

ДЕЙСТВИЯ ПРИ ОРГАНИЗАЦИИ РАБОТ ПО ЛИКВИДАЦИИ ПОСЛЕДСТВИЙ ЧРЕЗВЫЧАЙНЫХ СИТУАЦИЙ НА ТРАНСПОРТЕ

Шахобидинов Вохиджон Эркинович

Старший преподаватель учебного центра военной подготовки Национального университета Узбекистана имени Мирза Улугбека vosouz71@gmail.com

АННОТАЦИЯ

В данной статье рассматривается вопрос организации работ по ликвидации последствий чрезвычайных ситуаций на железнодорожном транспорте.

Мероприятие по ликвидации аварийных ситуациях природного и техногенного характера на железной дороге. Не исключаются размывы железнодорожных путей, обвалы, оползни, наводнения.

Ключевые слова: *железнодорожный транспорт, предупреждение, авария, локализация и тушение пожаров, локализация аварий, сходы железнодорожных подвижных составов, ликвидация последствий ЧС и спасательные работы.*

ABSTRACT

This article discusses the issue of organizing work to eliminate the consequences of emergency situations in railway transport.

Action to eliminate emergency situations of natural and man-made nature on the railway. Washout of railway tracks, landslides, landslides, floods are not excluded.

Key words: *railway transport, warning, accident, localization and extinguishing of fires, localization of accidents, derailment of railway rolling stock, elimination of the consequences of emergencies and rescue operations.*

ВВЕДЕНИЕ

Железнодорожный транспорт – это один из основных видов транспорта в Республики Узбекистан. Преимуществами его являются возможность обеспечения самых объемных грузовых и пассажирских перевозок и независимость функционирования от метеорологических условий, сезона или времени суток.

Железнодорожный транспорт имеет высокую надежность и обеспечивают большую пропускную способность во всех регионах страны. Изложенные достоинства и преимущества железнодорожного транспорта закономерно влекут за собой повышение опасности возникновения ЧС и необходимости разработки существенных мер по их предупреждению и ликвидации.

Предупреждение ЧС – это комплекс мероприятий, проводимых заблаговременно и направленных на максимально возможное уменьшение риска возникновения чрезвычайных ситуаций, а также на сохранение здоровья людей, снижение размеров ущерба окружающей среды и материальных потерь в случае их возникновения.

Ликвидация ЧС – это аварийно-спасательные и другие неотложные работы, проводимые при возникновении ЧС и направленные на спасение жизни и сохранение здоровья людей, снижение размеров ущерба окружающей среде и материальных потерь, а также на локализацию зон ЧС, прекращение действия характерных для них опасных факторов [3].

Стихийное бедствие – это катастрофический природный процесс, который может повлечь за собой человеческие жертвы, ущерб здоровью или окружающей среде, значительные материальные потери и нарушения условий жизнедеятельности.

Авария – это ЧС техногенного характера, происшедшее по производственным, конструктивным, технологическим или эксплуатационным причинам, а так же при случайных внешних воздействиях, таких как повреждение, выход из строя, либо разрушении технических устройств или сооружений.

Производственная или транспортная катастрофа – крупная авария, влекущая за собой значительный ущерб, человеческие жертвы и другие возможные последствия.

Опасное природное явление – стихийное событие природного происхождения, которое по своей интенсивности, продолжительности и масштабу распространения может привести к отрицательным последствиям для природной среды, людей и экономики.

Неотложные работы при ликвидации чрезвычайных ситуаций - деятельность по всестороннему обеспечению спасательных работ, оказанию населению, пострадавшему в чрезвычайных ситуациях, медицинской и других видов помощи, созданию условий, необходимых для сохранения жизни и здоровья людей, поддержания их работоспособности.

Спасательные работы - действия в зоне чрезвычайных ситуаций по спасению людей, материальных и культурных ценностей, защите окружающей Среды, ее локализации и подавлению или доведению до минимально возможного уровня воздействия характерных для нее опасных факторов.

К аварийно-спасательным работам относятся: мероприятия, связанные с розыском пострадавших, извлечение их из завалов, поврежденных

транспортных средств, горящих зданий, эвакуация (вынос, вывод, вывоз) людей из зоны ЧС, оказание первой медицинской и других видов помощи пострадавшим.

К неотложным работам относятся: локализация и тушение пожаров, укрепление конструкций сооружений, угрожающих обвалом, восстановление энергетических и коммуникационных сетей, линий связи, дорог и сооружений для выполнения спасательных работ, вывоз материальных ценностей и др.

