

## СТРАТЕГИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ТРАНСПОРТНЫХ УСЛУГ

Якісні показники транспортних послуг залежать від безпеки руху. Найважливішими напрямками безпеки транспортного процесу є: надійність технічних засобів, людський фактор, нормативні акти, правове забезпечення.

*Ключові слова: безпека, транспортний процес, якість, користувач, стратегія*

Качественные показатели транспортных услуг напрямую зависят от безопасности движения. Приоритетными направлениями безопасности транспортного процесса являются: надёжность технических средств, человеческий фактор, нормативные акты, правовое обеспечение.

*Ключевые слова: безопасность, транспортный процесс, качество, пользователь, стратегия*

Qualitative indicators of transport services directly depend on the traffic safety priority areas of vehicle safety are: reliability engineering tools, human factors, regulations, legal support.

*Keywords: safety, transport process, quality, the user, strategy*

Основной задачей транспортного комплекса в целом и железнодорожного транспорта в частности является перевозка грузов и пассажиров, то есть оказание транспортной услуги. Качественные показатели транспортной услуги включают в себя:

согласованность – достаточность производительности подсистем транспортного обслуживания;

регулярность – доставка «точно в срок»;

сохранность – минимум суммарных потерь клиента из-за нарушения технических условий транспортировки или кражи груза;

экологическую безопасность – свойство соответствия транспортного процесса экологическим нормам;

безопасность – свойство железнодорожного транспортного комплекса не создавать опасность для здоровья и жизни пассажиров, а также для сохранности перевозимого груза. Таким образом, из пяти перечисленных два качественных показателя непосредственно и еще два косвенно зависят от безопасности железнодорожного транспортного процесса.

Учитывая вышеприведенное, можно сделать вывод, что надежное обеспечение экономической безопасности страны на всех уровнях не в последнюю очередь зависит от безопасности железнодорожного транспортного комплекса.

В начале двухтысячных годов сформировалась общая концепция качества транспортной продукции, включающая в себя качественный уровень эксплуатационной работы транспорта,

качественный уровень транспортной обеспеченности и доступности и качественный уровень транспортного обслуживания пользователей. Статьи двух составляющих: качества эксплуатационной работы транспорта и качества транспортного обслуживания пользователей зависят от безопасности транспортного процесса.

Контроль за безопасностью транспортного процесса заключается в выборе методов и средств обеспечения заданных (нормативных) значений ее показателей при минимальном объеме необходимых для этого ресурсов, и эффективность контроля тем выше, чем меньший объем затрат необходим для достижения цели управления, в данном случае это обеспечение нормативных значений показателей безопасности перевозок. Приоритетными направлениями безопасности транспортного процесса являются [1]:

1) надежность технических средств;

2) человеческий фактор (ошибки в работе персонала);

3) нормативные акты, правовое обеспечение. Первое направление характеризуется тем, что технические средства претерпевают быстрое эволюционирование. Например, на железнодорожном транспорте в части технических средств безопасности большое распространение получают системы передачи информации нового поколения, условно называемые компьютерно-интегрирующими системами. Их основой является совершенно новый подход к

передаче информации, что создает новые возможности и как следствие экономит ограниченные ресурсы, выраженные единовременными и эксплуатационными затратами. Особенно встраиваемых систем является почти полное отсутствие напольных устройств на перегонах, в результате чего существенно снижаются затраты на содержание и эксплуатацию этих систем. Широко используемые мобильные каналы передачи информации позволяют перевести основное ядро обработки информации на борт локомотива. С помощью этих систем обеспечивается комплексная автоматизация всех основных звеньев транспортного процесса, а именно:

- регулирование движения поездов на перегонах и станциях;
- оптимизация скоростного режима по критерию минимального расхода энергоресурсов;
- диагностика подвижного состава и локомотива в том числе;
- различные сервисные функции и др. Экономическая эффективность этих систем определяется по сравнению с традиционными системами, такими как диспетчерская централизация, включающих в себя электрическую централизацию на станциях, участки автоблокировки на перегонах, автоматическую локомотивную сигнализацию на перегонах и станциях. Применение новых систем технических средств позволяет сократить:
- капитальные вложения в эксплуатационные затраты примерно в 2 раза;
- затраты на энергоресурсы на 30 %;
- срок окупаемости компьютерно-интегрирующих систем только за счет экономии энергоресурсов составляет около 5 лет.

Проблемы человеческого фактора в управлении безопасностью транспортного процесса выражаются в ошибках профессионального отбора; некачественном обучении специалистов; низком уровне технологической дисциплины; недостаточном профессиональном уровне; ошибках при использовании медицинских препаратов; приеме алкогольных и наркотических веществ; ухудшении физиологического или психологического состояния, в том числе под воздействием внешней среды. Поэтому необходимо совершенствование методов контроля психологического и физиологического состояния персонала, связанных с управлением средствами безопасности транспортного процесса; рационального распределения функций между человеком и автоматическими устройствами в человеко-машинных системах, например в ло-

комотивных системах управления движением поездов. Помимо этого применение новых компьютерно-интегрирующих систем требует для подготовки специалистов создания новых специальностей и организации постоянно действующих курсов повышения квалификации специалистов.

Совершенствование нормативной правовой базы предполагает разработку: нормативных правовых актов, способствующих повышению имущественной ответственности персонала железных дорог за нарушения условий безопасного движения поездов; нормативных правовых актов, определяющих функции и степень ответственности за безопасность перевозок различных юридических лиц, нормативных правовых актов, способствующих повышению эффективности экономического механизма мотивации обеспечения безопасности перевозок.

Решение даже отдельных вопросов вышеприведенных аспектов безопасности дает возможность существенно повысить уровень транспортных услуг и внутри рынка увеличить конкурентоспособность каждого отдельного вида транспорта, что приведет в результате к получению пользователями услуги улучшенного качества, с одной стороны. С другой стороны, слаженная работа всех видов транспорта усовершенствует транспортные услуги по интермодальным перевозкам.

За мобилизацией ресурсов, заложенных (скрытых) в понятии транспортного процесса, кроются возможности более безопасного перемещения грузопотоков, что исключает возможность непредвиденных издержек на случай нейтрализации аварийных ситуаций на транспорте, реально мотивирующих экономическое исключение этих ситуаций в будущем, что провоцирует организационную стратегию безопасности движения.

#### БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

1. Лисенков, В. М. Эффективно управлять безопасностью [Текст] / В. М. Лисенков, А. В. Лисенков // Железнодорожный транспорт. – 2005. – № 10.

*Поступила в редколлегию 06.02.2011.  
Принята к печати 28.03.2011.*