

АНАЛІЗ

19.02.2026 № 16-03/5449

г. Мінск

АНАЛИЗ

г. Минск

состояния безопасности
движения на Белорусской
железной дороге в 2025 году

В 2025 году на Белорусской железной дороге не допущены транспортные происшествия – крушения и аварии. В то же время состояние защищенности процесса движения транспортных средств и состояние транспортных средств и инфраструктуры не позволяют в полном объеме исключить риски возникновения транспортных происшествий и их последствий, влекущих за собой причинение вреда жизни или здоровью граждан, окружающей среде, имуществу юридических и физических лиц. Отдельные структурные подразделения Управления и организаций Белорусской железной дороги в 2025 году не приняли необходимых мер по укреплению трудовой и технологической дисциплины, соблюдению правил эксплуатации, ремонта и содержания технических средств.

В соответствии с требованиями пункта 1.1. Организационных мероприятий по предупреждению нарушений безопасности движения поездов и отказов технических средств на Белорусской железной дороге в 2026 году, утвержденных приказом Начальника государственного объединения Белорусская железная дорога от 08.01.2026 № 2Н «О мерах по организации безопасности движения на Белорусской железной дороге в 2026 году», службой безопасности движения проанализировано состояние безопасности движения поездов в хозяйствах и организациях Белорусской железной дороги, приведшие к нарушениям безопасности движения поездов и отказам технических средств.

1. Общие результаты состояния безопасности движения поездов в 2025 году в сравнении с 2024 годом

В 2025 году на Белорусской количество нарушений безопасности движения поездов снизилось – с 78 случаев до 58.

В 2025 году рост нарушений безопасности движения поездов в сравнении с 2024 годом допущен только в государственном предприятии «Ремпуть Белорусской железной дороги» (далее – РЕМПУТЬ) – с 0 случаев до 3.

Сокращено количество нарушений безопасности движения поездов в:

УП «Минское отделение Белорусской железной дороги» (далее – Минское отделение) – с 29 случаев до 24;

УП «Барановичское отделение Белорусской железной дороги» (далее – Барановичское отделение) – с 17 случаев до 13;

РУП «Брестское отделение Бел.ж.д.» (далее – Брестское отделение) – с 6 случаев до 2;

РУП «Гомельское отделение Белорусской железной дороги» (далее – Гомельское отделение) – с 9 случаев до 8;

РУП «Могилевское отделение Белорусской железной дороги» (далее – Могилевское отделение) – с 9 случаев до 5;

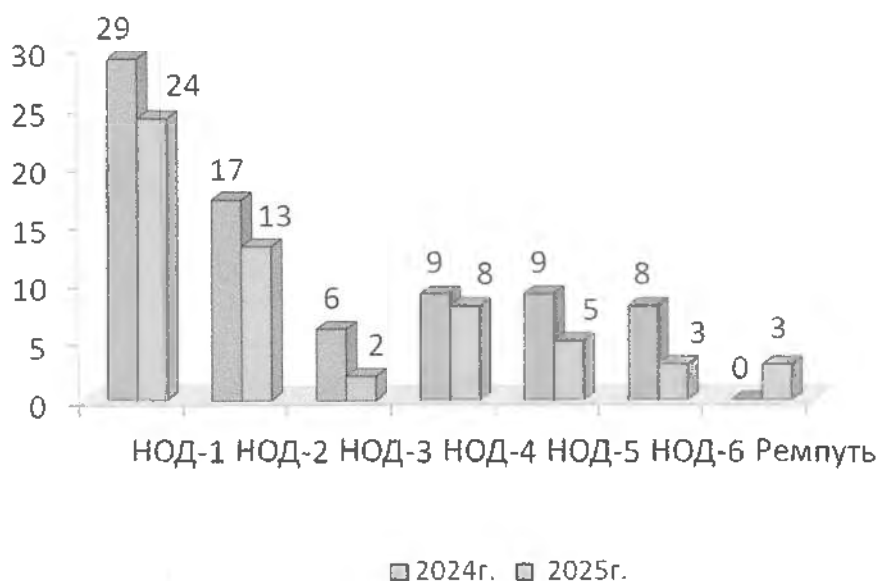
УП «Витебское отделение Белорусской железной дороги» (далее – Витебское отделение) – с 8 случаев до 3.

Сведения о нарушениях безопасности движения поездов в хозяйствах и организациях Белорусской железной дороги за 2024 и 2025 годы представлены в таблице 1.

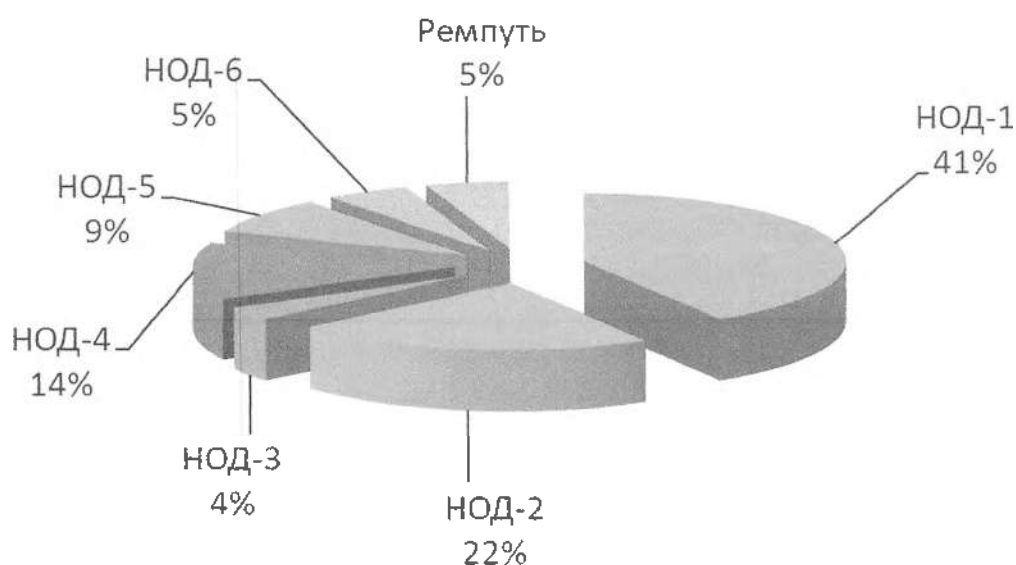
Таблица 1

По хозяйствам	Год	Количество нарушений безопасности движения поездов за 2024 и 2025 годы								
		Всего	Отделения Белорусской железной дороги						Ремпуть	Прочие причины
			НОД-1	НОД-2	НОД-3	НОД-4	НОД-5	НОД-6		
Д	2025	12	3	5	1	2	1	-	-	-
	2024	12	2	3	1	3	2	1	-	-
Т	2025	36	19	5	1	5	4	2	-	-
	2024	46	17	11	5	5	3	5	-	-
В	2025	2	1	-	-	-	-	1	-	-
	2024	4	-	1	-	1	1	1	-	-
П	2025	7	1	2	-	1	-	-	3	-
	2024	7	6	1	-	-	-	-	-	-
Ш	2025	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	2024	5	2	-	-	-	3	-	-	-
Э	2025	1	-	1	-	-	-	-	-	-
	2024	3	2	-	-	-	-	1	-	-
М	2025	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	2024	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Л	2025	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	2024	1	-	1	-	-	-	-	-	-
Итого	2025	58	24	13	2	8	5	3	3	-
	2024	78	29	17	6	9	9	8	-	-

**Диаграмма нарушений безопасности движения поездов, допущенных
организациями Белорусской железной дороги
за 2024 и 2025 годы**



**Удельный вес в общем количестве нарушений безопасности движения
поездов**



Снижение общего количества нарушений безопасности движения поездов на Белорусской железной дороге в 2025 году повлияло и на коэффициент относительной безопасности движения (количество нарушений безопасности движения поездов, деленное на приведенные тонно-км), который в сравнении с 2024 годом улучшен на 0,0004 и составил 0,0015 при снижении объемов перевозок. Данные о количестве нарушений безопасности

движения и коэффициенте относительной безопасности движения за 2024 и 2025 годы приведены в таблице 2.

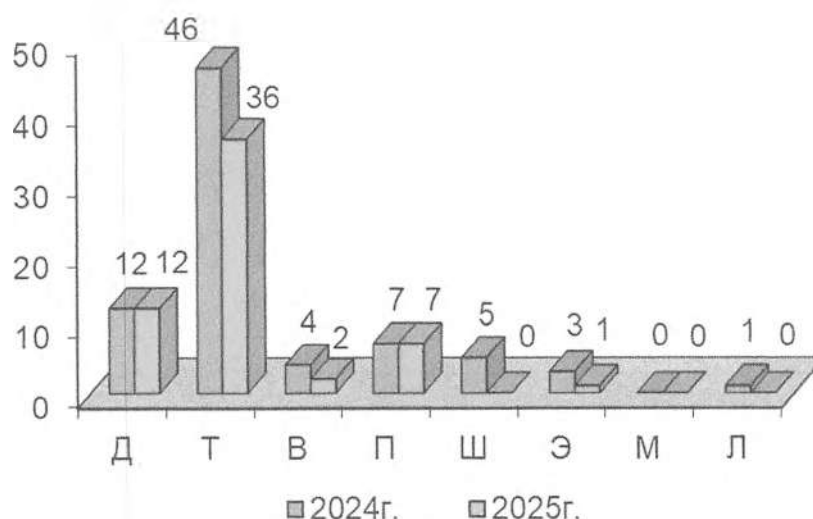
Таблица 2

Отделение	Год	Приведенные тонно- км (млн. т км)	Количество нарушений безопасности движения поездов	Относительный показатель безопасности движения
НОД-1	2025	11 357,1	24	0,00211
	2024	12 408,7	29	0,00234
	±	-1 051,6	-5	-0,00023
НОД-2	2025	6 550,0	13	0,00198
	2024	7 020,8	17	0,00242
	±	-470,8	-4	-0,00044
НОД-3	2025	2 412,6	2	0,00083
	2024	2 657,8	6	0,00226
	±	-245,2	-4	-0,00143
НОД-4	2025	5 003,3	8	0,00160
	2024	5 187,6	9	0,00173
	±	-184,3	-1	-0,00013
НОД-5	2025	8 265,3	5	0,00060
	2024	8 326,6	9	0,00108
	±	-61,3	-4	-0,00048
НОД-6	2025	5 070,5	3	0,00059
	2024	5 430,8	8	0,00147
	±	-360,3	-5	-0,00088
Ремпуть	2025	-	3	-
	2024	-	-	-
	±	-	-	-
Дорога	2025	38 658,8	58	0,0015
	2024	41 032,3	78	0,0019
	±	-2 373,5	-20	-0,0004

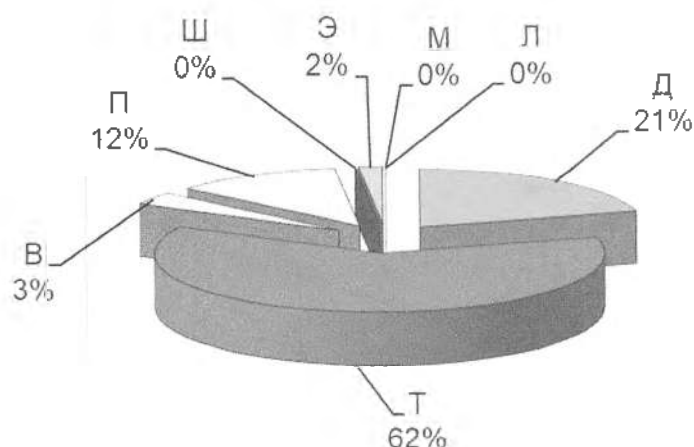
Лучшего значения относительного показателя безопасности движения достигли отделения: Витебское – 0,00059, Могилевское – 0,00060 и Брестское – 0,00083. Показатели Гомельского отделения к уровню прошлого года значительно не изменились. Минское и Барановичское отделения по итогам работы за 2025 год достигли наибольшего относительного показателя безопасности движения за счет большого количества случаев нарушений безопасности движения поездов.

В 2025 году, в сравнении с 2024 годом, количество нарушений безопасности движения уменьшено в хозяйствах: локомотивном – 36 против 46, вагонном – 2 против 4, электрификации и электроснабжения – 1 против 3, пассажирском – 0 против 1, сигнализации и связи – 0 против 5. В хозяйствах перевозок и путевом состоянии безопасности движения осталось на уровне 2024 года – 12 и 7 случаев соответственно. Без нарушений безопасности движения сработали работники хозяйства грузовой работы и внешнеэкономической деятельности, как и в 2024 году.

**Диаграмма нарушений безопасности движения поездов, допущенных
в хозяйствах Белорусской железной дороги
за 2024 и 2025 годы**



**Удельный вес в общем количестве нарушений безопасности движения
поездов**



Увеличилось количество нарушений безопасности движения поездов в хозяйствах отделений Белорусской железной дороги:

- перевозок – Барановичского (+2 случая) и Минского (+1 случай);
- локомотивном – Минского (+2 случая) и Могилевского (+1 случай);
- вагонном – Минского (+1 случай);
- пути – Барановичского и Гомельского (по +1 случаю);
- электрификации и электроснабжения – Барановичского (+1 случай).

Несмотря на провальную ситуацию с обеспечением безопасности движения в третьем квартале 2025 года, лишь благодаря мерам (внедрение дополнительных организационных мер профилактики нарушений безопасности движения поездов и мероприятий, направленных на повышение уровня безопасности движения), принятым в 2025 году, удалось достичь сокращения количества нарушений безопасности

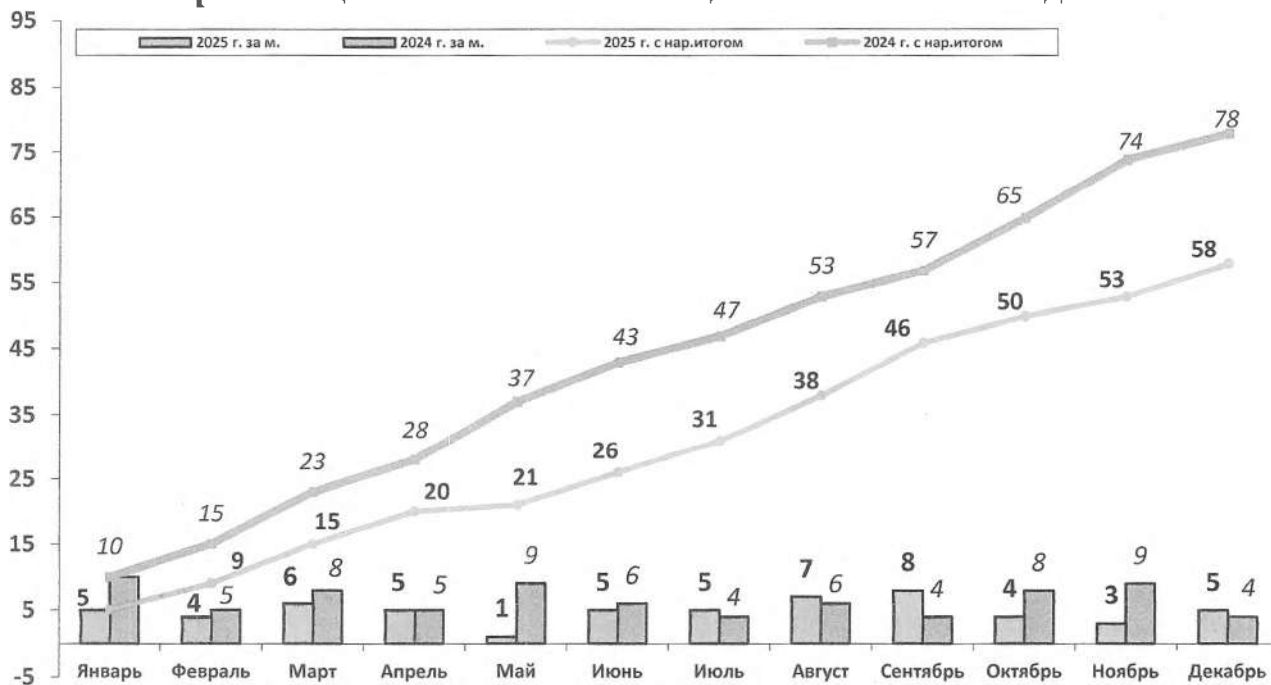
движения поездов в четвертом квартале 2025 года. Наибольший рост количества нарушений безопасности движения поездов произошел в сентябре (+4 случая) и в целом третьем квартале (+6 случаев) 2025 года.

Сведения о количестве нарушений безопасности движения поездов по месяцам, кварталам и полугодиям за 2024 и 2025 годы представлены в таблице 3.

Таблица 3

Год	Количество нарушений безопасности движения поездов											
	Январь	Февраль	Март	Апрель	Май	Июнь	Июль	Август	Сентябрь	Октябрь	Ноябрь	Декабрь
2025	5	4	6	5	1	5	5	7	8	4	3	5
2024	10	5	8	5	9	6	4	6	4	8	9	4
±	-5	-1	-2	0	-8	-1	+1	+1	+4	-4	-6	+1
	1 квартал			2 квартал			3 квартал			4 квартал		
2025	15			11			20			12		
2024	23			20			14			21		
±	-8			-9			+6			-9		

Диаграмма нарушений безопасности движения поездов с нарастающим итогом и по месяцам за 2024 и 2025 годы



В 2025 году допущен рост следующих видов нарушений безопасности движения поездов:

повреждение и отказ локомотива, моторвагонного подвижного состава, вызвавшие вынужденную остановку пассажирского поезда на перегоне или промежуточной железнодорожной станции, если дальнейшее движение поезда продолжено с помощью вспомогательного локомотива – с 19 случаев до 26 (+7);

саморасцеп автосцепок в поезде – с 2 случаев до 3 (+1). Стоит отметить, что рост данного вида нарушения безопасности движения поездов происходит третий год подряд.

Допущены следующие виды нарушений безопасности движения поездов, которые в 2024 году не допускались:

излом (обрыв) деталей железнодорожного подвижного состава (оси, осевой шейки или колеса, боковой рамы, надрессорной балки, хребтовой балки) – 1 случай;

отправление поезда с перекрытыми концевыми кранами, неизъятым средством закрепления – 1 случай;

несанкционированное движение железнодорожного подвижного состава на маршрут приема, отправления поезда или перегон – 1 случай.

Сокращено количество случаев:

неисправности технических средств, в результате которой были задержаны поезда сверх времени, установленного графиком движения, на 1 час и более – с 9 случаев до 2 (-7), снижение происходит пять лет подряд;

перекрытие разрешающего показания сигнала на запрещающее, вызвавшего проезд запрещающего сигнала (на станции) – с 6 случаев до 0 (-6);

проезда запрещающего сигнала или предельного столбика – с 6 случаев до 2 (-4), снижение происходит три года подряд;

неисправности железнодорожного подвижного состава, результатом которых явилась отмена отправления пассажирского поезда (моторвагонного подвижного состава) с железнодорожной станции формирования или повлекшая высадку пассажиров из поезда в пути следования – с 5 случаев до 3 (-2);

наезд поезда, маневрового состава или одиночно следующего локомотива, моторвагонного подвижного состава, специального самоходного подвижного состава на механизмы, оборудование и другие железнодорожные предметы и устройства – с 4 случаев до 2 (-2);

затопление, пожар, нарушение целостности конструкции сооружений или подвижного состава, связанные с несоблюдением условий безопасности движения, вызвавших полный перерыв движения поездов хотя бы по одному из путей на перегоне на один час и более – с 2 случаев до 0 (-2);

взрез стрелки – с 6 случаев до 4 (-2), снижение происходит три года подряд;

столкновение или сход железнодорожного подвижного состава при маневрах, экипировке и других передвижениях – с 12 случаев до 11 (-1), снижение происходит четвертый год подряд;

падение на путь деталей железнодорожного подвижного состава – с 2 случаев до 1 (-1);

отправление поезда на занятый перегон, по неготовому маршруту – с 2 случаев до 1 (-1);

перевод стрелки под железнодорожным подвижным составом – с 1 случая до 0 (-1);

отцепка вагона от грузового поезда в пути следования из-за технической неисправности – с 1 случая до 0 (-1);

столкновение с автотранспортным средством по вине железнодорожников – с 1 случая до 0 (-1).

Не допущены случаи приема поезда на занятый путь, изломов рельса под железнодорожным подвижным составом, схода железнодорожного подвижного состава на подъездных путях, не ограждения сигналами опасного места для движения поездов при производстве работ, отцепок вагонов на станции из-за технических неисправностей и нарушений

технических условий погрузки, обрывов автосцепок, столкновения и схода железнодорожного подвижного состава в поездах.

Самыми многочисленными видами нарушений безопасности движения по-прежнему остаются:

повреждение и отказ локомотива, моторвагонного подвижного состава, вызвавшие вынужденную остановку пассажирского поезда на перегоне или промежуточной железнодорожной станции, если дальнейшее движение поезда продолжено с помощью вспомогательного локомотива (26 случаев);

столкновение или сход железнодорожного подвижного состава при маневрах, экипировке и других передвижениях (11 случаев).

В 2025 году количество отказов технических средств снизилось в сравнении с 2024 годом с 1021 случая до 952. Снижение количества отказов достигнуто на отделениях дороги: на Минском (с 403 случаев до 360), Барановичском (с 208 случаев до 190), Брестском (с 49 случаев до 35), Гомельском (с 137 случаев до 123), РЕМПУТЬ (включая государственное предприятие «Центр механизации путевых работ Белорусской железной дороги») (с 7 до 3 случаев). Увеличилось количество случаев отказов, отнесенных за Могилевским (с 112 случаев до 120), Витебским отделениями (с 99 случаев до 108) и иными организациями Белорусской железной дороги (с 6 до 13 случаев).

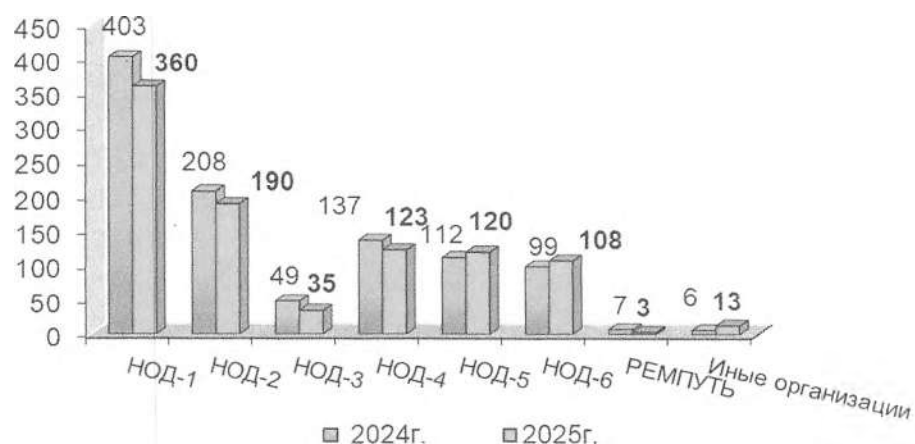
По-прежнему наибольшее количество отказов допущено на Минском (360 случаев или 38% от общего количества) и Барановичском (190 случаев или 20%) отделениях. Отказы, допущенные в локомотивном хозяйстве (399 случаев), составили 42% от общего количества, сигнализации и связи (327 случаев) – 34%, путевом (92 случая) – 10%.

Отказы технических средств, допущенные в 2024 и 2025 годах в хозяйствах и отделениях Белорусской железной дороги, представлены в таблице 4.

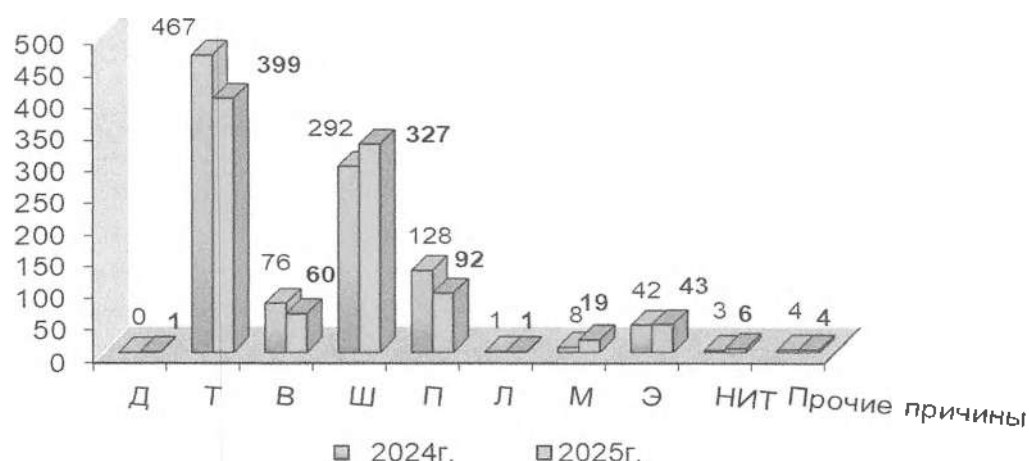
Таблица 4

Организация	Год	Всего	Количество отказов по хозяйствам									
			Д	Т	В	Ш	П	Л	М	Э	НИТ	Пр.
НОД-1	2025	360	1	144	11	125	46	-	6	26	-	1
	2024	403	-	186	23	106	65	1	4	17	-	1
НОД-2	2025	190	-	66	13	76	11	1	11	11	-	1
	2024	208	-	85	19	76	20	-	2	5	-	1
НОД-3	2025	35	-	20	2	11	1	-	-	1	-	-
	2024	49	-	24	5	10	3	-	1	6	-	-
НОД-4	2025	123	-	59	10	43	10	-	-	-	-	1
	2024	137	-	63	7	45	12	-	-	10	-	-
НОД-5	2025	120	-	44	20	33	15	-	2	5	-	1
	2024	112	-	48	14	31	15	-	1	3	-	-
НОД-6	2025	108	-	65	4	33	6	-	-	-	-	-
	2024	99	-	61	8	22	6	-	-	1	-	1
РЕМПУТЬ	2025	3	-	-	-	-	3	-	-	-	-	-
	2024	7	-	-	-	-	7	-	-	-	-	-
Иные организации БЖД	2025	13	-	1	-	6	-	-	-	-	6	-
	2024	6	-	-	-	2	-	-	-	-	3	1
Итого	2025	952	1	399	60	327	92	1	19	43	6	4
	2024	1021	-	467	76	292	128	1	8	42	3	4

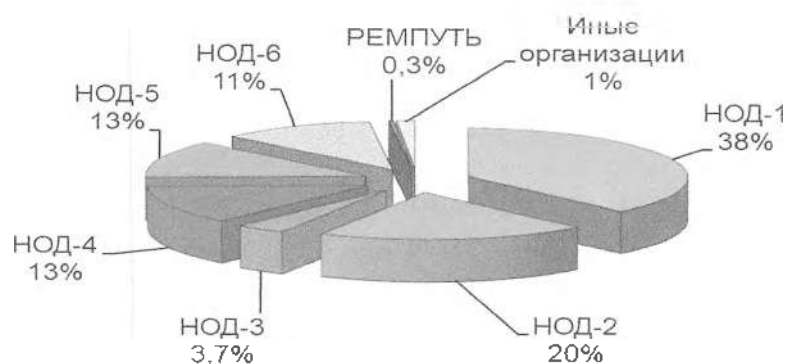
Диаграмма отказов технических средств, допущенных организациями Белорусской железной дороги за 2024 и 2025 годы



Диаграммы отказов технических средств, допущенных в хозяйствах Белорусской железной дороги за 2024 и 2025 годы



Удельный вес в общем количестве отказов технических средств



2. Нарушения безопасности движения поездов и отказы технических средств за период с 2016 по 2025 годы

В период с 2016 по 2025 годы на Белорусской железной дороге произошло 3 транспортных происшествия, из них 2 крушения на Минском и Витебском отделениях соответственно в 2016 и 2019 годах, и авария на Минском отделении в 2019 году.

Общее количество нарушений безопасности движения поездов, допущенных в 2025 году, снизилось, продолжая тенденцию с 2020 года. Данные о нарушениях безопасности движения поездов и отказах технических средств за период с 2016 по 2025 годы представлены в таблице 5.

Таблица 5

Год	Всего	Отделения Белорусской железной дороги						Иные организации	Прочие причины
		НОД-1	НОД-2	НОД-3	НОД-4	НОД-5	НОД-6		
Количество нарушений безопасности движения поездов									
2025	58	24	13	2	8	5	3	3	
2024	78	29	17	6	9	9	8		
2023	82	21	17	10	12	13	9		
2022	91	23	25	9	11	11	11	1	
2021	85	17	25	4	14	10	10	1	4
2020	84	20	18	4	9	12	11	6	4
2019	Кр. + А. +73	А+ 25	12	7	10	7	Кр. +10	1	1
2018	51	25	13	3	6	2	2		
2017	72	33	9	5	7	8	10		
2016	Кр+60	Кр+22	12	2	9	10	5		
Количество отказов технических средств									
2025	952	360	190	35	123	120	108	16	
2024	1021	403	208	49	137	112	99	13	
2023	1032	406	207	53	143	115	103	5	
2022	1038	387	242	47	130	100	90	42	
2021	1099	415	181	59	183	100	150	10	
2020	872	299	142	60	150	130	89	2	
2019	939	323	177	66	159	105	104	5	
2018	1038	340	213	60	174	120	131		
2017	1113	369	224	67	164	152	137		
2016	1257	445	289	73	192	117	141		

Основными видами нарушений безопасности движения поездов, допущенных в период с 2016 по 2025 годы, явились:

столкновения и сходы железнодорожного подвижного состава при маневрах, экипировке и других передвижениях;

неисправности технических средств, в результате которых допущена задержка поезда сверх времени, установленного графиком движения, на один час и более;

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

перекрытие разрешающего показания сигнала на запрещающее, вызвавшее проезд запрещающего сигнала (на станции);

проезд запрещающего сигнала или предельного столбика.

