

## **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-

нала. В настоящее время обеспечение организаций Белорусской железной дороги квалифицированными специалистами и рабочими реализуется по двум основным направлениям:

– подготовка молодых специалистов (рабочих) в учреждениях образования (высшего, среднего специального и профессионально-технического);

– дополнительное образование взрослых, включающее обучение работников в Дорожном центре по подготовке, переподготовке и повышению квалификации кадров ГО «Белорусская железная дорога», непосредственно на производстве и по образовательным программам дополнительного образования взрослых в учреждениях образования и иных организациях, которым предоставлено право осуществлять такую деятельность.

Несмотря на то, что в указанных направлениях подготовки железнодорожных кадров фигурирует значительное количество участников (лицей и колледжи железнодорожного транспорта, университеты и институты, Дорожный центр и собственные организации), отраслевым университетом Белорусская железная дорога считает учреждение образования «Белорусский государственный университет транспорта», который обеспечивает столь почетный статус качественно, а не количественно.

Важно отметить, что эти вопросы не требуют нормативного закрепления, а принимаются университетом к проработке и исполнению после публичного обсуждения в составе отраслевых советов (Технико-экономический совет и Совет главных инженеров Белорусской железной дороги, Совета по науке и образованию КТС СНГ и др.), конгрессов (Белорусская транспортная неделя, Международный транспортный конгресс и др.), конференций, круглых столов, многочисленных рабочих встреч руководства и руководителей служб ГО «Белорусская железная дорога».

Учреждением образования «Белорусский государственный университет транспорта», руководствуясь стратегической линией кадровой политики своего основного партнера – ГО «Белорусская железная дорога», выработана действенная схема решения многочисленных вопросов, которые ставит для себя объединение.

В настоящее время под воздействием внешних факторов, связанных с переходом экономики страны на новый технологический уклад, внутренние факторы рынка труда серьезным образом влияют на систему подготовки кадров и обеспечивают ее изменение. Эти изменения касаются как корпоративных кадровых систем, так и в целом системы профессионального образования в стране. Поэтому важно помимо корпоративных векторов кадрового развития выдерживать и те направления, которые возложены обществом на систему образования.

Для Белорусской железной дороги особой значимостью обладают направления практической ориентации образования на каждом его уровне исходя их корпоративной стратегии. В этом отношении организация профильной подготовки по схеме «Колледж – БелГУТ – БелЖД – Минтранс» показывает свою эффективность и действенность.

Интеграция деятельности колледжей железнодорожного транспорта с университетом позволяет централизовать управляющие воздействия по основным направлениям деятельности университета и его филиалов. Для предметной области данного исследования особым интересом обладает интеграция обучения по программам профессионально-технического, среднего специального и высшего образования железнодорожного профиля, а также его методического обеспечения.

Как показывает практика, опыт работы университета по программам высшего образования является более совершенным, так как национальный уровень системы образования жестко регламентирует период актуализации образовательных стандартов, учебно-программной и учебно-плановой документации, устанавливая его величину в пять лет. Белорусский государственный университет транспорта, руководствуясь ориентиром, заданным основным заказчиком кадров, организует пересмотр учебно-программной документации ежегодно. Отсутствие регламента по актуализации учебно-программной документации по программам среднего специального и профессионально-технического образования, а также недостаточно активно реализуемые процедуры интеграции со стороны колледжей и лицеев железнодорожного транспорта, приводят к тому, что у заказчика кадров возникают вопросы по соответствию учебных программ современным требованиям к организации производственного процесса на Белорусской железной дороге.

Важно отметить, что в целенаправленном устранении этих несоответствий основную роль возлагает на себя Белорусский государственный университет транспорта, который с 2015 года выработал многоуровневую схему совершенствования системы профессиональной подготовки по железнодорожным специальностям: Белорусская железная дорога – Учебно-методическое объединение – Совет университета – Научно-методический совет университета – Секции научно-методического совета по совершенствованию образовательной деятельности.

Аналогичные по функциональному принципу подсистемы реализуются и на других уровнях взаимодействия университета с основным заказчиком кадров – Белорусской железной дорогой:

- научно-исследовательская деятельность по заказам подразделений и организаций ГО «Белорусская железная дорога»;
- развитие инфраструктуры, учебно-лабораторной базы университета и его филиалов;
- обеспечение качества прохождения студентами и учащимися производственной практики и практического обучения с использованием инфраструктуры предприятий объединения;
- повышение квалификации и переподготовка руководителей и специалистов Белорусской железной дороги.

Важно отметить, что находясь в составе Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь, где перед Белорусским государственным университетом транспорта с особенно значимым приоритетом ставятся задачи обеспечения практической ориентации обучения, университет должен руководствоваться принципами, которые возложены на него миссией образовательной сферы нашей страны – сохранение и развитие ценности образования, фундаментальной и прикладной транспортной науки, а также создание благоприятной среды развития потенциала белорусской молодежи, руководствуясь интересами государства и опираясь на общечеловеческие приоритеты. Такое двойное подчинение университета требует поиска «золотой середины» между практической ориентацией под нужды конкретного подразделения, в состав которого войдет молодой специалист после распределения (преобладание в компетенциях выпускника навыков) и ориентацией на долгосрочные перспективы, инновационное развитие экономики страны, транспортного комплекса Республики Беларусь и Белорусской железной дороги (преобладание в компетенциях выпускника знаний).

Белорусская железная дорога и Белорусский государственный университет транспорта, являясь преемником Белорусского института инженеров железнодорожного транспорта, за 65 лет тесного взаимодействия по всем направлениям деятельности, представляют собой самоорганизующуюся систему, которая позволяет на входе задавать вектор намерений развития корпоративных ориентиров дороги, а на выходе получать результирующий вектор. Совпадение этих векторов по направлению, позволяет системе корпоративного взаимодействия успешно функционировать без существенных изменений, а несовпадение – вносить коррективы и оказывать управляющие воздействия.

Учитывая сложность и в чем-то противоположность отдельных аспектов производственных и образовательных систем, особенно на уровнях высшего и послевузовского образования 1-й, 2-й ступени (бакалавриат, магистратура, аспирантура, докторантура), для минимизации рисков необходимо выстроить четкую корпоративную стратегию, где вопросы эффективного обеспечения требуемого уровня безопасности железнодорожных перевозок в долгосрочной перспективе будут определяться уровнем образования и квалификацией персонала ГО «Белорусская железная дорога».

УДК 378.14 (629.039.58)

## **ОТРАЖЕНИЕ ВОПРОСОВ БЕЗОПАСНОСТИ В ОБРАЗОВАТЕЛЬНОМ ПРОЦЕССЕ БЕЛОРУССКОГО ГОСУДАРСТВЕННОГО УНИВЕРСИТЕТА ТРАНСПОРТА**

*Н. Н. КАЗАКОВ, Е. В. ШКУРИНА*

*Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель*

В процессе своей жизнедеятельности человечество постоянно стремится к созданию комфортной среды обитания посредством развития технологий, что на определенном этапе привело к созданию техносферы и высокоиндустриального общества. На современном этапе такой сценарий развития человечества формирует устойчивый тренд, где техносфера становится интенсивным и мощным источником генерирования новых видов рисков – техногенных.

Количество и последствия крупных промышленных катастроф современности свидетельствуют о тенденции к постоянному повышению данного рода рисков – рисков для населения, социальных, технических и природных объектов, вызванных негативными событиями техногенного происхождения. Естественно, для снижения техногенных рисков общество (организации, региональные единицы, страны, объединения стран) использует богатый инструментарий: создает целые организаци-