. Ее функционирование направлено на обеспечение движения транспортных потоков по автомобильным дорогам на основе взаимодействия организаций в целях эффективного функционирования дорожной, автотранспортной и других отраслей экономики. Чем более развита придорожная инфраструктура автомобильной дороги, тем больше возможностей к восстановлению трудового ресурса у участников дорожного движения, а также более эффективному использованию рабочего времени у пассажиров, находящихся в пути [3]. Отсюда целью развития придорожного сервиса является поддержание эффективности работы автотранспортного средства и удовлетворение потребностей передвигающихся в нем людей. Если первая часть цели подразумевает экономический эффект, то вторая часть затрагивает также социальную составляющую, в том числе создание определенной репутации как системы придорожного сервиса, так и страны.