

эффективное использование потенциала электрифицированных участков Белорусской железной дороги транспортных услуг по перевозке грузов и пассажиров [3, 5].

Разработанный подход к оптимизации развития сети Белорусской железной дороги предполагает в начале решение принципиальных вопросов стратегии усиления сети в программах или постановлениях на уровне Президента или Совета Министров Республики Беларусь, затем разработку комплекса мероприятий по увеличению пропускной и провозной способности отдельных участков и далее конкретную реализацию намеченных мероприятий с учетом повышения эффективности использования уже существующих направлений железной дороги.

Список литературы

- 1 Государственная программа развития транспортного комплекса Республики Беларусь на 2016–2020 годы : утв. постановлением Совета Министров Республики Беларусь № 345 от 28.04.2016. – 33 с.
- 2 Национальная стратегия устойчивого социально-экономического развития Республики Беларусь на период до 2030 года (одобрена на заседании Президиума Сов. Мин. РБ (протокол от 2.05.2017, № 10).
- 3 **Масловская, М. А.** Развитие электрифицированной сети Белорусской железной дороги // Энергоэффективность. – 2019. – № 8. – С. 29–32.
- 4 **Масловская, М. А.** Особенности реконструкции железных дорог при электрической тяге : учеб. метод. пособие по курсовому и дипломному проектированию / М. А. Масловская, Н. В. Довгелюк. – Гомель : БелГУТ, 2018. – 62 с.
- 5 **Негрей, В. Я.** Целесообразность электрификации участков железной дороги / В. Я. Негрей, М. А. Масловская // Вестник Украинского гос. у-та ж.-д. трансп. – 2018. – № 62. – С. 96–104.
- 6 **Масловская, М. А.** Перспективы развития электрифицированной сети Белорусской железной дороги / М. А. Масловская, Н. В. Довгелюк // Развитие экономической науки на транспорте: экономическая основа будущего транспортных систем : материалы VII междунар. науч.-практ. конф., Санкт-Петербург, 19 дек. 2019 г. – СПб. : ФГБОУ ВО ПГУПС. – 2019. – С. 509–515.
- 7 **Довгелюк, Н. В.** Целесообразность использования большегрузных вагонов / Н. В. Довгелюк, М. А. Масловская, З. Ю. Толочко // Горная механика и машиностроение. – 2020. – № 4. – С. 60–66.

УДК 656.13.05

ПОДХОД К РЕШЕНИЮ ПРОБЛЕМ ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

М. Н. УСМАНОВА

Ташкентский государственный транспортный университет, Республика Узбекистан

Автомобильный транспорт как составной элемент народнохозяйственного комплекса страны играет важную роль в осуществлении транспортного процесса. В настоящее время этим видом транспорта перевозится более 90 % грузов и 75 % пассажиров. Огромное значение автомобильный транспорт имеет для жизни общества, удовлетворяя потребность населения в перевозках грузов и пассажиров в Республике Узбекистан.

Для успешного решения поставленных перед транспортниками задач необходимо дальнейшее совершенствование транспортной системы.

Одной из наиболее актуальных является проблема снижения аварийности на автомобильном транспорте. Относительная опасность передвижения автомобильным транспортом (количество ДТП на единицу пробега) превышает этот показатель на воздушном транспорте более чем в 3 раза, железнодорожном – в 10 раз. Приведенные цифры продолжают расти.

Координация работ по обеспечению безопасности дорожного движения, увеличение ассигнования на эти цели позволили достичь определенных результатов. В последние годы число дорожно-транспортных происшествий, количество погибших и раненных во время этих ДТП в ряде стран либо сократилось, либо увеличивалось незначительными темпами, несмотря на существенный рост парка транспортных средств. Существенные результаты достигнуты в Республике Узбекистан. В 2019 году по сравнению с 2018 годом число ДТП снизилось на 12,5 %.