Другие неотложные работы – это деятельность по всестороннему обеспечению аварийно-спасательных работ, оказанию населению, пострадавшему в чрезвычайных ситуациях, медицинской и других видов помощи, созданию условий, минимально необходимых для сохранения жизни и здоровья людей, поддержания их работоспособности.

ОСНОВНАЯ ЧАСТЬ

К стихийным бедствиям относят явления природы, возникающие, как правило, внезапно и приводящие к нарушению нормального функционирования экономики государств, иногда гибели людей и уничтожению материальных ценностей.

В их числе такие явления, как землетрясения, наводнения, бури, тайфуны, оползни, сели, штормы и другие. На земном шаре ежегодно происходит большое количество стихийных бедствий, ущерб от которых исчисляется значительными суммами денежных средств, а человеческие жертвы — десятками и сотнями тысяч.

Для оказания помощи пострадавшим от стихийных бедствий и ликвидации последствий ЧС привлекаются, прежде всего, территориальные органы Министерства чрезвычайным ситуациям, части и подразделения Вооруженных сил и других силовых министерств и ведомств.

Руководство спасательными и неотложными аварийно-восстановительными работами осуществляют специально создаваемые комиссии (правительственные, областные, городские, ведомственные), в состав которых обычно входят представители местных органов исполнительной власти и представители Вооруженных сил, чрезвычайных ситуаций Республики Узбекистан.

ЧС природного характера могут привести к повреждению пути, разрушению мостов и дамб, к обрыву линий электропередач, что создает серьезную угрозу безопасности движения железнодорожного транспорта.

Опыт показал, что в числе стихийных бедствий, нарушающих работу железнодорожного транспорта, существенную долю составляют такие, как заносы железнодорожного пути, оползни, селевые потоки и наводнения. Кроме стихийных бедствий, бесперебойность работы железнодорожного транспорта нарушается другими чрезвычайными обстоятельствами, связанными с нарушением безопасности движения поездов.

Чрезвычайные ситуации - это особый режим работы железнодорожного транспорта, вводимый или возникающий в связи с исключительными внутренними или внешними обстоятельствами.

Нарушения безопасности движения поездов вызывают серьезные осложнения в работе сети железных дорог, наносят крупный материальный урон, приводят к человеческим жертвам.

Несмотря на внедрение новых технических средств, повышающих безопасность движения поездов, а также осуществление комплекса других мер, число аварий, крушений и катастроф на транспорте пока не снижается.

С ростом интенсивности движения, скоростей, весовых норм составов поездов возможности возникновения чрезвычайных ситуаций растут, при этом увеличивается и тяжесть их последствий.



Рис. 1. Размыв железнодорожного пути на перегоне

При возникновении (угрозе возникновения) чрезвычайных ситуаций природного и техногенного характера, чрезвычайных экологических ситуаций, в том числе эпидемий и эпизоотий, возникших в результате аварий, опасных природных явлений, катастроф, стихийных и иных бедствий, повлекших (могущих повлечь) человеческие жертвы, нанесение ущерба здоровью людей и

окружающей природной среде, значительные материальные потери и нарушение условий жизнедеятельности населения и требующих проведения значительных аварийно-спасательных и других неотложных работ в условиях, когда чрезвычайное положение не введено, специально подготовленные воинские части (подразделения) гарнизона привлекаются для предупреждения и ликвидации указанных чрезвычайных ситуаций природного и техногенного характера (устранения угрозы их возникновения) или для оказания помощи пострадавшему населению приказом (распоряжением) командующего войсками военного округа согласно плану взаимодействия военного округа с территориальными органами Министерства чрезвычайным ситуациям и плану действий органов военного управления и войск округа по предупреждению и ликвидации чрезвычайных ситуаций.

В тех случаях, когда на получение приказа (распоряжения) командующего войсками военного округа нет времени, специально подготовленные воинские части (подразделения) могут быть привлечены решением начальника гарнизона (командира соединения, воинской части) согласно плану мероприятий по выполнению задач гарнизонной службы.

Начальник гарнизона (командир соединения, воинской части) немедленно докладывает о принятом решении в порядке подчиненности.

Воинским частям (подразделениям), выделенным для предупреждения и ликвидации чрезвычайных ситуаций природного и техногенного характера, начальник гарнизона (командир соединения, воинской части) ставит задачу, в которой указывает: кто руководит проведением аварийно-спасательных и других неотложных работ, способ передвижения в зону происшествия (бедствия), придаваемые технические средства, требования безопасности, срок выполнения поставленной задачи, вооружение, форму одежды, порядок управления, технического и тылового обеспечения.

