

Противопожарная пропаганда может осуществляться в виде:

- семинаров и презентаций или конференций на тему проблем обеспечения пожарной безопасности;
- тематических спортивных праздников и соревнований;
- встреч государственных органов с населением, проведении лекций и профилактических бесед;
- театрализованных постановок, спектаклей на тему пожарной безопасности;
- рекламных роликов о мерах пожарной безопасности;
- проведения тематических олимпиад по пожарной безопасности среди школьников и студентов;
- телевизионных и радиопередач с участием представителей пожарной охраны.

Исходя из различных видов проведения противопожарной пропаганды, можно выделить следующие формы её проведения:

- устная;
- печатная;
- наглядная, визуальная.

Устные метод донесения информации применяется в виде лекций, профилактических бесед, интервью, публичных выступлений-докладах, консультаций.

Письменные методы противопожарной пропаганды реализуются с помощью написания статей, публикаций, книг, заметок, изготовления брошюр и памяток, распространение газет и журналов на соответствующую тематику.

Наглядная пропаганда реализуется благодаря информационным стендам, уголкам пожарной безопасности, видео роликами, выпуск плакатов на тему пожарной безопасности.

Итак, с начала 2022 года нормы обучения мерам пожарной безопасности сотрудников потерпели некоторые изменения. Несмотря на это, по-прежнему обучения по пожарной безопасности должны проходить все руководители организаций, вне зависимости от её отрасли, назначения и формы собственности, а также обучаться должны сотрудники, назначенные руководителем ответственными за пожарную безопасность, а также сотрудники, выполняющие работы с повышенной пожарной опасностью. Одним из главных мероприятий, направленных на обеспечение пожарной безопасности, является противопожарная пропаганда.

Список использованных источников:

1. Об утверждении Правил противопожарного режима в Российской Федерации: Постановление Правительства РФ от 16.09.2020 № 1479 (ред. от 24.10.2022). – URL: <https://docs.cntd.ru/document/608935004> (дата обращения: 23.12.2023). – Текст: электронный.
2. Технический регламент о требованиях пожарной безопасности: Федеральный закон от 22.07.2008 № 123-ФЗ. – URL: <https://docs.cntd.ru/document/902111644> (дата обращения: 23.11.2023). – Текст: электронный.
3. Типовые дополнительные программы в области пожарной безопасности: Приказ МЧС России от 05.09.2021 № 596. – URL: <https://docs.cntd.ru/document/608935004> (дата обращения: 25.10.2023). – Текст: электронный.
4. Порядок проведения противопожарных инструктажей и требования к содержанию программ инструктажей: Приказ МЧС России от 18.11.2021 № 806. – URL: <https://docs.cntd.ru/document/727122310> (дата обращения: 23.10.2023). – Текст: электронный.

АНАЛИЗ СТАТИСТИКИ АВАРИЙ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ ЗА ПОСЛЕДНИЕ ПЯТЬ ЛЕТ

П.А. Лукашов^а, студент гр. 3-17Г11

Научный руководитель: А.Г. Мальчик, к.т.н., доц.

Юргинский технологический институт (филиал)

Национального исследовательского Томского политехнического университета

652055, Кемеровская обл., г. Юрга, ул. Ленинградская, 26

E-mail: pal6@tpu.ru

Аннотация: Безопасность на железнодорожном транспорте – одна из ключевых задач для международных организаций и железнодорожных компаний. Железная дорога является одним из наиболее безопасных видов транспорта в мире. Для обеспечения безопасности используются различные технологии, включая системы автоматической блокировки и контроля скорости. В статье рассмотрены особенности аварий на железнодорожном транспорте.

Ключевые слова: железнодорожный транспорт, аварии, пожар, травматизм, столкновения, погибшие, индекс безопасности

Abstract: Safety in railway transport is one of the key tasks for international organizations and railway companies. The railway is one of the safest modes of transport in the world. Various technologies are used to ensure safety, including automatic locking and speed control systems. The article discusses the features of accidents on railway transport.

