

торые включены в перечень продукции, подлежащей обязательному подтверждению соответствия, и не были учтены специфические особенности сертификации технически сложной железнодорожной продукции (подвижной и тяговый 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

Белорусской железной дороги, а неправильная или небрежная погрузка и крепление грузов в вагонах могут способствовать созданию аварийных ситуаций на дороге.

Результаты мониторинга как систематического сбора и обработки информации могут быть использованы для выявления причин возникновения различного рода несохранности и поиска способов их устранения. При этом повысится и безопасность движения, и сохранность перевозимых грузов, что позволит сократить количество предъявляемых к дороге претензий и выплат по претензионным делам.

Согласно пункту 135 Устава железнодорожного транспорта общего пользования обстоятельства, которые могут служить основанием для имущественной ответственности Белорусской железной дороги, ее предприятий, грузоотправителей, грузополучателей и пассажиров при перевозке, удостоверяются коммерческими актами или актами общей формы, составляемыми железнодорожными станциями. В необходимых случаях для удостоверения тех или иных обстоятельств, имеющих доказательственное значение, могут составляться и иные специальные акты в порядке, установленном правилами перевозок грузов, а также правилами перевозок пассажиров и багажа. К числу таких актов относятся: акты о техническом состоянии вагона или контейнера; акты вскрытия вагона или контейнера для таможенного и пограничного досмотра и др.

В условиях развития современных информационных технологий на железной дороге возникает необходимость организации автоматизированных рабочих мест отдельных работников (АРМ) и объединения их в автоматизированные системы (АСУ) с целью повышения эффективности работы, ускорения продвижения информационных потоков и устранения дублирующихся операций или операций, требующих значительных затрат времени. В частности, при организации актово-претензионной работы на станциях, в отделениях и Управлении Белорусской железной дороги к числу таких операций относится оформление рапортов на составление коммерческих актов, оформление и печать коммерческих актов и актов общей формы, актов о техническом состоянии вагонов и контейнеров, создание и передача оперативных донесений, ведение учета и отчетности, переписки по претензиям, розыск грузов.

Ведение этой работы вручную при минимальном использовании ЭВМ значительно тормозит процессы розыска грузов, передачи оперативных донесений, оформления и регистрации актов, передачи розыскных дел между Управлением, отделениями и станциями дороги.

Ведение актово-претензионной работы в условиях современной информационно-компьютерной поддержки позволит решить ряд проблем. В частности, это приведет к экономии времени при оформлении актов, особенно если содержание раздела «Д» коммерческого акта ГУ-22 «Описание оказавшегося» и п. 66 коммерческого акта ИНУ-67 «Обстоятельства составления акта» будет вводиться в АСУ еще на уровне формирования рапорта приемосдатчиком. Значительная экономия времени получится за счет автоматического формирования и передачи оперативных донесений, учетных книг, а также отчетных форм, направляемых в отделения или Управление дороги, при этом с течением времени можно будет отказаться от ведения бумажных копий учетных и отчетных форм. При возможности установления связи с уже существующими системами АРМ ПКО, АСУ СС, САПОД значительно ускорится процесс розыска груза. Кроме этого, автоматизация актово-претензионной работы позволит в режиме реального времени отслеживать расследование претензионных дел, сконцентрировать работу (для станций, обслуживаемых ЦУТО) на опорных станциях ЦУТО, будет способствовать повышению трудовой дисциплины работников станций, занятых актово-претензионной и розыскной работой.

Автоматизация актово-претензионной работы на станции (АРМ АПР на станции) должна предполагать: реализацию возможностей работы с актами общей формы, рапортом приемосдатчика (при отсутствии на грузовых пунктах АРМ приемосдатчика), оперативными донесениями, коммерческими актами, прочими актами (акты о техническом состоянии вагонов (контейнеров); контрольной погрузки; вскрытия); розыск грузов; ведение делопроизводства и учета, оформление и передача отчетов.