Данные по видам нарушений безопасности движения поездов, допущенные в 2016-2025 годах, представлены в таблице 6.

Таблица 6

Вид нарушения безопасности движения поездов	2025	2024	2023	2022	2021	2020	2019	2018	2017	2016
Транспортные происшествия (крушения, аварии)							2			1
События	58	78	82	91	85	84	73	51	72	60
Столкновения или сходы в поездах				2			2	1	2	
Прием поезда на занятый путь, по неготовому маршруту				2	1			1		2
Перевод стрелки под железнодорожным подвижным составом		1	1	1	1		1			
Проезд запрещающего сигнала или предельного столбика	2	6	6	9	5	8	4	1	2	2
Несанкционированное движение железнодорожного подвижного состава на маршрут приема, оправления поезда или на перегон	1				2	3				
Излом рельса					2	1	2		1	
Не ограждение сигналами опасного места для движения поездов при производстве работ										
Отцепка вагона от пассажирского поезда в пути следования из-за технических неисправностей				1		1		1	2	
Повреждение и отказ локомотива, моторвагонного подвижного состава, вызвавшие вынужденную остановку пассажирского поезда на перегоне или промежуточной железнодорожной станции, если дальнейшее движение поезда продолжено с помощью вспомогательного локомотива	26	19	19	21	17	14	18	14	14	23
Перекрытие разрешающего показания сигнала на запрещающее, вызвавшего проезд запрещающего сигнала (на станции)		6	4	11	3	2	2	3	4	2

Вид нарушения безопасности движения поездов	2025	2024	2023	2022	2021	2020	2019	2018	2017	2016
Наезд поезда, маневрового состава или одиночно следующего локомотива, моторвагонного подвижного состава, специального самоходного подвижного состава на механизмы, оборудование и другие железнодорожные предметы и обустройства	2	4	3	2	2			1	1	
Отцепка вагона от грузового поезда в пути следования из-за технической неисправности		1	1	1		5	4	4	2	4
Саморасцеп автосцепок в поезде	3	2	1	1	3	3		1	1	
Взрез стрелки	4	6	8	2	3		2		2	3
Отцепка вагона на станции из-за нарушений технических условий погрузки									1	
Обрыв автосцепки										
Падение на путь деталей железнодорожного подвижного состава	1	2			1	1		1	2	
Неисправность пути с закрытием движения или ограничения скорости движения поездов до 15 км/час по заявке начальника путеизмерительного вагона						1				
Неисправности технических средств, в результате которых допущена задержка поезда, на один час и более	2	9	12	19	29	25	21	14	27	15
Столкновение или сход железнодорожного подвижного состава при маневрах, экипировке и других передвижениях	11	12	18	17	10	17	13	9	12	9
Неисправность железнодорожного подвижного состава, результатом которой явилась отмена отправления пассажирского поезда (моторвагонного подвижного состава) с железнодорожной станции формирования или повлекшая высадку пассажиров из поезда в пути следования	3	5	4	1	6	1	2		1	
Неисправность железнодорожного пути, выявленная машинистом поезда по системе «толчок в пути»						1				
Отправление поезда на занятый перегон, по неготовому маршруту	1	2	2							
Сход подвижного состава на подъездных путях			1							

Вид нарушения безопасности движения поездов	2025	2024	2023	2022	2021	2020	2019	2018	2017	2016
Столкновение с автотранспортным средством по вине железнодорожников		1	2							
Затопление, пожар, нарушение целостности конструкции сооружений или подвижного состава, связанные с несоблюдением условий безопасности движения, вызвавших полный перерыв движения поездов хотя бы по одному из путей на перегоне на один час и более		2		1		1				
Излом (обрыв) деталей железнодорожного подвижного состава (оси, осевой шейки или колеса, боковой рамы, наддрессорной балки, хребтовой балки)	1									
Отправление поезда с перекрытыми концевыми кранами, неизъятым средством крепления	1									
Итого	58	78	82	91	85	84	75	51	72	61

3. Результаты работы хозяйств Белорусской железной дороги по обеспечению безопасности движения поездов в 2025 году

3.1. Хозяйство перевозок

В 2025 году в хозяйстве перевозок не достигнуто улучшение в состоянии безопасности движения поездов, допущено 12 случаев нарушения безопасности движения поездов, как и за аналогичный период 2024 года. Однако для хозяйства, в котором практически отсутствуют технические средства, допущенное количество нарушений безопасности движения недопустимо велико.

Данные по нарушениям безопасности движения поездов и отказам технических средств по хозяйству перевозок за период с 2016 по 2025 годы представлены в таблице 7.

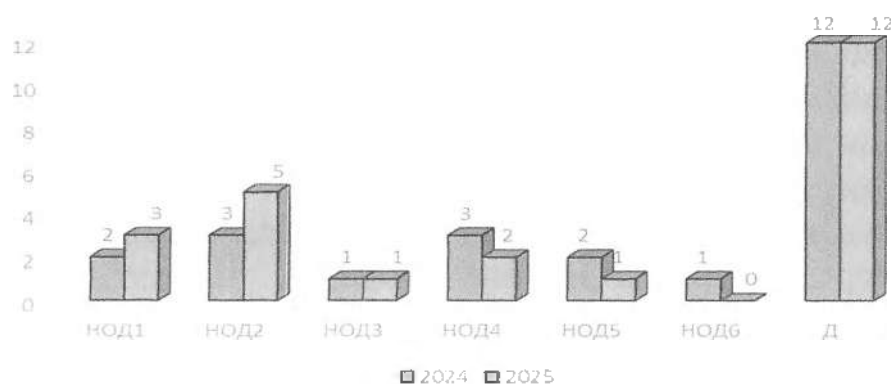
Таблица 7

Год	Всего по Д	Отделения Белорусской железной дороги						цуп
		НОД-1	НОД-2	НОД-3	НОД-4	НОД-5	НОД-6	
Нарушения безопасности движения поездов								
2025	12	3	5	1	2	1		
2024	12	2	3	1	3	2	1	
2023	16	3	4	3	3		3	
2022	13	4	3	2	2	1	1	
2021	13	2	7	1	2		1	
2020	13	3	7		1	1	1	
2019	А. +8 с.	А+ 4 с.	1	1	1		1	

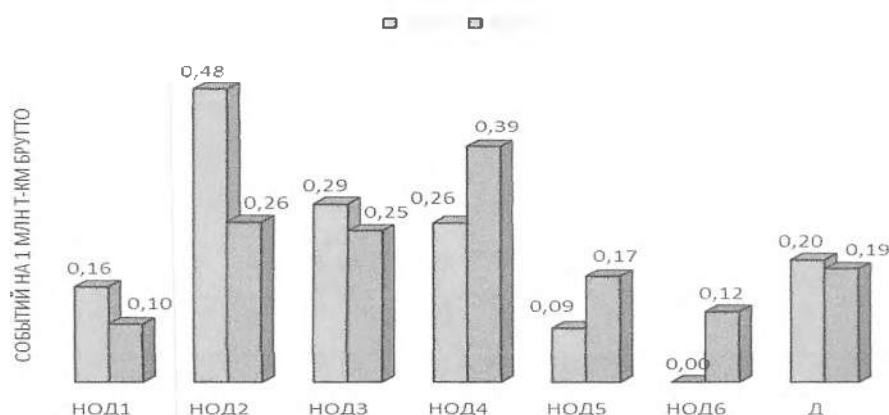
Год	Всего по Д	Отделения Белорусской железной дороги						ЦУП
		НОД-1	НОД-2	НОД-3	НОД-4	НОД-5	НОД-6	
2018	6	2	3				1	
2017	8	4	1	1	1		1	
2016	8		4		1	1	2	
Отказы технических средств								
2025	1	1						
2024								
2023	1				1			
2022	6	2	3			1		
2021	4	1	1	1			1	
2020	4	1				1	2	
2019	3					1	2	
2018	8	4	2				2	
2017	2	1			1			
2016	12	8	3		1			

Не обеспечена безопасность движения поездов в хозяйствах перевозок всех отделений Белорусской железной дороги, за исключением Витебского. Наибольшее количество событий, связанных с нарушением правил безопасности движения поездов (далее – событие), допущено в хозяйствах перевозок Барановичского отделения – 5 событий, 3 – Минского, 2 – Гомельского, по 1 событию – Брестского и Могилевского отделений дороги.

Диаграмма нарушений безопасности движения поездов, допущенных в хозяйстве перевозок в 2024 и 2025 году



Количество событий на 1 млн. тонно-км brutto



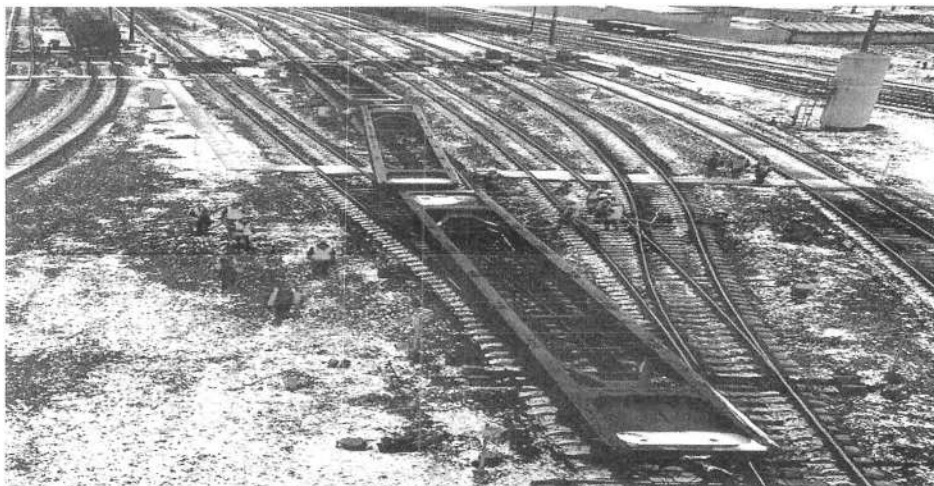
Из представленной диаграммы видно, что на трех отделениях (Минское, Барановичское, Брестское) и в целом по хозяйству перевозок Белорусской железной дороги относительный показатель ухудшился. При этом, несмотря на улучшение относительного показателя на Гомельском отделении дороги он остался на уровне выше среднего по дороге. Таким образом можно констатировать отсутствие взаимосвязи нарушений безопасности движения поездов с эксплуатационными показателями работы организаций Белорусской железной дороги и определить, что все они связаны с низкой исполнительской дисциплиной и формальным проведением профилактической работы на ряде отделений дороги.

Риски, связанные с нарушениями безопасности при производстве маневровой работы, остаются на недопустимо высоком уровне. 11 из 12 событий допущены именно при производстве маневровой работы или из-за нарушений при маневровой работе, в том числе 8 событий допущены при расформировании с сортировочных горок. Это свидетельствует о некачественной подготовке работников горочного комплекса, бесконтрольности за их работой со стороны руководителей станций, ревизоров движения.

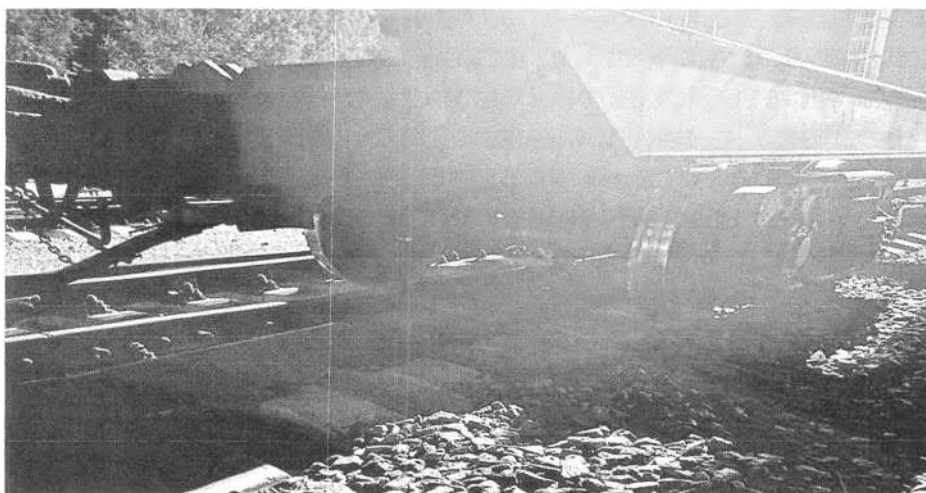
Стоит отметить, что, как и в 2024 году, события допущены на станциях Барановичи-Центральные, Молодечно, Слуцк. Причем их количество выросло на станциях Барановичи-Центральные (с 2 до 3), Молодечно (с 1 до 2).

Проведя анализ событий, допущенных на сортировочных горках станций Минск-Сортировочный (06.02.2025), Барановичи-Центральные (21.08.2025), можно полагать, что достаточным условием для предотвращения схода порожних длиннобазных платформ в подгорочном парке в S-образных кривых является недопущение воздействия двух противоположно направленных сил, одновременно действующих на отцеп, имеющий в своем составе длиннобазные порожние платформы, в момент их нахождения на стрелочных переводах. Данная мера может быть достигнута лишь строгим выполнением причастными работниками требований по подготовке путей сортировочного парка непосредственно перед роспуском с учетом количества вагонов, поступающих на пути. В

процессе роспуска дежурный по сортировочной горке должен контролировать степень заполнения путей с учетом возможного образования «окон» и при отсутствии достаточного места – останавливать роспуск для дальнейшего осаживания или подтягивания вагонов.



Последствия события, допущенного 06.02.2025 на станции Минск-Сортировочный – сход подвижного состава, затраты на возмещение ущерба составили 667,83 рублей.



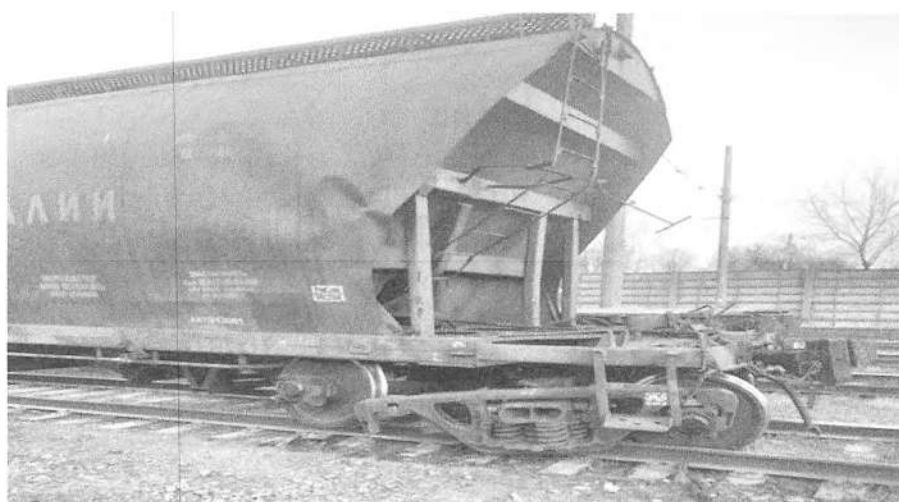
Последствия события, допущенного 21.08.2025 на станции Барановичи-Центральные – сход подвижного состава, затраты на возмещение ущерба составили 2290,84 рублей.

Также требуется акцентировать внимание причастных оперативных работников станций на необходимость полного использования полезной длины путей в части минимизации количества маневровых передвижений при запрещающем показании светофоров (на примере события, допущенного 30.01.2025 на станции Брест-Восточный).



Последствия события, допущенного 30.01.2025 на станции Брест-Восточный – взрез стрелки, затраты на возмещение ущерба составили 472,08 рублей.

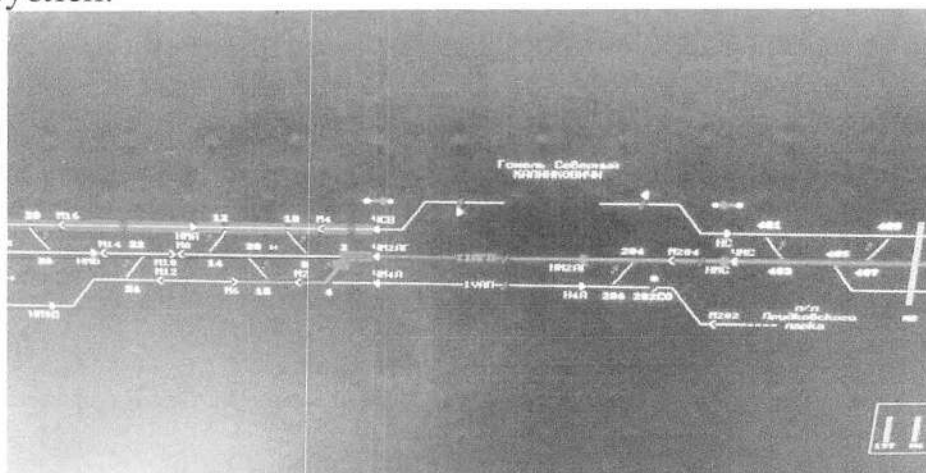
Особенно остро стоит вопрос соблюдения работниками требований нормативных документов по вопросам безопасности движения и технологической дисциплины. События на станциях Барановичи-Центральные (09.03.2025, 12.12.2025), Гомель (13.03.2025), Слуцк (24.04.2025), Светлогорск-на-Березине (04.06.2025), Лунинец (13.09.2025), Молодечно (11.09.2025 и 11.11.2025) допущены по причинам невыполнения или ненадлежащего выполнения работниками своих должностных обязанностей.



Последствия события, допущенного 09.03.2025 на станции Барановичи-Центральные – сход подвижного состава, затраты на возмещение ущерба составили 8516 рублей.



Последствия события, допущенного 13.03.2025 на станции Гомель – сход подвижного состава, затраты на возмещение ущерба составили 2649,34 рублей.



Последствия события, допущенного 13.03.2025 на станции Гомель – отправление поездов №№ 739, 6459 по неготовому маршруту, по съезду №2/4 на отключенный и заземленный участок контактной сети, без затрат на возмещение ущерба.

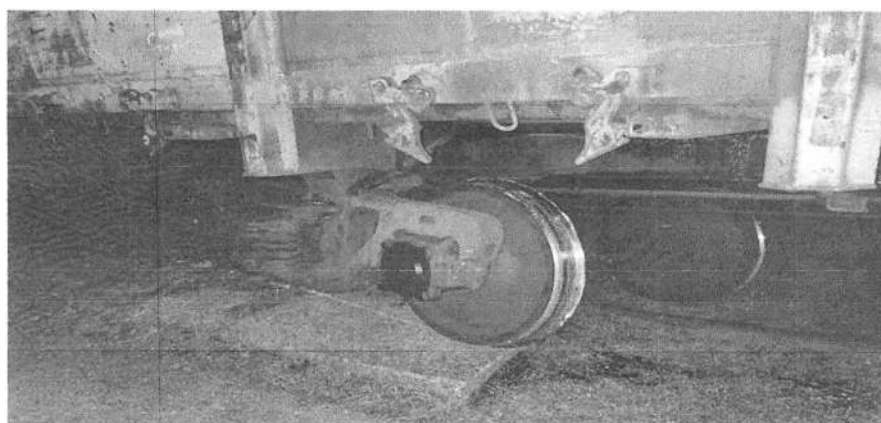
Следует отметить, что в 2024 году также при производстве работ в «окно» по вине работников хозяйства перевозок и при участии диспетчера поездного оперативно-распорядительного отдела центра управления перевозками службы перевозок было допущено 1 нарушение безопасности движения на станции Барановичи-Центральные.



Последствия события, допущенного 24.04.2025 на станции Слуцк – отправление поезда с не изъятым тормозным башмаком, затраты на возмещение ущерба составили 1361,64 рублей.



Последствия события, допущенного 04.06.2025 на станции Светлогорск-на-Березине – сход подвижного состава, затраты на возмещение ущерба составили 1729,41 рублей.



Последствия события, допущенного 13.09.2025 на станции Лунинец – наезд маневрового состава на оборудование и другие железнодорожные предметы, затраты на возмещение ущерба составили 250,87 рублей.



Последствия события, допущенного 11.09.2025 на станции Молодечно – взрез стрелочного перевода, затраты на возмещение ущерба составили 174,47 рублей.



Последствия события, допущенного 11.11.2025 на станции Молодечно – взрез стрелочного перевода, затраты на возмещение ущерба составили 449,30 рублей.

Отдельно отмечается недостаточность изложения в инструкциях по работе сортировочных горок порядка взаимодействия работников при производстве осаживания составов в подгорочных парках как в сторону, противоположную горке, так и в сторону горки, а также контроля за его выполнением (Молодечно 11.09.2025, Лида 06.10.2025).

Событие, допущенное на станции Лида 06.10.2025, вскрыло систематическое пренебрежение требованиями нормативных документов по вопросам безопасности движения поездов одновременно всеми участниками технологической цепочки – маневровым диспетчером, дежурным по станции, дежурным по сортировочной горке, составителем поездов, старшим регулировщиком скорости движения вагонов, регулировщиком скорости движения вагонов. Это стало возможным в том числе по причине отсутствия достаточного контроля со стороны ревизоров движения, руководителей отдела перевозок и станций Барановичского отделения дороги.



Последствия события, допущенного 06.10.2025 на станции Лида – столкновение вагонов с последующим сходом и опрокидыванием цистерны со сжиженным газом, затраты на возмещение ущерба составили 14922,55 рублей без учета стоимости работ по замене котла цистерны и ремонту вагона.

Проанализировав допущенные события, можно выделить следующие системные нарушения, которые, к сожалению, повторяются из года в год:

- нарушение технологии работы горочного комплекса;
- несоблюдение порядка отправления поездов при производстве ремонтных и строительных работ в «окно»;
- низкий уровень трудовой и технологической дисциплины.

Данные нарушения являются следствием попустительства со стороны руководителей всех уровней как службы перевозок, так и отделов перевозок и станций, ревизоров движения за вопросами обеспечения безопасности движения поездов на станциях, что приводит к недостаткам в организации технической учебы, проведении различного вида инструктажей, состоянии документации. Повторяющиеся нарушения безопасности движения в хозяйстве перевозок являются результатом не принятия на отделениях дороги исчерпывающих мер и должных выводов из допущенных ранее нарушений безопасности движения, низкое качество разрабатываемых по результатам нарушений безопасности движения мероприятий, их бессистемность, формальное выполнение, не искореняющее причин нарушений безопасности движения и условий, им способствующих.

В 2025 году нарушения безопасности движения поездов допущены на 9 ревизорских участках из 26, в 2024 году – на 10. Повторяемость установлена на ревизорских участках ДНЧ-4 (отдел перевозок Минского отделения), ДНЧ-6 (отдел перевозок Барановичского отделения), ДНЧ-11 (отдел перевозок Брестского отделения), ДНЧ-18 (отдел перевозок Гомельского отделения), ДНЧ-19 (отдел перевозок Могилевского отделения), где в 2025 году, как и в 2024, не обеспечена безопасность движения поездов. Ухудшено положение с безопасностью движения поездов в 2025 году на ревизорских участках ДНЧ-1 (отдел перевозок Минского отделения), ДНЧ-7, ДНЧ-9 (отдел перевозок Барановичского отделения), ДНЧ-17 (отдел перевозок Гомельского отделения). На ревизорских участках ДНЧ-3 (отдел перевозок Минского отделения), ДНЧ-15, ДНЧ-16 (отдел перевозок Гомельского отделения), ДНЧ-20 (отдел перевозок Могилевского отделения), ДНЧ-24 (отдел перевозок Витебского отделения), положение с безопасностью движения поездов в 2025 году улучшено – не допущено случаев нарушений безопасности движения поездов.

Распределение событий по отделам перевозок и ревизорским участкам за 2025 год в сравнении с 2024 годом представлено в таблице 8.

Таблица 8

Вид нарушения безопасности движения поездов		Сход железнодорожного подвижного состава при маневрах		Наезд маневрового состава на механизмы, оборудование и другие железнодорожные предметы и обустройства		Взрез стрелки		Отправление поезда по неготовому маршруту		Отправление поезда с неизъятым средством закрепления		Столкновение при маневрах		Итого	
Годы		2024	2025	2024	2025	2024	2025	2024	2025	2024	2025	2024	2025	2024	2025
НОДН-1	ДНЧ-1		1												1
	ДНЧ-3							1						1	
	ДНЧ-4						2					1		1	2
НОДН-2	ДНЧ-6		2			2		1					1	3	3
	ДНЧ-7				1										1
	ДНЧ-9												1		1
НОДН-3	ДНЧ-11					1	1							1	1
НОДН-4	ДНЧ-15					1								1	
	ДНЧ-16	1												1	
	ДНЧ-17								1						1
	ДНЧ-18		1									1		1	1
НОДН-5	ДНЧ-19					1					1			1	1
	ДНЧ-20					1								1	
НОДН-6	ДНЧ-24			1										1	
Всего		1	4	1	1	6	3	2	1		1	2	2	12	12

Большая часть событий допущена по вине дежурных по сортировочным горкам и составителей поездов.

По стажу работников, допустивших случаи нарушения безопасности движения, их число распределилось в относительно равном количестве:

– до года – 4 работника (станции Барановичи-Центральные, Светлогорск-на-Березине, Лунинец);

– от года до 5 лет – 6 работников (станции Брест-Восточный, Барановичи-Центральные – 2 работника, Гомель, Лида, Молодечно);

– от 5 до 10 лет – 3 работника (станция Минск-Сортировочный, Барановичи-Центральные, Лида);

– от 10 до 25 лет – 5 работников (станции Минск-Сортировочный, Слуцк, Лунинец, Лида – 2 работника).

Наиболее опытным работником со стажем свыше 25 лет допущено 1 событие (станция Молодечно).

Также в двух случаях события допущены по вине стажеров при бесконтрольности руководителей стажировки.

Если проанализировать период времени, в который допускались события, то только 3 события допущены в период снижения концентрации внимания в ночные часы. 3 события допущены в начале смены, 8 событий

– в середине смены, 1 событие за 2 часа до конца смены, но стало следствием нарушений и неверных действий в середине смены. Таким образом, в большинстве случаев нельзя объяснить допущенные нарушения усталостью или другими факторами, влияющими на эффективность работы в течение смены.

По вине работников хозяйства перевозок в 2025 году допущен 1 отказ технических средств (станция Орша-Западная). В 2024 году отказов технических средств не было допущено.

За 12 месяцев 2025 года допущен 1 случай несохранности тормозного башмака (станция Уречье), против 2 случаев (оба на станции Заднепровская) в 2024 году. Кроме того, несохранность тормозных башмаков допущена на железнодорожных путях необщего пользования, примыкающих к станциям Чепино, Ганцевичи, Хойники. Причем на станциях Чепино и Хойники несохранность тормозных башмаков допущена в том числе и по причине нарушения работниками Белорусской железной дороги требований Инструкций по обслуживанию и организации движения на пути необщего пользования, СТП БЧ 15.191-2018 «Порядок и организация работы составителя поездов и его помощника», утвержденного приказом от 27.07.2018 № 634НЗ, СТП БЧ 15.090-2020 «Порядок проведения осмотров железнодорожных путей необщего пользования Белорусской железной дороги», утвержденного приказом от 20.04.2020 № 133Н и своих должностных инструкций.

В 2025 году по вине работников хозяйства перевозок не обеспечена сохранность железнодорожного подвижного состава – повреждено 13 вагонов, в 2024 году повреждено 16 вагонов. Однако в 2025 году размеры затрат на производство ремонта вагонов составили 17292,07 рублей (без учета ремонта одного вагона, стоимость еще устанавливается), что больше, чем в 2024 году, когда сумма затрат составила 8499,36 рублей без учета стоимости работ по замене котла цистерны и ремонту вагона в результате события, допущенного 06.10.2025 на станции Лида.

Приоритетными мероприятиями по повышению уровня безопасности движения поездов должны стать приведение локальных правовых актов железнодорожных станций (в первую очередь инструкций по работе сортировочных горок), технологии маневровой работы в соответствие с требованиями безопасности движения, объемов выполняемой работы, а также обеспечение контроля их соблюдения.

В 2026 году службе перевозок с целью снижения факторов риска и предупреждения нарушений безопасности движения поездов необходимо принять действенные меры по следующим направлениям:

кардинальное изменение подходов к организации и проведению технической учебы, отработка практических навыков действий в нестандартных ситуациях;

безусловное выполнение регламента переговоров и регламента выполнения операций по закреплению подвижного состава с принятием жестких мер к его нарушителям;

качественное изменение подходов по контролю соблюдения технологии работы горочных комплексов;

обеспечение безопасного производства маневровой работы, приема и отправления поездов при запрещающем показании светофоров;

обеспечение безопасности движения поездов при производстве ремонтных и строительных работ в «окно»;

строгое выполнение нормативов личного участия в обеспечении безопасности движения поездов руководителями всех уровней;

контроль за выполнением должностных обязанностей работниками с непродолжительным стажем работы в должности.

3.2. Локомотивное хозяйство

Состояние с безопасностью движения поездов в локомотивном хозяйстве в 2025 году улучшено. Допущено 36 событий, против 46 за аналогичный период 2024 года.

Данные по нарушениям безопасности движения поездов и отказам технических средств в локомотивном хозяйстве за период с 2016 по 2025 годы представлены в таблице 9.

