

## **ОСНОВНЫЕ ПРИЧИНЫ НАРУШЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ДВИЖЕНИЯ ПОЕЗДОВ В ПУТЕВОМ ХОЗЯЙСТВЕ**

**О. В. ЧЕПЕЛЕВ, В. И. ХОЛЯВКО, В. В. ТРИГРИБЦЕВ**

*Белорусская железная дорога*

**П. В. КОВТУН, К. И. ТОМБЕРГ**

*Белорусский государственный университет транспорта*

Через территорию Беларуси проходят железнодорожные линии с Запада на Восток и крупнейшие железнодорожные магистрали, связывающие промышленные районы Украины, России и Прибалтики.

Основными предприятиями и хозяйствами, на долю которых приходится свыше 90 % всех браков в поездной и маневровой работе, в течение последних лет попрежнему остаются: вагонное хозяйство, локомотивное хозяйство, хозяйство пути и служба перевозок. Например, за 1999 – 2001 гг. по вине этих служб допущено соответственно 277, 147, 61 и 33 случаев брака, по вине всех остальных служб и хозяйств за последние три года – 68 случаев.

На долю путевого хозяйства Белорусской железной дороги приходится почти половина основных фондов железнодорожного транспорта и около 20 % эксплуатационных расходов. Но, несмотря на такие огромные капиталовложения, общее количество нарушений безопасности движения по вине предприятий путевого хозяйства остается значительным.

Хотя по среднему показателю балльности состояние рельсовой колеи улучшилось (50,8 балла в 2001 г. против 58,0 в 2000 г. и 60,4 балла в 1999 г.), большинство браков в путевом хозяйстве, как и раньше, допускается из-за текущего состояния пути.

Количество «неудовлетворительных» километров главных путей из года в год уменьшается: в 1999 г. – 245,6 км, 2000 г. – 201,6 км и в 2001 г. – 146,9 км. Общее количество предупреждений, выдаваемых по заявкам начальников вагонов-путеизмерителей, сократилось с 56 до 29. Однако несмотря на то, что в 2001 г., как и в 2000 г., по вине работников дистанций пути и путевых машинных станций допущено по 22 случая брака, количество особых случаев увеличилось с 7 до 10.

Авторами был проведен анализ нарушений безопасности движения поездов по путевым причинам за период с 1997 г. по 2001 г. Основными причинами браков в поездной и маневровой работе являются: кустовая гнилость шпал и связанное с этим уширение рельсовой колеи (21,2 %), нарушение технологии производства путевых работ (20,4 %), отступления от норм содержания пути на стрелочных переводах (14,2 %) и прочие (14,2 %).

Обращает на себя внимание резкий рост случаев брака по причине нарушения технологии производства путевых работ: в 1999 г. – 3 случая, 2000 г. – 2 случая, а в 2001 г. – 8 случаев. Это свидетельствует как о недостаточном обеспечении дистанций пути и путевых машинных станций технической документацией на производимые работы, так и о недостаточном уровне производственной дисциплины.

Особое внимание к расследованию, установлению, изучению и предотвращению случаев брака следует проявлять на стрелочных переводах ввиду их многодетальности и сложности конструкции. Износ остряков по-прежнему является основной причиной браков на стрелочных переводах.

В докладе дан детальный анализ причин нарушения безопасности движения поездов, приводятся мероприятия по повышению уровня безопасности движения.