Keywords: railway transport, accidents, fire, injuries, collisions, deaths, security index

Железнодорожный транспорт является одним из самых безопасных видов транспорта в мире, и количество аварий на железной дороге значительно ниже, чем на других видах транспорта. Для обеспечения безопасности на железнодорожном транспорте используются различные технологии и системы, такие как системы автоматической блокировки, системы контроля скорости и системы автоматического торможения. Также большое внимание уделяется обучению персонала и соблюдению правил безопасности. Тем не менее, аварии на железнодорожном транспорте все же случаются, и иногда они могут приводить к жертвам и повреждениям инфраструктуры. Поэтому важно продолжать работу по улучшению безопасности на железнодорожном транспорте и повышению уровня подготовки персонала.

В абсолютных значениях, на 1 млн поезд-километров приходилось 0,2 серьезных инцидентов в 2019 г. по сравнению с 0,3 инцидентами в 2013 г. [1]. Показатель смертности на миллион поезд-километров в 2018 г. составил 0,05 по сравнению с показателем 0,12 в 2012 г. [1].

Из 31 железнодорожной администрации, предоставившей данные за 2017–2019 гг., у 27 уровень безопасности движения был оценен как хороший, у двух – как нормальный, у одной – как плохой и еще у одной – как очень плохой [2].

Стоит отметить, что безопасность железнодорожного транспорта зависит не только от технических характеристик поездов и инфраструктуры, но и от человеческого фактора. Поэтому важно продолжать работать над улучшением навыков и знаний персонала, а также над повышением качества обслуживания пассажиров.

Индекс безопасности – это показатель, который используется для оценки уровня безопасности на железнодорожном транспорте. Он рассчитывается на основе различных факторов, таких как количество аварий, число погибших, время задержки поездов и другие. Чем выше индекс безопасности, тем лучше считается безопасность на железнодорожном транспорте [3]. Согласно статистическим данным, с 2016 года наблюдается снижение индекса безопасности, что говорит о снижении безопасности железнодорожного транспорта. В 2020 году значительно снизилась поездная работа, связано это в первую очередь с ограничениями, действующими в результате пандемии. Согласно статистическим данным за второй квартал 2020 года поездная работа снизилась на 20 % [2].

Все причины происшествий делятся на внешние и внутренние. В соответствии с этим делением на долю внешних причин за 2021 год, приходится порядка 78,2 % случаев. Так из этого числа происшествий большая часть, а именно 44,7 % связаны с несанкционированным проникновением на железнодорожный транспорт, еще существенная доля, 18 %, приходится на находящиеся на переездах транспортные средства [4]. В то время как доля влияния погодных условий и состояния окружающей среды составляет всего 2,9 %. Внутренние причины составляют 19,9 % от общего числа происшествий, из них на долю влияния человеческого фактора приходится больше 10 % [1].

Причины сходов и столкновений железнодорожных подвижных составов за 2022 год представлены на рисунке 1. Наиболее существенной причиной являются нарушения в технологии маневровой работы, на их долю приходится 56 случаев и 48,7 % от общего числа причин аварий.

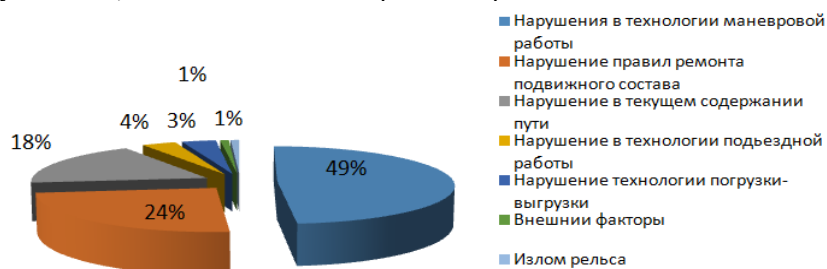


Рис. 1. Причины нарушения безопасности на инфраструктуре железнодорожного транспорта

По сравнительной статистике травмирования граждан в различных субъектах за 2021 и 2022 гг. высокий уровень травматизма в 2022 году отмечен в следующих регионах: Санкт-Петербург и Ленинградская область, Свердловская область, Новосибирская область, Республика Башкортостан, Тверская область. На Московский транспортный узел (Москва и Московская область) приходится 36,53 % всех случаев травмирования, в 2021 г. – 37,2 %) [1], однако необходимо отметить, что количество случаев травмирования в данном регионе имеет устойчивую динамику по снижению, в отличие от роста показателя травмирования в остальных выделенных субъектах.