Таблица 9

Год	Всего по Т	Отделения Белорусской железной дороги					
		НОД-1	НОД-2	НОД-3	НОД-4	НОД-5	НОД-6
Нарушения безопасности движения поездов							
2025	36	19	5	1	5	4	2
2024	46	17	11	5	5	3	5
2023	52	17	11	4	6	8	6
2022	50	12	12	5	5	9	7
2021	50	11	13	3	9	7	7
2020	42	12	10	3	6	6	5
2019	45	16	8	5	6	6	4
2018	29	16	7	1	4	1	0
2017	38	14	6	2	5	5	6
2016	37	12	7	2	7	7	2
Отказы технических средств							
2025	399	144	66	20	59	44	65
2024	467	186	85	24	63	48	61
2023	468	189	88	31	57	51	52
2022	365	171	78	19	32	27	38
2021	350	169	39	25	32	31	54
2020	182	81	20	11	29	24	17
2019	256	102	27	19	34	48	25
2018	254	98	44	14	33	36	29
2017	276	101	35	13	31	68	28
2016	222	79	26	24	36	33	24

Несмотря на общее снижение случаев нарушений безопасности движения необходимо отметить, что полностью исключить один из грубейших случаев нарушения безопасности движения поездов – проезд железнодорожным подвижным составом запрещающего сигнала светофора, так и не удалось, допущен один случай против 6 в 2024 году. Также допущено 2 случая схода железнодорожного подвижного состава, в 2024 году – 5 случаев. Из 36 событий 28 допущено по причине неудовлетворительного ремонта тягового подвижного состава и 8 по причине нарушения локомотивными бригадами своих должностных обязанностей.

Ухудшено состояние безопасности движения на Минском (+2 события) и Могилевском отделениях (+1 событие). Количество событий, допущенных на Барановичском (-6 событий), Брестском (-4 события) и Витебском отделениях дороги (-3 события) сократилось в сравнении с 2024 годом. На прежнем уровне количество событий осталось на Гомельском отделении 5 случаев.

Ухудшена безопасность движения поездов в локомотивных депо Орша (12 случаев против 6), Жлобин (2 случая против 1), Могилев (3 случая против 2), Кричев (1 случай против 0).

Проезд железнодорожным подвижным составом запрещающего сигнала допущен в локомотивном депо Молодечно.



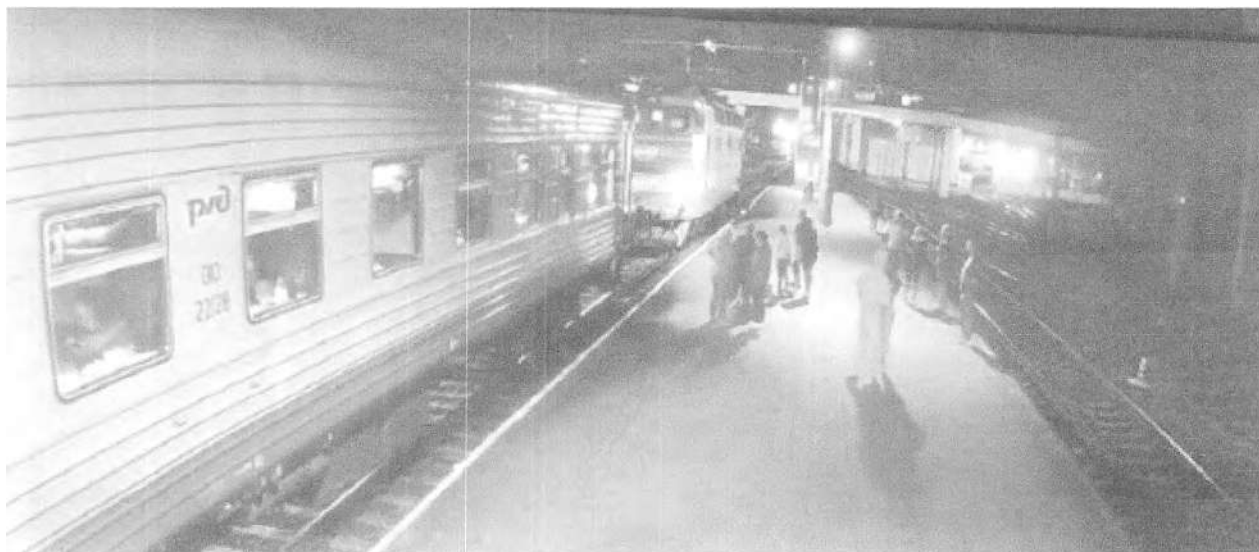
Сходы железнодорожного подвижного состава при маневрах допущены в локомотивном депо Молодечно, Орша



Взрез стрелочного перевода допущен в локомотивном депо Гомель

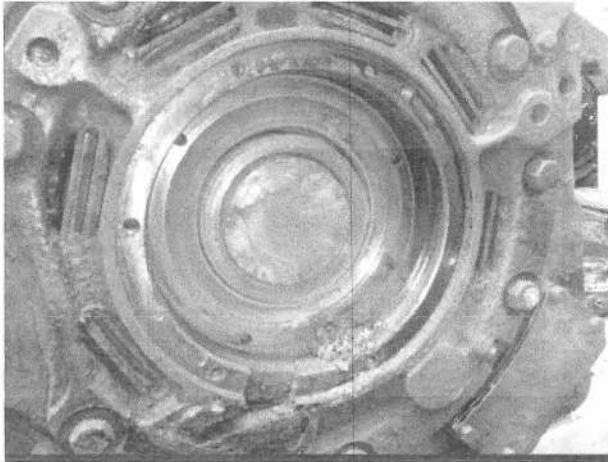


Саморасцеп автосцепок в поезде допущен в локомотивном депо Орша.

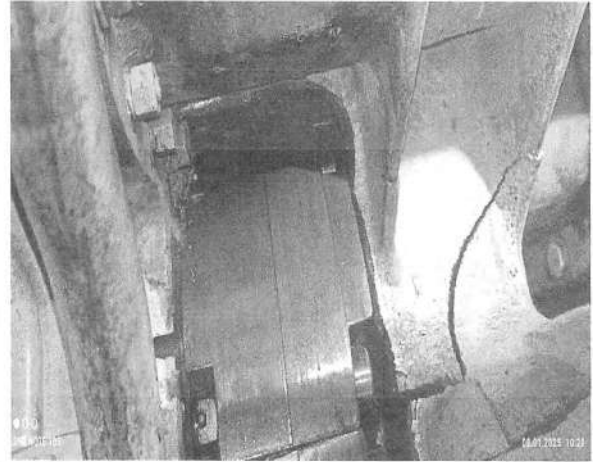


События с поездами, при перевозке пассажиров (29 случаев) допущены в локомотивных депо: Орша (10 случаев), Могилев (3 случая), Гомель (3 случая), Моторвагонное депо (3 случая), Жлобин (2

случая), Минск (2 случая), Полоцк, Волковыск, Кричев, Лида, Барановичи, Витебск. Из них 3 классифицированы как неисправность железнодорожного подвижного состава, повлекшая высадку пассажиров из поезда в пути следования, 26 как повреждение или отказ локомотива, моторвагонного подвижного состава, вызвавшие вынужденную остановку пассажирского поезда на перегоне или промежуточной станции (разъезде, обгонном пункте), если дальнейшее движение продолжено с помощью вспомогательного локомотива.



Излом якоря второго тягового электродвигателя тепловоза ТЭП70-369 приписки локомотивного депо Орша



Разрушение прицепного шатуна 1В цилиндрического комплекта тепловоза ТЭП70-322 приписки локомотивного депо Орша

Падение деталей на путь допущено в локомотивном депо Волковыск



Событие с грузовым поездом допущено в локомотивном депо Волковыск – неисправность привода редуктора



Ключевыми факторами допущенных событий, связанных с перевозкой пассажиров, явились: 25 случаев технический фактор, в 4 случаях человеческий фактор. При следовании с тепловозами серии 2М62 – 11 случаев технический фактор и 3 случая человеческий фактор, при следовании с тепловозами серии ТЭП70 – 8 случаев техническая фактор и 1 случай человеческий фактор, с электровозом серии ЧС4т – 1 случай технический фактор, с дизель-поездами серии ДП – 2 случая технический фактор, с электропоездами серии ЭР9 и серии ЭП – 3 случая технический фактор. В 11 случаях машинисты имели 1 класс квалификации, в 13 случаях машинисты имели 2 класс квалификации, в 5 случаях машинисты имели 3 класс квалификации, в 11 случаях помощники машиниста имели права управления.

Количество допущенных событий за 12 месяцев 2025 г. к аналогичному периоду 2024 года, с учетом показателя «работа/на 1 случай события», представлено в таблице 10.

Таблица 10

Депо, НОД	Количество случаев событий 2025 г.	Тонно-км брутто/тыс. 2025 г.	Количество тонно-км брутто/тыс. на 1 случай события	Количество случаев событий 2024 г.	Тонно-км брутто/тыс. 2024 г.	Количество тонно-км брутто/тыс. на 1 случай события
ТЧ-Минск	2	5164515	2582258	4	54323736	13580934
ТЧ-Молодечно	2	3539196	1769598	4	4181840	1045460
ТЧ-Орша	12	15354102	1279509	6	15424945	2570824
Моторвагонное	3	24678821	8226274	3	24172313	8057438
НОД-1*	19	23057813	1213569	17	25039158	1472892
ТЧ-Барановичи	1	7302992	7302992	2	8008984	4004492
ТЧ-Лунинец	-	4504761	-	2	4929925	2464963
ТЧ-Лида	1	1791140	1791140	3	1627673	542558
ТЧ-Волковыск	3	1405015	468338	4	1605293	401323
НОД-2	5	15003909	3000782	11	16171875	1470170
ТЧ-Брест	1	1735014	1735014	5	1920738	384148
НОД-3	1	1735014	1735014	5	1920738	384148
ТЧ-Гомель	3	6830649	2276883	3	6259196	2086399
ТЧ-Жлобин	2	1809495	904748	1	1645847	1645847
ТЧ-Калинковичи	-	4368376	-	1	4731129	4731129
НОД-4*	5	13008520	2601704	5	12636172	2527234
ТЧ-Могилев	3	4777815	1592605	2	4664419	2332210
ТЧ-Осиповичи	-	4642725	-	1	5409714	5409714
ТЧ-Кричев	1	1843628	1843628	-	1888085	-
НОД-5	4	11435783	2858946	3	11962218	3987406
ТЧ-Витебск	1	4904896	4904896	3	5036279	1678760
ТЧ-Полоцк	1	3502369	3502369	2	4243013	2121507
НОД-6*	2	8481677	4240839	5	9279292	1855858
Всего	36	72722715	2020075	46	77009453	1674119

Примечание: # - учет по поездо-км. линейного пробега;

* - без поездо-км. линейного пробега ТЧ-9.

Худший показатель «работа/на 1 случай события» в 2025 г. допустили:

локомотивные депо: Волковыск и Жлобин;

отделения дороги: Минское и Брестское.

Количество допущенных случаев отказов локомотивов и моторвагонного подвижного состава за 12 месяцев 2025 г. в сравнении с аналогичным периодом 2024 года снижено на 68 случаев с 467 до 399.

В сравнении с аналогичным периодом 2024 г., уменьшено на отделениях дороги: Минском – на 44 случая, Барановичском – на 22 случая, Брестском – на 2 случая, Гомельском – на 3 случая, Могилевском – на 5 случаев. Количество отказов увеличено на Витебском отделении дороги – на 3 случая.

Увеличение количества отказов допущено в локомотивных депо: Кричев – на 10 случаев, Витебск – на 9 случаев, Лунинец, Гомель – на 1 случай, Калинковичи и обратном депо Гродно – на 2 случая.

Отказы тепловозов по депо приписки с учетом технических неисправностей узлов представлены в таблице 11.

Таблица 11

Депо	Дизельный двигатель	Тормозное оборудование	Вспомогательное оборудование	Электрическое оборудование	Электрические машины	Экипажная группа	Приборы безопасности	Всего
Минск	6/11	2/3	3/4	12/10	1/0	0/2	1/1	25/31
Молодечно	1/2	0/0	0/0	4/3	0/1	0/1	0/1	5/8
Барановичи	2/2	2/1	0/1	2/8	3/0	0/0	0/0	9/12
Лунинец	2/2	1/1	1/1	2/2	2/0	1/0	0/0	9/6
Лида	0/2	1/0	0/0	1/0	0/0	0/0	0/0	2/2
Волковыск	0/4	1/2	0/0	6/2	1/0	1/0	1/1	10/9
Гродно	0/0	0/0	0/0	0/0	1/0	0/0	1/0	2/0
Брест	2/5	0/0	1/0	4/0	2/0	1/1	0/0	10/6
Гомель	7/16	1/0	2/2	5/11	1/2	0/0	1/1	17/32
Жлобин	2/4	0/1	0/0	4/5	0/0	0/0	0/1	6/11
Калинковичи	1/0	0/1	0/1	1/0	0/1	1/1	0/0	3/4
Могилев	2/9	4/5	1/1	6/9	1/3	1/1	1/1	16/29
Осиповичи	2/2	1/0	0/1	0/0	0/0	0/0	0/0	3/3
Кричев	5/1	0/1	0/0	5/0	1/1	2/0	0/0	13/3
Орша	14/12	4/1	3/12	9/18	0/4	0/1	2/4	32/51
Витебск	17/12	7/5	3/2	12/8	1/1	2/2	1/4	43/34
Полоцк	6/7	1/1	1/4	8/8	0/3	3/1	1/0	20/24
Всего	69/89	24/21	15/29	81/84	14/16	12/11	10/15	225/265

Примечание:

– числитель – за 12 месяцев 2025 года, знаменатель – за 12 месяцев 2024 года.

Отказы электровозов по депо приписки с учетом технических неисправностей узлов представлены в таблице 12.

Таблица 12

Депо	Электрическое оборудование	Электрические машины	Вспомогательное оборудование	Тормозное оборудование	Экипажная группа	Приборы безопасности	Всего
Минск	8/14	0/0	0/0	14/4	7/4	7/10	36/32
Молодечно	6/5	0/0	0/0	2/0	0/0	0/1	8/6
Барановичи	16/16	0/3	0/5	2/1	0/1	5/3	23/29
Гомель	7/5	0/0	0/0	0/0	1/0	0/0	8/5
Жлобин	1/10	0/0	0/0	1/0	0/0	0/0	2/10
Калинковичи	0/1	0/0	0/0	1/0	1/0	0/0	2/1
Осиповичи	4/4	0/3	0/0	3/1	1/1	0/0	8/9
Орша	2/3	0/0	4/5	0/0	0/0	0/0	6/8
Всего	44/58	0/6	4/10	23/6	10/6	12/14	93/100

Примечание:

– числитель – за 12 месяцев 2025 года, знаменатель – за 12 месяцев 2024 года.

Отказы дизель-поездов по депо приписки с учетом технических неисправностей узлов представлены в таблице 13.

Таблица 13

Депо	Дизель и вспомогательное оборудование	Тормозное оборудование	Гидропередача	Электрическое оборудование	Экипажная группа	Приборы безопасности	Всего
Минск	2/7	0/4	0/0	13/4	1/4	0/2	16/21
Барановичи	2/7	0/0	0/0	0/0	0/0	1/0	3/7
Лунинец	1/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	1/0
Лида	10/9	0/1	1/1	1/1	0/0	0/1	12/13
Волковыск	4/9	2/3	1/0	1/4	0/0	0/2	8/16
Брест	13/19	0/0	1/1	2/2	1/0	0/0	17/22
Гомель	2/1	0/0	0/0	0/1	3/1	1/0	6/3
Калинковичи	7/2	2/1	0/0	3/4	0/3	0/0	12/10
Могилев	0/0	0/0	0/0	0/1	0/0	0/0	0/1
Всего	41/54	4/9	3/2	20/17	5/8	2/3	75/93

Примечание:

– числитель – за 12 месяцев 2025 года, знаменатель – за 12 месяцев 2024 года.

Отказы электропоездов по депо приписки с учетом технических неисправностей узлов представлены в таблице 14

Таблица 14

Депо	Электрическое оборудование	Электрические машины	Вспомогательное оборудование	Тормозное оборудование	Экипажная группа	Приборы безопасности	Всего
Моторвагонное Минск	17/24	1/0	7/4	3/1	9/16	6/1	43/45
Барановичи	2/4	0/0	0/0	0/1	1/1	0/1	3/7
Брест	0/1	0/0	0/0	0/0	2/0	0/0	2/1
Гомель	0/2	0/0	0/0	0/0	3/0	0/1	3/3
Жлобин	0/1	0/0	0/0	0/0	0/0	0/	0/1
Осиповичи	0/0	0/0	0/0	0/0	0/1	0/0	0/1
Всего	19/32	1/0	7/4	3/2	15/18	6/3	51/59

Примечание:

числитель – за 12 месяцев 2025 года, знаменатель – за 12 месяцев 2024 года.

Наибольшее количество отказов технических средств при эксплуатации тепловозов допущено по причине неисправностей электрического оборудования и дизеля; при эксплуатации электровозов – по причине неисправности электрического и тормозного оборудования; при эксплуатации дизель-поездов – по причине неисправностей дизеля и вспомогательного оборудования; при эксплуатации электропоездов – по причине неисправностей электрического оборудования и экипажной части. Руководством локомотивных депо, отделений дороги, службой локомотивного хозяйства неудовлетворительно контролируется выполнение технических обслуживаний, текущих и капитальных ремонтов.

За 12 месяцев 2025 г. допущен 771 случай непланового ремонта тепловозов с простоем 66308,6 часа против 148 случаев и 70574,8 часа простоя за 12 месяцев 2024 г. Средний простой тепловозов на неплановом ремонте в 2025 году составил 86 часов, против 476,9 часа в прошлом году.

За 12 месяцев 2025 г. увеличение неплановых ремонтов в сравнении с аналогичным периодом 2024 г. допущено в локомотивных депо: Кричев на 20 случаев, Минск на 19 случаев, Жлобин на 10 случаев, Орша на 7 случаев, Молодечно на 4 случая, Волковыск на 1 случай. За 12 месяцев 2025 года в сравнении с аналогичным периодом 2024 года количество неплановых ремонтов уменьшили локомотивные депо: Барановичи на 14 случаев; Осиповичи на 6 случаев, Могилев, Витебск на 5 случаев, Лида, Брест, Полоцк на 2 случая.

За 12 месяцев 2025 г. допущено 7 случаев непланового ремонта дизель-поездов с простоем 3161,9 часа. За аналогичный период 2024 г. было допущено 9 случаев неплановых ремонтов дизель-поездов с простоем 4338 часа. Средний простой дизель-поездов на неплановом ремонте в 2025 году составил 451,7 часа, против 482 часов в прошлом году. Случаи непланового ремонта допустили локомотивные депо: Барановичи, Брест, Могилев по 2 случая; Минск – 1 случай.

За 12 месяцев 2025 г. допущено 49 случаев непланового ремонта электровозов с простоем 58022 часа против 58 случаев и 11019 часа простоя за аналогичный период прошлого года. Средний простой электровозов на неплановом ремонте в 2025 году составил 1184,1 часа, против 190 часов в прошлом году. Локомотивные депо Барановичи допустило 45 случаев непланового ремонта и локомотивное депо Минск 4 случая непланового ремонта электровозов.

За 12 месяцев 2025 года допущено 2 случая непланового ремонта электропоездов с простоем 3267,7 часа. За аналогичный период 2024 года было допущено 13 случаев непланового ремонта с простоем 9638,6 часа. Средний простой электропоездов на неплановом ремонте в 2025 году составил 1633,9 часа, против 741,4 часа в прошлом году. Все случаи непланового ремонта допустило моторвагонное депо Минск.

Руководством службы локомотивного хозяйства, отделений дороги, локомотивных и моторвагонного депо недостаточно уделяется внимания анализу причин заходов локомотивов и моторвагонного подвижного состава на неплановый ремонт, не проводятся разборы с разработкой конкретных мер по улучшению положения в локомотивных депо, допустивших увеличение количества заходов тягового подвижного состава на неплановые виды ремонта.

В течение 2025 г. наблюдалась неритмичная поставка в депо запасных частей и материалов, в связи, с чем при выполнении ремонта использовались бывшие в употреблении детали по результатам неразрушающего контроля и обмера геометрических параметров, признанные годными к дальнейшему использованию, но с предельно допустимыми параметрами, что не позволяет восстановить полностью моторесурс узлов тягового подвижного состава, что в свою очередь приводит к их отказу в гарантийный период. Руководители УП «Белжелдорснаб», службы локомотивного хозяйства принимают недостаточно мер по улучшению положения с обеспечением локомотивных депо запасными частями и материалами. Поставки обеспечиваются на уровне 67% от заявок, поданных локомотивными депо, что отрицательно сказывается на качестве ремонта и выполнении норм простоя тепловозов на плановых видах ремонтов.

Руководителям службы локомотивного хозяйства, отделений дороги, локомотивных и моторвагонного депо с целью предупреждения нарушений безопасности движения поездов в локомотивном хозяйстве необходимо принять следующие меры определив приоритетность в следующем порядке:

обеспечить качество ремонта локомотивов, содержание их в исправном состоянии и эффективное использование средств неразрушающего контроля и систем диагностики тягового и моторвагонного подвижного состава;

установить действенный контроль за выполнением регламента переговоров при выполнении маневровой работы между машинистом, дежурным по станции, составителем поездов (кондуктором);

на основе постоянного анализа заходов локомотивов и моторвагонного подвижного состава на неплановый ремонт принять действенные меры по снижению числа их заходов на неплановые виды ремонта.

совместно с УП «Белжелдорснаб» обеспечить своевременное обеспечение локомотивных (моторвагонного) депо необходимым количеством запасных частей и материалов для выполнения плановых видов ремонта;

обеспечить должный контроль за соблюдением норм межремонтных пробегов и простоя локомотивов и моторвагонного подвижного состава на плановых текущих и капитальных видах ремонта;

повысить в локомотивных депо уровень проведения технического обучения кадров с отработкой действий в нестандартных ситуациях и проведением практических занятий непосредственно на рабочих местах;

обеспечить укомплектование и расстановку кадров в соответствии с установленными нормативами численности и профессиональными требованиями;

организовать проведение инструктажей по безопасности движения с доведением до причастных основных и косвенных причин допущенных случаев с разъяснением мер безопасности при работе;

неукоснительно выполнять в полном объеме нормативы личного участия в обеспечении безопасности движения поездов.

3.3. Вагонное хозяйство

В 2025 году в вагонном хозяйстве допущено 2 события, против 4 в 2024 году. Количество нарушений безопасности движения поездов в вагонном хозяйстве в 2025 году снижено в 2 раза.

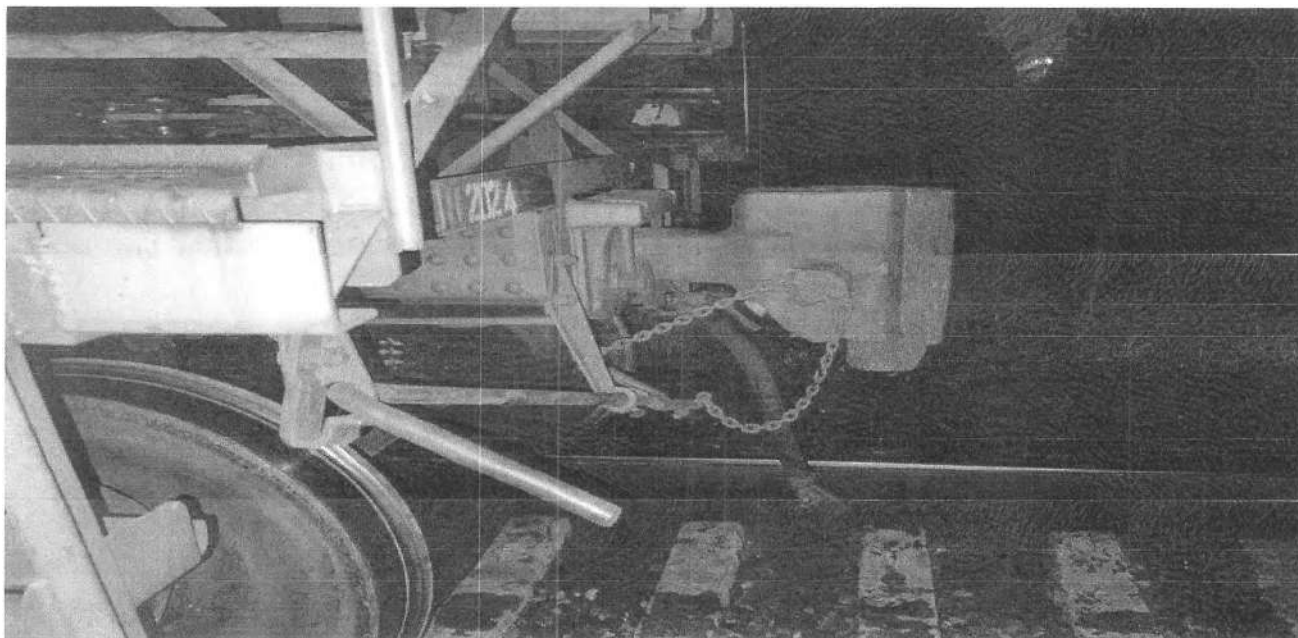
Данные по нарушениям безопасности движения поездов и отказам технических средств за период с 2016 по 2025 годы представлены в таблице 15.

Таблица 15

Год	Всего по В	Отделения Белорусской железной дороги					
		НОД-1	НОД-2	НОД-3	НОД-4	НОД-5	НОД-6
Нарушения безопасности движения поездов							
2025	2	1					1
2024	4		1		1	1	1
2023	2					2	
2022	5	1	2	1	1		
2021	6	1	2		1	1	1
2020	15	4		1	2	4	4
2019	7	1			3		3
2018	5	2		1	1	1	

Год	Всего по В	Отделения Белорусской железной дороги					
		НОД-1	НОД-2	НОД-3	НОД-4	НОД-5	НОД-6
2017	6	1	2	1		2	
2016	Кр +4	Кр+1			1		
Отказы технических средств							
2025	60	11	13	2	10	20	4
2024	76	23	19	5	7	14	8
2023	104	34	26	2	17	21	4
2022	149	48	33	6	21	24	12
2021	130	50	23	4	22	7	24
2020	164	53	24	20	26	26	15
2019	191	60	36	11	36	19	29
2018	246	75	45	22	48	24	32
2017	280	90	50	22	49	24	45
2016	299	95	78	25	55	14	32

19.07.2025 при следовании поезда № 2154 по станции Орша-Восточная допущен саморасцеп автосцепок между вагонами № 98243496 и № 95672457. Событие отнесено по учету за Оршанским вагонным депо.



Причина: некачественное проведение осмотрами-ремонтниками вагонов технического обслуживания грузовому поезду, выразившееся в нахождении на горизонтальной полочке кронштейна расцепного привода расцепного рычага автосцепного устройства вагона № 95672457, и не установка данного расцепного рычага внутри фиксирующего кронштейна.

17.09.2025 при отправлении поезда № 80 сообщением «Калининград – Санкт-Петербург» со станции Витебск допущен саморасцеп автосцепок между вагонами № 00413450 и № 01326909. Событие отнесено по учету за Витебским вагонным депо.



Причина: некачественное проведение осмотрами-ремонтниками вагонов технического обслуживания пассажирскому поезду, выразившееся в отсутствии контроля правильности сцепления автосцепки прицепного пассажирского вагона с хвостовым вагоном в составе пассажирского поезда.

По вине предприятий вагонного хозяйства других железнодорожных администраций в 2025 году допущено 6 событий против 7, допущенных в 2024 году. По вине предприятий Республики Беларусь, не входящих в состав Белорусской железной дороги, событий не допущено, в 2024 году было допущено 2 события.

События, допущенные в 2025 году на Белорусской железной дороге по вине предприятий вагонного хозяйства других железнодорожных администраций, приведены в таблице 16.

