



Центр научно-технической информации и библиотек
– филиал ОАО «РЖД»

Дифференцированное Обеспечение Руководства

26/2023

Железные дороги США – одна сплошная катастрофа

Крушения грузовых поездов на территории США на удивление распространены. Ежегодно в Америке сходит с рельсов более тысячи поездов. Но в последнее время аварии стали уж очень частыми. За два месяца с рельсов сошел уже пятый грузовой состав с химикатами.

Месяц назад в штате Огайо около деревни Восточная Палестина опрокинулись около 50 вагонов с винилхлоридом. Это одно из самых ядовитых веществ на планете. Поезд загорелся, взорвалась цистерна. Спасатели вскрыли оставшиеся емкости с химикатами. Это привело к еще одному сильному взрыву, своей формой напомнивший очевидцам ядерный. В атмосферу, воду и почву попало огромное количество токсичных веществ. Погибли почти 50 тысяч животных. Власти штата объявили эвакуацию, но позже жителям разрешили вернуться в дома. Более 4 тысяч человек обратились к врачам с кашлем и раздражением глаз. Люди боятся появления раковых заболеваний. Огайо уже называют вторым Чернобылем.

Национальный совет по безопасности на транспорте расследует крушение поезда в Восточной Палестине. Основной причиной произошедшего в опубликованном предварительном отчете указывается «перегрев ступичного подшипника поезда». Но расследование не закончено, оно может занять более года, но уже сейчас, месяц спустя, понятно, что происшествие было на 100% предотвратимо. Крушение произошло после того, как детектор дефектов на обочине железной дороги передал бригаде звуковое предупреждение о необходимости остановить поезд и проверить горячую ось. Бригада инициировала торможение поезда из 149 вагонов. И все полетело вверх тормашками. Происшествие случилось рядом с торго-

выставочным центром. В округе Кларк более полутора тысяч жителей остались без электричества. Тех, кому необходимо было ехать по близлежащему шоссе Огайо 41, также попросили найти альтернативные маршруты.

Через две недели ситуация повторилась. В этот раз состав, груженный химикатами, потерял управление в Мичигане. По счастливой случайности, вагоны остались целыми. Грузовой состав принадлежал той же транспортной американской компании Норфолк саузерн.

Еще через пару недель под откос упал состав с пропаном из Флориды. Разлива опасных веществ не зафиксировали.

9 марта в штате Западная Вирджиния снова произошло крушение грузового поезда. По информации железнодорожной компании CSX, происшествие случилось утром в районе Сэндстоун. Поезд сошел с рельсов после наезда на обвал горной породы на путь. В результате инцидента пострадали три сотрудника компании: машинист, инженер и инженер-стажер. Локомотив загорелся, но все трое остались живы, сейчас проходят обследование и лечение от травм.

По предварительной информации, все четыре локомотива поезда и девять пустых вагонов для перевозки угля сошли с рельсов. В результате происшествия из локомотивов, по словам экспертов, вылилось «неопределенное количество» топлива. Специалисты компании пообещали принять «природоохранные меры» и заверили, что опасности для населения нет.

Одной из главных причин всех вышеперечисленных аварий является неудовлетворительное качество пути на американских железных дорогах. Местами рельсы в таком состоянии, что похожи на металлолом. Вагон по ним не бежит, а прыгает и трясется, напоминая опасный аттракцион американские горки.

Проблема износа транспортной инфраструктуры в Америке имеет застарелый характер. Нынешний президент США Джозеф Байден еще в прошлом году выделил на модернизацию и развитие структуры железных дорог 650 млрд долларов, но, видимо, они пока не освоены или в эту сферу нужны более серьезные капиталовложения.

Вообще по плану Байдена на обновление инфраструктуры и промышленности в стране будет потрачено два триллиона долларов. Американский президент назвал это «инвестицией в Америку, которая бывает раз в поколение». По его словам, это крупнейшее вложение в рабочие места со времен Второй мировой войны.