Для уточнения обстановки в зоне чрезвычайной ситуации природного и техногенного характера и выработки предложений по ее нормализации предварительно в этот район могут направляться оперативные группы.

Специально подготовленные воинские части (подразделения), пожарные команды воинских частей гарнизона привлекаются к выполнению мероприятий по предупреждению и ликвидации чрезвычайных ситуаций природного и техногенного характера в соответствии со своим предназначением.

В гарнизоне (в месте дислокации воинской части, на территории военного городка) при необходимости организуется контроль за состоянием окружающей природной среды.

О прибытии к месту назначения командир воинской части (подразделения) немедленно докладывает старшему воинскому начальнику в зоне чрезвычайной ситуации природного и техногенного характера или руководителю ликвидации чрезвычайной ситуации природного и техногенного характера и по его указанию организует выполнение поставленной задачи.

При невозможности получить указания старшего воинского начальника в зоне чрезвычайной ситуации природного и техногенного характера или руководителя ликвидации чрезвычайной ситуации природного и техногенного характера командир воинской части (подразделения) самостоятельно приступает к выполнению поставленной задачи, согласовывая свои действия с органами исполнительной власти (органами местного самоуправления) и с выделенными по их распоряжению силами и средствами.

В случае возникновения чрезвычайных ситуаций природного и техногенного характера непосредственно в гарнизоне (в месте дислокации воинской части, на территории военного городка, объекта Вооруженных сил, других войск, воинских формирований и органов) организует аварийно-спасательные и другие неотложные работы и руководит ими начальник гарнизона (командир воинской части, начальник объекта).

Порядок действий воинских частей (подразделений) при тушении пожара определяется Уставом внутренней службы Вооруженных сил Республики Узбекистан соответствующими нормативными правовыми актами Министерства обороны Республики Узбекистан.

Аварийно-спасательные работы включают:

разведку участков проведения работ;

локализацию и тушение пожаров на участках проведения работ и путях подхода к ним;

розыск пораженных и извлечение их из-под завалов; оказание доврачебной, а при возможности первой врачебной помощи пострадавшим и эвакуация их в лечебные учреждения;

вывод населения из опасных зон (сильно зараженных или затапливаемых районов) в безопасные места;

санитарную обработку людей и специальную обработку участков местности.

Неотложные работы включают:

устройство проходов и проездов в завалах и на зараженных участках;

локализацию аварий и устранение повреждений на газовых, энергетических и других сетях;

укрепление или обрушение конструкций зданий и сооружений, угрожающих обвалом, препятствующих безопасному движению и проведению аварийно-спасательных работ.

Запрещается подчинять воинские части (подразделения) представителям органов исполнительной власти (органов местного самоуправления).

Для охраны имущества, оставшегося или вынесенного с места аварии, катастрофы или стихийного бедствия, назначаются временные караулы:

от воинских частей (подразделений, военных комендатур), выделенных для ликвидации чрезвычайных ситуаций природного и техногенного характера, - приказом командира воинской части (подразделения, военного коменданта гарнизона). Эти караулы подчиняются командиру воинской части (подразделения, военному коменданту гарнизона);

от иных воинских частей (подразделений) - по распоряжению начальника гарнизона. Эти караулы подчиняются командиру воинской части (подразделения), от которой они назначены, начальнику гарнизона и дежурному по гарнизону (воинской части).

Командир воинской части, от которой выделяются подразделения (команды) для предупреждения и ликвидации чрезвычайных ситуаций природного и техногенного характера, отдает письменный приказ об их убытии с приложением списков личного состава убывающих подразделений (команд).

В каждом гарнизоне в соответствии с приказами вышестоящих начальников и на основании решения начальника гарнизона разрабатывается план мероприятий по выполнению задач гарнизонной службы. Составными разделами этого плана являются мероприятия, обеспечивающие:

введение в гарнизоне чрезвычайного положения и обеспечение его режима, а также действия войск при возникновении (угрозе возникновения) чрезвычайных ситуаций природного и техногенного характера;

выполнение задач гражданской (местной) обороны гарнизона, а также взаимодействие с территориальными органами Министерства Чрезвычайным ситуациям;

привлечение войск для борьбы со стихийными бедствиями, а также к аварийно-восстановительным работам при крушении поездов, авариях, происшестввах на железнодорожном транспорте осуществляется по приказу командующего войсками военного округа. В исключительных случаях войска могут быть привлечены к выполнению задач по ликвидации чрезвычайных ситуаций решением начальника гарнизона, который немедленно докладывает об этом командующему войсками военного округа.

