

ОСОБЕННОСТИ ПРОВЕДЕНИЯ АВАРИЙНО-СПАСАТЕЛЬНЫХ И ДРУГИХ НЕОТЛОЖНЫХ РАБОТ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ

Доцент, подполковник резерва Шахобидинов Вохиджон Эркинович
Старший преподаватель учебного центра военной подготовки Национального
университета Узбекистана имени Мирза Улугбека
e-mail: vosouz71@gmail.com
+99897 740-10-57

К.т.н., доцент, Разиков Равшан Садикович
Начальник кафедры «Техносферная безопасность» Ташкентского
Государственного Транспортного университета
rozikov_r@bk.ru
+998 90 927 35 15

АННОТАЦИЯ

В данной статье рассматривается вопрос аварийно-спасательных работ и других неотложных работ на железнодорожном транспорте. Мероприятие по ликвидации аварийных ситуациях природного и техногенного характера на железной дороге.

Ключевые слова: *железнодорожный транспорт, локализация и тушение пожаров, поезд, катастрофа, крушения, сходы железнодорожных подвижных составов, ликвидация последствий ЧС и Аварийно-спасательные работы.*

ABSTRACT

This article discusses the issue of emergency rescue and other urgent work on railway transport. An event to eliminate natural and man-made emergencies on the railway.

Keywords: *railway transport, localization and extinguishing of fires, train, disaster, wrecks, derailments of railway rolling stock, emergency response and rescue operations.*

ВВЕДЕНИЕ

В наше время весь мир все острее ощущает на себе проблемы, возникающие в стремительно развивающемся высокоиндустриальном обществе. Вероломное вмешательство людей в жизнь природы усиливается с каждым годом, и рано или поздно перерастет в опасность для человека и окружающей

среды. Постоянный рост грузоперевозок приводит сильному износу инфраструктуры, растет и количество аварий и крушений.

Каждый день в средствах массовой информации сообщается о катастрофах, стихийных бедствиях, авариях, падении самолетов, об очередном военном конфликте или акте терроризма, происходящих в разных уголках планеты. Не исключаются размыты железнодорожных путей, обвалы, оползни, наводнения. При перевозке опасных грузов, таких как газ, легковоспламеняющиеся, взрывоопасные, ядовитые и радиоактивные вещества, могут происходить взрывы, пожары цистерн и других вагонов.

Эти события приводят к росту числа жертв, а также материального ущерба во всех сферах экономики.

Для наибольшей эффективности при проведении аварийно-спасательных и других неотложных работ действия всех участников ликвидации должны быть четко и грамотно выстроены.

Основная часть:

Особенности проведения аварийно-спасательных и других неотложных работ на железнодорожном транспорте с происхождением ЧС первоочередной задачей органов и сил РСЧС и ГО станут организация и проведение аварийно-спасательных и остальных неотложных работ (АС и ДНР).

АСДНР включают две группы работ: аварийно-спасательные работы (далее АСР) и остальные неотложные работы (далее – ДНР).

Цель АСР – розыск и эвакуация людей из зоны ЧС в безопасные районы, оказание помощи пострадавшим и эвакуация их в целительные учреждения, творение для спасенных обычных критерий жизнедеятельности.

Цель ДНР – создание наиболее подходящих условий для скорого и безопасного проведения АСР, снабжение жизнедеятельности сохранившихся частей объекта и его возобновление. Они обязаны ограничить либо аннулировать деяния полей поражающих причин (ПФ) источников угрозы.

В первоочередность ДНР проводят вслед за тем, в каком месте ведутся АСР и в каком месте трагедии формируют угроза для людей и организации, грозят доп трагедиями, разрушениями, взрывами, затрудняют знание АСР.