Таблица 16

Дата и место	Краткие обстоятельства	Предприятие	Причина
18.02.2025 станция Колодищи	Задержка поезда сверх времени, установленного графиком движения из-за проведения контрольной проверки тормозов, при выполнении которой выявлен вагон с неисправным тормозным оборудованием	ВЧДр Рубцовск З-Сиб.ж.д.	Некачественный ремонт магистральной части воздухораспределителя

22.02.2025 станция Смолевичи	Задержка поезда сверх времени, установленного графиком движения из-за проведения контрольной проверки тормозов, при выполнении которой выявлен вагон с неисправным тормозным оборудованием	ВЧДр Тула Моск.ж.д.	Некачественный ремонт магистральной части воздухораспределителя
03.05.2025 станция Толочин	Отцепка грузового вагона от поезда по причине сверхнормативного зазора между выгрузочным люком и промежуточной балкой рамы полувагона, приведшего к просыпанию груза	ВЧДэ Караганда Кзх.ж.д.	Некачественная подготовка вагона к перевозкам
14.08.2025 станция Житковичи	саморасцеп автосцепок между грузовыми вагонами	ВЧД Бухара Узб.ж.д	Некачественный ремонт корпуса автосцепки и деталей механизма сцепления
21.09.2025 станция Приямино	отцепка грузового вагона из-за повышенного нагрева буксового узла	ООО "КВРЗ "Новотранс" Моск.ж.д.	Ослабление торцевого крепления подшипников на оси
16.12.2025 станция Славное	саморасцеп автосцепок между локомотивом и первым вагоном в составе грузового поезда	ТОО "ЗИКСТО" Кзх.ж.д.	Необеспечение гарантийного срока эксплуатации автосцепки

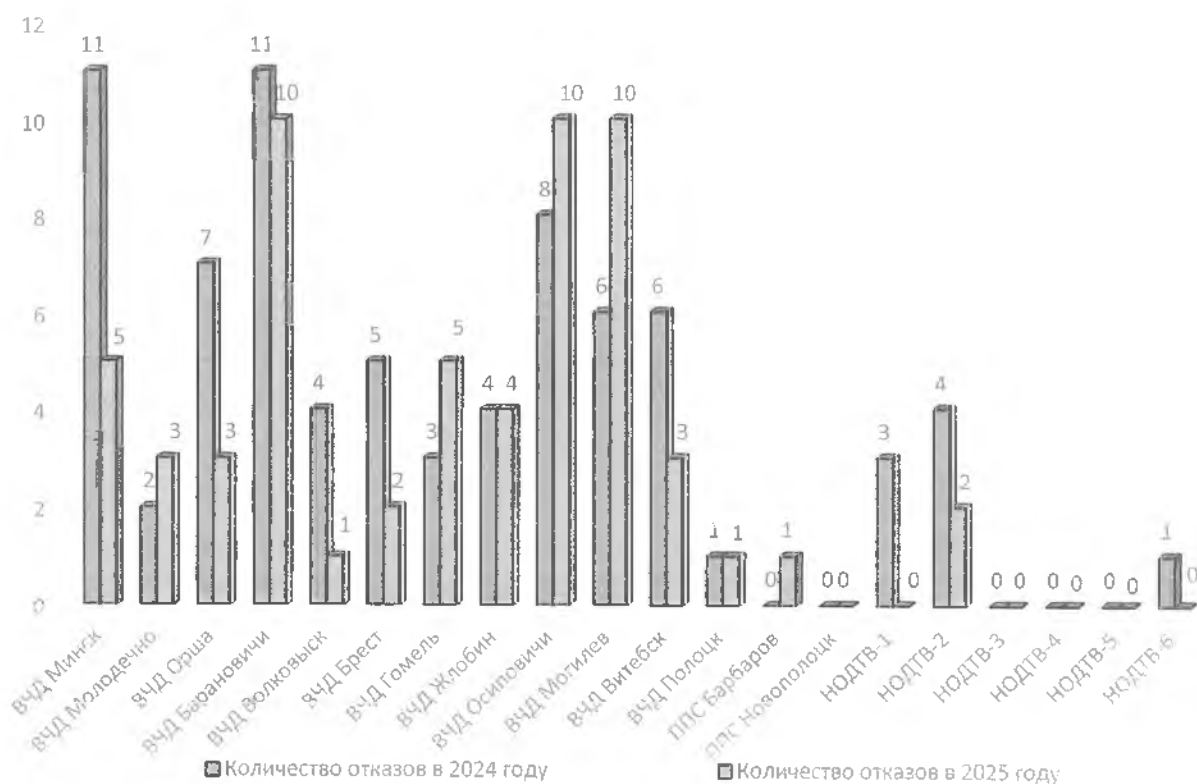
Обобщенные данные отказавших узлов вагона, приведших к допущенным событиям по вагонному хозяйству на Белорусской железной дороге в 2025 году, приведены в таблице 17.

Таблица 17

Отказавший узел вагона	Общее кол-во случаев	Причина
Автосцепное оборудование	4	Некачественное проведение контроля правильности сцепления автосцепок – 2 случая
		Необеспечение гарантийного срока эксплуатации автосцепки (износ деталей) – 2 случая
Тормозное оборудование	2	Некачественный ремонт воздухораспределителя
Буксовый узел	1	Ослабление затяжки болтов торцевого крепления
Кузов	1	Некачественная подготовка вагона к перевозкам

В 2025 году работниками вагонных депо Белорусской железной дороги в целом обеспечено снижение отказов технических средств по отношению к 2024 году со 76 до 60 случаев, однако в отдельных вагонных депо прослеживается увеличение количества отказов технических средств: ВЧД Молодечно с 2 до 3; ВЧД Гомель с 3 до 5; ВЧД Осиповичи с 8 до 10; ВЧД Могилев с 6 до 10; ППС Барбаров с 0 до 1.

Количество отказов технических средств за 2024 и 2025 годы в разрезе структурных подразделений



Основными причинами отказов технических средств, допущенных структурными подразделениями вагонного хозяйства, явились: утечка сжатого воздуха – 10 случаев; неправильно отрегулированная тормозная рычажная передача вагонов – 7 случаев; грение буксового узла – 7 случаев; просыпание груза – 5 случаев; неисправность воздухораспределителя – 4 случая; некачественное проведение текущего отцепочного ремонта – 4 случая. В сравнении с 2024 годом обеспечено уменьшение количества отказов технических средств по причинам: утечка сжатого воздуха; неправильно отрегулированная тормозная рычажная передача вагонов; неисправность и (или) нестабильная работа воздухораспределителя. Не допущено отказов технических средств по причинам: излом ниппеля; открытие люка вагона-хоппера. В 2025 году увеличено количество отказов технических средств по причинам: грение буксового узла, просыпание груза и некачественное проведение текущего отцепочного ремонта грузовых вагонов.

По характеру возникновения отказов технических средств прослеживается преобладание человеческого фактора (42 отказа) против технической причины (18 отказов).

Рост количества отказов технических средств по вагонному хозяйству в отделениях дороги в целом прослеживается только в Гомельском отделении (с 7 до 10) и Могилевском отделении дороги (с 14 до 20). На остальных отделениях дороги обеспечено снижение количества отказов технических средств.

Взаимосвязь отказов технических средств с эксплуатационными показателями работы вагонных депо, их финансово-экономическим и материальным обеспечением отсутствует.

В 2025 году вагонными депо дороги обеспечено незначительное снижение количества задержек поездов со 129 до 112 в сравнении с 2024 годом. Без учета задержек поездов «по влиянию» соотношение количества задержек поездов составило 91 случай в 2025 году против 104 случаев в 2024 году.

В 2025 году, в сравнении с 2024 годом, увеличено количество задержек поездов по следующим причинам: открытые двери на 2 случая; некачественное проведение текущего отцепочного ремонта грузовых вагонов на 2 случая; неисправность буксового узла на 2 случая; утечка сжатого воздуха на 1 случай. Уменьшено количество задержек поездов по следующим причинам: просыпание (течь) груза на 11 случаев; разрегулированная тормозная рычажная передача грузовых вагонов на 4 случая, неисправность воздухораспределителя на 1 случай.

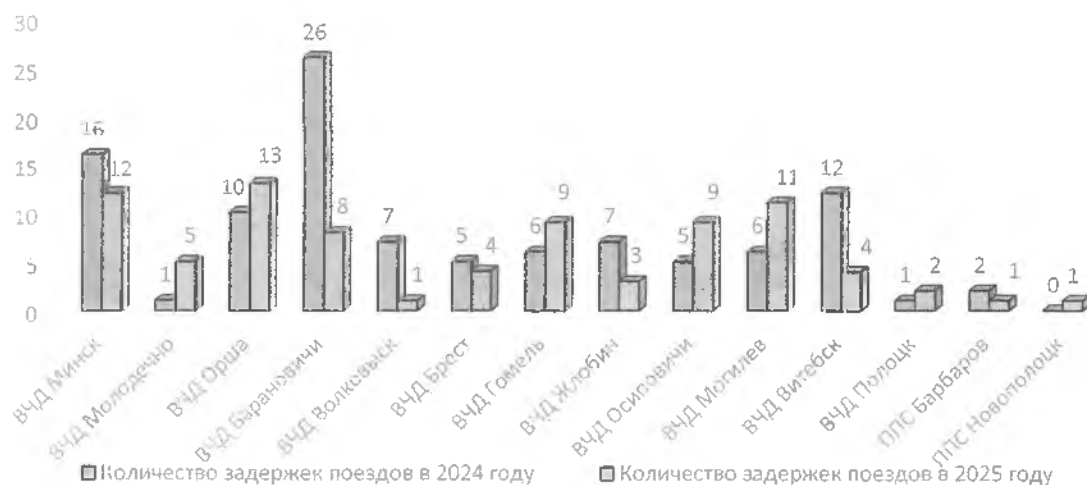
Обобщенные данные количества задержек поездов, допущенных структурными подразделениями вагонного хозяйства в 2025 году, исходя из их причин, приведены в таблице 18.

Таблица 18

Причины задержек поездов, допущенных в 2025 году	Кол-во
Задержки по влиянию	21
Не обеспечение гарантийного проследования поезда - срабатывание датчика ТМ без выявления причины (Минск) – 4 - наличие посторонних включений в тормозной колодке (Осиповичи) – 2, - наличие посторонних включений в тормозной колодке (Орша) - 1 - конструктивные особенности ТРП вагона (Брест) – 1 - неисправности отсутствуют (Брест) – 1 - неисправности отсутствуют (Полоцк) - 1	10
Задержки по отправлению - несвоевременное обнаружение утечки (Минск) – 1 - неукomплектованность штата ОРВ (Минск) - 1 - одновременное предъявление поездов одной технолог. группе (Минск) – 3 - одновременное предъявление поездов одной технолог. группе (Витебск) – 1 - открытие концевого крана (Орша) – 1 - невыявление неисправности тормоза вагона (Гомель) – 1 - непроведение работ по замеру высоты автосцепок (Гомель) -1 - несвоевременное техническое обслуживание (Гомель) – 1	10
Утечка сжатого воздуха	9
Открытые двери	8
Просыпание (течь) груза	7
Некачественное проведение ТОР - ненадлежащий монтаж концевого крана с безрезьбовым соединением (Орша) -1 - ремонт тормозной магистрали с применением сварочного оборудования (Витебск) -1 - ненадлежащая регулировка ТРП (Могилев) – 1 - ненадлежащая регулировка ТРП (Орша) – 1 - ненадлежащая регулировка ТРП (Осиповичи) – 1	5
Неисправность буксового узла	5
Разрегулированная ТРП	5
Неисправность воздухораспределителя	4
Задержки по приему - неукomплектованность штата ОРВ (Минск) - 3	3
Разъединение соединительных рукавов	2
Не зафиксирован соединительный рукав	2
Непроведение контроля правильности сцепления автосцепок	2
Открытие концевого крана	2
Не выявление ползуна	2
Опускание подвески тормозного башмака	1
Износ резьбы деталей сливного прибора	1
Неудовлетворительная проходимость сжатого воздуха по тормозной магистрали	1
Необеспечение гарантийного срока эксплуатации вагона	1
Излом (опускание) балочки авторежима	1
Излом торсиона крышки люка полувагона	1
Излом кронштейна для крепления магистрального воздухопровода	1
Отсутствие кронштейна подводящей трубки	1
Обрыв кронштейна для скобы подводящей трубы	1
Некачественное расследование случая	1
Излом пружины рессорного подвешивания	1

Излом сигнала, обозначающего хвост грузового поезда	1
Открытые борта	1
Излом тормозной колодки	1
Клиновидный износ тормозной колодки	1

Задержки поездов, допущенные структурными подразделениями вагонного хозяйства за 2024 и 2025 годы



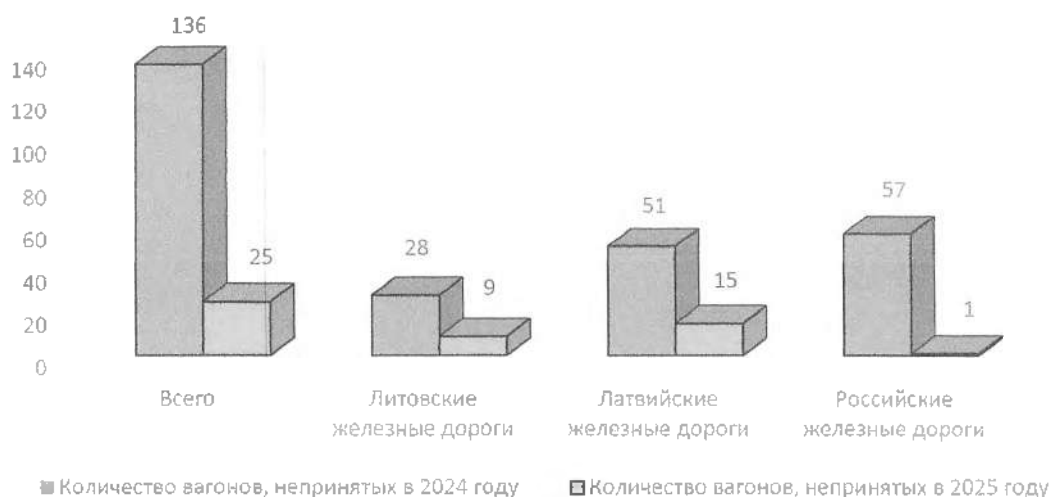
В 2025 году по вине работников структурных подразделений вагонного хозяйства дороги допущено 3 случая течи нефтепродуктов против 8 случаев, допущенных в 2024 году.

Из них: ППС Новополоцк 2 против 2; ВЧД Полоцк 1 против 3; ППС Барбаров 0 против 2; ВЧД Барановичи 0 против 1.

Наилучших показателей в обеспечении безопасности движения поездов в 2025 году, достигли коллективы ВЧД Минск, ВЧД Барановичи, ВЧД Волковыск и ВЧД Брест, не допустившие случаев нарушения безопасности движения, обеспечившие сокращение количества случаев отказов технических средств и задержек поездов по отношению к 2024 году.

В 2025 году улучшено качество проведения технического обслуживания вагонов, передаваемых на соседние железнодорожные администрации через межгосударственные стыковые пункты (далее – МГСП). Так, в 2025 году с Белорусской железной дороги на соседние железнодорожные администрации проследовало 888 567 вагонов, из которых 25 вагонов или 0,0028% возвращено на Белорусскую железную дорогу по причине несоответствия технического состояния вагонов требованиям нормативных документов. В 2024 году проследовало 955 521 вагон, возвращено 136 вагонов или 0,014%.

**Количество вагонов, не принятых соседними
железнодорожными администрациями по МГСП
от Белорусской железной дороги**



В 2025 году через МГСП на Белорусскую железную дорогу с соседних железнодорожных администраций проследовало 889 245 вагонов, из которых 42 вагона или 0,0047% возвращено на соседние железнодорожные администрации по причине несоответствия технического состояния вагонов требованиям нормативных документов.

В 2024 году проследовало 937 428 вагонов, возвращено 250 вагонов или 0,027%.

**Количество вагонов, не принятых Белорусской железной дорогой
по МГСП от соседних железнодорожных администраций**



Количество вагонов, поврежденных в 2025 году на путях общего и необщего пользования, составило 46 единиц против 98 единиц, поврежденных в 2024 году.

Количество вагонов, поврежденных по причине ненадлежащего исполнения должностных обязанностей работниками структурных

подразделений отделений, осталось практически на уровне 2024 года. Так, в 2025 году повреждено 20 вагонов (из них 18 со сходом с рельсов) против 25 вагонов (из них 15 со сходом с рельсов), поврежденных в 2024 году.

Информация о количестве поврежденных грузовых вагонов на Белорусской железной дороге при погрузке, выгрузке и маневровой работе за 2025 год в сравнении с 2024 годом приведена в таблицах 19 и 20.

Таблица 19

Наименование	2025 год	2024 год
Выявлено поврежденных вагонов всего,	46	98
из них со сходом с рельсов,	25	28
в том числе:		
- по вине нежелезнодорожных предприятий,	26	73
из них со сходом с рельсов;	7	13
- по вине железной дороги,	20	25
из них со сходом с рельсов	18	15

Таблица 20

Отделение Белорусской железной дороги	Всего повреждено вагонов/ из них со сходом	
	2025 год	2024 год
НОД-1	9/7	40/12
НОД-2	12/8	4/2
НОД-3	0/0	1/0
НОД-4	10/6	18/9
НОД-5	14/3	34/5
НОД-6	1/1	1/0
Всего	46/25	98/28

Проводимая в вагонных депо и отделениях дороги работа по предупреждению повреждений вагонов на подъездных путях предприятий улучшена в сравнении с 2024 годом. Так, в 2025 году на подъездных путях предприятий повреждено 26 вагонов (из них 7 со сходом с рельсов), против 73 вагонов (из них 13 со сходом с рельсов), поврежденных в 2024 году. Наилучшим образом вышеуказанная работа организована в Могилевском отделении дороги.

В 2025 году вагонными депо дороги плановыми видами ремонта отремонтировано 4420 грузовых вагонов инвентарного парка Белорусской железной дороги (3201 деповским ремонтом и 1219 капитальным ремонтом). Кроме того, из плановых видов ремонта выпущено 9856 собственных вагонов и 314 вагонов специального подвижного состава и других вагонов, находящихся на балансе отделений дороги.

Принимаемые меры по улучшению качества ремонта грузовых вагонов позволили существенно снизить количество отцепок вагонов по технологическим неисправностям. Так, в 2025 году в текущий отцепочный

ремонт по технологическим неисправностям было отцеплено 12 грузовых вагонов, проходивших плановые виды ремонта в вагонных депо дороги и не выдержавших «гарантийного» срока эксплуатации (6 месяцев после деповского ремонта и 12 месяцев после капитального ремонта) после выпуска из планового ремонта (в 2024 году было отцеплено 36 грузовых вагонов).

Работа по обеспечению безопасности движения поездов, проводимая в 2025 году коллективами ВЧД Жлобин, ВЧД Витебск, ВЧД Полоцк, ППС Барбаров и ППС Новополоцк, осталась в целом на уровне 2024 года.

Неудовлетворительные результаты работы по обеспечению безопасности движения поездов в 2025 году показали коллективы: ВЧД Молодечно, ВЧД Гомель, ВЧД Осиповичи и ВЧД Могилев, работниками которых допущено увеличение случаев задержек поездов и отказов технических средств. Наихудшее положение по обеспечению безопасности движения поездов в 2025 году прослеживается в ВЧД Орша.

Приоритетными мероприятиями по повышению уровня обеспечения безопасности движения поездов в вагонном хозяйстве дороги являются:

выполнение руководителями и специалистами службы вагонного хозяйства, отделений дороги, вагонных депо и промывочно-пропарочных станций нормативов личного участия в профилактической работе по обеспечению безопасности движения поездов;

укомплектование штата работников, непосредственно обеспечивающих перевозочный процесс, в соответствии с объемами выполняемых работ;

уделение особого внимания руководителями всех уровней и причастными работниками вагонных депо качеству проведения технического обслуживания автосцепного оборудования вагонов;

принятие мер по недопущению к эксплуатации вагонов с неисправностями автосцепного оборудования, обратив особое внимание на техническое состояние расцепного привода и проверке сцепления автосцепок в грузовых и пассажирских поездах при проведении технического обслуживания осмотрщиками-ремонтниками вагонов, а также по соблюдению технологии сцепления локомотива с первым вагоном состава поезда;

проведение контроля за работой пунктов технического обслуживания качеству проведения технического обслуживания тормозному оборудованию вагонов, а также проведению текущего отцепочного ремонта вагонов;

осуществление проверки знаний работников, осуществляющих ремонт и техническое обслуживание вагонов, а также их составных частей при проведении внутренних контролей по обеспечению безопасности движения поездов;

проведение практических занятий с осмотрщиками-ремонтниками вагонов по порядку проверки автосцепки с использованием шаблона

условный № 873, а также по порядку проверки правильности сцепления автосцепок с использованием специального ломика;

обеспечение контроля за проведением должной регулировки тормозной рычажной передачи грузовых вагонов при проведении текущего отцепочного ремонта;

обеспечение ежесуточного взаимодействия причастными работниками вагоноремонтных предприятий и УП «БЕЛЖЕЛДОРСНАБ» в части оперативности решения вопросов поставки наиболее востребованных позиций запасных частей и материалов;

установление контроля со стороны руководителей всех уровней и причастных работников вагонных депо за техническим состоянием грузовых вагонов при приеме и передаче по МГСП в соответствии с требованиями Правил эксплуатации, пономерного учета и расчетов за пользование грузовыми вагонами собственности других государств;

продолжение работы с представителями ОАО «РЖД» по вопросу отражения проблемного вопроса к качеству проведения технического обслуживания грузовых вагонов и недопущению к эксплуатации вагонов с неисправностями автотормозного оборудования.

3.4. Путевое хозяйство

В 2025 году количество нарушений безопасности движения поездов в путевом хозяйстве дороги осталось на уровне 2024 года – допущено 7 событий, данное значение остается постоянным на протяжении последних трех лет.

Данные по нарушениям безопасности движения поездов и отказам технических средств по хозяйству пути за период с 2016 по 2025 годы представлены в таблице 21.

Таблица 21

Год	Всего по П	Отделения Белорусской железной дороги						РЕМПУТЬ, ЦМНР
		НОД-1	НОД-2	НОД-3	НОД-4	НОД-5	НОД-6	
Нарушения безопасности движения поездов								
2025	7	1	2		1			3
2024	7	6	1					
2023	7	1	2	1	1	2		
2022	10	1	5	1			2	1
2021	8	1	2		1	2	1	1
2020	10	1	1			1	1	6
2019	Кр.+8	2	2	1		1	Кр.+1	1
2018	6	3	2				1	
2017	6	5					1	
2016	4	3				1		
Отказы технических средств								
2025	92	46	11	1	10	15	6	3
2024	128	65	20	3	12	15	6	7
2023	83	43	14	1	12	6	6	1

Год	Всего по П	Отделения Белорусской железной дороги						РЕМПУТЬ, ЦМПр
		НОД-1	НОД-2	НОД-3	НОД-4	НОД-5	НОД-6	
2022	124	44	30	2	16	15	9	8
2021	122	47	26	5	10	16	8	10
2020	73	23	17	2	12	6	11	2
2019	87	34	19	8	7	6	8	5
2018	90	27	24	2	12	14	11	
2017	97	34	19	8	9	16	11	
2016	109	53	31	0	5	10	10	

Состояние путевого хозяйства в 2025 году остается напряженным, о чем свидетельствует наличие системных недостатков в эксплуатации и ремонте специального железнодорожного подвижного состава, приведших к проезду запрещающего сигнала и излому оси прицепа при выполнении маневровых передвижений в Волковысской дистанции пути, а также к сходам укладочного крана при производстве работ в «окно» и четырех платформ на путях производственной базы структурного подразделения «ПМС Витебск» РЕМПУТЬ. Наличие недопустимых для движения подвижного состава неисправностей в геометрии рельсовой колеи привели к сходу двух колесных пар машины ВПРС-02 в Жлобинской дистанции пути, нарушение габарита приближения строений при проведении ремонтных работ послужило причиной наезда поезда на не закрепленную плиту железнодорожного переезда в Минской дистанции пути, нарушения порядка закрепления подвижного состава при выполнении маневровой работы составителем РЕМПУТЬ привело к несанкционированному движению группы вагонов со взрезом стрелочного перевода на станции Погорельцы.

Сход 4-х железнодорожных платформ на путях производственной базы ПМС Витебск.



Причиной схода явилось заклинивание первой тележки моторной платформы МПД № 1100 поперечным швеллером, при движении по стрелочному переводу № 4, с последующей сходом трех других платформ. Металлический швеллер был приварен к раме моторной платформы при выполнении среднего ремонта, выполняемом специализированной организацией ООО «НТО Промтехбезопасность» в 2024 году. Причиной заклинивания тележки явилось отсутствие зазора между элементами рамы

моторной платформы и ходовой тележкой, что в свою очередь не было выявлено при приемке выполненных работ ответственными должностными лицами РЕМПУТЬ.

Сход укладочного крана УК 25/9-18 на перегоне Фаниполь – Койданово при производстве работ в «окно» по замене рельсошпальной решетки, которые выполнялись ПМС Барановичи



Причинами схода явились: нарушение машинистом укладочного крана требований руководства по эксплуатации при управлении тормозным оборудованием; некачественные действия машиниста при отказе тормозной системы укладочного крана; отсутствие специализированных тормозных башмаков для остановки укладочного крана в рабочем положении, а также отсутствие контроля за работой причастных работников со стороны руководителя работ.

Наезд локомотивом поезда № 3821 на незакрепленную плиту настила железнодорожного переезда, расположенного на 22 км ПК 5 перегона Михановичи – Гатово. В результате наезда в локомотиве поврежден путеочиститель секции Б. При осмотре железнодорожного переезда выявлена незакрепленная плита переездного настила с правой стороны по направлению движения поезда.



Причиной события явилось не соблюдение габарита приближения строений элементом настила железнодорожного переезда, которое стало возможным по причине невыполнения в полном объеме требований инструкции по монтажу элементов железнодорожного переезда работниками структурного подразделения ПМС Радошковичи предприятия РЕМПУТЬ, а так же по причине некачественной приемки выполненных работ ответственными должностными лицами Минской дистанции пути.

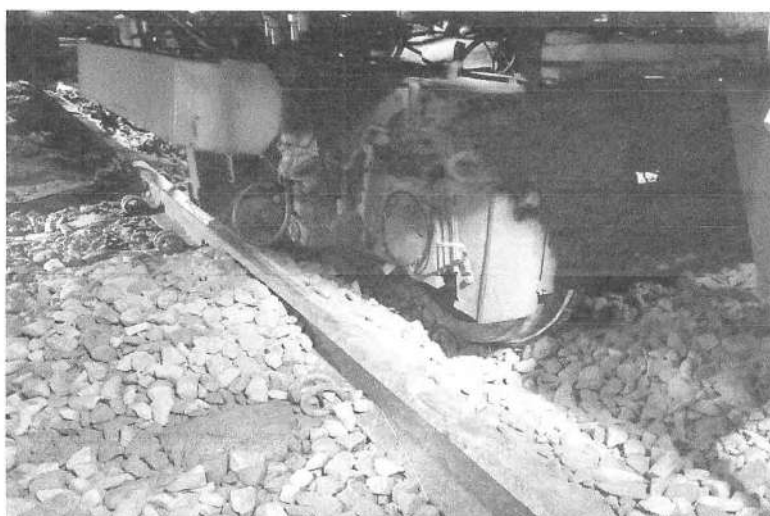
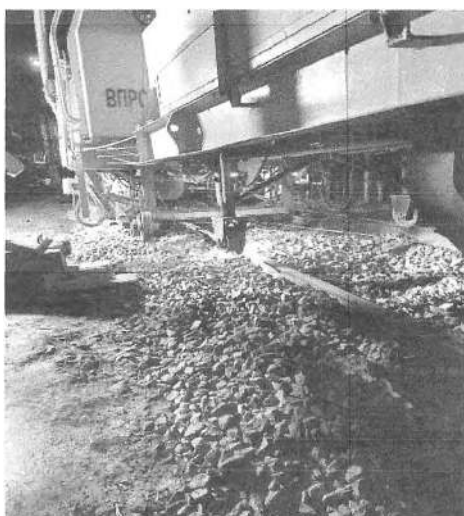
Несанкционированное движение группы вагонов со взрезом стрелочного перевода на станции Погорельцы.

Причиной допущенного события явилось нарушение пункта 41.2 главы 4 приложения 11 к Инструкции по движению поездов и маневровой работе на железнодорожном транспорте в Республике Беларусь в части ответственности за закрепление железнодорожного подвижного состава руководителем маневров - составителем структурного подразделения ПМС Барановичи, а также неубеждение дежурной по железнодорожной станции о соответствии переданного руководителем маневров сообщения норме закрепления вагонов, установленной в ТРА станции, с последующим разрешением на выезд локомотива с железнодорожного пути. Данное нарушение привело к закреплению железнодорожного подвижного состава одним тормозным башмаком и оставлению состава без локомотива с нечетной стороны станции (свыше 10-ти условных вагонов) на участке пути, где в соответствии с ТРА станции оставление вагонов без локомотива запрещается.

Проезд запрещающих сигналов светофоров МН и МЧ дрезиной ДГКу № 715 на пути № 50 станции Волковыск

Причинами события явились нарушения бригадой ДГКу порядка проследования запрещающего сигнала светофора, выполнение путевых работ без ответственного руководителя, превышение установленной скорости движения, не включение переездной сигнализации на железнодорожном переезде.

Сход второй по ходу движения тележки машины ВПРС-02 № 154 на станции Жлобин



Причиной схода двух колесных пар машины ВПРС-02 явились наличие перекоса пути величиной 125 мм на 15 метрах, отклонение по уровню 88 мм в прямом участке пути, неправильная оценка состояния пути дорожным мастером перед началом движения хозяйственного поезда к месту путевых работ.

Излом оси первой по ходу движения колесной пары прицепа УП-2 № 3603 Волковысской дистанции пути, с последующим ее сходом в переводной кривой стрелочного перевода.



Причиной излома оси колесной пары явилось усталостное разрушение под действием повторно-переменных циклических нагрузок в результате зарождения продольной усталостной трещины в подступичной части оси. В то же время установлено, что в момент излома оси колесной пары, масса груза на 620 кг превышала грузоподъемность прицепа.

Распределение допущенных за период с 2021 по 2025 годы нарушений безопасности движения поездов по структурным подразделениям отделений дороги Белорусской железной дороги и РЕМПУТЬ представлено в следующей таблице 22.

Таблица 22

Год	ПЧ Минск	ПЧ Барановичи	ПЧ Жабинка	ПЧ Волковыск	ПЧ Лида	ПЧ Молодечно	ПЧ Воропаево	ПЧ Витебск	ПЧ Кричев	ПЧ Могилев	ПЧ Жлобин	ПЧ Калинковичи	ПЧ Лунинец	ПЧЛ Могилев	ПМС Витебск	ПМС Радомковичи	ПМС Барановичи	Итого по «П»:
2025	1	-	-	2	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	1	-	2	7
2024	5	1	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	7
2023	-	1	1	-	-	1	-	-	-	1	1	-	1	1	-	-	-	7
2022	-	3	1	1	1	1	-	2	-	-	-	-	-	-	1	-	-	10
2021	-	1	-	-	1	1	1	-	1	1	-	1	-	-	-	1	-	8

Ухудшено состояние безопасности движения поездов в Волковысской дистанции пути и путевой машинной станции Барановичи, работники которых в 2025 году допустили по 2 события.

