

влияющим на обеспечение безопасности, является анализ происшествий на железнодорожном транспорте, фактически вызывающих возникновение риска потери жизни (здоровья) людей или имущества, и своевременное определение и поиск предпосылок, устранение которых может привести к тем же последствиям.

В настоящее время круг вопросов, определяющих безопасность движения значительно расширился. Система учета и классификации нарушений безопасности движения с течением времени принимает различные формы, в том числе и в зависимости от наработанного опыта эксплуатации и развития технических средств. Традиционно она фокусировала в себе перечень самых опасных происшествий, которые требовали к себе наибольшего внимания.

С развитием законодательства в сфере технического нормирования закономерно основными ценностями определены сохранность жизни и здоровья человека, имущества граждан и охрана окружающей среды. С этих позиций следует объективно пересмотреть методику учета и анализа состояния безопасности движения на железнодорожном транспорте, основным фактором анализа принимая не только нарушения безопасности движения, классифицируемые по определенным признакам, но и транспортные происшествия, представляющие или предполагающие угрозу жизни и здоровью людей.

В целях объективного анализа состояния безопасности движения на Белорусской железной дороге в первичном виде уже использованы различного рода категории учета и анализа следующих транспортных происшествий:

а) столкновения пассажирских поездов и сходы железнодорожного подвижного состава в пассажирских поездах на перегонах и станциях вне зависимости от последствий;

б) столкновения грузовых поездов, сходы железнодорожного подвижного состава в грузовых поездах на перегонах и станциях, в результате которых погибли или получили тяжкие телесные повреждения люди, а железнодорожный подвижной состав не подлежит восстановлению;

в) столкновения грузовых поездов с другими грузовыми поездами или железнодорожным подвижным составом; сходы железнодорожного подвижного состава в грузовых поездах на перегонах и станциях с менее тяжкими последствиями;

г) происшествия на железнодорожных переездах (столкновения поезда с автотранспортом, в результате которых погибли или получили тяжкие телесные повреждения люди, поврежден железнодорожный подвижной состав);

д) происшествия при перевозке (транспортировке) опасных грузов (связанные с просыпанием (проливом) опасных грузов, вызвавшие нанесение ущерба жизни и здоровью людей, имуществу физических или юридических лиц, экологической сфере;

е) отказы технических средств в областях различной хозяйственной деятельности железнодорожного транспорта.

Проводимые мероприятия повышения качества оценки безопасности движения позволяют развивать систему безаварийной безопасной работы и предусматривают новые формы управления безопасностью движения на транспорте.

УДК 658.53:656.2

ПРИМЕНЕНИЕ ПРЕДЕЛЬНЫХ НОРМ ТРУДОЕМКОСТИ ПРИ СЕРТИФИКАЦИИ СЛОЖНЫХ ТЕХНИЧЕСКИХ ОБЪЕКТОВ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА

*В. В. СВИРИДЕНКО, В. С. ЗАЙЧИК, Л. В. СЕНЬКО
Белорусский государственный университет транспорта*

В соответствии с решениями Госстандарта Республики Беларусь все работы по сертификации должны проводиться в рамках предельных норм трудоемкостей, которые учитывают финансовые интересы как органов по сертификации, так и производителей и потребителей продукции. Вместе с тем при разработке данных норм основной упор был сделан на товары массового потребления, ко-

торые включены в перечень продукции, подлежащей обязательному подтверждению соответствия, и не были учтены специфические особенности сертификации технически сложной железнодорожной продукции (подвижной и тяговой состав, системы управления движением поездов, СЦБ и связи и ряд других). Так, на процедуру экспертизы технической документации по схеме За отводится 2 чел.дн. Однако составленный в соответствии с ТКП 5.1.04 и ПМГ 40 полный пакет документов, предоставляемых заявителем, включает в себя свыше 40 наименований (технические условия, методики проведения испытаний, сертификаты на комплектующие изделия, технологические процессы и т. д.). Очевидно, что провести полную экспертизу такого количества документации силами одного специалиста за 2 дня невозможно. Аналогичная ситуация складывается и при применении норм на процедуры идентификации и отбора образцов, участия в испытаниях и анализа состояния производства. Кроме того, в трудоемкостях Госстандарта не предусмотрена процедура проверки корректирующих мероприятий по несоответствиям, выявленным в ходе оценки производства.

Безопасность функционирования железнодорожного транспорта возможна только при абсолютном соответствии процессов изготовления всех составных частей подвижного состава и других сложных объектов требованиям не только технических нормативных правовых актов (ТНПА) Национальной системы, но и специализированной документации железнодорожного транспорта, действующей на всем пространстве стран СНГ и Балтии. Обеспечение такого соответствия является одной из основных задач органов по сертификации железнодорожной продукции. Однако сложившаяся ситуация, когда предлагается проводить работы по сертификации по минимальным трудоемкостям, сама по себе может допустить некачественное выполнение работ по сертификации в связи с элементарной нехваткой времени. Кроме того, применение норм Госстандарта не позволяет ввиду отсутствия финансирования на должном уровне привлекать необходимых технических экспертов, которые могут оказать квалифицированную помощь в подготовке программы проверки производства и анализа технической документации.

Органом по сертификации железнодорожной продукции и услуг БелГУТа на основании собственного опыта работы были разработаны нормы времени, которые отражают реальную продолжительность проведения работ. В проекте норм предусмотрены дополнительные процедуры, не оговоренные в общегосударственных технических нормативных правовых актах, но введенные дополнительными указаниями Госстандарта Республики Беларусь (например, согласование схемы сертификации и программы испытаний с Белорусской железной дорогой). Таким образом, работы по сертификации технически сложных объектов железнодорожного транспорта должны проводиться по схемам 1 и 6а за 8,85–17,35 чел.дн., по схеме 1а – за 18,65–38,15 чел.дн. и схеме 3а – 18,15–36,15 чел.дн. Инспекционный контроль по схеме 3а должен занимать 10,8–30,8 чел.дн. Конкретная продолжительность процедур зависит от сложности сертифицируемой продукции.

Применение данных норм позволит полностью обеспечить проведение работ по сертификации на должном уровне, что в конечном итоге даст экономический эффект от более надежной и длительной эксплуатации качественной железнодорожной продукции.

УДК 656.224/225

МОНИТОРИНГ НЕСОХРАННЫХ ПЕРЕВОЗОК ГРУЗОВ

В. П. ТИМАШКОВ

Белорусская железная дорога

Л. В. ХРУЛЬКОВА

Белорусский государственный университет транспорта

Несохранные перевозки грузов включают случаи хищения грузов, недостачи мест и массы грузов, а также их утраты, порчи и повреждения, которые могут возникнуть вследствие срыва пломб, повреждений подвижного состава, неправильного взвешивания, неисправности упаковки, неправильной погрузки, аварий, крушений, пожаров, небрежного роспуска вагонов с горок и производственных маневров. Все указанные обстоятельства могут стать причиной имущественной ответственности