Войскам, выделенным для борьбы со стихийным бедствием и в других чрезвычайных ситуациях, начальник гарнизона ставит задачу и указывает:

- в чье подчинение поступает каждая воинская часть (подразделение);
- способ передвижения;
- придаваемые силы и средства;
- срок выполнения поставленной задачи;
- ВВСТ, экипировку;
- порядок МТО.

По прибытии к месту назначения командиры воинских частей (подразделений) немедленно являются к лицу, в распоряжение которого они назначены, и по его указанию (согласованию) организуют выполнение поставленной задачи.

Выделенные для борьбы со стихийными бедствиями и в других чрезвычайных ситуациях воинские части, подразделения или команды запрещается подчинять представителям местных органов власти или органов транспорта.

Обращения о привлечении войск для борьбы со стихийными бедствиями и в других чрезвычайных ситуациях на транспорте обычно исходят от руководителей железных дорог (начальников унитарное предприятие Региональной железнодорожный узлы (МТУ УК) - “Ўзбекистон темир йўллари” АЖ), руководителей регионов железных дорог или председателей специально создаваемых комиссий.

Планирование мероприятий по привлечению войск для борьбы со стихийными бедствиями и чрезвычайным ситуациям осуществляется с административно-территориальным управлением штаба военного округа с привлечением управлений и служб военного округа.

Привлечение войск при стихийных бедствиях и других чрезвычайных ситуациях на транспорте должно осуществляться только в крайне необходимых случаях. При этом необходимо привлекать минимально необходимое количество личного состава и техники.

Определяя это количество, следует учитывать:

- объем и характер разрушений (заносов); время года;
- погодные условия;
- наличие подъездов и подходов к объекту работ;
- технологии работ и другие обстоятельства.

Определение объема выполняемых работ осуществляется на основании информации руководителя работ (председателя комиссии) и представителя от

войск. Объем работ личного состава исчисляется в человеко-днях, а техники - в машино-часах.

Таким образом, привлечение войск для борьбы со стихийными бедствиями и в других чрезвычайных ситуациях на железнодорожном транспорте, как показывает опыт, является мерой исключительной, но в то же время необходимой, помогающей работникам транспорта в короткие сроки восстанавливать нарушенное движение.

Обладая высокой организованностью, части и подразделения войск, привлекаемые к работам, выполняют их, как правило, оперативно и в установленные сроки.

Заблаговременное планирование мероприятий по привлечению войск для борьбы со стихийными бедствиями осуществляется в тех случаях, когда они носят систематический характер.

В представляемых данных должно быть указано:

- наименование железной дороги;
- наименование регионов железных дорог;
- перечень железнодорожных участков;
- перечень транспортных объектов, на которых планируется осуществлять работы;
- желательное количество выделяемых сил и средств.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ:

Изложенные материалы по прогнозированию обстановки в районах чрезвычайных ситуаций на железнодорожном транспорте, по планированию мероприятий по защите от чрезвычайных ситуаций обеспечивают подготовку высококвалифицированных кадров в области защиты от чрезвычайных ситуаций, способных решать задачи по предотвращению и ликвидации чрезвычайных ситуаций природного и техногенного характера.

Главной целью управления в зонах чрезвычайных ситуаций на железнодорожном транспорте является обеспечение наиболее эффективного использования сил и средств, в результате чего спасательные работы выполняются в полном объеме, в кратчайшие сроки, с минимальными потерями людей и материальных ценностей.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ (REFERENCES)