Узким местом в работе путевого хозяйства длительное время являются нарушения безопасности движения поездов из-за сходов железнодорожного подвижного состава при маневровой работе.

В 2025 году 5 событий из 7 (4 события из 7 в 2024 году) допущены из-за нарушений в организации маневровых передвижений специального железнодорожного подвижного состава, технологий производства работ, безответственности отдельных должностных лиц, что привело к сходам железнодорожного подвижного состава на станциях Витебск, Погорельцы, Жлобин, Гродно и перегоне Фаниполь – Койданово.

Статистические данные по видам нарушений безопасности движения поездов, допущенных в путевом хозяйстве за период с 2021 по 2025 годы, представлены в следующей таблице 23.

Таблица 23

Вид нарушений безопасности движения поездов	Годы				
	2025	2024	2023	2022	2021
1. Сход железнодорожного подвижного состава при маневровой работе	5	4	4	5	3
2. Наезд поезда на механизмы, оборудование и другие железнодорожные предметы и обустройства	1	2	1	1	1
3. Перекрытие сигнала светофора с разрешающего на запрещающее показание на станции (с проездом)	-	1	-	1	1
4. Проезд железнодорожным подвижным составом запрещающего сигнала светофора или предельного столбика	1	-	1	1	1
5. Столкновение железнодорожного подвижного состава с транспортным средством на железнодорожном переезде или вне его, допущенное по вине работников Белорусской железной дороги	-	-	1	-	-
6. Сход железнодорожного подвижного состава в организованном поезде	-	-	-	1	-
7. Столкновение железнодорожного подвижного состава при маневровой работе	-	-	-	1	-
8. Излом рельса под железнодорожным подвижным составом	-	-	-	-	2
Итого:	7	7	7	10	8

Основываясь на результатах анализа допущенных в 2024-2025 годах нарушений безопасности движения поездов в путевом хозяйстве, состояние безопасности движения поездов можно оценить как удовлетворительное. Однако необходимо обратить внимание, что все допущенные нарушения безопасности движения поездов имели место исключительно из-за влияния человеческого фактора (нарушение технологии производства работ, формальное отношение должностных лиц к своим обязанностям при приемке оборудования и сооружений из ремонта, организации маневровых

передвижений подвижного состава и др.). Фактор финансово-экономического и материального обеспечения предприятий путевого хозяйства, допустивших нарушения, не имеет прямой взаимосвязи с допущенными нарушениями безопасности движения поездов.

Отказы технических средств, допущенные в путевом хозяйстве Белорусской железной дороги за период с 2021 по 2025 годы с разбивкой по отделениям дороги и организациям представлены в таблице 24.

Таблица 24

Годы	Всего по хозяйству пути	Отделения дороги						РЕМПУТЬ
		НОД-1	НОД-2	НОД-3	НОД-4	НОД-5	НОД-6	
2025	92	46	11	1	10	15	6	3
2024	128	65	20	3	12	15	6	7
2023	83	43	14	1	12	6	6	1
2022	127	45	27	5	17	15	10	8
2021	130	55	26	5	10	17	8	9

В 2025 году количество отказов в путевом хозяйстве уменьшилось по сравнению с 2024 годом со 128 до 92 случаев.

Наибольшее количество отказов в 2025 году допущено структурными подразделениями путевого хозяйства УП «Минское отделение Белорусской железной дороги» – 46 отказов, против 65 отказов в 2024 году, или 50% от общего количества отказов в путевом хозяйстве.

Остальные отказы распределились следующим образом, по отделениям дороги: Барановичское – 11 отказов в 2025 году, против 20 в 2024 году; Брестское – 1 против 3; Гомельское – 10 против 12; Могилевское – 15 против 15; Витебское – 6 против 6; в государственном предприятии РЕМПУТЬ – 3 против 7.

Причины отказов в путевом хозяйстве: нарушение в работе рельсовых цепей – 46 случаев в 2025 году, против 57 в 2024 году; не перевод стрелочных переводов – 13 случаев, против 12; падение деревьев (веток) – 10 случаев, против 33; передержка «окна» – 4 случая, против 4; нарушение технологии производства работ – 3 случая, против 4; неисправность ССПС – 2 случая, против 6; изломы рельса, накладок (в т.ч. выколы, трещины) – 2 случая, против 2; повреждение устройств инфраструктуры – 3 случая, против 3; неисправность железнодорожного пути, приведшая к закрытию или ограничению скорости движения поездов – 3 случая, против 1; другие причины – 8 случаев, против 8.

В 2025 году 48% отказов в путевом хозяйстве пришлось на нарушения в работе рельсовых цепей (46 отказов из 92 допущенных отказов в хозяйстве). Отказы из-за нарушений в работе рельсовых цепей за период с 2021 по 2025 годы с разбивкой по организациям представлены в таблице 25.

Таблица 25

Годы	Всего по хозяйству пути (рельсовые цепи)	Отделения дороги						РЕМПУТЬ, РСП, ЦМПР
		НОД-1	НОД-2	НОД-3	НОД-4	НОД-5	НОД-6	
2025	46	26	7	-	4	6	3	-
2024	57	34	9	1	4	4	5	—
2023	40	20	7	1	8	1	3	—
2022	51	26	13	1	4	4	3	—
2021	44	26	9	1	4	2	2	—

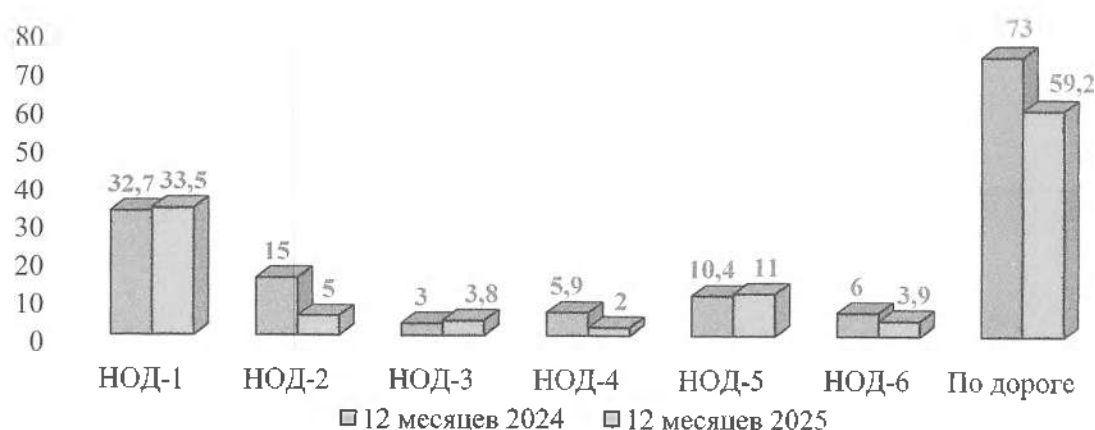
В 2025 году по-прежнему наихудшее содержание рельсовых цепей приходится на Минскую (12 случаев) и Борисовскую (13 случаев) дистанции пути, на которые приходится 54% от общего количества случаев на предприятиях путевого хозяйства.

По результатам работы в 2025 году не допустили отказы: Оршанская, Волковысская, Лунинская, Жабинковская, Бобруйская, Воропаевская, Полоцкая дистанции пути и Барановичская, Гомельская дистанции защитных лесонасаждений.

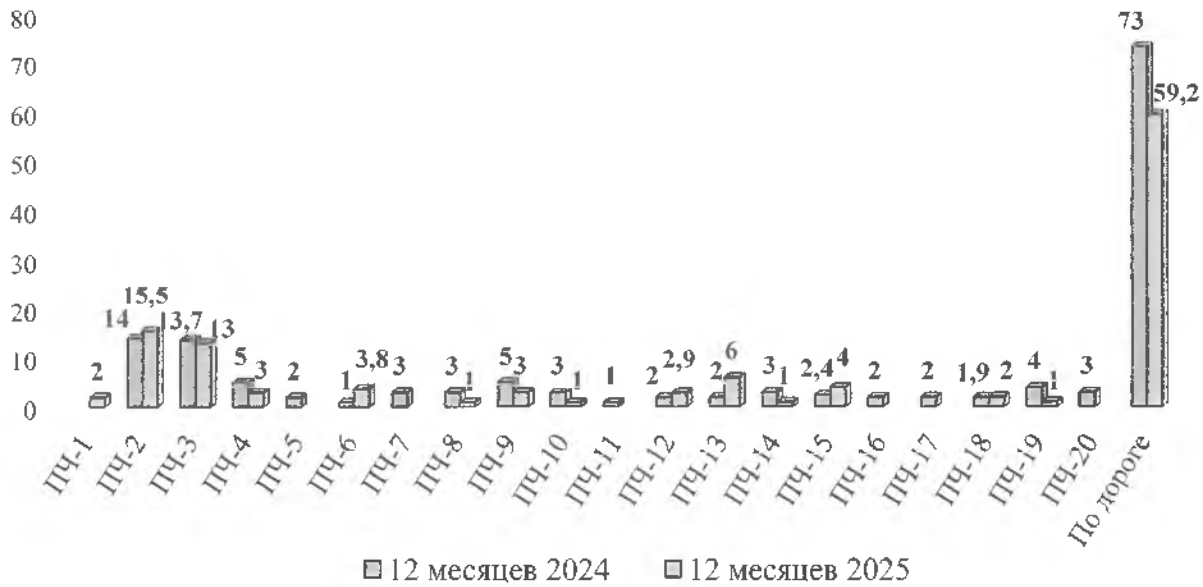
Состояние железнодорожного пути

В целом на Белорусской железной дороге количество неудовлетворительных километров сократилось с 73 до 59,2, однако на Минском, Брестском, и Могилевском отделениях дороги допущено незначительное их увеличение. Положительного результата достигли работники дистанций пути Барановичского и Гомельского отделений дороги. Количество неудовлетворительных километров сократилось в 3 раза.

Неудовлетворительные километры по отделениям дороги за 2024 и 2025 годы

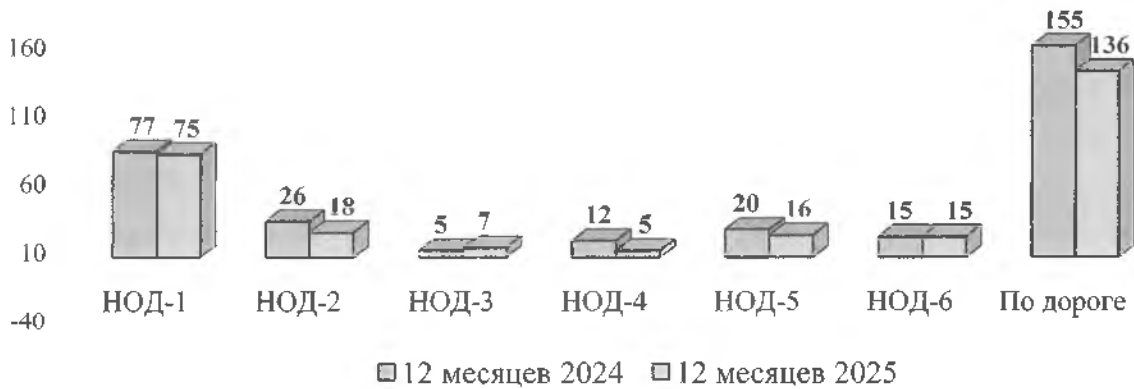


Неудовлетворительные километры по дистанциям пути за 2024 и 2025 годы

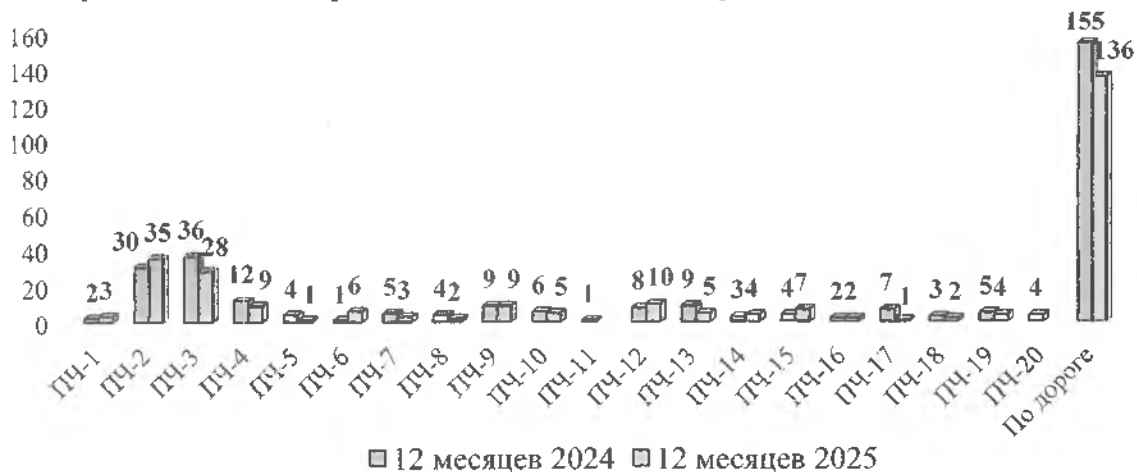


Наибольшее количество неудовлетворительных километров допущено в Борисовской и Минской дистанциях пути.

Ограничения скорости по отделениям дороги за 2024 и 2025 годы

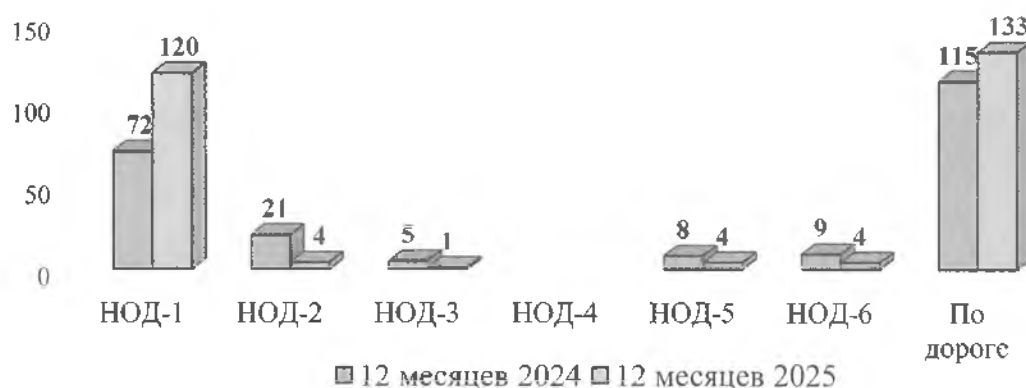


Ограничения скорости по дистанциям пути за 2024 и 2025 годы

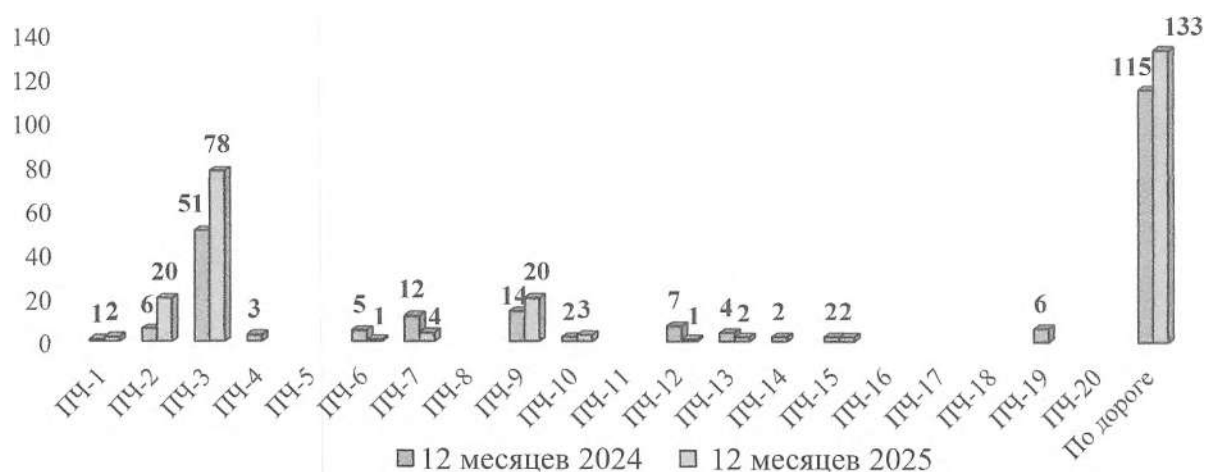


Общее количество ограничений скорости из-за неисправности пути сократилось со 155 до 136. Допущено значительное увеличение количества случаев ограничений скорости по результатам мобильных средств диагностики в границах Борисовской (с 30 до 35), Брестской (с 1 до 6) и Осиповичской (с 4 до 7) дистанций пути.

Количество отступлений III степени по отделениям дороги, повторившихся при контрольных проверках более 3 месяцев подряд за 2024 и 2025 годы



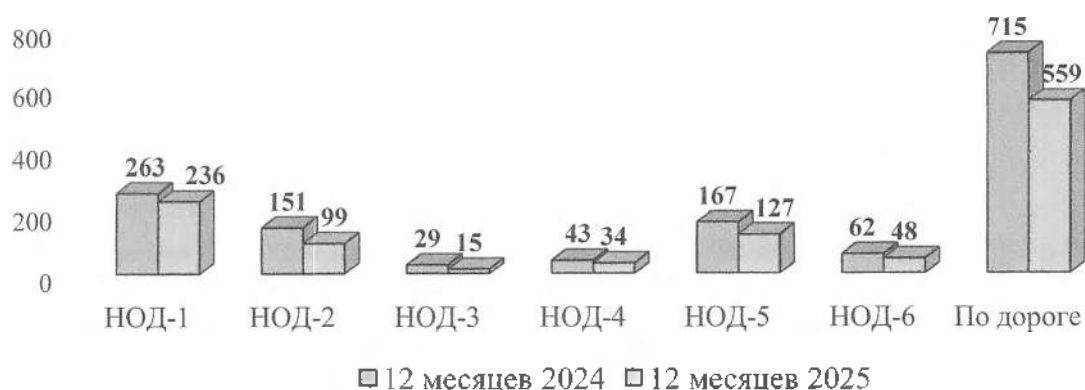
Количество отступлений III степени по дистанциям пути, повторившихся при контрольных проверках более 3 месяцев подряд, за 2024 и 2025 годы



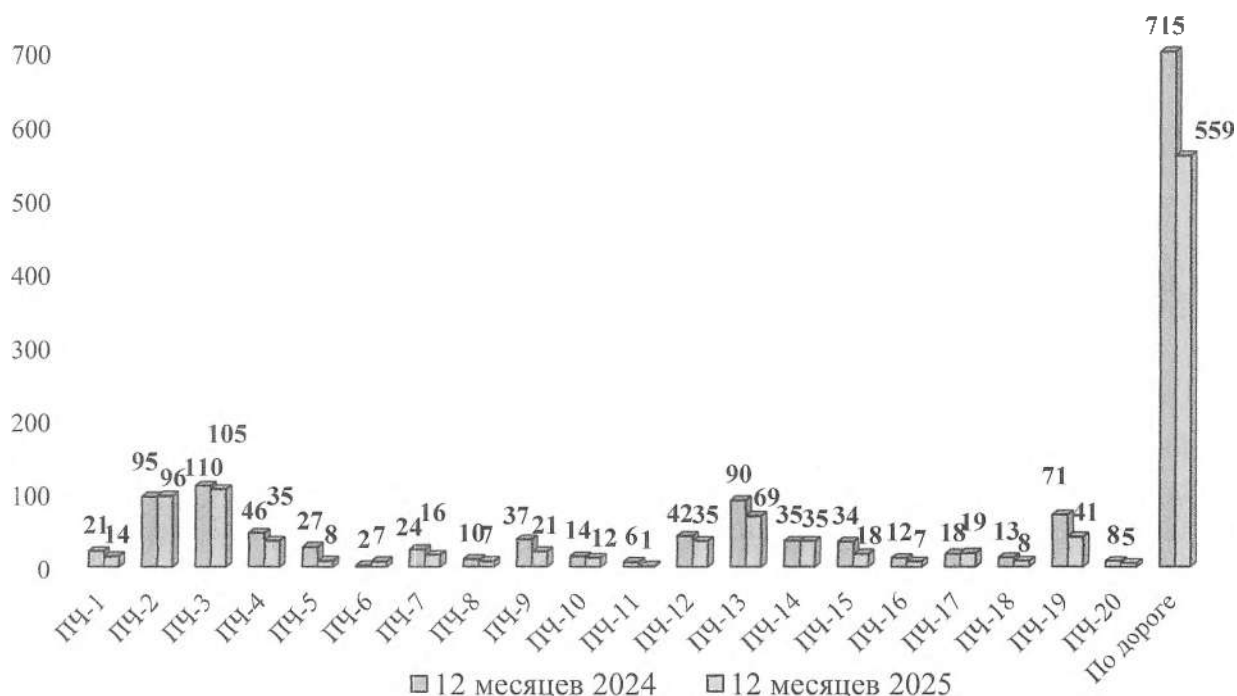
Наибольшее количество повторившихся отступлений III степени при контрольных проверках мобильными средствами диагностики, допущено Минской (78 или 59% от общего количества по дороге) дистанцией пути. Так же отрицательная динамика наблюдается по Борисовской и Молодечненской дистанциях пути.

Из 16 повторений отступлений III степени повторившихся более трех месяцев подряд составляют: рихтовки – 11 мест, перекосы – 1 место, уширение – 1 место, просадки – 3. Все отступления повторились 4-6 месяцев подряд.

Количество отступлений IV-V степеней по отделениям дороги за 2024 и 2025 годы



Количество отступлений IV-V степеней по дистанциям пути за 2024 и 2025 годы



Количество отступлений IV-V степеней в целом по дороге сократилось с 715 до 559, однако по-прежнему на Борисовской, Минской, Осиповичской и Лунинецкой дистанций пути путеизмерительными вагонами и диагностическим комплексом инфраструктуры выявляются значительное количество отступлений (56% от всех отступлений по дороге).

Состояние искусственных сооружений

В план по капитальному ремонту искусственных сооружений на 2025 год были включены 30 мостов и 1 водопропускной труба, с вводом в эксплуатацию 21 сооружения (20 мостов и 1 водопропускная труба).

По состоянию на 01.01.2026 в постоянную эксплуатацию после капитального ремонта введены 19 мостов и 1 водопропускная труба.

Продолжаются работы по капитальному ремонту на 11 мостах с их сдачей в эксплуатацию в 2026 году.

Выполнение на 01.01.2026 составило 19 465,208 тыс.руб. при годовом плане 19 155,0 тыс.руб. или 101,6 %.

Состояние земляного полотна.

Перечень неустойчивых мест или деформирующихся участков земляного полотна приведен в таблице 26.

Таблица 26

ПЧ	Участок	Км, пикет	Протяженность, м.
1	Орша – Лепель	96 км ПК 8-9	100
	Чашники – Новолукомль	19 км ПК 9	7
	ст.Новолукомль	путь №9	60
	ст.Орша-Центр. путь №24А	541км ПК1	30
	ст.Орша-Центр. путь №25А	541км ПК5	6
	ст.Орша-Центр. путь №26/26А	540 км ПК3,4,6,7	34
	Витебск - Орша	78 км ПК8	11
	Путь необщего пользования (Оршанский мясокомбинат)	23-24 звено	5
2	Орша – Минск	668 км ПК10	92
3	Минск – Барановичи	765 км ПК5-6	200
9	Молодечно – Лида	584 км ПК7-10	305
	Крулевщизна – Молодечно	641 км ПК7-8	50
НОД-1			900
18	Калинковичи – Словечно	120 км ПК4	1
НОД-4			1
13	Орша – Кричев	17 км ПК6-7	176
	Кричев – Унеча	181 км ПК9 – 182 км ПК3	388
15	Калий-1 - Калий-4	2км ПК7 - 3 км ПК7	1000
	Калий-3 - Калий-2	2км ПК9 - 5 км ПК8	2900
	Глядки - Калий-3	14 км ПК5 - 18 км ПК5	4000
НОД-5			8464
10	Воропаево – Друя	8 км ПК3-4	25
	Воропаево – Друя	16 км ПК10 – 17 км ПК3	400
	Полоцк – Крулевщизна	500 км ПК1-2	60
	Полоцк – Крулевщизна	504 км ПК1-4	215
11	Витебск – Полоцк	583 км ПК 4-5	70
	Витебск - Полоцк	603 км ПК 5	25
	Витебск - Полоцк	606 км ПК 5	20
	Полоцк – Бигосово	689 км ПК 9	15
	Полоцк – Бигосово	690 км ПК 8	12
	Полоцк – Бигосово	692 км ПК 4-5	100
	Полоцк – Бигосово	696 км ПК 3	30
	Полоцк – Крулевщизна	468 км ПК 9	50
12	Витебск – Орша	25 км ПК 1	6
	Витебск – Орша	25 км ПК 1-2	7
НОД-6			1035
Всего по дороге			10400

Состояние рельсов и стрелочных переводов

Средствами неразрушающего контроля дистанций пути в 2025 году проконтролировано 124 524 км главных и 6 012 км приемо-отправочных путей, 85 586 стрелочных переводов, 23 850 сварных стыков рельсов по всему сечению, 1 515 наплавленных мест, 38 034 локальных мест в рельсах.

По состоянию на 01.01.2026 численность операторов участков дефектоскопии в целом по дороге составила 293 чел. при расчетной численности 376 чел. Информация о штате операторов участков дефектоскопии дистанций пути представлена в таблице 27.

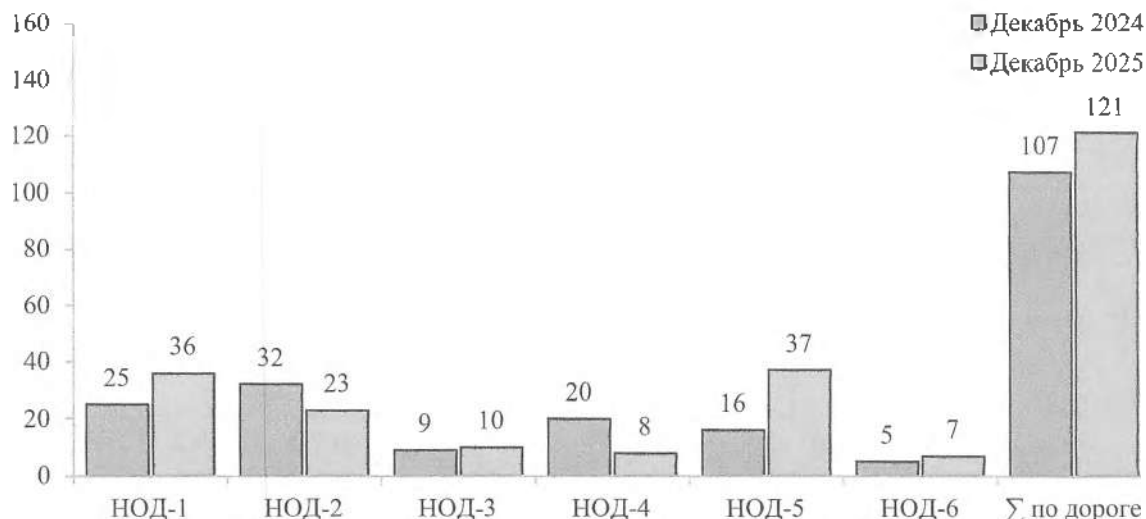
Таблица 27

Штат операторов участков дефектоскопии дистанций пути по состоянию на 01.01.2026 (расчетный, чел./фактический, чел.)									
ПЧ-1	ПЧ-2	ПЧ-3	ПЧ-4	ПЧ-5	ПЧ-6	ПЧ-7	ПЧ-8	ПЧ-9	ПЧ-10
20/18	22/13	29/18	21/14	29/24	13/12	13/11	11/9	27/22	9/7
ПЧ-11	ПЧ-12	ПЧ-13	ПЧ-14	ПЧ-15	ПЧ-16	ПЧ-17	ПЧ-18	ПЧ-19	ПЧ-20
14/11	18/17	19/14	18/9	20/15	18/16	22/15	20/18	20/20	13/10

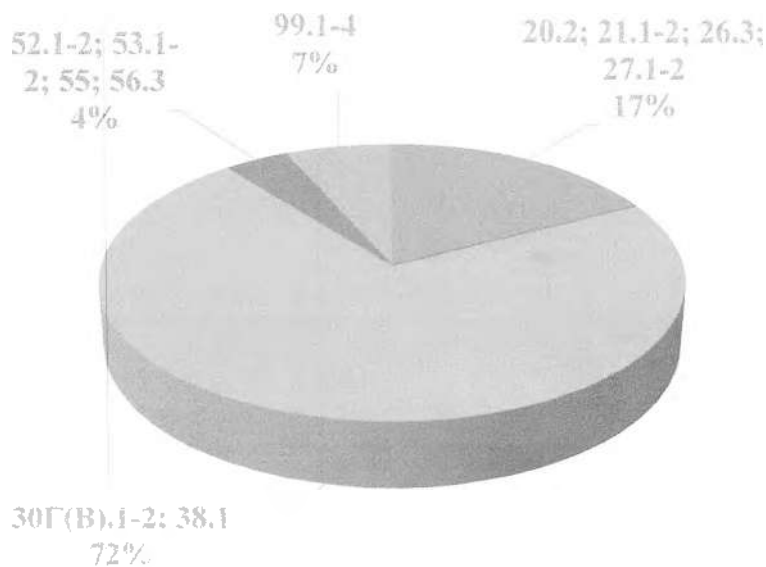
Вопрос о качественном выполнении проверок съемными средствами неразрушающего контроля наиболее остро возникает в Борисовской, Барановичской, Молодечненской, Кричевской, Могилевской, Осиповичской и Гомельской дистанциях пути, где процент укомплектованности операторами дефектоскопных тележек составляет около 60-75%. В результате недостаточной укомплектованности специалистами в области неразрушающего контроля рельсов, имеют место случаи проведения вторичного контроля съемными ультразвуковыми дефектоскопами УДС-РДМ-22 при совмещении с плановой проверкой, что не позволяет обнаружить отдельные дефекты в сроки, установленные нормативной документацией. Кроме того, несвоевременное выявление таких дефектов, при определенных условиях, может привести к изломам рельсов.

