КОМПЛЕКСНАЯ АВТОМАТИЗИРОВАННАЯ СИСТЕМА УЧЁТА, КОНТРОЛЯ УСТРАНЕНИЯ ОТКАЗОВ ТЕХНИЧЕСКИХ СРЕДСТВ [ОАО «РЖД»](https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%A0%D0%BE%D1%81%D1%81%D0%B8%D0%B9%D1%81%D0%BA%D0%B8%D0%B5_%D0%B6%D0%B5%D0%BB%D0%B5%D0%B7%D0%BD%D1%8B%D0%B5_%D0%B4%D0%BE%D1%80%D0%BE%D0%B3%D0%B8) И АНАЛИЗА ИХ НАДЁЖНОСТИ

Пустовая Арина Витальевна

студентка 4-го курса

Тайгинский институт железнодорожного транспорта –

филиал федерального государственного бюджетного образовательного учреждения

высшего образования

«Омский государственный университет путей сообщения»

*Аннотация: в статье рассмотрено применение комплексной автоматизированной системы учета отказов технических средств ОАО «РЖД» и анализа их надежности как современного метода анализа состояния безопасности движения, позволяющей оперативно собирать, расследовать и в дальнейшем предотвращать отказы технических средств ОАО «РЖД».*

*Ключевые слова: КАСАНТ, безопасность движения.*

Для учёта, контроля устранения отказов технических средств ОАО «РЖД» и анализа их надёжности используется комплексная автоматизированная система КАСАНТ, обеспечивающая расследование и учет нарушений безопасности движения, допущенных по вине структурных подразделений территориальных дирекций тяги и по ремонту тягового подвижного состава филиалов ОАО «РЖД», локомотиворемонтных, локомотивостроительных заводов, сервисных, дочерних и зависимых организаций [1].

Первичным документом учета иных событий является акт служебного расследования формы РБУ-3. Руководитель, возглавляющий служебное расследование, составляет РБУ-3 не позднее 48 часов допущенного иного события.

К учету подлежат все случаи возникновения нарушений безопасности движения и событий, допущенных в поездной и маневровой работе, произошедшие из-за неисправности узлов и деталей или вследствие выхода их из строя, а также по причине некачественной поставки продукции, запасных частей, нарушений технологии ремонта и технического обслуживания.

Все случаи нарушений безопасности движения, приведшие к остановкам поездов на перегонах и промежуточных железнодорожных станциях, и допущенные по причине отказов узлов и оборудования тягового подвижного состава, оперативно учитываются за эксплуатационным локомотивным депо приписки локомотивной бригады [2].

В случаях, если совместным расследованием установлено, что причиной допущенного события послужила эксплуатация локомотива с перепробегом от плановых видов технических обслуживаний и текущих ремонтов, то данное нарушение безопасности движения учитывается за эксплуатационным локомотивным депо, допустившим выдачу локомотива в эксплуатацию.

В случаях, если совместным расследованием установлено, что причиной иного события послужила неисправность локомотива, допущенная по причине его эксплуатации с перепробегом от заводских видов средних и капитальных ремонтов, то данное нарушение безопасности движения учитывается за эксплуатационным локомотивным депо балансодержателем локомотива.

Если иное событие допущено по причине нарушения локомотивной бригадой режима ведения поезда или управления тормозами, неоперативных действий по выполнению рекомендаций по обнаружению и устранению неисправностей на локомотивах в пути следования, то событие учитывается за локомотивным эксплуатационным депо приписки локомотивной бригады.

Субъекты железнодорожного транспорта, на территории которых произошли события, связанные с нарушением правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта, ежемесячно обязаны информировать Ространснадзор и его территориальные органы в пределах региона транспортного обслуживания железных дорог об их количестве:

- прием или отправление поезда по неготовому маршруту;

- перевод стрелки под железнодорожным подвижным составом;

- отцепка вагона от пассажирского или пригородного поезда в пути следования;

- отмена отправления пассажирского поезда с железнодорожной станции отправления или высадка пассажиров из поезда на промежуточной железнодорожной станции из-за технической неисправности железнодорожного подвижного состава;

- повреждение или отказ локомотива, вызвавшие вынужденную остановку пассажирского поезда на перегоне или промежуточной железнодорожной станции, если дальнейшее движение поезда продолжено с помощью вспомогательного локомотива;

- отправление поезда с перекрытыми концевыми кранами;

- излом рельса под железнодорожным подвижным составом;

- саморасцеп автосцепок в поездах;

- отцепка вагона от грузового поезда в пути следования на перегонах или промежуточных железнодорожных станциях из-за нагрева букс;