Соединенные Штаты на протяжении длительного времени сокращали железнодорожную инфраструктуру, всячески «оптимизировали» её

использование, полагаясь на автомобили, на дальнобойщиков как на основных перевозчиков грузов. Грузовые поезда становились все более длинными, а рельсы при этом – более старыми и менее пригодными к эксплуатации. Это позволило операторам сэкономить на сокращении численности локомотивных бригад, но политика вождения длинных составов по изношенному пути, как известно, приводит к неизбежным сходам.

После череды серьезнейших катастроф американские транспортные регуляторы заговорили об ужесточении правил для перевозки опасных материалов. Ныне существующие правила для грузов повышенной опасности были в свое время созданы для перевозок только крупных партий сырой нефти. Но нефть горит без ядовитых паров, чего не скажешь о многих других химических веществах, таких как винилхлорид. Старые правила не защищают окружающую среду от их разлива, поэтому Федеральное железнодорожное агентство – Federal Railroad Administration (FRA), регулятор всей транспортной деятельности на территории США, ведет работы по созданию новых правил перевозки опасных материалов.

Крушения подтвердили многие опасения специалистов. Дело в том, что в Америке внедрена так называемая концепция Precision Scheduled Railroading (PSR), что в переводе значит «точно спланированная железная дорога»¹. Сокращение персонала и инспекций в сочетании с либерализацией правил, привели к ухудшению безопасности. Большими поездами труднее управлять, и даже если используется больше локомотивов, есть проблема, что машинист с помощником в кабине вряд ли увидят, что не так с их составом.

Призывы к реформе инфраструктуры исходят как от демократов, так и от республиканцев. Губернатор Огайо Майк ДеВайн требует введения более широких правил уведомления при проходе через его штат опасных грузов. Пока американские транспортники должны уведомлять штаты только об отправках, содержащих радиоактивные материалы, такие как отработавшее ядерное топливо, и легковоспламеняющиеся материалы класса III, типа сырой нефти, бензина и этанола.

Министерство транспорта США (USDOT), которое, подобно Минтрансу России, выполняет функции регулятора всей транспортной деятельности на территории страны после произошедшего наметило ряд

¹ Концепция грузовых железнодорожных перевозок, принятая почти на всех североамериканских железных дорогах I класса. Смещает акцент на упрощение маршрутных сетей. В соответствии с PSR грузовые поезда ходят по фиксированному расписанию, как и пассажирские поезда, вместо отправки при наличии достаточного количества загруженных вагонов. Запасы грузовых вагонов и локомотивов сокращаются, и для данного уровня перевозок используется меньше рабочих. Результатом часто является существенное снижение железнодорожных эксплуатационных коэффициентов и других финансовых и операционных показателей за счет менее надежного обслуживания (особенно для небольших клиентов), долгосрочные проблемы с пропускной способностью, увеличение количества сходов с рельсов и других рисков для безопасности, связанных с более длинными поездами и усталостью экипажа.

мероприятий, направленных на усиление безопасности перевозок. К числу наиболее приоритетных из них относятся: ускорение замены устаревших вагонов-цистерн, внедрение электропневматических тормозов на подвижном составе, перевозящем опасные грузы, направление средств на модернизацию инфраструктуры, принятие нормативных документов, требующих наличия в локомотивной бригаде не менее двух человек.

В связи с ростом риска катастроф в отрасли и американские профсоюзы забили тревогу.

Вряд ли американцев успокоит то, что не только у них, но и в Греции 28 февраля тоже случилась катастрофа, столкнулись поезда. Это произошло в ночь на 1 марта в 380 километрах к северу от Афин. Пассажирский и грузовой поезда врезались лоб в лоб на высокой скорости. 57 человек погибли, 85 человек получили ранения. Произошла крупнейшая железнодорожная катастрофа в истории страны. Предварительная причина – человеческий фактор. Дежурный по станции направил грузовой и пассажирский поезда навстречу друг другу.

Все эти происшествия свидетельствуют о том, что железнодорожный транспорт во многих странах нуждается в более серьезном контроле и управлении со стороны компаний, ответственных за перевозки грузов. Необходимо принимать более радикальные меры и как можно скорее.

*Источник: e-news.su, 05.03.2023,
gazetabalakovo.ru, 06.03.2023,
tsargrad.tv, 10.03.2023*