В 2025 году совмещенными вагонами-дефектоскопами проконтролировано 70 534 км главных путей, 34 916 стрелочных переводов, выдано на вторичный контроль 12 211 мест в рельсах, проведено 83 натурных осмотров, обнаружено и изъято 130 остродефектных рельсов, взято на учет 526 дефектных рельсов, выдано 26 предупреждений об ограничении скорости движения поездов, из них 16 – по средствам видеоконтроля, 10 – на замену остродефектных рельсов.

Количество остродефектных рельсов, обнаруженных и изъятых из главных путей по отделениям дороги, шт.



Остродефектные рельсы, изъятые в 2025 году из железнодорожного пути, с распределением в процентном соотношении по кодам дефектов



Основным дефектом, по которому производится изъятие остродефектных рельсов из пути, является дефект кода 30Г.1-2 (горизонтальное расслоение головки из-за наличия скоплений неметаллических включений). В 2025 году по такому дефекту изъято – 946 шт., в том числе из главных путей – 898 шт. и из приемо-отправочных – 48 шт.

Сводные данные по состоянию рельсов и элементов стрелочных переводов в целом по дороге и с распределением в пределах отделений дороги за декабрь и 12 месяцев 2025 года представлены в таблице 28.

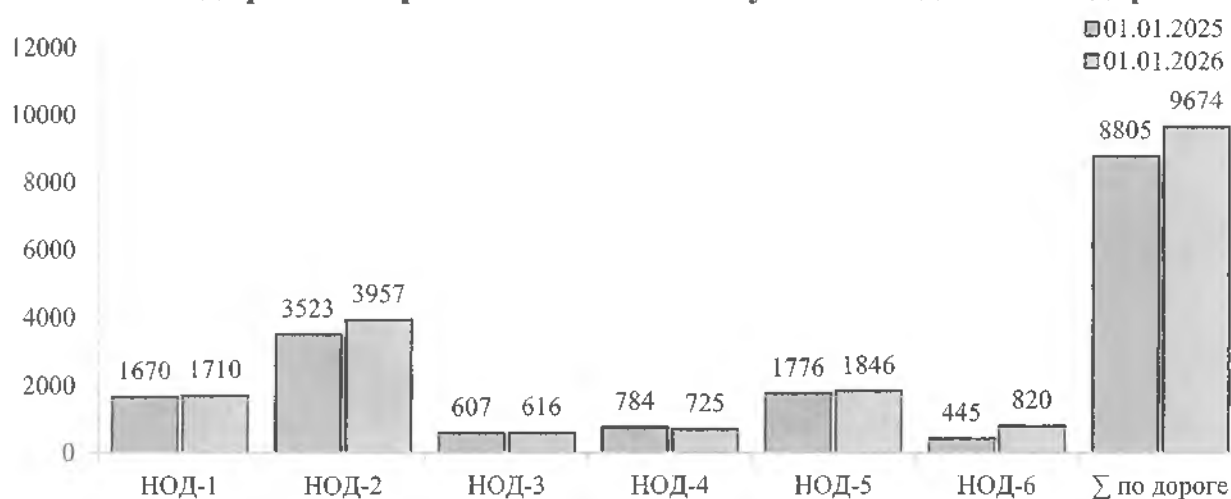
Таблица 28

Показатель	по дороге	НОД-1	НОД-2	НОД-3	НОД-4	НОД-5	НОД-6
Количество дефектных рельсов (далее – ДР) и дефектных элементов стрелочных переводов (далее – Д) в эксплуатации по состоянию на 01.01.2026							
ΣДР, Д гл., п-о	11418	2048	4759	742	829	2076	964
- ДР гл., п-о	11380	2021	4753	741	827	2076	962
- Д гл., п-о	38	27	6	1	2	–	2
ΣДР, Д гл.	9705	1736	3959	617	727	1846	820
- ДР гл.	9674	1710	3957	616	725	1846	820
- Д гл.	31	26	2	1	2	–	–
ΣДР, Д п-о	1713	312	800	125	102	230	144
- ДР п-о	1706	311	796	125	102	230	142
- Д п-о	7	1	4	–	–	–	2

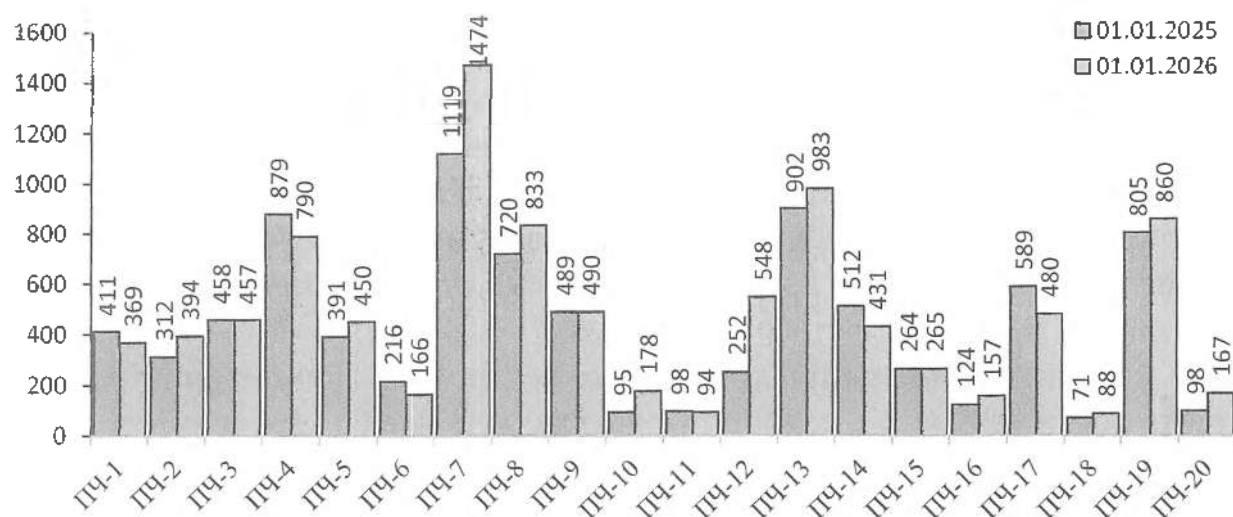
В целом по дороге за 2025 год количество дефектных рельсов, эксплуатируемых в главных путях, увеличилось на 869 шт. (с 8805 шт. до 9674 шт.), в приемо-отправочных – на 84 шт. (с 1622 шт. до 1706 шт.).

Наибольшее количество дефектных рельсов эксплуатируется в железнодорожных путях Барановичского отделения дороги: в главных путях – 3957 шт. (+434 шт.), в приемо-отправочных путях – 796 шт. (+38 шт.).

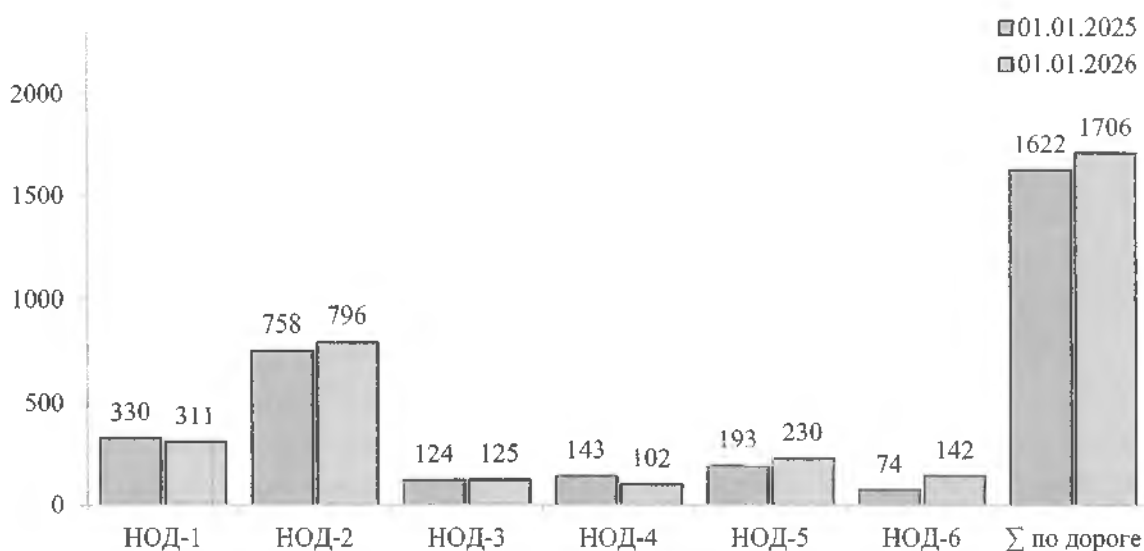
Количество дефектных рельсов в главных путях по отделениям дороги



Количество дефектных рельсов в главных путях по дистанциям пути



Количество дефектных рельсов в приемо-отправочных путях



По состоянию на 01.01.2026 количество дефектных рельсов, находящихся в эксплуатации в сравнении с количеством дефектных рельсов, эксплуатируемых на начало 2025 года, значительно увеличилось в главных и приемо-отправочных путях Волковысской (+355 шт. и +45 шт. соответственно) и Витебской (+296 шт. и +64 шт.) дистанций пути, сократилось – Гомельской (-109 шт. и -39 шт.) и Барановичской (-89 шт. и -15 шт.) дистанциях пути.

Общее количество дефектных рельсов, лежащих в пути, а также постоянный рост количества контроленепригодных участков рельсовых плетей говорит о неудовлетворительном состоянии рельсового хозяйства. Наличие действующих предупреждений о снижении установленной скорости движения поездов указывает на то, что укладка новых рельсовых плетей бесстыкового пути проводится недостаточными темпами, в том числе при производстве восстановительного ремонта пути.

Столкновения железнодорожного подвижного состава с транспортным средством (дорожно-транспортное происшествие) на железнодорожном переезде или вне его (далее – ДТП).

В 2025 году на железнодорожных переездах и вне переездов допущено 8 случаев ДТП, в которых 1 человек травмирован, против 11 случаев ДТП в 2024 году (7 человек травмировано, 4 человека травмировано смертельно).

За период с 2021 по 2025 года произошло 56 случаев ДТП, в которых пострадало 20 человек (5 человек погибло, 15 человек травмировано).

Общие сведения о ДТП за период с 2021 по 2025 годы представлены в таблице 29.

Таблица 29

Количество ДТП/пострадавших	Годы				
	2021	2022	2023	2024	2025
Всего ДТП	11	9	15	13	8
Всего пострадало, чел.	5	2	1	11	1
Смертельно травмировано, чел.	-	1	-	4	-
Травмировано с различными степенями тяжести, чел.	5	1	1	7	1

Во всех случаях ДТП в ходе расследований установлены нарушения требований Правил дорожного движения Республики Беларусь водителями автотранспортных средств при пересечении железнодорожных путей через железнодорожные переезды, вне переездов или нахождения возле железнодорожных путей.

Количество ДТП с разбивкой по отделениям дороги приведены в таблице 30.

Таблица 30

№ п/п	Отделение дороги	НОД-1		НОД-2		НОД-3		НОД-4		НОД-5		НОД-6		По дороге	
		2024	2025	2024	2025	2024	2025	2024	2025	2024	2025	2024	2025	2024	2025
1.	Всего ДТП	4	2	4	-	2	2	1	-	2	3	-	1	13	8
2.	ДТП на регулируемом переезде, в т.ч.:	3	2	2	-	-	-	-	-	1	1	-	-	6	5
2.1.	ДТП на переезде с дежурным работником	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-
2.2.	ДТП на переезде без дежурного работника	3	2	1	-	1	-	-	-	1	1	-	-	6	5
3.	ДТП на нерегулируемом переезде	-	-	-	-	1	1	-	-	-	2	-	-	1	2
4.	ДТП вне переездов	1	-	2	-	1	1	1	-	1	-	-	1	6	1
5.	ДТП, в которых пострадали люди	2	-	2	-	-	-	-	-	1	1	-	-	5	1
6.	Всего пострадало чел., в т.ч.	3	-	6	-	-	-	1	-	1	1	-	-	11	1
6.1.	Смертельно травмировано, чел.	2	-	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4	-
6.2.	Травмировано с различными степенями тяжести, чел.	1	-	4	-	-	-	1	-	1	1	-	-	7	1

Наложение посторонних предметов на железнодорожный путь

В 2025 году допущено 28 случаев наложения на железнодорожный путь посторонних предметов в границах дистанций пути: Молодечненской – 10 случаев, Борисовской и Минской – по 5, Кричевской, Могилевской и Бобруйской – по 1 случаю, Жабинковской и Витебской – по 1. В 2024 году допущено 25 случаев наложения на железнодорожный путь посторонних предметов.

Сведения о случаях наложения посторонних предметов на железнодорожный путь, произошедшие за период с 2021 по 2025 годы, с разбивкой по отделениям дороги представлены в таблице 31.

Таблица 31

Отделения дороги	Год				
	2021	2022	2023	2024	2025
НОД-1	14	11	14	16	20
НОД-2	1	1	-	3	-
НОД-3	3	-	5	2	1
НОД-4	4	6	11	3	-
НОД-5	1	1	3	-	6
НОД-6	1	1	1	1	1
Всего:	24	20	34	25	28

Приоритетными мероприятиями по повышению уровня безопасности движения поездов в дальнейшей работе путевого хозяйства, а также основными направлениями решения проблем являются:

восстановление престижа основных профессий путевого хозяйства, таких как монтер пути, оператор дефектоскопной тележки, ремонтник искусственных сооружений, бригадир пути, машинист (помощник) специального подвижного состава, мастер дорожный и др., повышение конкурентоспособности этих профессий на рынке труда;

постоянная работа по повышению квалификации работников путевого хозяйства (систематический, плановый процесс совершенствования профессиональных знаний, умений и навыков, обеспечивающий рост производительности труда и качества услуг);

выполнение своевременной поставки материалов верхнего строения пути, расходных материалов, запасных частей, необходимых для работы путевого инструмента, средств малой механизации, автотракторной техники и специального подвижного состава;

выполнение инвестиционных программ (модернизация специального железнодорожного подвижного состава, закупка новой путевой и автотракторной техники, переход на путевой инструмент, работающий от АКБ и др.).

проведение аудита состояния безопасности движения поездов, определение причин нарушений безопасности движения и их взаимосвязи с финансово-экономическим и материальным обеспечением.

качественное проведение работы по контролю состояния геометрии пути и стрелочных переводов, в том числе проверке кривых участков пути малого радиуса по стрелам изгиба, а также по неразрушающему контролю рельсов и стрелочных переводов;

соблюдение технологии выполнения и правил ограждения мест производства работ;

осуществление периодических обследований и осмотров искусственных сооружений, своевременное выполнение плановых видов ремонта;

контроль текущего состояния земляного полотна, диагностика потенциально опасных участков, повышение ответственности за выполнение работ по ремонту и восстановлению водоотводных сооружений при производстве путевых работ;

качественное проведение комиссионных месячных осмотров на станциях Белорусской железной дороги в части участия руководителей структурных подразделений в проведении осмотров. Осуществление контроля за фактическим устранением выявленных отступлений;

контроль за периодическими осмотрами рельсовых цепей, своевременное выявление и устранение отступлений в их содержании;

своевременное проведение обследований полосы отвода и вырубка опасных деревьев, угрожающих падением на железнодорожный путь, контактную сеть, линии автоблокировки и продольного электроснабжения;

приведение скоростей движения в соответствие состоянию пути, стрелочных переводов, искусственных сооружений.

3.5. Хозяйство сигнализации и связи

В 2025 году в хозяйстве сигнализации и связи событий не допущено. В 2024 году было допущено 5 событий.

Данные о нарушениях безопасности движения поездов и отказах технических средств по хозяйству сигнализации и связи за период с 2016 по 2025 годы представлены в таблице 32.

Таблица 32

Год	Всего по Ш	Отделения дороги						БТА	КТЦ
		НОД-1	НОД-2	НОД-3	НОД-4	НОД-5	НОД-6		
Нарушения безопасности движения поездов									
2025	0								
2024	5	2				3			
2023	4			1	2	1			
2022	9	5	2		1		1		
2021	3	2			1				
2020	0								
2019	1						1		
2018	0								
2017	3	3							
2016	1					1			
2015	4	1	2		1				
Отказы технических средств									
2025	327	125	76	11	43	33	33	5	1

Год	Всего по Ш	Отделения дороги						БТА	КТЦ
		НОД-1	НОД-2	НОД-3	НОД-4	НОД-5	НОД-6		
2024	292	106	76	10	45	31	22	2	
2023	308	112	62	17	50	31	36		
2022	311	106	82	13	55	26	29		
2021	325	110	57	18	81	27	32		
2020	279	68	62	18	71	31	29		
2019	295	86	65	22	78	18	26		
2018	322	88	72	16	73	33	40		
2017	323	93	87	17	64	32	30		
2016	432	126	123	22	91	33	37		
2015	506	160	132	19	100	62	33		

Количество отказов в работе технических средств по хозяйству сигнализации и связи в 2025 году в сравнении с 2024 годом, увеличено с 292 до 327.

Рост количества отказов в 2025 году по сравнению с 2024 годом допущен в Минской (73/66), Барановичской (46/37), Молодечненской (21/9), Витебской (23/18), Полоцкой (10/4), Осиповичской (16/13), Брестской (11/10) и Оршанской (31/30) дистанциях сигнализации и связи.

Снижено количество отказов в Лидской (30/39), Гомельской (14/15), Жлобинской (14/15) и Могилевской (17/18) дистанциях сигнализации и связи. На уровне прошлого года осталось количество отказов в Калинковичской (15/15) дистанции сигнализации и связи.

Из отказов, отнесенных за хозяйством сигнализации и связи, основная часть их приходится на устройства СЦБ – 314 случаев (92%), на устройства связи – 12 случаев, на устройства КТСМ – 7 случаев, на локомотивные устройства АЛС – 8 случаев.

Анализируя общее количество отказов устройств СЦБ, отнесенных за хозяйством сигнализации и связи за 2025 год установлено, что наибольшее их количество вызвано выходом из строя приборов и аппаратуры – 132 случая (против 101 случая в 2024 году) или 44 % от общего количества отказов в работе устройств СЦБ.

Увеличилось количество отказов, в сравнении с аналогичным периодом 2024 года, по следующим объектам: стрелки (34/29), светофоры (22/17), статив (23/20), кабельная сеть (39/35), микропроцессорная техника (10/5), вагонные замедлители (3/0), локомотивные устройства АЛСН (8/1).

Кроме того, из общего количества нарушений нормальной работы устройств СЦБ неисправности рельсовых цепей составляют 21 случай против 25 в 2024 году, релейный шкаф – 10/13, аппаратура управления и контроля – 2/4, питающие устройства – 8/10, программное обеспечение – 1 против 3 в 2024 году.

В тоже время план ремонта технических средств хозяйства сигнализации и связи в 2025 году, утвержденный приказом от 24.01.2025 № 83НЗ, выполнен лишь на 29%. Основная причина невыполнения – недопоставка материалов и оборудования в требуемом объеме. Поставка наиболее уязвимых в отношении отказов в работе объектов – реле и блоков СЦБ, стрелочных электроприводов отсутствовала в 2025 году.

Крайне опасным фактором риска обеспечения безопасности движения поездов также является нахождение в эксплуатации приборов и блоков СЦБ с истекшим сроком периодической проверки в ремонтно-технологических участках дистанций сигнализации и связи, данный показатель в хозяйстве сигнализации и связи уменьшен в сравнении с 2024 годом, однако находится на высоком уровне – более 700 приборов.

По сравнению с 2024 годом количество повреждений устройств связи в 2025 году уменьшилось на 2 случая. Уменьшено количество отказов устройств КТСМ с 18 до 7, все отказы произошли по причине неисправности болометров напольных камер.

В 2025 году основная причина отказов в работе технических средств носит деградационный характер, количество таких отказов значительно увеличилось – 155 против 42 в 2024 году. Снижено количество отказов, носящих эксплуатационный характер т.е. допущенных по вине человеческого фактора – 122 против 210 в 2024 году, однако данный показатель находится по-прежнему на высоком уровне. Не способствует уменьшению доли человеческого фактора в общем количестве отказов и такой фактор риска, как текучесть кадров в дистанциях сигнализации и связи, данный показатель по хозяйству сигнализации и связи составляет 13,4% что является крайне опасным.

За 2025 год задержано 366 поездов против 354 поездов в 2024 году. Из них – 112 поездов международных линий, межрегиональных линий бизнес-класса с общей продолжительностью задержки 27ч. 00мин., 136 поездов городских линий и региональных линий экономкласса с общей продолжительностью задержки 34ч. 26мин. и 118 грузовых поездов с общей продолжительностью задержки 60ч. 44мин. Количество задержанных поездов увеличилось на 12.

За 2025 год устройствами КТСМ проконтролировано 1 908 829 подвижных состава (на 81 914 состав меньше чем за 2024 год), из них по показаниям КТСМ «остановлено» 623 подвижных состава, «подтвердилось»: нагрев буксового узла, шкива, тормозов в 616 подвижных составах. Достоверность показаний при этом составила 98,9%.

По показаниям КТСМ произведено 118 отцепок подвижных единиц, из них: по сигналу Тревога-0 – 62 отцепки, по сигналам Тревога-1/Тревога-2 – 56 отцепок.

По результатам проверки устройств АЛСН, поездной радиосвязи (далее – ПРС), устройств КТСМ диагностическим комплексом инфраструктуры ЦДИ в 2025 году выявлены повторные отступления.

Так, на участках с периодичностью проверки 1 раз в год выявлены повторные отступления устройств: АЛСН – 68 (10 из которых более 3 раз), КТСМ – 5, ПРС – 34, на участках с периодичностью проверки 2 раза в год: АЛСН – 32, ПРС – 6.

При проверке устройств КТСМ в 2025 году по сравнению с 2024 годом снизилось количество отступлений по высоким уровням нагрева с 33 до 21 случая. По низким уровням нагрева, а также по нарушениям в работе УННВ количество выявленных отступлений увеличилось с 1 до 13 случаев и с 9 до 12 соответственно.

За 2025 год, в сравнении с 2024 годом, общее количество сбоев в работе устройств АЛСН (КЛУБ) по дороге уменьшилось с 2990 до 2619.

Распределение сбоев в работе устройств АЛСН (КЛУБ) по хозяйствам дороги за 2025 год представлено в таблице 33.

Таблица 33

Период / хозяйство	Т	П	Ш	Э	Д	Пр	Всего
2025 год / 2024 год	1146/1309	385/663	246/184	38/18	0/0	804/816	2619/2990

За 2025 год количество сбоев в работе устройств АЛСН (КЛУБ) по хозяйству сигнализации и связи, в сравнении с 2024 годом, увеличилось со 184 до 246 случаев. Причинами сбоев в работе устройств АЛСН (КЛУБ) за 2025 года явились: неисправность технических средств – 151/87 случай; не в норме временные параметры кода – 38/54 случаев; не в норме величина кодового тока – 2/3 случая; неисправность технических средств на локомотиве – 2/3 случая; одиночный сбой на локомотиве – 9/16 случаев; прочие причины – 44/21 случая.

Для обеспечения безопасности движения поездов в 2026 году в хозяйстве сигнализации и связи первоочередно необходимо сосредоточить внимание на укреплении трудовой и технологической дисциплины и обеспечить:

повышение уровня культуры безопасности движения, профессиональной подготовки и технического обучения электромонтеров и электромехаников, особенно молодых специалистов, практическим навыкам и передовым методам обслуживания;

повышение эффективности использования средств диагностики ЦДИ по соблюдению требований приложений 2, 3 к ПТЭ, принятия на их основе эффективных мер на упреждение отказов в работе технических средств и обеспечения условий безопасности движения;

своевременную проверку аппаратуры СЦБ в ремонтно-технологических участках дистанций сигнализации и связи;

устойчивую работу электрических рельсовых цепей, качественную проверку и регулировку приборов СЦБ, связи, КТСМ;

должный контроль за качеством выполнения регламентных работ по техническому обслуживанию и ремонту устройств СЦБ, электросвязи, КТСМ, содержанием кабельных линий путем повышения уровня эффективности диспетчерского руководства эксплуатационной деятельностью дистанций сигнализации и связи, а также руководителями дистанций сигнализации и связи.

3.6. Хозяйство электрификации и электроснабжения

За 12 месяцев 2025 г. допущено 1 событие в Барановичской дистанции электроснабжения, против 3 событий, допущенных в 2024 году, 2 из которых было допущено в Минской и 1 в Витебской дистанциях электроснабжения.

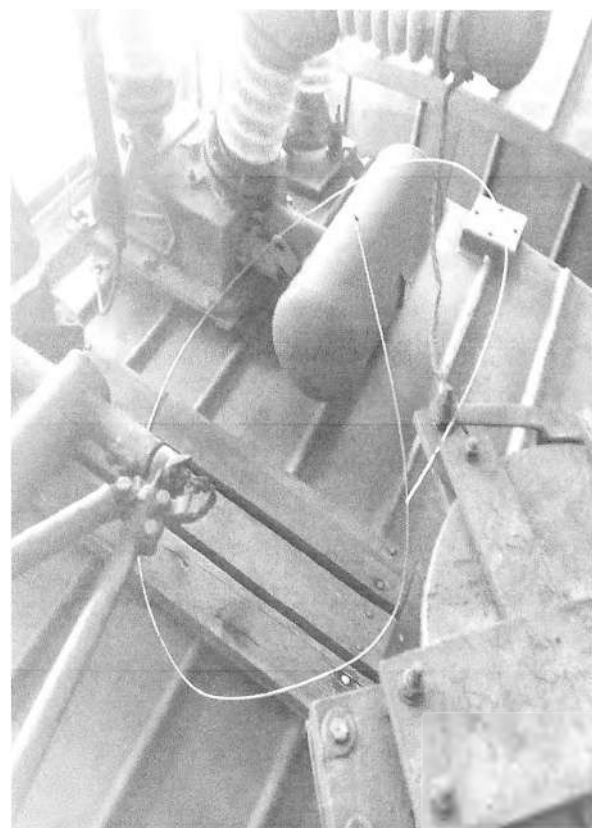
Данные по нарушениям безопасности движения поездов и отказам технических средств по хозяйству электрификации и электроснабжения за период с 2016 по 2025 годы представлены в таблице 34.

Таблица 34

Год	Всего по Э	Отделения дороги					
		НОД-1	НОД-2	НОД-3	НОД-4	НОД-5	НОД-6
Нарушения безопасности движения поездов							
2025	1		1				
2024	3	2					1
2023	0						
2022	3		1		1	1	
2021	1		1				
2020	0						
2019	3	2	1				
2018	1	1					
2017	4	4					
2016	4	3	1				
Отказы технических средств							
2025	43	26	11	1	0	5	0
2024	42	17	5	6	10	3	1
2023	50	19	14	2	6	5	4
2022	46	14	13	6	5	6	2
2021	56	23	17	6	6	2	2
2020	26	8	8	0	3	6	1
2019	37	14	11	4	3	2	3
2018	34	14	9	3	4	1	3
2017	58	28	14	3	6	4	3
2016	61	30	9	0	10	12	0

02.08.2025 поезд №6826 (ЭР9Т-0693(2) ТЧ Минск-Сев.) сообщением Барановичи-Минск остановлен на перегоне Столбцы – Колосово из-за повреждения трёх токоприёмников по причине обрыва троса грузокompенсации контактного провода компенсированной контактной подвески на опоре № 244. Движение электропоезда было продолжено с помощью вспомогательного локомотива.

Необходимо отметить низкое качество работ при устранении данного повреждения. Работниками Барановичской дистанции электроснабжения в процессе приведения контактного провода в габарит на крышевом оборудовании электропоезда ЭР9Т № 693 была оставлена проволока, которая при поднятии исправных токоприёмников привела к короткому замыканию и невозможности дальнейшего следования электропоезда самостоятельно.



