

ПУТИ СОВЕРШЕНСТВОВАНИЯ ПОДГОТОВКИ ВОДИТЕЛЕЙ ДЛЯ РЕЛЬСОВЫХ ГОРОДСКИХ СИСТЕМ

Синькевич Т. Г., магистрант, **Кот Е. Н.**, канд. техн. наук, доц.,
Белорусский национальный технический университет,
г. Минск, Республика Беларусь

Наземный городской электрический транспорт (далее – ГЭТ) в Беларуси имеет более чем 124-летнюю историю и представлен трамваями, троллейбусами, дуобусами и электробусами. Трамвай является старейшим видом электрического транспорта, транспортные средства которого двигаются по проложенному рельсовому пути, приводятся в движение электрическими двигателями, получающими электрическую энергию от контактной сети (далее – КС). История трамвайного движения в Беларуси берёт своё начало в 1898 г. с открытия трамвайного движения в г. Витебске. Затем в 1929 г. трамвайное движение было открыто в г. Минске. В 1974 г. было открыто трамвайное движение в г. Новополоцке, а в 1988 г. – в г. Мозыре.

Статистика показывает, что главной причиной большинства дорожно-транспортных происшествий (далее – ДТП) является нарушение участниками движения Правил дорожного движения. К сожалению, каждый день мы сталкиваемся как с крайне низкой культурой на дорогах, с безответственностью, техническим невежеством, так и с неподготовленностью водителей, неосознанием общественной опасности, создаваемой их необдуманными действиями. Для повышения безопасности дорожного движения необходимо непрерывное совершенствование процесса подготовки водителей. Большое значение имеет повышение требований к качеству подготовки водителей. Нельзя забывать, что большинство ДТП совершаются по вине водителей механических транспортных средств, в связи с этим вопросы качества подготовки водителей в значительной мере определяют и уровень безопасности движения.

Согласно статье 28 Закона Республики Беларусь от 05.01.2008 № 313-З «О дорожном движении», услуги по подготовке, переподготовке, повышению квалификации водителей механических транспортных средств оказываются организациями, имеющими сертифи-

кат соответствия Национальной системы подтверждения соответствия Республики Беларусь на эти услуги (далее – учебные организации). В настоящее время подготовку, переподготовку и повышение квалификации водителей трамвая осуществляют 2 учебные организации – профессиональный лицей машиностроения № 3 г. Минска и учебный центр ЖКХ г. Витебска. В соответствии со статьей 12 Закона о дорожном движении контроль за соблюдением порядка предоставления услуг по подготовке, переподготовке и повышению квалификации водителей возложен на Министерство транспорта и коммуникаций. Официальными органами по сертификации являются РУП «Белтехосмотр» и РУП «Белорусский государственный институт метрологии».

Требования к деятельности по подготовке водителей трамвая приведены в постановлении Совета Министров Республики Беларусь от 31.01.2006 № 120 «О некоторых вопросах осуществления деятельности по подготовке, переподготовке, повышению квалификации водителей механических транспортных средств».

Обучение водителей при подготовке в учебных организациях осуществляется в соответствии с Постановлением Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь от 23.10.2012 № 47 (в ред. от 12.10.2020) «О единых программах подготовки водителей механических транспортных средств и лиц, обучающих управлению ими». На протяжении 10 недель будущие водители изучают предметы «Правила дорожного движения», «Основы управления механическим транспортным средством и безопасность движения», «Правовые основы дорожного движения», «Электрическое оборудование и электроснабжение», «Механическое и пневматическое оборудование», «Правила технической эксплуатации трамвая», «Электроснабжение и путевое хозяйство», «Охрана труда, электрическая и пожарная безопасность, охрана окружающей среды», «Основы организации движения, экономических знаний и культуры обслуживания пассажиров», «Первая помощь пострадавшим при дорожно-транспортных происшествиях». После этого проводится практическое обучение на протяжении 50 ч (не менее 12 дней по 4 часа), внутренний экзамен в организации. Далее кандидаты в водители трамвая сдают квалификационный экзамен в ГАИ (теоретический).

