

время окон, выделяемых в расписании, когда прекращается движение поездов. Такие объединенные предприятия также в перспективе могут быть организованы на базе ПЧ. При этом появляется возможность организации единого автоматизированного центра управления производством, создания диагностических передвижных лабораторий для комплексной проверки состояния объектов различных служб.

УДК 656.2.088:629.4.017

ФОРМИРОВАНИЕ НАВЫКОВ ПРИНЯТИЯ УПРАВЛЕНЧЕСКИХ РЕШЕНИЙ В УСЛОВИЯХ СПЕЦИФИКИ РАБОТЫ ВОССТАНОВИТЕЛЬНОГО ПОЕЗДА ПРИ ВОЗНИКНОВЕНИИ АВАРИЙНЫХ СИТУАЦИЙ

Д. В. КОЗИЙ

РУП «Гомельское отделение Белорусской железной дороги»

А. Б. НЕВЗОРОВА

Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель

На Белорусской железной дороге на высоком уровне обеспечивается безопасность движения поездов. Однако человеческий фактор или форс-мажорные обстоятельства нельзя предусмотреть в полной мере, и тогда возможно возникновение аварийной ситуации, связанной, например, со сходом подвижного состава. Одним из первых прибывает на место происшествия восстановительный поезд. Его руководитель должен в кратчайшие сроки обеспечить решение вопросов ликвидации последствий столкновений, сходов с рельсов железнодорожного подвижного состава.

Цель данной статьи – определить общий алгоритм проводимых организационно-технических мероприятий начальником восстановительного поезда, формализовать наиболее важные из этих мероприятий и предложить различные сценарии имитационного моделирования происшествий на железной дороге для решения управленческих и технологических задач по их устранению.

Методика оценки фактической обстановки заключается в установке руководителем исходных данных, систематизации и постановке задач для оперативного плана аварийно-восстановительных работ, в котором можно выделить четыре уровня:

1 – подготовительный – установление масштаба происшествия, количественных и качественных показателей; например, площадь территории в пределах которой необходимо проводить расчистку и восстановительные работы; количество единиц железнодорожного подвижного состава и его удаленность от пути; состояние пути; наличие контактной сети и линии электропередач в зоне работ и т. д.;

2 – оперативный – составляется план действий в части расстановки персонала и использования конкретного типа техники для подъема сошедшего с рельсов подвижного состава и определяется первоочередность использования тяговых и технических средств для восстановления движения; определяется место расстановки и выгрузки тяговой техники и оборудования;

3 – аналитический – анализ наиболее целесообразных вариантов действий и их последовательность, которые обеспечивают минимальные потери при условии выполнения поставленных задач;

4 – рабочий – реализация плана с делегированием полномочий для решения конкретных задач.

Таким образом, изменяя набор исходных данных по различным вариантам аварийных ситуаций, у начальника будут сформированы навыки принятия управленческих решений в условиях специфики работы восстановительного поезда, а действия работников будут доведены до автоматизма.

На основе моделирования ситуаций в зависимости от полученных результатов может корректироваться методическая база занятий, сценарии развития событий с использованием реальных данных, разрабатываться конкретный алгоритм принятия решений. Это позволит подготовить руководителей восстановительных поездов более эффективно принимать управленческие решения в сложных ситуациях неопределенности, повысить необходимый уровень качества организационных решений, снизить роль субъективных факторов.