В общем виде к АСР причисляются:

разведка объектов (участков) работ и маршрутов выхода к ним;

локализация и тушение пожаров на объектах (участках) работ и маршрутах выхода к ним; отыскание и обнаружение заваленных защитных сооружений и извлечение из их людей;

розыск и спасение людей из завалов покоробленных и пылающих построек, сооружений и подвижного состава, задымленных, загазованных и затопленных помещений;

оказание первой медпомощи на месте обнаружения пораженного и эвакуация его в целебное основание за пределами зоны ЧС (в источнике массового поражения имеют все шансы существовать развернуты подвижные отряды первой мед поддержке;

в этом случае пораженных опосля оказания первой мед поддержке эвакуируют в эти отряды, в каком месте им оказывают первую докторскую содействие и потом посылают в больницы пригородной зоны);

вывоз народонаселения из зоны ЧС в безвредные районы; вывод со станции поездов(вагонов)с людьми;

санитарная переработка людей и дезинфекция одежды, обуви, средств персональной охраны(СИЗ), технических и транспортных средств, местности.

В общем виде к ДНР относятся:

устройство проездов и проходов в завалах и на зараженных участках местности; прокладывание колонных стезей в отвод их;

локализация и ликвидация аварий на коммунально-энергетических и технологических системах и сетях, в подвижном составе с опасными грузами;

укрепление либо обрушение конструкций, грозящих обвалом и препятствующих безопасному движению и ведению АСР;

ремонт и возобновление разрушенных и разрушенных линий связи, электрических и водопроводных сетей для обеспечения АСР;

ремонт и восстановление разрушенных поврежденных защитных сооружений для убежища людей в случае дополнительных аварий, повторных ударов врага в военное время;

вывод с мест работ подвижного состава с опасными багажами, при невозможности – выгрузка и складирование данных грузов на безопасном расстоянии либо вывоз в безопасное место;

обезвреживание и ликвидация невзорвавшихся боеприпасов в обыкновенном снаряжении.

Для снабжения публичного порядка, организованности посреди населения, охраны объектов и богатства людей формируется комендантская работа: контрольно-пропускные пункты на главных маршрутах, комендантские посты, патрулирование. Важными мероприятиями являются распознавание и захоронение мертвецов.

На ж/д транспорте должностные лица принимают нужные меры сообразно обеспечению сохранности перевозимых грузов в критериях ЧС.

В случае перерыва в движении поездов синхронно имеют все шансы быть работы сообразно восстановлению движения поездов, относящиеся к неотложным, в таковых критериях формирования водящие АСДНР и особые строительно-восстановительные формирования ж/д транспорта, специализирующиеся восстановительными работами, обязаны делать в узком 48 содействии.

В зависимости от обстановки первые имеют все шансы существовать привлечены к восстановительным работам, вторые, напротив, к ведению АСДНР [10].

В конкретной зоне ЧС (источнике поражения) состав АСДНР зависит от вида трагедии, стихийного бедствия, примененного врагом вида орудия, масштабов и нрава разрушений, пожаров, заражений воздуха, других объектов наружной среды, затоплений и остальных причин.

В центре ядерного поражения состав АСДНР изменяется в зависимости от зоны разрушений.

В зоне полных разрушений источника владеет пространство целый комплекс АСДНР.

В зоне мощных разрушений – также, однако размер инженерных работ станет существенно не в такой мере, так как не в такой мере завалов, разрушений и повреждений на коммунально-энергетических сетях (работы в главном ведутся на наземных сетях и смотровых колодцах).

В зоне средних разрушений работы сводятся в главном к тушению пожаров, спасению людей из очаговых завалов, разрушенных и пылающих построек, расчистке входов в заваленные защитные сооружения.

В зоне слабых разрушений – к локализации и тушению пожаров, спасению людей из пылающих и покоробленных построек. Подветренная часть очага может быть в зоне радиоактивного загрязнения, что потребует проведения дезактивации.

Что касается обыденного орудия, то в последние годы в концепциях войн главный смысл придается высокоточному вооружению с большой дальностью действия. Точечными ударами имеют все шансы существовать выведены из строя важные объекты индустрии, в том числе потенциально опасные, энергетики, транспорта (большие ж/д узлы, мосты, тоннели, аэродромы), связи и остальных отраслей экономики.

В итоге могут появиться очаговые зоны разрушений, пожаров, заражений, поражения людей, животных, в которых будет нужно знание всех видов АСДНР. Однако в современных условиях невозможно вычеркивать и происхождения источников массового поражения. В районах стихийных бедствий и неких производственных аварий работы имеют все шансы подключать целый комплекс АСДНР.