После получения права управления осуществляется стажировка водителя под руководством опытного инструктора на протяжении

200 ч. Стоит отметить, что стажировка водителя трамвая, принятого на работу и имеющего перерыв в выполнении работ более одного года, в случае, если он не работал водителем трамвая менее года составляет 70 ч, работал водителем трамвая более года – 40 ч. Предусмотрена стажировка водителя, переведенного на трамвай другой марки (модели), на котором ранее не работал в объёме 16 ч и стажировка водителя при переводе на маршрут, на котором ранее не работал или имеющих перерыв в работе на данном маршруте более одного года в объёме 16 ч.

Определим пути совершенствования подготовки водителей трамвая:

1. Увеличение календарного времени практического обучения водителю в учебной организации путём ограничения продолжительности ежедневных занятий до 2 ч в день.

2. Увеличение программного времени на изучение предмета «Правила технической эксплуатации» не менее чем до 66 ч.

3. Увеличение продолжительности стажировки водителя за счёт введения процедуры обязательного ознакомления с каждым маршрутом после прохождения 200 ч стажировки (не менее 8 ч на каждый маршрут).

4. Развитие ситуационного обучения, разработка тренажёров.

5. Введение обязательного повышения и подтверждения квалификации водителей (не реже 1 раза в 5 лет).

6. Создание специализированного учебного центра подготовки водителей городского электрического транспорта.

7. Введение в штатное расписание эксплуатационных организаций водителей трамвая-наставников в расчёте 1 ед. на 100 водителей, но не менее 3 ед. на каждые 100 транспортных средств.

ЛИТЕРАТУРА

1. Основы автоматизации интеллектуальных транспортных систем : учебник / Д. В. Капский, Е. Н. Кот, С. В. Богданович, О. Н. Ларин, С. С. Семченков. – Москва, Вологда : Инфра-Инженерия, 2022. – 412 с.

2. Обзор систем нерельсового городского электрического транспорта в Беларуси / С. С. Семченков, Е. Н. Кот // Социально-экономи-

ческие проблемы развития и функционирования транспортных систем городов и зон их влияния / науч. ред.: С. А. Ваксман. – Екатеринбург: Комвакс, 2020. – С. 247–256.

УДК 656.13

ПОВЫШЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕМ КОНТРОЛЯ ТЕХНИЧЕСКОГО СОСТОЯНИЯ ТРОЛЛЕЙБУСОВ С УЧЁТОМ НОВЫХ ВИДОВ ЭЛЕКТРИЧЕСКИХ МАРШРУТНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ

Герасимович А. А., студ., **Семченков С. С.**, ст. преп.,
Белорусский национальный технический университет,
г. Минск, Республика Беларусь

Троллейбус представляет собой один из старейших образов «зеленого» транспорта, и является одним из самых перспективных видов транспортных средств для перевозки пассажиров. Используя электрический ток в качестве энергоносителя, троллейбус передвигается бесшумно, не выделяет токсичных газов, обладает хорошими динамическими качествами. Новые разновидности троллейбусов ИМС (с увеличенным автономным ходом) позволяют им двигаться до 50 км без привязки к контактной сети, что дало этому виду транспорта новые возможности и хорошие перспективы.

На данный момент вопрос о безопасности дорожного движения интерпретируется одним из самых актуальных. С каждым годом, количество транспортных средств на территории Беларуси неизменно растет. Отсюда и вытекают следующие последствия: неготовность инфраструктуры к резкому росту количества ТС, а самое глобальное – это увеличение количества дорожно-транспортных происшествий. Определенный процент аварий происходит по причине технической неисправности и это влечет за собой необходимость в улучшении контроля состояния транспортных средств, участвующих в движении. Не исключением являются и троллейбусы.