При автоматизации актово-претензионной работы в отделениях дороги должны быть реализованы следующие возможности: получение информации о составлении коммерческих актов на станциях отделения и отображение составленных коммерческих актов; получение отчетов о работе со станций отделения; ведение переписки по претензиям с Управлением и станциями Белорусской железной дороги; оформление учетных книг и передача в Управление дороги отчетных форм; оформление и передача сопроводительных писем.

Автоматизация работы в актово-претензионном отделе службы грузовой работы и внешнеэкономической деятельности должна учитывать: претензионную работу (действия при получении претензии на рассмотрение – регистрация претензии и коммерческого акта, регистрация и контроль поступивших оперативных донесений и регистрация принятого решения об удовлетворении/отклонении претензии; действия при удовлетворении претензии); составление отчетов о работе каждого участка, оформление необходимых документов (заклучения по причинам и размерам утраты, порчи, повреждения и признанной сумме возмещения; перечней выплаченных и списанных сумм; уведомлений); ведение переписки со станциями и отделениями дороги.

УДК 656.2.08

ФОРМИРОВАНИЕ МОДЕЛЕЙ ТЕКУЩЕГО СОСТОЯНИЯ И МЕРОПРИЯТИЙ В КОМПЛЕКСНОЙ СИСТЕМЕ УПРАВЛЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТЬЮ ДВИЖЕНИЯ

Е. А. ФЕДОРОВ

Белорусский государственный университет транспорта

Применяемая на Белорусской железной дороге система управления безопасностью перевозок обеспечивает весьма высокий ее уровень. Однако практика показывает, что требуется дальнейшее развитие системы. Достижение поставленной цели – обеспечение гарантированной (нормативной) безопасности при минимальном объеме затрат, требует применения новых принципов, методов и средств перехода к необходимому состоянию системы управления безопасностью перевозок.

В существующей комплексной системе управления безопасностью движения (КСУБД) целесообразно выделить следующие функциональные подсистемы: организационную; нормативно-правовую; кадровую; техническую; научно-методическую.

Каждая функциональная подсистема включает две принципиальные составляющие: 1) модель текущего состояния подсистемы; 2) модель системы мероприятий, направленных на изменение текущего состояния подсистемы с целью повышения (поддержания) уровня безопасности движения.

Формирование модели текущего состояния подсистем КСУБД предполагает определение ее функциональной структуры, параметров функционирования и методов реализации функций. Функционирование подсистем КСУБД определяется моделями функционирования, описываемыми системой параметров, дающих достоверное представление о состоянии подсистем на определенный момент (период) времени, реализацией ряда мер, направленных на обеспечение безопасности движения, а также необходимым информационным обеспечением системы для реализации намеченных мер.

Корректирующими данными для функциональных подсистем КСУБД являются ограничения, задаваемые производственно-ресурсными и управленческими стратегиями.

Функционирование нормативно-правовой подсистемы КСУБД направлено на формирование требований к системе обеспечения безопасности движения. В данной сфере должно обеспечиваться соответствие разрабатываемых требований требованиям действующих нормативных документов и международных стандартов качества.

Модель мероприятий в технической подсистеме КСУБД предполагает выделение таких направлений, как автоматизация контроля состояния безопасности движения поездов и надежности технических средств; развитие систем диагностирования технических средств; совершенствование системы технической эксплуатации и внедрение новых технических средств, замена морально устаревших и выработавших свой ресурс; повышение надежности технических средств. Разработка методов ориентирована на следующие принципы повышения безопасности технических средств: уменьшение интенсивности опасных отказов; уменьшение числа опасных отказов; увеличение коэффициента парирования.

Модель мероприятий в рамках научно-методической подсистемы КСУБД направлена на разработку методов функционирования подсистем КСУБД: организационной, кадровой, технической.

Функционирование организационной подсистемы КСУБД базируется на реализации процессов решения проблем и принятия решений, включающих следующие этапы: 1) ориентация: постановка