

## АНАЛІЗ РОБОТИ ВІДНОВНИХ ПОЇЗДІВ В КОНТЕКСТІ МОЖЛИВОСТЕЙ ЛІКВІДАЦІЇ АВАРІЙНИХ СИТУАЦІЙ З НЕБЕЗПЕЧНИМИ ВАНТАЖАМИ

*канд. техн. наук Я.В. Запара*

*Український державний університет залізничного транспорту (м. Харків)*

Не зважаючи на досить непросту ситуацію з загальним рівнем перевезень вантажів залізничним транспортом (незадовільний стан рухомого складу із-за дуже високої зношеності вагонів та локомотивів, недостатній рівень облаштування верхньої будови колії та штучних споруд тощо) рівень аварійності перевезення небезпечних вантажів за останні роки поступово знижується і за 2016 рік зафіксовано лише 17 випадків аварійних ситуацій (за 2013 та 2014 роки сталося по 28 таких випадків).

До аварійних ситуацій з небезпечними вантажами за 2016 рік віднесено 2 інциденти, у т.ч.: 10.01.2016, станція Вадул-Сирет Львівської регіональної філії, при осаджуванні групи вагонів на 20 колії сталося зіткнення цистерни № 74132101, вантаж бензин (клас безпеки 3) з платформами №№ 94767209, 94789864 навантаження Плоєшти ЧФР; 10.08.2016, станція Користівка Одеської регіональної філії, при слідуванні поїзда № 2310 через злам тяги люка сталося висипання добрива аміачно-нітратного (клас безпеки 5.1) з вагона №59254014, що призвело до затримки поїзда більше двох годин, станція навантаження Черкаси Одеської регіональної філії.

Найбільш поширеними аварійними ситуаціями з небезпечними вантажами залишаються витікання – 13 випадків, у т.ч. територіально: Придніпровська, Львівська, Південно-Західна, Одеська – по 3 випадки, Донецька регіональна філія – 1, а за причинами: витікання через технічну несправність котла – 6, недокручений вантажовідправником нижній зливний пристрій цистерн (порушення Правил перевезення наливних вантажів) -5, витікання через верхній запобіжний клапан -2 за досить широкого територіального розкиду за станціями навантаження: - з вини станцій Білоруської залізниці - 4, Шебелинка Південної - 2, Діївка Придніпровської, Кагамлицька Південної, Комунарськ Донецької, Баглий Придніпровської, Одеса-Пересип Одеської, ЧФР, ЛГ по 1-му випадку.

Крім того допущено 2 випадки самозаймання на Одеській регіональній філії.

Упродовж 2016 року відновними поїздами та аварійно-польовими командами регіональних філій ПАТ «Укрзалізниця» здійснено 101 виїзд на ліквідацію наслідків сходжень рухомого складу (проти 180 у 2015 році) та 407 разів технічні засоби, основний штат відновних поїздів використовувався на господарських та підрядно-договірних роботах. Протягом 2016 року у відновних поїздах регіональних філій проведено загалом 1840 теоретичних та 570 практичних і полігонних навчань, де відпрацьовувались навички ведення

відбудовних робіт за допомогою різноманітних технічних засобів відновних поїздів.

На теперішній час парк вантажопідіймальних кранів відновних поїздів ПАТ «Укрзалізниця» складає 92 одиниці, 60 із яких (або 65%) мають вичерпаний (понад 33 роки) термін експлуатації, а 8 (або 9%) взагалі мають закінчений життєвий цикл, що в будь-який момент може призвести до заборони їх експлуатації з боку Держпраці. Найновіший кран експлуатується на регіональній філії «Придніпровська залізниця» з 1992 року. Протягом останніх 25 років Укрзалізницею не придбано жодного вантажопідіймального крана для відновних поїздів. Невжиття заходів з оновлення кранової техніки призведе до того, що до 2020 року 90% кранів матиме вичерпаний термін експлуатації.

Аналогічна ситуація з тяговою і бульдозерною технікою відновних поїздів. За період існування Укрзалізниці у 2010 році придбано лише два сучасних бульдозера великої потужності з тяговими лебідками.

Найменш критична ситуація із оснащенням відновних поїздів гідравлічним підйомним обладнанням. Але, не зважаючи на те, що протягом останніх 10 років здійснювалось технічне оновлення шляхом придбання гідравлічного устаткування марок «Hegenscheidt MFD» та «Енерпред», приблизно половина обладнання має термін експлуатації понад 30 років.

Головною проблемою утримання відновних поїздів у постійній готовності є неухильне старіння технічних засобів, насамперед вантажопідіймальних кранів, за відсутності перспективи їх оновлення. Єдиним шляхом забезпечення готовності в цих умовах є безумовне дотримання встановленої системи ремонтів і оглядів технічних засобів відновних поїздів, підвищення професійного рівня керівного та виробничого штату відновних поїздів, встановлення належного контролю за утриманням та роботою відновних поїздів.

Таким чином, проведений аналіз утримання відновних поїздів вказує на необхідність посиленої уваги до відновних поїздів, насамперед до оновлення вантажопідіймальних кранів, посилення їх сучасною технікою та доведення до належного стану відновних поїздів, які повинні бути готові до використання при аварійних ситуаціях, в т.ч. і з небезпечними вантажами.

**УДК 656.073.436**

## **ДОСЛІДЖЕННЯ ПРОБЛЕМИ ПЕРЕВЕЗЕННЯ НЕБЕЗПЕЧНИХ ВАНТАЖІВ ЗАЛІЗНИЧНИМ ТРАНСПОРТОМ**

*канд. техн. наук Г.С. Бауліна, С.М. Продащук, асист. Г.Є. Богомазова  
Український державний університет залізничного транспорту (м. Харків)*

У світлі сформованих об'єктивних обставин існує нагальна потреба в концептуальному відношенні і системному підході до забезпечення безпечних умов перевезення небезпечних вантажів залізничним транспортом як з боку держави, так і з боку ПАТ «Укрзалізниця».