

## **УВЕЛИЧЕНИЕ СКОРОСТИ ПРИБЫТИЯ ПОЕЗДОВ ПРИ ОТКРЫТОМ МАНЕВРОВОМ СИГНАЛЕ В КОНЦЕ ПУТИ ПРИЕМА**

*И. А. ИВАНОВ-ТОЛМАЧЕВ, А. С. ЛЕБЕДЕВ  
Российский университет транспорта (МИИТ), г. Москва*

На сегодняшний день во время прибытия поезда скорость заезда на путь прибытия сильно ограничена по причине следования при закрытом показании выходного светофора. Ограничение скорости прибытия поездов означает увеличение времени занятости горловин станции, что, в свою очередь, уменьшает перерабатывающую способность станций, а также пропускную способность линий, при наличии враждебных маршрутов.

При этом согласно правилам технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации если на железнодорожную станцию прибывает поезд, не устанавливающийся в границах полезной длины железнодорожного пути приема, то ДСП станции по радиосвязи может передать машинисту этого поезда разрешение на безостановочное (впредь до получения команды или сигнала остановки) проследование выходного (маршрутного) светофора пути приема по лунно-белому огню этого светофора при погасшем красном огне.

Это означает, что наличие маневрового маршрута гарантирует обеспечение безопасности движения при проследовании светофора, даже если поезд следует поездным порядком.

Все это позволяет говорить о возможности применения маневровых светофоров как вспомогательных для следования поездным порядком. Так открытый маневровый светофор будет означать, что даже в случае его проследования поезд будет двигаться по установленному маршруту, то есть вероятность возникновения какого-либо события исключена.

Таким образом, имеется возможность увеличить скорость прибытия поездов на железнодорожные станции, установив технологию, согласно которой при наличии разрешающего маневрового сигнала и наличия указания ДСП машинист может следовать на путь приема с повышенной скоростью и остановкой в непосредственной близости от сигнала.

При этом требуется оставить те же меры безопасности, которые предусмотрены для приема поездным порядком, то есть перед приготовлением маневрового маршрута и выдачей машинисту разрешения на прибытие с увеличенной скоростью ДСП должен убедиться, что путь, куда устанавливается маневровый маршрут свободен, а маневровые передвижения с выходом на возможный участок пути проезда поезда прекращены.

Все это позволит увеличить пропускную и перерабатывающую способность станций и участков, при этом сохранив действующий уровень обеспечения безопасности движения.

## **РОЛЬ СИСТЕМЫ ВЗАИМОДЕЙСТВИЯ БЕЛОРУССКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ С БЕЛОРУССКИМ ГОСУДАРСТВЕННЫМ УНИВЕРСИТЕТОМ ТРАНСПОРТА В ОБЕСПЕЧЕНИИ БЕЗОПАСНОСТИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПЕРЕВОЗОК**

*Н. Н. КАЗАКОВ  
Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель*

Обеспечение безопасности движения поездов является необходимым условием устойчивой работы железнодорожного транспорта. ГО «Белорусская железная дорога» и организации, входящие в его состав, уделяют первоочередное внимание данному аспекту деятельности железнодорожного транспорта. Для реализации задач обеспечения безопасности руководством Белорусской железной дороги ежегодно утверждается План мероприятий по организации планово-предупредительной системы обеспечения безопасности движения поездов, в состав которого входит более 80 мероприятий по 12 основным направлениям – начиная с анализа и прогнозирования факторов, влияющих на безопасность движения, и заканчивая мероприятиями по обеспечению безопасности движения в отдельных хозяйствах дороги.

Одним из ключевых факторов в обеспечении безопасности движения поездов и эксплуатации железнодорожного транспорта является уровень профессиональной подготовки и развития персо-