- отцепка вагона от поезда на промежуточной железнодорожной станции из-за нарушения технических условий погрузки грузов, багажа или грузобагажа;

- обрыв автосцепки железнодорожного подвижного состава;

- падение на железнодорожный путь деталей железнодорожного подвижного состава;

- наезд железнодорожного подвижного состава на механизмы, оборудование и посторонние предметы (объекты);

- несанкционированное движение железнодорожного подвижного состава на маршрут приема, отправления поезда или на перегон;

- проезд железнодорожным подвижным составом запрещающего сигнала светофора или предельного столбика;

- прием поезда на занятый железнодорожный путь;

- отправление поезда на занятый перегон;

- развал груза в пути следования, который может угрожать безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта;

- излом (обрыв) литых деталей железнодорожного подвижного состава (оси, осевой шейки или колеса, боковой рамы, надрессорной балки, хребтовой балки);

- ложное появление на напольном светофоре разрешающего показания сигнала вместо запрещающего или появление более разрешающего показания сигнала вместо показания, требующего продолжения следования поезда с уменьшенной скоростью.

Задачами расследования транспортных происшествий и иных событий, связанных с нарушением правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта, являются:

- выявление причин транспортных происшествий и иных событий, связанных с нарушением правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта, в целях предупреждения их возникновения;

- оценка фактического состояния железнодорожного подвижного состава, а также объектов инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования и (или) железнодорожного пути необщего пользования на предмет соответствия требованиям нормативных документов, регламентирующих безопасность движения;

- оценка действий причастного персонала и должностных лиц субъекта железнодорожного транспорта и перевозчика, действия которых привели или способствовали возникновению транспортных происшествий и иных событий, связанных с нарушением правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта, с указанием невыполненных положений нормативных документов;

- оформление материалов расследования и их представление в Ространснадзор или его территориальные органы в пределах региона транспортного обслуживания железных дорог, а также в другие компетентные органы в пределах их территориальных полномочий при необходимости в срок, не превышающий 15 дней [3].

На месте транспортных происшествий и иных событий, связанных с нарушением правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта, представителями субъекта железнодорожного транспорта проводятся следующие действия:

- изымается скоростемерная лента или накопитель информации систем регистрации параметров движения, натурный лист поезда, справка об обеспеченности поезда тормозами, предупреждения об ограничении скорости движения и бортовой журнал локомотива;

- составляется схема разрушения железнодорожного пути и расположения железнодорожного подвижного состава, следов схода его с рельсов с привязкой к километру и пикетам, начала схода и места остановки железнодорожного подвижного состава;

- производится фотографирование общего вида последствий и повреждений железнодорожного подвижного состава и объектов инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования и (или) железнодорожного пути необщего пользования, обнаруженных посторонних предметов, положений деталей и узлов железнодорожного подвижного состава;

- составляются документы осмотра места транспортных происшествий и иных событий, связанных с нарушением правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта, технического состояния железнодорожного подвижного состава и объектов инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования и (или) железнодорожного пути необщего пользования;

- берутся письменные (в необходимых случаях с использованием аудио- и видеозаписи) объяснения лиц, причастных к транспортным происшествиям и иным событиям, связанных с нарушением правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта, а также других очевидцев;

- фиксируются погодные условия на момент транспортных происшествий и иных событий, связанных с нарушением правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта;

- принимаются меры по оказанию помощи пострадавшим, восстановлению движения и ликвидации последствий [4].

Таким образом, КАСАНТ является незаменимым инструментом учета, анализа и предотвращения различного рода отказа технических средств ОАО «РЖД», позволяет оперативно выявить и в дальнейшем предотвратить данные отказы технических средств, что, несомненно, повышает уровень безопасности движения.

Список литературы:

1.[электронный ресурс] – 2016 – Режим доступа:

http://scbist.com/wiki/7819-kasant.html

2.[ электронный ресурс] – 2016 – Режим доступа:

http://www.rzd-expo.ru/innovation/accelerating\_and\_increasing\_the\_reliability\_of\_the\_service\_life\_of\_facilities/complex\_automated\_system\_of\_analysis\_accounting\_and\_control\_fault\_in\_the\_hardware\_kasant/

3. [Распоряжение ОАО «РЖД» №2744р от 12 декабря 2013г](https://yadi.sk/d/h3UX4ReXiETsV) «Об утверждении Положения об организации расследования и учета допущенных нарушений безопасности движения в локомотивном комплексе»

4. Приказ № 344 от 18.12.2014 Минтранса РФ (вместо пр.163)