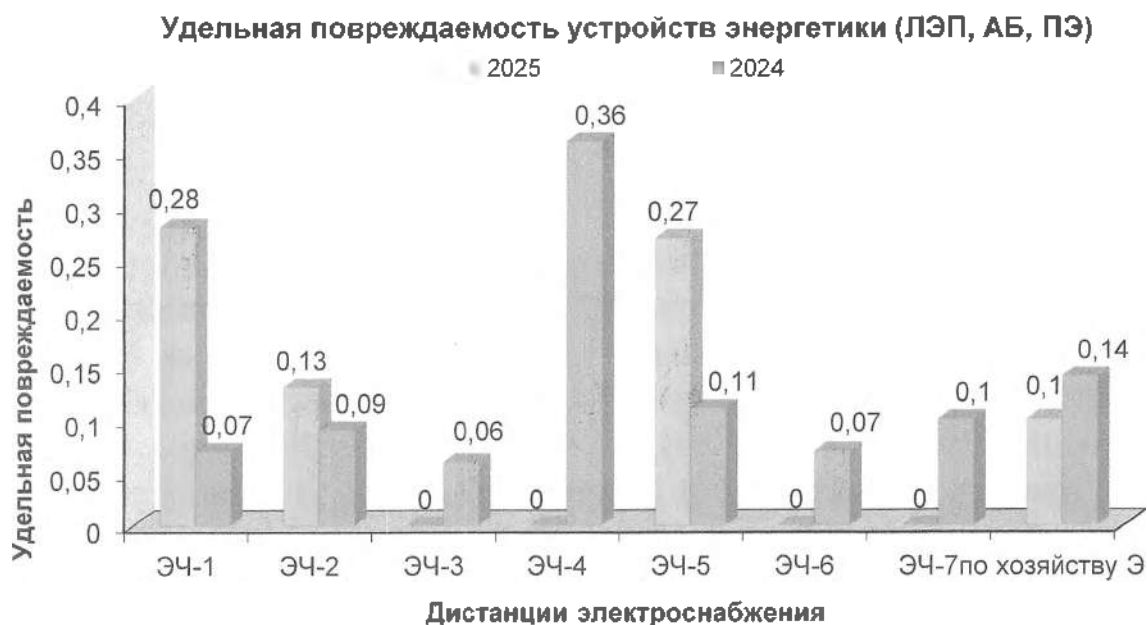
Количество отказов, отнесенных за хозяйством электрификации и электроснабжения за 12 месяцев 2025 года увеличено и составило 43 случая против 42, допущенных за аналогичный период 2024 года. Наибольшее количество отказов за 12 месяцев 2024 года допустила Минская дистанция электроснабжения – 21 отказ, против 11 в 2024 году. Увеличение количества отказов допустили Барановичская (11/5) и Могилевская (5/3) дистанции электроснабжения. Уменьшено количество отказов в Брестской

(1/6), Гомельской (0/10), Витебской (0/1) и Оршанской (5/6) дистанциях электроснабжения.

Удельная повреждаемость устройств электрификации увеличена с 0,58 случаев на 100 км в 2024 году до 0,78 случаев в 2025 году. Наибольшая удельная повреждаемость отмечена в Минской, Барановичской и Оршанской дистанциях электроснабжения.



Удельная повреждаемость устройств энергетики снижена с 0,14 случаев на 100 км в 2024 году до 0,1 случаев в 2025 году. Наибольшая удельная повреждаемость за 2025 год отмечена в Минской и Могилевской дистанциях электроснабжения.



Количество закрытий действия автоблокировки в 2025 году снижено и составило 2 случая против 3 случаев в 2024 году.

В 2025 и 2024 годах случаев закрытия действия полуавтоматики в хозяйстве электрификации и электроснабжения не допущено.

За 2025 год за хозяйством электрификации и электроснабжения отнесены задержки 54 пассажирских поездов на общее время 31,6 часа, из них 12 поездов межрегиональных линий на общее время 3,2 часа, 18 поездов городских и региональных линий экономкласса на общее время 6,8 часа и 24 грузовых поезда на общее время 21,6 часа. За 2024 год за хозяйством электрификации и электроснабжения отнесены задержки 76 пассажирских поездов и 31 грузовой поезд.

Основными причинами отказов в работе устройств за отчетный период явились: электрический пробой изоляторов – 8 случаев; разрушение зажимов, деталей, узлов – 5 случаев; обрыв струн к контактной сети – 5 случаев; падение деревьев, веток на провода воздушных линий электропередачи – 4 случая; повреждение кабелей – 3 случая.

Количество повреждений токоприемников увеличено с 13 случаев в 2024 году до 14 случаев в 2025 году и остается на высоком уровне.

Крайне опасным фактором риска обеспечения безопасности движения поездов в хозяйстве электрификации и электроснабжения является невыполнение в полном объеме работ, предусмотренных графиком планово-предупредительного ремонта устройств технологического электроснабжения. В районах контактной сети и районах электроснабжения отдельные виды работ, запланированные в графике планово-предупредительного ремонта, выполняются не в полном объеме, переносятся на более поздние сроки по причине отсутствия в полном объеме персонала, несвоевременных поставок материалов.

Причинами не должного обеспечения условий соблюдения безопасности движения поездов являются как некачественное выполнение графика планово-предупредительного ремонта устройств технологического электроснабжения эксплуатационным штатом дистанций электроснабжения, так и старение устройств, особенно по контактной сети. В тоже время программа капитального ремонта устройств технологического электроснабжения в хозяйстве электрификации и электроснабжения, утвержденная приказом от 09.01.2025 № 8Н, в 2025 году выполнена лишь на 57%.

Крайне опасным фактором риска обеспечения безопасности движения поездов также является неуккомплектованность эксплуатационного штата дистанций электроснабжения. В целом по хозяйству электрификации и электроснабжения укомплектованность дистанций электроснабжения находится на уровне 72.2%. Не укомплектована 41 вакансия электромехаников и 207 электромонтеров, что соизмеримо со средним значением штатной численности дистанции электроснабжения.

По результатам проверки состояния контактной сети диагностическим комплексом инфраструктуры Центра диагностики инфраструктуры в 2025 году общее количество отступлений в содержании устройств контактной сети по дороге увеличилось на 105 шт. и составило 1332 шт. (в 2024 году – 1227 шт.). Увеличение общего количества отступлений допущено Минской и Барановичской дистанциями электроснабжения на 148 и 18 отступлений соответственно. В Брестской, Гомельской, Могилевской, Оршанской дистанциях электроснабжения наблюдается снижение общего количества отступлений.

В 2025 году увеличилось количество предельных и опасных отступлений с 179 отступлений в 2024 году до 263 отступлений в 2025 году. Увеличение количества предельных и опасных отступлений допущено в следующих дистанциях электроснабжения: Минской – 194 против 113, Брестской – 12 против 11, Гомельской 4 против 3, Оршанской – 35 против 34. В Барановичской и Могилевской дистанциях электроснабжения количество опасных и предельных отступлений осталось на уровне 2024 года и составило – 13 и 5 отступлений соответственно.

Общее количество повторных отступлений в содержании устройств контактной сети по дороге увеличилось на 21,8% и составило 123 отступления (в 2024 году – 101 отступление). Увеличение повторных отступлений наблюдается в Минской и Оршанской дистанциях электроснабжения на 10 и 13 отступлений соответственно. В Брестской, Гомельской и Могилевской дистанциях электроснабжения повторных отступлений в 2025 году не допущено.

Из общего числа повторных отступлений за 2025 год зарегистрировано 13 повторных предельных и опасных отступлений (2024 год – 7 повторных предельных и опасных отступлений). Все повторы предельных и опасных отступлений допущены Минской дистанцией электроснабжения, что свидетельствует о низкой исполнительской дисциплине в данной дистанции.

Фактическое наличие существующего штата эксплуатационного персонала дистанций электроснабжения Белорусской железной дороги, ритмичность и объемы поставок материалов ставит под сомнение выполнение в полном объеме регламентных работ по текущему содержанию и ремонту устройств технологического электроснабжения, особенно по устройствам контактной сети на участках Орша – Брест, Молодечно – Осиповичи в 2026 году. Невыполнение в полном объеме с установленной периодичностью работ по техническому обслуживанию, текущему и капитальному ремонту устройств технологического электроснабжения нарушает существующую систему организации безаварийной работы, значительно повышает риски возникновения отказов и нарушений безопасности движения поездов. Данные обстоятельства требуют изменений и пересмотра технологий обслуживания устройств технологического электроснабжения при безусловном обеспечении безопасности движения поездов.

Для обеспечения бесперебойной работы устройств технологического электроснабжения в хозяйстве электрификации и электроснабжения в первую очередь необходимо обеспечить:

качественное содержание устройств контактной сети, уделив особое внимание закреплению струн контактной подвески, состоянию секционных изоляторов, а также изоляторов, расположенных в районе мостов, путепроводов и пешеходных переходов;

контроль за безусловным выполнением требований нормативных правовых актов, в том числе локальных, регламентирующих правила эксплуатации и ремонта устройств технологического электроснабжения при строгом выполнении требований охраны труда при работе в электроустановках;

повышение уровня профессиональной подготовки и технического обучения эксплуатационного штата дистанций электроснабжения, особенно молодых специалистов, практическим навыкам в аварийных и нестандартных ситуациях;

своевременное устранение выявленных в ходе проверки диагностическим комплексом инфраструктуры отступлений в содержании устройств контактной сети и исключение повторных отступлений;

замену изношенных элементов контактной сети, изоляторов с истекшим сроком эксплуатации, выправку опор на участках контактной сети переменного тока.

3.7. Хозяйство грузовой работы

По итогам работы за 2025 год событий в грузовом хозяйстве не допущено.

Количество отказов технических средств за 2025 год составило 19 случаев и по сравнению с аналогичным периодом 2024 года увеличено на 11 случаев (19 против 8).

Данные о нарушениях безопасности движения поездов и отказах технических средств за период с 2016 по 2025 годы представлены в таблице 35.

Таблица 35

Год	Всего по М	Отделения Белорусской железной дороги						Другие организации и БЖД
		НОД-1	НОД-2	НОД-3	НОД-4	НОД-5	НОД-6	
Нарушения безопасности движения поездов								
2025								
2024								
2023	1			1				
2022	1				1			
2021								
2020								
2019								
2018	1			1				
2017								
2016								
Отказы технических средств								

Год	Всего по М	Отделения Белорусской железной дороги						Другие организации и БЖД
		НОД-1	НОД-2	НОД-3	НОД-4	НОД-5	НОД-6	
2025	19	5	11			2		1
2024	8	4	2	1		1		
2023	6	4	1	0		1		
2022	3		2			1		
2021	3	1	1			1		
2020	15	1	8	2		4		
2019	19	3	14		1	1		
2018	9	1	6	1			1	
2017	11	3	8					
2016	7		6			1		

Анализ нарушений в отказах технических средств показывает, что данные отказы допущены:

Минским отделением 5 случаев – повреждения стекол моторвагонного подвижного состава при скрещении с грузовыми поездами;

Барановичское отделением 11 случаев:

повреждения стекол моторвагонного подвижного состава при скрещении с грузовыми поездами – 10 случаев;

обрыв брезентового тента кузова грузового автомобиля – 1 случай;

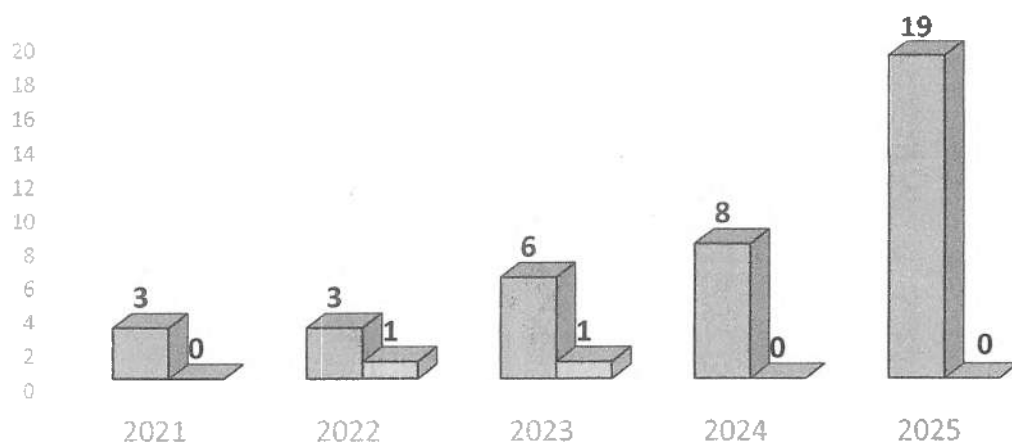
Могилевским отделением дороги 2 случая:

просыпание груза в хвостовой части поезда;

выступающая часть одного сортимента лесоматериала (бревно) выше уровня полувагона в хвостовой части состава поезда.

Государственным предприятием «БЕЛИНТЕРТРАНС» 1 случай – повреждение двух кабелей связи.

Динамика отказов технических средств и событий по грузовому хозяйству за последние 5 лет



Имеют место случаи приема вагонов от отправителя РУПП «Гранит» с нарушением требований технических условий (далее – ТУ), в части просыпания груза через технологические зазоры полувагона, превышающие допустимые значения, возникшие вследствие ненадлежащей подготовки вагона к перевозке груза. Просыпания грузов

привели в 2025 году к 15 случаям повреждения стекол моторвагонного подвижного состава при скрещении с грузовыми поездами, сформированными на станции Ситница (в 2024 году – 15 случаев), что свидетельствовало об отсутствии должного контроля за выполнением требований Устава железнодорожного транспорта общего пользования и Правил перевозок грузов, как со стороны РУПП «Гранит», так и работников УП «Барановичское отделение Белорусской железной дороги», что напрямую влияет на случаи повреждения железнодорожного подвижного состава при скрещении таких поездов с другими поездами.

Для снижения случаев отказов технических средств (битья стекол) во втором полугодие 2025 года приняты следующие меры:

исключено скрещение грузовых поездов с моторвагонным подвижным составом, перевозящим грузы насыпью или навалом в открытом подвижном составе на перегоне Городея – Столбцы;

вагонопоток со станции Ситница из назначения сквозного поезда Минск-Сортировочный переключен в назначение участкового поезда Калинковичи;

усилен контроль за очисткой подвижного состава, от остатков ранее перевозимого груза от грузополучателя.

В настоящее время на полигоне Белорусской железной дороги (далее – БЖД) проведена реализация масштабирования технологии совмещенного осмотра на станциях внутренних ПКО станций Минск-Сортировочный, Жлобин, Осиповичи, Могилев, Лида, Гродно, Лунинец, Слуцк, Ситница согласно установленным срокам (план-график утвержден от 04.08.2025 № 21-05-11/30364), специалисты вагонного хозяйства прошли обучение, временные технологии разработаны утверждены, осмотрщики ремонтники вагонов прошли обучение согласно разработанным на отделениях дороги графикам.

Выявлены случаи не участия специалистов грузового хозяйства (преимущественно коммерческих ревизоров отделов грузовой работы отделений дороги) в технических занятиях с работниками вагонных депо, осуществляющих проведение совмещенного осмотра на станциях внутренних ПКО станций Минск-Сортировочный, Жлобин, Осиповичи, Могилев, Лида, Гродно, Лунинец, Слуцк, Ситница.

За 12 месяцев 2025 г. на Белорусскую железную дорогу со стороны перевозчиков Литвы, Латвии, Польши возвратов не было. За 12 месяцев 2025 г. в сравнении с аналогичным периодом 2024 года значительно сокращено число возвратов вагонов на Белорусскую железную дорогу от ОАО «РЖД» – 111 возвратов за 12 месяцев 2025 г. против 198 за аналогичный период 2024 г.), что говорит о положительных результатах проводимой работы по минимизации возвратов и повышению качества приема груза к отправлению.

Не принято и возвращено 109 вагонов Московской железной дорогой (Смоленск – 96, Брянск-Льговский – 12, Унеча – 1) и 2 вагона Октябрьской дорогой (далее – Окт. ж.д.) (Новосокольники – 2) по причинам расстройства

крепления грузов, нарушения габарита погрузки, правил пломбирования, несоответствия запорно-пломбировочных устройств (далее – ЗПУ).

За 12 месяцев 2025 г. Белорусской железной дорогой возвращено на Московскую железную дорогу 137 вагонов с коммерческими неисправностями (Орша – 135, Витебск – 1, Полоцк – 1), на Окт. ж.д. 1 вагон (Витебск – 1) по причинам неправильной установки ЗПУ, несоответствия оттисков пломб или ЗПУ, нарушение целостности ЗПУ, отсутствие контрольной маркировки на грузе, не очистки вагонов от ранее перевозимого груза.

За 2025 год имели место 17 случаев возврата вагонов ввиду нарушения зонального габарита погрузки и 12 случаев возврата от Московской железной дороги вагонов ввиду нарушения основного габарита погрузки пиломатериалов, погруженных на станциях Белорусской железной дороги. В целях обеспечения контроля габарита погрузки службой грузовой работы и внешнеэкономической деятельности после внесения изменений в правила перевозок грузов, предусматривающих установку на путях необщего пользования контрольно-габаритных ворот, направлена в адрес Министерства лесного хозяйства информация об организациях Белорусской железной дороги, которые могут оказать услугу по разработке проекта и необходимой технической документации, изготовление контрольно-габаритных ворот и монтажные работы с указанием контактных лиц.

Анализ выполнения графика движения поездов за 12 месяцев 2025 г. показывает, что по вине грузового хозяйства задержано 73 поезда. В сравнении с аналогичным периодом 2024 года, количество задержанных поездов увеличено на 18 (73 против 55). Задержки поездов допущены по вине работников Минского, Барановичского, Гомельского, Могилевского отделений дороги и государственного предприятия «БЕЛИНТЕРТРАНС»

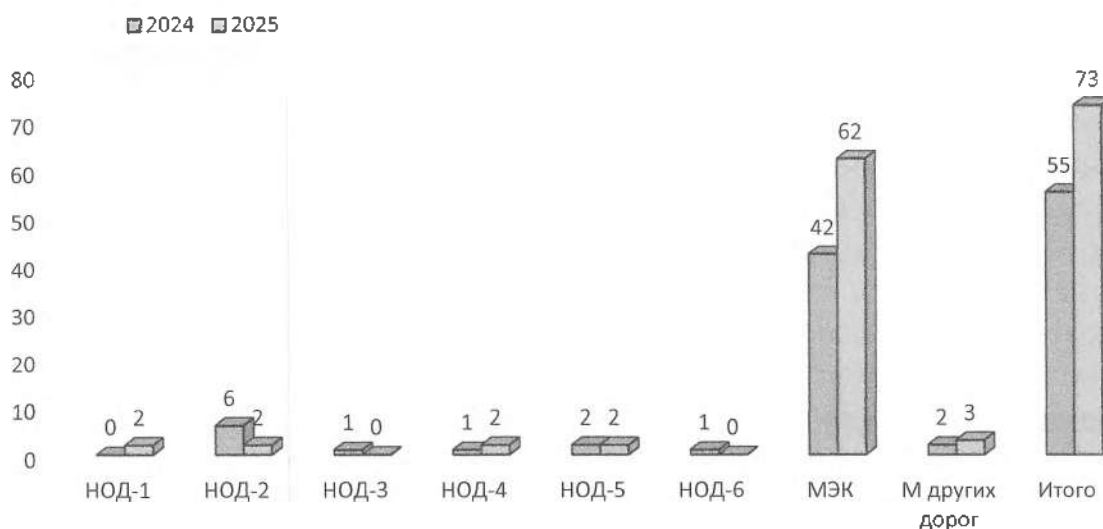
Случаи задержек поездов указывают на недостаточную исполнительскую дисциплину работников грузового хозяйства.

Данные о задержках поездов с распределением их по отделениям дороги за 2025 год предоставлены в таблице 36.

Таблица 36

Организация	Количество поездов / нарушений за 12 месяцев 2024 г.	Количество поездов / нарушений за 12 месяцев 2025 г.	+/-
НОД-1	0 / 0	2 / 2	+2 / +2
НОД-2	6 / 3	2 / 2	-4 / -1
НОД-3	1 / 1	0 / 0	-1 / -1
НОД-4	1 / 1	2 / 1	+1 / 0
НОД-5	2 / 2	2 / 2	0 / 0
НОД-6	1 / 1	0 / 0	-1 / -1
МЭК	42 / 42	62 / 62	+20 / +20
М других дорог	2 / 1	3 / 2	+1 / +1
Итого	55 / 51	73 / 71	+18 / +20

Количество поездов, задержанных за 2024 и 2025 годы в грузовом хозяйстве



За 12 месяцев 2025 г. на станциях Бобр, Смолевичи, Лепель, Негорелое, Вилейка, Пуховичи, Борисов, Гудогай, Крупки, Сморгонь, Ситница, Мосты, Столбцы, Рось, Горынь, Тимковичи, Клецк, Береза-Картузская, Калий-3, Могилев-2, Гродзянка, Шклов, Старые дороги, Калий-1, Чаусы, Витьба имели место случаи приема груза к перевозке железнодорожным транспортом от грузоотправителей с нарушением требований ТУ при погрузке лесоматериалов и пиломатериалов (нарушения при формировании штабелей, неправильная установка и увязка стоек).

В 2025 году остались не изжитыми замечания по содержанию мест общего пользования станций, где своевременно не обеспечивается очистка от обрезков лесоматериалов, замечания по содержанию путей и полосы отвода в местах погрузки-выгрузки грузов.

Службой грузовой работы и внешнеэкономической деятельности проводится работа по проведению контрольных перевесок вагонов в соответствии с пунктом 31 Устава железнодорожного транспорта общего пользования с внесением соответствующих изменений в приказ от 15.02.2021 № 135НЗ «Об утверждении форм учетных документов по грузовой и коммерческой работе, инструкции по ведению станционной коммерческой отчетности по грузовым перевозкам», а также по повышению финансовой ответственности грузоотправителей за указание данных о массе груза в накладной. По итогам работы за 2025 год по станциям отделений Белорусской железной дороги план контрольных перевесок и проверок выполнен. Выявлено 2 случая превышения перегруза вагонов сверх трафаретной грузоподъемности вагонов на станции Калинковичи:

24.01.2025 – вагон № 98405764 (отправка №08590063 Барбаров - Чепино): превышение трафаретной грузоподъемности вагона на 1315 кг (грузоотправитель – Витебская лесопилка);

05.06.2025 – вагон № 91597559 (отправка №08720316 Ельск – Сморгонь): превышение трафаретной грузоподъемности на 6620 кг (грузоотправитель – Ельский лесхоз, груз – щепа).

Данные случаи Гомельским отделением дороги расследованы, приняты соответствующие меры, ответственные лица грузоотправителей отстранены от права руководить работами по размещению и креплению грузов в вагонах с изъятием соответствующего удостоверения.

За выявленные в 2025 году нарушения к ответственности привлечено 290 работников грузового хозяйства (143 приемосдатчика груза и багажа, 68 агентов коммерческого по транспортному обслуживанию, 33 приемщика поездов, 15 старших приемщиков поездов, 5 заместителей начальников станции и 26 работников грузового хозяйства иных должностей), 90 работников грузоотправителей и грузополучателей отстранены от права подписи и направлены на внеочередную проверку знаний требований к размещению и креплению грузов за: нарушение ТУ, местных ТУ, непредусмотренных ТУ – 46 клиентов, за нарушение ГОСТ – 30 клиентов, за нарушение Правил перевозок грузов – 12 клиентов, за превышение грузоподъемности вагона – 2 клиента.

Нарушений безопасности движения поездов с недостающим финансово-экономическим и материальным обеспечением в 2025 году в хозяйстве грузовой работы допущено не было. При этом в целях повышения контроля за качеством погрузки и исключения возвратов вагонов сопредельными железными дорогами (в том числе с нарушением зонального габарита погрузки) службой грузовой работы и внешнеэкономической деятельности будет переработан План мероприятий поэтапного оснащения пунктов коммерческого осмотра грузовых поездов техническими средствами контроля.

Приоритетными мероприятиями по повышению уровня безопасности движения поездов должны стать качественные прием груза к перевозке и проведение коммерческого осмотра на станциях отделений дороги, а также соблюдение требований Устава железнодорожного транспорта общего пользования и Правил перевозок грузов.

Для обеспечения безопасности движения в грузовом хозяйстве руководителям отделов грузовой работы отделений дороги, руководителям организаций и структурных подразделений грузового хозяйства необходимо:

обеспечить повышение степени ответственности причастных работников за выполнением должностных обязанностей, норм и правил, направленных на обеспечение безопасности движения;

строгое выполнение нормативов личного участия в обеспечении безопасности движения поездов руководителями всех уровней;

качественное соблюдение технологических процессов работы пунктов коммерческих осмотров;

качественное проведение контрольных перевесок и проверок груженных вагонов в части определения равномерности погрузки груза, разнице загрузки тележек, а также контроль соответствия сведений о массе груза, заявленной в накладной, фактической массе перевозимого груза;

продолжить активизацию работы по техническому оснащению грузового хозяйства;

обеспечить участие специалистов грузового хозяйства в технических занятиях с работниками вагонных депо, осуществляющих проведение совмещенного осмотра не реже 1 раза в месяц;

исключить случаи сдачи на сопредельные железные дороги вагонов с несоответствием размещения и крепления груза требованиям ТУ, местных ТУ, непредусмотренных ТУ.

3.8. Перевозка опасных грузов

В 2025 году на Белорусской железной дороге произошло 4 инцидента при перевозке опасных грузов, против 13 в 2024 году.

Аварий в текущем году, как и в предыдущие годы, не допущено, пострадавших и погибших при перевозке опасных грузов нет.

Инциденты произошли на Минском (22.01.2025, 18.04.2025, 05.09.2025) и Гомельском (20.06.2025) отделениях дороги при перевозке топлива для реактивных двигателей (2), бензина (1), топлива дизельного (1).

Три инцидента произошло в связи с образованием течей по нижним сливным приборам вагонов-цистерн, устранение которых осуществлялось путем поджатия клапана нижнего сливного прибора через верхнюю заливную горловину. В 1 случае устранение капельной течи груза из-под верхнего кожуха запорной арматуры производилось в том числе с привлечением пожарного аварийно-спасательного поезда (далее – ПАСП) станции Молодечно для охлаждения котла цистерны водой.

В 3 случаях погрузка опасных грузов, с которыми в ходе перевозки произошли инциденты, осуществлялась на станциях Белорусской железной дороги Новополоцк (2) и Барбаров (1). Один инцидент произошел с опасным грузом, погруженным на станции ОАО «РЖД». Из общего количества инцидентов 3 произошли с вагонами принадлежности Белорусской железной дороги, 1 – ОАО «РЖД».

Из 4 зарегистрированных в 2025 году инцидентов 3 произошли по вине работников Белорусской железной дороги (промывочно-пропарочной станции Новополоцк и Полоцкое вагонное депо), 1 – по причине нарушения требований Правил перевозки опасных грузов грузоотправителем (ООО «Лукойл-Нижегороднефтеоргсинтез»).

В целях ликвидации аварийных ситуаций с опасными грузами класса 2 (газы) в 2025 году проведено обучение работников ПАСП в учреждении

образования в области газоснабжения «ГАЗ-Институт» по программе «Безопасное проведение аварийно-восстановительных работ на железнодорожных цистернах при ликвидации инцидентов с опасными грузами класса 2 (газы)».

Для проверки готовности аварийно-спасательных формирований к ликвидации аварийных ситуаций с опасными грузами, повышения их практических навыков и уровня взаимодействия с органами и подразделениями Министерства по чрезвычайным ситуациям Республики Беларусь в 2025 году на станциях Брест-Северный (10.03.2025), Мосты (21.03.2025), Барановичи-Северные (27.03.2025), Витебск (15.04.2025), Степянка (17.04.2025), Молодечно (19.05.2025), Калинковичи (14.06.2025), Полоцк (25.09.2025), Могилев-2 (18.11.2025), Осиповичи-1 (28.11.2025) проведены учения и тренировки по ликвидации аварийных ситуаций при перевозке опасных грузов.

Кроме того, в мае 2025 года совместно с Министерством по чрезвычайным ситуациям проведен мониторинг состояния боеготовности ПАСП. По результатам изучения установлено, что ПАСП готовы к выполнению задач по тушению пожаров, ликвидации аварийных ситуаций с опасными грузами и проведению аварийно-спасательных работ на объектах Белорусской железной дороги.

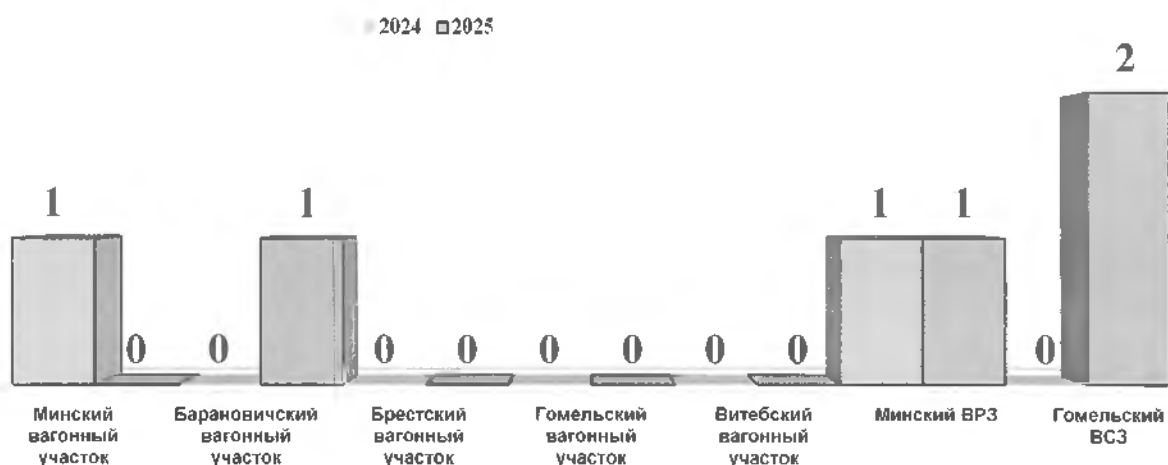
20.11.2025 представители Белорусской железной дороги приняли участие в заседании секции перевозок опасных грузов научно-технического совета Департамента по надзору за безопасным ведением работ в промышленности Министерства по чрезвычайным ситуациям Республики Беларусь. В ходе заседания секции обсуждены проблемные вопросы, возникающие при проведении технических расследований инцидентов, произошедших при перевозке опасных грузов, а также техническое состояние подвижного состава, принадлежащего грузоотправителям, грузополучателям, используемого для перевозки опасных грузов.