Профилактика травмирования на железнодорожном транспорте и железнодорожных путях является важным аспектом обеспечения безопасности людей при использовании железнодорожного транспорта. Ниже приведены некоторые меры, которые могут помочь предотвратить травмы на железнодорожных путях [4]:

- соблюдение правил и инструкций: Все пассажиры, работники железных дорог и посетители должны строго соблюдать правила и инструкции, установленные на железнодорожных перегонах и платформах. Это включает в себя запрет на ходьбу по путям или платформам без разрешения, а также на сидение или лежание на рельсах;

- использование безопасных путей пересечения: Людям нужно использовать только официальные места перехода через железные пути, такие как пешеходные переходы или подземные переходы.

Когда переходят через железные пути, необходимо пристально следить за приближающимся железнодорожным транспортом и не переходить на пути, пока сигнал охраны не будет показывать, что это безопасно;

- избегать игр или приближения к железным путям: Детям и всем остальным следует избегать игр на или около железных путей, поскольку это может представлять серьезные опасности. Родителям и преподавателям следует учить детей о правилах безопасности на железнодорожных путях и, при необходимости, наблюдать за ними вблизи железных дорог;

- всем, кто находится на железнодорожном транспорте или рядом с ним, следует быть всегда внимательным и предусмотрительным. Никогда не следует переходить ограждения или игнорировать сигналы безопасности на перегонах или платформах. Наблюдайте за приближающимся транспортом и соблюдайте осторожность;

- обеспечение надлежащего обслуживания железнодорожных путей: операторы и технические службы должны регулярно осуществлять техническое обслуживание и проверку железнодорожных путей, чтобы гарантировать их безопасность. Устранение любых опасных дефектов или повреждений должно происходить незамедлительно;

- проведение информационных кампаний: государственные и железнодорожные компании должны проводить информационные кампании для поднятия осведомленности о безопасности на железнодорожном транспорте и железнодорожных путях. В этих кампаниях должны быть предоставлены четкие инструкции о том, как предотвращать травмы и как действовать в случае аварийных ситуаций.

Список использованных источников:

1. Крупский А.А. Аварии на железнодорожном транспорте / А.А. Крупский // Проблемы безопасности на транспорте: материалы XII Международной научно-практической конференции, посвященной 160-летию Белорусской железной дороги; под общей редакцией Ю.И. Кулаженко. – Гомель, 2022. – 412 с.

2. Организация аварийно-восстановительных работ при аварии на железнодорожном транспорте / П.А. Шишкин, Д.А. Бобрышев [и др.] // Техносферная безопасность в XXI веке: материалы XII Всероссийской научно-практической конференции магистрантов, аспирантов и молодых ученых. – 2022. – С. 147–151.

3. Ковальченко Н.В. Отдельные организационные аспекты при чрезвычайных ситуациях, связанных с авариями на железнодорожном транспорте / Н.В. Ковальченко // Материалы 76-й студенческой научной конференции. – Брянск, 2021. – С. 131–133.

4. Последствия и последовательность действий при авариях на железнодорожном и автомобильном транспорте / Д.В. Шамкин, А.В.Марданов, Д.В. Малашков // Проблемы безопасности на транспорте: материалы XII Международной научно-практической конференции, посвященной 160-летию Белорусской железной дороги ; под общей редакцией Ю.И. Кулаженко. – Гомель, 2022. – В 2-х частях – С. 431–432.