В стране за последние годы проблема обеспечения безопасности дорожного движения (ОБДД) поднята на уровень задач государственной важности, намечен и уже осуществлен ряд мероприятий по сокращению аварийности и снижению тяжести последствий ДТП. Сейчас вряд ли вызывает сомнение то факт, что успешная борьба с аварийностью возможна лишь на основе использования достижений научно-технического прогресса. За последние 10–15 лет проделана значительная работа по развитию научных исследований и конструкторских работ в этой области. Сформировалась

самостоятельная крупная отрасль научно-технических знаний, охватывающая вопросы ОБДД. Она имеет самостоятельный объект изучения, свою специфику, теоритические и прикладные проблемы, отличается значительной комплексностью.

В число исследовательских и опытно-конструкторских работ, имеющих перспективное значение, входят практически все темы, связанные с системой «водитель – автомобиль – дорога – среда» (ВАДС) и с каждым из составляющих эту систему компонентов.

Современный уровень автомобильного процесса требует организации широких исследований, объектом которых становятся основные компоненты системы ВАДС. Данный комплекс относится к числу функционирующих систем, т. е. находится в динамическом режиме.

Степень ОБДД в тех или иных конкретных условиях определяется совершенством и полнотой взаимного соответствия компонентов системы ВАДС – обобщенного синтетического комплекса, который зависит от множества социологических, технических, физиологических и психологических факторов, влияющих на БДД. ДТП можно охарактеризовать как «рассогласование» взаимодействия звеньев системы ВАДС.

При комплексном подходе объектами исследования в системе ВАДС становятся не только сами составляющие элементы, но и основные связи, существующие между ними и способствующие их взаимодействию. Без глубокого исследования этих связей невозможно сейчас решить автотранспортную проблему.

Недостаточный контроль за обеспечением безопасности автомобильных перевозок и дорожного движения приводит к тому, что показатели безопасности транспортного процесса, в первую очередь дорожного движения, в Узбекистане несколько ниже уровня развитых стран.

Показатели смертности в ДТП в Узбекистане на 100 тыс. населения близки к показателям Канады, Австралии и Франции. Наиболее низкий уровень смертности при ДТП (4–6 человек) в таких странах, как Израиль, Нидерланды, Япония, Великобритания, Германия, Сингапур, Швеция и Швейцария.

Невысокий уровень обеспечения безопасности на транспорте и безопасности дорожного движения связан со следующими причинами.

1 Недостаточно эффективный механизм постоянного совершенствования нормативно-правовой базы в части разработки технических регламентов и стандартов, а также эффективного контроля соблюдения субъектами транспортной сферы нормативных требований и стандартов по эксплуатации транспортных средств и дорожно-транспортной инфраструктуры. В результате этого в стране медленными темпами идет снижение количества ДТП.

2 Требуется совершенствования процесс координации межведомственного взаимодействия для обеспечения безопасности на транспорте от незаконных, террористических действий. Мировая статистика последних 15 лет показывает, что от 50 до 70 % совершаемых террористических актов связано с транспортом. На сегодняшний день отсутствует комплексный подход к организации антитеррористических мер, профессиональному прогнозированию возможных террористических акций, раннего обнаружения, квалифицированной экспертизы, оперативного выявления факторов риска, своевременного предупреждения и нейтрализации сфер и зон террористической деятельности. В данном направлении предпринимаются определенные шаги. Так, в соответствии с действующим законодательством к пассажирским автовокзалам (автостанциям) предъявляются требования по оснащению специальными техническими средствами, используемыми для обеспечения безопасности пассажиров и работы автовокзала (автостанции), включая установление камер видеонаблюдения в залах ожидания для пассажиров, билетных кассах и других местах наибольшего скопления пассажиров, устройство ограждения по периметру автовокзала (автостанции), шлагбаумов на входах/выходах автовокзала (автостанции); организации постов проверок при входах на автовокзалы, оборудованных стационарными металлодетекторами для проверки пассажиров и их багажа; выполнению требований по безопасности перевозок и пожарной безопасности. Вместе с тем этого недостаточно для обеспечения безопасности всех объектов автотранспортной отрасли.

3 Слабые темпы внедрения интеллектуальных транспортных систем, обеспечивающих контроль и регулирование движения транспорта в городах, учитывая ожидаемое повышение транспортного потока и интенсивность использования личных автомобилей.