3.9. Пассажирское хозяйство

В 2025 году по вине работников пассажирского хозяйства нарушений безопасности движения не допущено, против 1 случая за аналогичный период 2024 года.

В 2025 году всего с пассажирскими вагонами допущено 10 случаев отказов технических средств. По вине предприятий пассажирского хозяйства Белорусской железной дороги допущен 1 отказ технических средств, как за аналогичный период 2024 года. По вине предприятий, не входящих в состав Белорусской железной дороги, допущено 3 отказа технических средств, против 2 отказов технических средств, допущенных за аналогичный период 2024 года.

Распределение случаев отказов



Отказы технических средств произошли:

2 случая из-за срабатывания системы контроля нагрева букс (далее – СКНБ):

в вагоне № 01425107 (приписан ЛВЧ-1 Минск, ДР ЗАО «Гомельский ВСЗ» 03.10.2024) поезда № 703 сообщением Витебск-Минск при проследовании станции Прямино. Расследованием установлено, что причиной срабатывания СКНБ стало отсутствие контакта в месте винтового соединения провода к контактному разъему соединения ШР 336, находящегося на гарантии проводившего плановый ремонт ЗАО «Гомельский вагоностроительный завод»;

в вагоне №01416189 (приписан ЛВЧ-6 Полоцк, КР-1 ВРЗ Минск 27.02.2025) поезда № 605 сообщением Полоцк–Брест при следовании по перегону Богушевская – Стайки. Причиной срабатывания СКНБ явилась потеря контакта в цепи СКНБ из-за наличия «скруток» провода СКНБ в подвижном жгуте пульта управления электрооборудованием. Случай отнесен за ОАО «Минский вагоноремонтный завод», проводившим последний плановый ремонт;

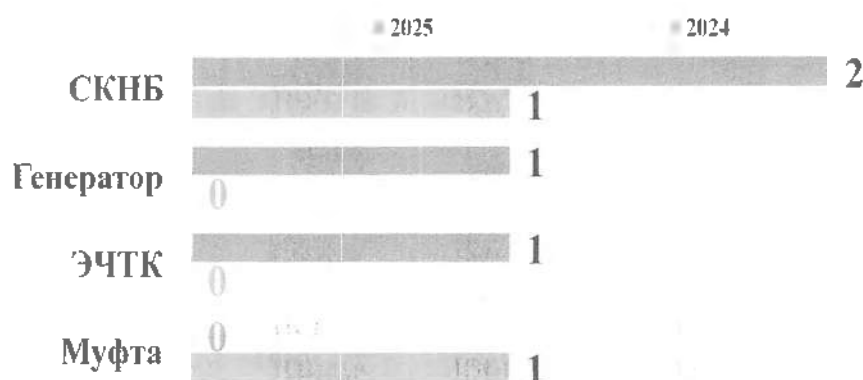
1 случай по причине разъединения тормозных рукавов из-за попадания крышки бака экологически чистого туалетного комплекса в поезде №4 сообщением Брест-Москва между вагонами № 01427871 и № 01412071. Расследованием установлено, что причиной явилась излишняя длина предохранительного тросика с последующим его перетиранием и падением крышки бака. Случай отнесен за Барановичским вагонным участком;

1 случай по причине задымления генератора ДУГГ-28 в вагоне № 01312321 (приписан ЛВЧ-2 Гродно, ДР ЗАО "Гомельский ВСЗ" 23.04.2025) поезда № 634 сообщением Гродно-Коммунары. Расследованием установлено, что задымление произошло по причине разрушения подшипника 32315 КМ генератора ДУГГ-28. Случай отнесен

за ЗАО «Гомельский вагоностроительный завод», проводившим плановый ремонт

По вине предприятий пассажирского хозяйства других железнодорожных администраций допущено 6 отказов технических средств по причине повреждения планки нижней негабаритности подвижного состава из-за наличия льда и снега на подвагонном оборудовании пассажирских вагонов. За аналогичный период 2024 года отказы технических средств не допущены.

Распределение случаев отказов по неисправностям



В 2025 году неисправности, приведшие к отказам технических средств, не носили системный характер. Отказы СКНБ произошли через незначительный промежуток времени после проведения плановых видов ремонта пассажирских вагонов в скрытых элементах узлов не доступных для осуществления контроля при проведении вагонам технического обслуживания в объеме ТО-1. Отказы, связанные с открытием крышки ЭЧТК и разрушением подшипника генератора ДУГГ-28, за прошедшие 10 лет зафиксированы впервые.

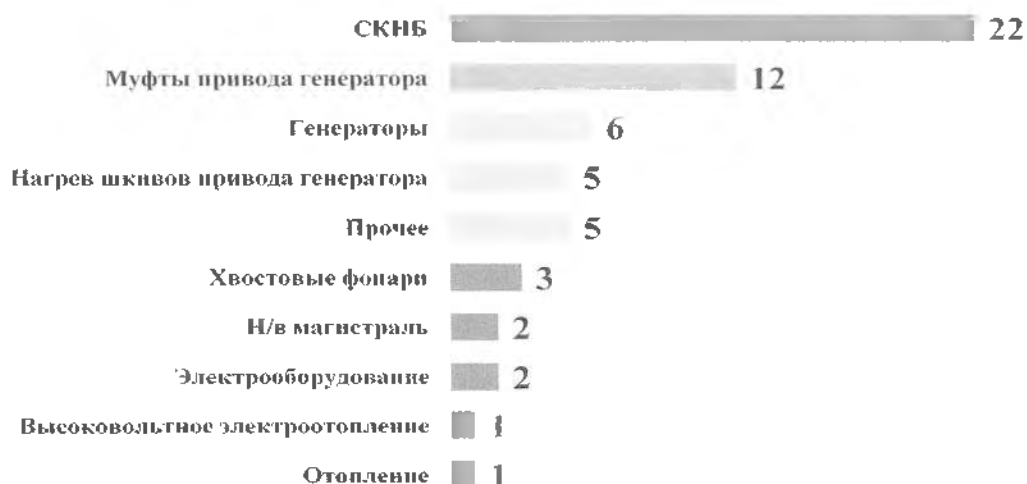
Взаимосвязь отказов технических средств с эксплуатационными показателями работы вагонных участков, их финансово-экономическим и материальным обеспечением отсутствует.

Наиболее приоритетными мероприятиями по недопущению неисправностей, приводящих к отказам и требующими принятия мер как организационного, так и технического характера, являются мероприятия по обеспечению качественного технического обслуживания и содержания систем контроля нагрева букс.

Наибольший удельный вес отказов, произошедших за прошедшие 10 лет, возникло из-за неисправностей СКНБ, муфт приводов генератора (в основном эластичных муфт) и генераторов, нагрева шкивов привода генератора, хвостовых сигнальных фонарей, электрооборудования и низковольтных междувагонных соединений, что указывает на необходимость продолжения проведения комплекса мероприятий, направленных на совершенствование текущего обслуживания данных

узлов и контроля за их техническим состоянием в эксплуатации. При этом за прошедшие 5 лет нагрева шкивов привода генератора, выхода из строя хвостовых сигнальных фонарей, электрооборудования и низковольтных междувгонных соединений не допущено, в 3 раза уменьшилось количество выхода их строя муфт приводов генератора.

Распределение случаев отказов по неисправностям за прошедшие 10 лет (2016-2025)



На основании статистических данных по безопасности движения за 10 лет проводилась постоянная работа по выявлению системных недостатков, а также взаимосвязь их возникновения с наличием и полнотой нормативных документов, качеством ремонта и технического обслуживания деталей и узлов, уровня квалификации работников, определению марок и моделей применяемых деталей и узлов, обеспечивающих требуемый ресурс, а соответственно и уровень безопасности движения.

Сравнение распределения случаев отказов по неисправностям за 2016-2019 и 2020-2025 годы



С целью совершенствования системы обеспечения безопасности движения в пассажирском хозяйстве, повышения качества технического обслуживания и текущего ремонта пассажирских вагонов, минимизации факторов, которые могут повлиять на возникновение нарушений безопасности движения и отказов технических средств разработаны и

реализуются мероприятия по переоборудованию СКНБ вагонов с системой с позисторными термодатчиками на систему с датчиками на основе легкоплавкого элемента в результате чего СКНБ всех поступающих в плановые виды ремонта пассажирских вагонов переоборудуется на систему с датчиками на основе легкоплавкого элемента, что позволит полностью уйти от эксплуатации на Белорусской железной дороге электронных блоков БКНБ.004 уже в 2026 году.

Для устранения причин отказов, имевших место в 2025 году, по причинам ложного срабатывания СКНБ, пассажирской службой проводилась работа:

по внесению изменений в Инструкцию по техническому обслуживанию системы контроля нагрева бункеров пассажирских вагонов, утвержденной приказом от 27.12.2018 № 1139НЗ в части проведения инструментального контроля целостности цепи в разъемах типа ШР «кузов-тележка» при проведении технического обслуживания в объеме ТО-3;

по проверке наличия «скруток» цепей СКНБ в гибком жгуте пультов управления электрооборудования во всех пассажирских вагонах приписного парка оборудованных комплексами электрооборудования типа Э-12.АК;

по фиксации кабелей датчиков СКНБ в клеммных коробках тележек при проведении вагонам ТО-3.

Проведена проверка состояния замков и длины предохранительного тросика крышек баков ЭЧТК во всех пассажирских вагонах приписного парка, недостатки устранены. Выборочный контроль технологии крепления крышек производится каждый раз при проведении дорожных Дней безопасности на вагонных участках.

В соответствии с проведенным анализом состояния безопасности движения в пассажирском хозяйстве можно определить, что наиболее значимыми направлениями деятельности в обеспечении безопасности движения в 2026 году являются:

осуществление постоянного контроля за выполнением и соблюдением технологии проведения технического обслуживания системе контроля нагрева бункеров, а также уровня компетентности персонала, производящего техническое обслуживание, во всех вагонных участках;

внесение изменений в Руководство по техническому обслуживанию и ремонту пассажирских вагонов, введенного в действие указанием от 09.01.2019 № 06/З в части совершенствования технического обслуживания узлов пассажирских вагонов, по которым имелись отказы технических средств или выходы их из строя (крепление защитных зимних крышек УКВ, СКНБ, высоковольтное электроотопление);

проведение целенаправленной работы по повышению качества технического обслуживания систем контроля нагрева бункеров, генераторов, муфт приводов генераторов, систем высоковольтного электроотопления, путем повышения уровня компетентности персонала, осуществляющего техническое обслуживание и приемку вагонов после проведения ремонта в объеме ТО-2, ТО-3;

совершенствование приёмов и методов проведения технической учёбы, повышение уровня знаний работников поездных бригад и инструкторского состава, работников участков технического обслуживания пассажирских вагонов локомотивной тяги;

осуществление действенного контроля со стороны руководителей всех уровней за выполнением причастными работниками регламента по очистке подвагонного оборудования ото льда и снега для исключения случая превышения допустимого крутящего момента редукторно-карданного привода, что в свою очередь приводит к подклиниванию генератора и срезу заклепок эластичной муфты упругой генератора.

3.10. Управление надежностью работы технического комплекса

В 2025 году службой безопасности движения поездов и аппаратами главных ревизоров по безопасности движения поездов отделений дороги при проведении мероприятий внутреннего контроля обеспечения безопасности движения поездов проведено 1577 мероприятий.

Данные о результатах мероприятий внутреннего контроля по безопасности движения приведены в таблице 37.

Таблица 37

Виды проверок	Кто проводил	Количество	Вскрыто нарушений	Привлечено к ответственности, чел.					
				Дисциплинарная ответственность			Прочие привлечения		
				Выговор	Замечание	Лишение надбавок	Лишены премии	Освобождены от должности (профессии)	Направлены на повторную
Осмотр состояния хозяйств комиссией	Н	12	1230	11	16	1	69	2	
	НОД	12	4259	22	13	64	378		
Дни безопасности	РБ	48	4127	3	6	49	715		3
	Организации БЖД	280	12891	20	12	32	1521	2	49
Технические ревизии, периодические контрольные	РБ	8	1326	3	5	80	413		6
	УРБ	265	5521	7	4	127	745		2
Внезапные проверки	Организации БЖД	952	4611	4	7	5	482	1	14
ИТОГО		1577	33965	70	63	358	4323	5	74

По результатам проведенных в 2025 году мероприятий внутреннего контроля обеспечения безопасности движения поездов принято 1245 мер ревизорского реагирования.

По результатам рассмотрения выявленных нарушений в отделениях дороги и их обособленных структурных подразделениях (филиалах) объявлены выговоры 70 работникам, замечания – 63, лишены премии полностью или частично – 4323 человека, лишены надбавок – 358 человек, направлены на внеочередную аттестацию – 74 работника, освобождены от занимаемой должности – 5 человек.

Проанализировав результаты внутреннего контроля безопасности движения, а также сведения о запретных мерах, можно сделать выводы о значительном резерве в данной работе аппаратов главных ревизоров по безопасности движения поездов отделений дороги, по таким направлениям как запрет на эксплуатацию устройств, приборов и оборудования в дистанциях электрификации и электроснабжения; запрет на выпуск вагонов после ТО-3, также отмена комиссионного осмотра локомотивов и МВПС.

Сведения о запретных мерах приведены в таблице 38.

Таблица 38

Хозяйство	Запретные меры		2024 год	НОД-1	НОД-2	НОД-3	НОД-4	НОД-5	НОД-6	2025 год
Д	Закрыто железнодорожных путей необщего пользования		89	31	3	2	9		8	53
	Закрыто стрелочных переводов на железнодорожных путях необщего пользования		39	23	4	4	4		5	40
	Назначение внеочередного комиссионного осмотра		5		1				1	2
	Отстранение от выполнения обязанностей		3				4		4	8
П	Закрыто путей		199	78	22	32	17	23	30	202
	Закрыто стрелочных переводов		395	147	33	21	18	36	21	276
	Запрет на эксплуатацию ССПС		83	11	28	16	28	2	14	99
В	Запрет на выпуск вагонов после видов ремонта	Капитального	4	8	2		1			11
		Деповского	7	19	7		1		4	31
		Текущего	17	26	8	1	1		2	38
		ТО-3	2	4	1		2			7
	Запрет на эксплуатацию вагона		28		8	19			25	52
	Запрет на отправление поезда		10		6	1			7	14
	Запрет на использование узлов и запасных частей	Тележки	17	48	1	1	1		8	59
		Тормозного оборудования	86	66	3	5	3		10	87
		Колесных пар	24	60	2	2	1		4	69

Хозяйство	Запретные меры		2024 год	НОД-1	НОД-2	НОД-3	НОД-4	НОД-5	НОД-6	2025 год
	при видах ремонта	Автосцепного оборудования	19	22	1	2	2		7	34
Э	Запрет на эксплуатацию ССПС		12		2	5	3			10
	Запрет на эксплуатацию	Устройств		1						1
		Приборов								
		Оборудования		1	5					6
Ш	Запрет на эксплуатацию ССПС				1		1		1	3
	Запрет на эксплуатацию	Устройств	23	17	3	18			3	41
		Приборов			2	5				7
		Оборудования	4		3				2	5
Т	Запрет эксплуатации локомотива, МВПС		14	3	2	2	11	19	3	40
	Отмена комиссионного осмотра локомотива, МВПС		2			3			2	5
	Отстранение от выполнения обязанностей		1				5			5
	Запрет на выпуск локомотива, МВПС после проведения ремонта, ТО	ТР-3, 2, 1			2	2			5	9
		ТО-3		4				1	9	14
		ТО-2		1	1	6			9	17
	Итого:		1122	568	148	152	112	81	184	1245

3.11. Восстановительные поезда

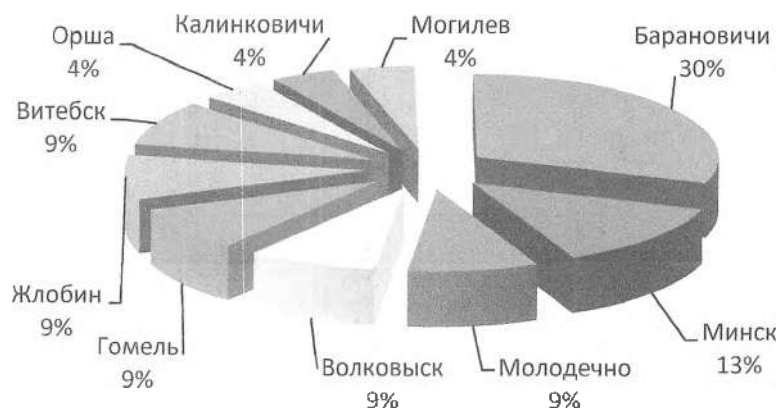
В 2025 году восстановительные поезда обеспечили работу по ликвидации последствий сходов железнодорожного подвижного состава. Выполнено 22 выезда на ликвидацию нарушений безопасности движения поездов железнодорожного подвижного состава, против 27 в 2024 году.

Для проведения аварийно-восстановительных работ привлекались восстановительные поезда: Барановичи – 7, Минск – 3, Молодечно, Волковыск, Гомель, Жлобин, Витебск – по 2 раза, Орша, Калинковичи – по 1 разу. Восстановительные поезда Брест, Могилев, Полоцк выездов на ликвидацию последствий сходов железнодорожного подвижного состава не осуществляли.

При этом подняты: 26 грузовых вагонов (платформ – 11 единиц, полувагонов – 6 единиц, цистерн – 5 единиц, хопперов – 3 единицы, крытых – 1 единица), 3 тепловоза (ЧМЭЗ – 2 единицы, М62 – 1 единица), 6 единиц специального железнодорожного подвижного состава (АДМ – 2 единицы, АГД, ВПРС-02, МДП, МДП-2 – по 1 единице). В одном случае

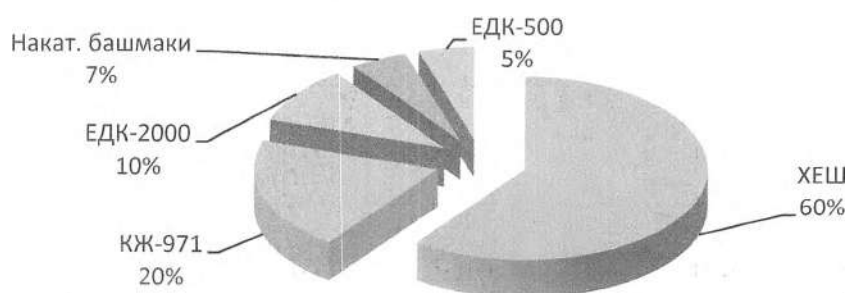
задействована эвакуационная тележка ТТ-27У для вывода с перегона электропоезда ЭП^Р с заклинившей колесной парой.

Выезды на аварийно-восстановительные работы



При проведении аварийно-восстановительных работ использовались краны: ЕДК-1000, ЕДК-500, КЖ-1572 – по 1 разу, ЕДК-2000 – 2 раза, КЖ-971 – 4 раза. Гидравлическое оборудование было задействовано в 12 выездах: Барановичи – 4 выезда, Минск, Молодечно – по 2 выезда, Орша, Волковыск, Жлобин, Калинковичи – по 1 выезду, во всех случаях с привлечением аварийно-восстановительных летучек. Бульдозер ДЭТ-320 и эвакуационная тележка ТТ-27У были задействованы по 1 разу.

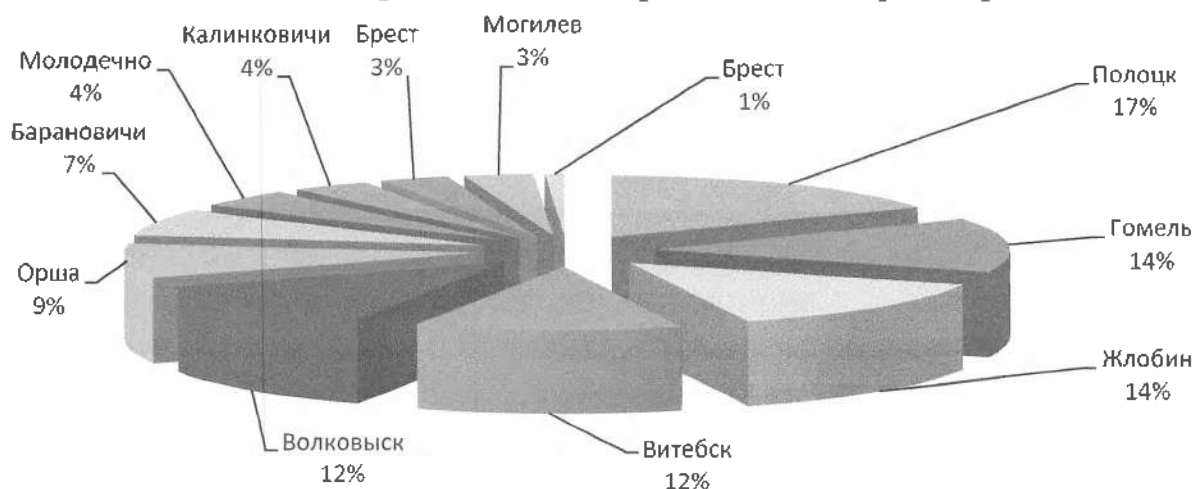
Использование технических средств при проведении аварийно-восстановительных работ



Для выполнения подрядно-договорных работ грузоподъемными кранами восстановительных поездов в 2025 году произведено 222 выезда.

Количество выездов восстановительных поездов на подрядно-договорные работы распределилось в следующем порядке: Полоцк – 37, Гомель, Жлобин – по 31, Витебск – 27, Волковыск – 26, Орша – 20, Барановичи – 16, Молодечно – 10, Калинковичи – 8, Брест, Могилев – по 7, Минск – 2.

Выезды кранами на подрядно-договорные работы



Наибольшее количество выездов на подрядно-договорные работы произведено восстановительными поездами Гомельского отделения – 70 из 222 (выполнено 32% подрядно-договорных работ).

Сумма доходов от подрядно-договорных работ, выполненных организациями, не входящими в состав Белорусской железной дороги, в 2025 году составила 250 тыс. бел. руб., против 133 тыс. бел. руб. в 2024 году.

В 2025 году в связи с упразднением восстановительного поезда Осиповичи Могилёвского отделения дороги выполнено перераспределение грузоподъёмных кранов, железнодорожного подвижного состава и гидравлического оборудования. В целях эффективного использования технических средств и доукомплектования восстановительных поездов недостающим оборудованием часть техники передана в восстановительные поезда Могилев, Полоцк, Брест, Минск, Барановичи, Калинковичи.

В 2025 году в восстановительных поездах проведено 48 полигонных учений, в том числе одно дорожное полигонное учение по отработке действий персонала при ликвидации последствий аварий на железнодорожном транспорте. В ходе учения отрабатывались навыки управления бульдозерной техникой при расчистке путей, ликвидации завалов, восстановлении земляного полотна и выравнивании площадки железнодорожного пути, проверялась готовность техники и оборудования к оперативному применению, осуществлялось обучение безопасным приёмам работы с тяжёлой техникой и средствами подъёма и перемещения тяжеловесных грузов, а также выполнялась проверка технического состояния и поиск неисправностей бульдозеров (систем гидравлики, ходовой части и навесного оборудования).

При планировании полигонных учений в 2026 году руководителями восстановительных поездов необходимо уделить особое внимание на

качество разработки технологических карт подъема железнодорожного подвижного состава, обращающегося на Белорусской железной дороге, средствами восстановительных поездов.

Руководителями восстановительных поездов в 2025 году недостаточно детально анализировались случаи имевшихся недостатков при ликвидации сходов железнодорожного подвижного состава, в которых принимали участие работники восстановительных поездов. Так в восстановительном поезде Орша, несмотря на то, что в 2023 году допущен случай длительной ликвидации схода маневрового тепловоза ЧМЭЗ, необходимые выводы не были сделаны, что привело к тому, что в 2025 году время на ликвидацию схода тепловоза ЧМЭЗ и платформы на ст. Орша-Восточная понадобилось более 14 часов.

В целях совершенствования содержания восстановительных поездов, технических средств и оборудования для обеспечения ликвидации последствий сходов с рельсов железнодорожного подвижного состава на Белорусской железной дороге начальникам отделений, заместителям начальников отделений Белорусской железной дороги – главным ревизорам по безопасности движения поездов, начальникам восстановительных поездов в 2026 году необходимо:

в целях сокращения времени проведения аварийно-восстановительных работ при сходах железнодорожного подвижного состава усовершенствовать порядок проведения полигонных учений, уделяя больше внимания разработке технологических карт подъема железнодорожного подвижного состава и отработке практических навыков работы с грузоподъемной техникой;

проводить детальный анализ имевшихся недостатков при ликвидации сходов железнодорожного подвижного состава, в которых принимали участие работники восстановительного поезда, и на основе полученных результатов своевременно вносить корректировки в планы полигонных учений, практических и технических занятий;

продолжить работу по разработке и внедрению рационализаторских предложений и технических новшеств, направленных на ускорение и повышение эффективности аварийно-восстановительных работ;

обеспечить оптимизацию затрат на содержание восстановительных поездов, в том числе за счёт сокращения потребления воды, электроэнергии и рационального использования материальных ресурсов;

принять меры к увеличению доходов от выполнения подрядно-договорных работ;

провести инвентаризацию технических средств восстановительных поездов с целью выявления морально и физически устаревшего оборудования, определить потребность в его модернизации или замене;

усилить контроль за своевременным проведением технического обслуживания и ремонта оборудования восстановительных поездов.

Выводы и предложения

Анализ состояния безопасности движения за 2024-2025 годы свидетельствует о недостаточности мер по предупреждению случаев:

столкновений или схода железнодорожного подвижного состава при маневрах, экипировке и других передвижениях;

повреждений и отказов локомотива, моторвагонного подвижного состава, вызвавшие вынужденную остановку пассажирского поезда на перегоне или промежуточной железнодорожной станции, если дальнейшее движение поезда продолжено с помощью вспомогательного локомотива;

взреза стрелки;

поезда запрещающего сигнала или предельного столбика.

Основные причины нарушений безопасности движения поездов, допущенных в 2025 году, остались прежними – низкий уровень трудовой и технологической дисциплины работников, упрощенчество и несоблюдение правил эксплуатации, ремонта и содержания технических средств в отдельных структурных подразделениях организаций.

Представляя в анализе обобщенную информацию об итогах работы в 2025 году, основных причинах допущенных нарушений безопасности движения и предпосылок к ним, а также вытекающие из этой информации выводы и предложения, служба безопасности движения поездов рассчитывает, что данный материал послужит руководителям организаций и структурных подразделений основой для принятия решений в дальнейшей работе по предупреждению нарушений и выработке мер по устранению недостатков, имеющих в хозяйствах.

В текущем году необходимо повысить внимание к ряду проблем, которые требуют тщательной проработки и решения. Прежде всего, это качество выполнения ремонта и технического обслуживания тягового подвижного состава, устройств инфраструктуры, совершенствование нормативной базы, качество поставляемой продукции, адресное вложение инвестиций, повышение уровня технической учебы, отработка практических навыков действий работников в нестандартных и аварийных ситуациях, производственно-технологическая дисциплина, подготовка кадров. В 2026 году следует кардинальным образом изменить подход по обеспечению безопасности движения в хозяйствах перевозок и локомотивном, а также принять необходимые меры по уменьшению количества нарушений безопасности движения в хозяйствах пути, сигнализации и связи, выработать механизмы по снижению негативного влияния человеческого фактора на обеспечение безопасности движения поездов во всех хозяйствах Белорусской железной дороги.

Служба безопасности движения поездов направляет данный анализ руководителям структурных подразделений Управления и организаций Белорусской железной дороги для:

1. проведения с причастными работниками инструктажа по безопасности движения поездов;

2. принятия управленческих решений в дальнейшей работе по предупреждению нарушений безопасности движения поездов, отказов технических средств и нарушений технологической дисциплины, выработки мер по устранению имеющихся недостатков.

Главный ревизор дорожный по
Безопасности движения поездов



В.В.Тихонович

16 Балащенко 225-46-54

Рассылается: всем НОД, ЦДИ, КТЦ, ДЦППК, МЭК, РЕМПУТЬ, ИРЦ, БТА, Д, РБ, Т, В, Ш, Л, М, НР,
Э, НИТ, П. – по ППП «Канцлер»

ОГЛАВЛЕНИЕ

1.	Общие результаты состояния безопасности движения в 2025 году в сравнении с 2024 годом.....	1
2.	Нарушения безопасности движения и отказы технических средств за период с 2016 по 2025 годы.....	10
3.	Результаты работы хозяйств Белорусской железной дороги по обеспечению безопасности движения поездов в 2025 году	13
3.1.	Хозяйство перевозок.....	13
3.2.	Локомотивное хозяйство.....	24
3.3.	Вагонное хозяйство.....	33
3.4.	Путевое хозяйство	44
	Безопасность движения на железнодорожных переездах и вне переездов	59
3.5.	Хозяйство сигнализации и связи	62
3.6.	Хозяйство электрификации и электроснабжения	66
3.7.	Хозяйство грузовой работы	71
3.8.	Перевозка опасных грузов.....	77
3.9.	Пассажирское хозяйство	78
3.10.	Управление надежностью работы технического комплекса	83
3.11.	Восстановительные поезда.....	85
	Выводы и предложения.....	89