1. Закон Республика Узбекистан «О защите населения и территорий от чрезвычайных ситуаций природного и техногенного характера» от 20 августа 1999 г.
2. Цыцарева М.Б. Предупреждение и ликвидация чрезвычайных ситуаций на железнодорожном транспорте// Хабаровск: ДВГУПС, 2014.
3. Федеральный закон от 21.12.1994г. №68-ФЗ «О защите населения и территорий от чрезвычайных ситуаций природного и техногенного характера», гл.1, ст.1.
4. Работа органов военных сообщений и транспорта в условиях чрезвычайных ситуаций, локальных войнах и вооружённых конфликтов: Учебное пособие. – СПб.: ВАМТО, 2020. 335 с.
5. В программе Сэндай хадли по снижению риска катастроф на 2015-2030 годы «О мерах по реализации в Республике Узбекистан» //Постановление УПР ВМ от 12 апреля 2019 года № 299.
6. Маккамбаев П.А., Разиков Р.С. «Чрезвычайные ситуации и гражданская охрана на железнодорожном транспорте» Т.ТашИИТ 2018 г. 23-43 страницы.
7. Закон Республики Узбекистан «О безопасности гидротехнических сооружений» от 20 августа 1999 года «2015-2030 yillarda ofatlar xavfini kamaytirish bo‘yicha Senday xadli dasturi»ni O‘zbekiston Respublikasida amalga oshirish chora-tadbirlari to‘g‘risida // O‘pR VM 2019 yil 12 aprel, 299-son qarori.
8. Постановление Кабинета Министров Республики Узбекистан № 201 «О мерах по предупреждению и ликвидации катастрофических последствий, связанных с паводковыми, селевыми потоками и оползневыми явлениями».
9. Шахобидинов, В. Э., & Разиков, Р. С. (2022). ОСОБЕННОСТИ ЛИКВИДАЦИИ ПОСЛЕДСТВИЙ АВАРИЙ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ. *Oriental renaissance: Innovative, educational, natural and social sciences*, 2(8), 343-351.
10. Абдазимов Ш. Х.; Курбанов Г. А.; Мамадалиев Н. “Оползневые процессы влияющие на транспортные объекты и их прогнозирование” производство. технология. экология. (протэк‘21). -142 стр, 2021-год.
11. Shahobiddinov, V. E., Khodjayev, O. S., & Oripov, S. G. (2021). TEMIR YO‘L TRANSPORTIDA SODIR BO‘LGAN TABIIY VA TEXNOGEN TUSDAGI FAVQULODDA VAZIYATLAR OQIBATLARINI BARTARAF ETISHDA AVARIYA QUTQARUV ISHLARINI TAKOMILLASHTIRISH. *Oriental renaissance: Innovative, educational, natural and social sciences*, 1(9), 987-994.

12. Абдазимов Ш. Х., Шахобидинов В.Э. (2022) “ВЛИЯНИЕ ЧРЕЗВЫЧАЙНЫХ СИТУАЦИЙ ПРИРОДНОГО ХАРАКТЕРА НА ЖЕЛЕЗНУЮ ДОРОГУ В ГОРНЫХ И ПРЕДГОРНЫХ РАЙОНАХ ПРИ ПЕРЕВОЗКЕ ОПАСНЫХ ГРУЗОВ. АВАРИЙНО-ВОСТОПОВИТЕЛЬНЫЕ РАБОТЫ ПРИ ЧС” O‘ZBEKISTON RESPUBLIKASI FAVQULODDA VAZIYATLAR VAZIRLIGI AKADEMIYASI "Yong‘in-portlash xavfsizligi" ilmiyamaliy elektron jurnal "Пожаро-взрыво безопасность" научно-практический электронный журнал ISSN 2181-9327 № 1 (8), 2022, 188-195.
13. Шахобидинов, В. Э., & Разиков, Р. С. (2022). ОСОБЕННОСТИ ЛИКВИДАЦИИ ПОСЛЕДСТВИЙ АВАРИЙ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ. *Oriental renaissance: Innovative, educational, natural and social sciences*, 2(8), 343-351.
14. Shaxobidinov, V., & Oripov, S. (2022). TEMIR YO ‘L TRANSPORTI ORQALI XAVFLI YUKLARNI TASHISHNI TASHKIL ETISH MASALLARI VA AVARIYA OQIBATLARINI OLDINI OLISH. *Eurasian Journal of Academic Research*, 2(9), 81-88.
15. Abdazimov, S., Shaxobidinov, V., Nurmamatov, S., & Oripov, S. (2022). XAVFLI YUKLARNI TASHISHDA FAVQULODDA TEXNOGEN HOLATLARNI TEMIR YO ‘L TRANSPORTIGA TASIRI. *Eurasian Journal of Academic Research*, 2(11), 510-516.
16. Шахобидинов, В. Э. (2023). ТЕМИР ЙЎЛ ТРАНСПОРТИДА АВАРИЯ ҚУТҚАРУВ ВА БОШҚА ШОШИЛИНЧ ИШЛАРНИ ТАШКИЛ ЭТИШ. *Oriental renaissance: Innovative, educational, natural and social sciences*, 3(1-2), 283-298.