В стране, за исключением города Ташкента, не созданы центры регулирования городского движения; улично-дорожная сеть не оснащена техническими средствами регулирования дорожного движения и системами сбора информации о транспортных потоках, подключенных к ИТС, обеспечивающих управление наземным общественным транспортом через расширение зон управ-

ляемого движения, повышение эффективности управления, повышение скорости и ритмичности, устойчивости работы общественного транспорта.

Несмотря на сложившуюся за последние 5 лет тенденцию к уменьшению числа пострадавших в ДТП, их количество остается значительным. Для сокращения количества погибших и пострадавших необходимо принятие действенных комплексных мер по повышению безопасности, включающих модернизацию инфраструктуры, реализацию образовательных программ и усиление системы правоприменения.

УДК 656.2.0.8(476.2)

ОРГАНИЗАЦИЯ РАБОТ ПО ОХРАНЕ ТРУДА И АНАЛИЗ БЕЗОПАСНОСТИ ДВИЖЕНИЯ В ПУТЕВОМ ХОЗЯЙСТВЕ НА ГОМЕЛЬСКОМ ОТДЕЛЕНИИ БЕЛОРУССКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ

В. И. ХОЛЯВКО

Белорусская железная дорога, г. Гомель

В. И. ИНЮТИН, А. С. ЛАПУШКИН, В. О. ПАШКОВСКИЙ, М. А. КРАСНОВ

Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель

На Гомельском отделении Белорусской железной дороги проводится целенаправленная работа по улучшению условий управления охраной труда. Основой управления охраной труда является подготовка соответствующей нормативно-правовой базы, учеба работников, постоянные проверки рабочих мест на предприятиях.

Разработаны и пересматриваются инструкции по охране труда на предприятиях для всех специальностей и должностей, а также на различные виды опасных работ.

За 2019 год разработано более 40 инструкций по охране труда, пересмотрено инструкций, внесено изменений и утверждено около 70 инструкций, в том числе в связи с электрификацией на участке Жлобин – Калинковичи и узле Калинковичи всеми причастными предприятиями.

На отделении дороги эффективно действует периодический контроль состояния охраны труда. Каждый третий и четвертый четверг месяца комиссия отделения дороги выезжает для проведения «Дня охраны труда» на предприятиях Гомельского, Жлобинского, Калинковичского узлов и станции Барбаров. К этой работе привлекаются ведущие специалисты отделения дороги.

На предприятиях проверяется выполнение правил и норм по охране труда на рабочих местах, проведение инструктажей, технического обучения, уровень знаний, проведение периодического контроля, устранение недостатков, отмеченных в предыдущих проверках, порядок выдачи, обеспечение и регулярность стирки спецодежды, наличие средств индивидуальной защиты, исправное содержание вентиляционных систем, освещения, правильность ограждения работающих в зонах повышенной опасности, выполнение личных нормативов по охране труда руководителей предприятий и станций и др. После каждой такой проверки проводится на месте разбор, разрабатываются мероприятия по устранению недостатков, устанавливается контроль за их исполнением. На последующих разборах «Дней смотра охраны труда» руководители соответствующих подразделений докладывают об устранении недостатков. На предприятиях отделения дороги действует талонная система контроля за соблюдением требований безопасности труда.

Работники отделения регулярно повышают свою квалификацию по вопросам охраны труда в специализированных учебных заведениях. В 2019 году на отделении повысили квалификацию по вопросам охраны труда 1383 работника.

За 12 месяцев 2019 года за нарушение правил охраны труда в структурные подразделения (филиалах) и дочернем предприятии отделения дороги по результатам проверок было выдано 321 предписание, у 33 работников изъяты талоны-предупреждения, 563 работникам уменьшен размер премиальных выплат за нарушения законодательства об охране труда и промышленной безопасности, 17 работников привлечены к дисциплинарной ответственности, 33 работника направлены на внеочередную проверку знаний.

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

– организована комната приема пищи с оснащением ее мебелью и бытовой техникой, приобретены для бытовых помещений электрополотенца и дозаторы жидкого мыла в локомотивном депо Гомель;