Но в ряде случаев появляется надобность в доп. мероприятиях либо работы носят специфичный нрав, к примеру, при наводнениях, селевых потоках, землетрясениях и др. На объектах ж/д транспорта знание АСДНР осложняется тем, что на сравнимо маленькой местности традиционно концентрируется огромное количество вагонов с разными багажами, в том числе опасными. Имеют все шансы существовать поезда и вагоны с людьми. Вагоны в поездах, на соседних маршрутах находятся в конкретной недалекости друг от друга, что формирует угроза скорого распространения огня, взрывов вагонов с ВВ, ЛВЖ, а доступ пожарных средств к местам горения затруднен, этак как недостает проездов и проходов, в особенности поперек стезей. Набивка пожарных шлангов поперек стезей затруднена, так как шланги приходится прокладывать под рельсами, проделывая углубления в балласте. Разрушения и повреждения вагонов с АХОВ, РВ имеют все шансы привести к образованию зон хим- и радиоактивного загрязнения.

Ликвидация последствий ЧС на станции нередко связана с необходимостью вывода составов с её местности на окрестные станции, перегоны, тупики и подъездные пути. В первую очередность выводят поезда и вагоны с людьми и опасными багажами. На электрифицированных участках при происхождении пожара нужно обесточить станционные пути. Для рассредоточения подвижного состава употребляют тепловозы.

При крушениях поездов и трагедиях на перегонах исполняют работы, связанные со спасением людей и материальных ценностей, изобретением движения поездов в малые сроки. Состав работ зависит от конкретной обстановки.

В общем облике он подключает:

определение нрава и размеров разрушений и заражений пути, подвижного состава, контактной козни и остальных сооружений, масштабов пожаров, наличия и состояния пострадавших людей, опасных грузов, определение распорядка расстановки аварийно-восстановительных сил и средств и организации работ;

поиск людей в разрушенных и покоробленных вагонах, обнаружение первой помощи пострадавшим и эвакуация их в медучреждения; вывод не пострадавших людей в безопасные районы, тушение пожаров, дезинфекция пути подвижного состава и остальных устройств (при необходимости);

расхищение разгромленного подвижного состава за пределы габарита приближения строений с подготовительной разгрузкой и штабелевкой на безопасном расстоянии опасных и ценных грузов;

возвышение на рельсы пригодного подвижного состава, либо имеющего малые повреждения, при которых вероятны его подача по ближайшего отдельного пути следующий починка;

возобновление земельного полотна, верхнего строения пути, контактной козны, связи и остальных сооружений, и устройств;

санитарная переработка людей (при необходимости).

Обстановка, в которой проводят АСДНР, характеризуется крупными размерами работ, массовыми разрушениями и пожарами, задымленностью и загазованностью, находящейся вокруг среды, при наличии соответствующих источников химическим, биологическим либо радиоактивным загрязнением местности, воздуха, остальных объектов наружной среды. В ходе работ вероятны резкие конфигурации обстановки, потому что трагедии на инженерных коммуникациях, пожары, разрастаясь, вызывают доп трагедии, пожары, взрывы, какие в окончательном результате могут привести к катастрофическим последствиям.

Для удачного исполнения АСДНР нужны следующие условия:

заблаговременное исследование вероятной, в случае ЧС, обстановки на объекте;

заблаговременное планирование организации и ведения работ;

творение и подготовка сил и средств для ведения АСДНР, поддержание их в нужной степени готовности; постоянное знание разведки;

стремительный ввод формирований в зону ЧС (очаг поражения);

жесткое и постоянное управление формированиями, организация точного взаимодействия между ними;

комплексная механизация работ;

многостороннее снабжение формирований;

высочайшая школа, психологическая неколебимость собственного состава формирований, воплощение им правил и мер сохранности.

Исправительный поезд специализирован для ликвидации сходов с рельсов и столкновений подвижного состава, а еще для оказания поддержке при

стихийных бедствиях. Если имеются пострадавшие, то в первую очередь выполняются АСР.

Поезд обязан существовать обустроен грузоподъемной (краны на ж/д ходу – 2 шт., на гусеничном ходу – 1 шт.), тяговой и транспортной техникой, накаточным, силовым и иным оборудованием, материалами, инвентарем, защитной (легкий защитный костюм Л-1) и инвентарной спецодеждой, средствами индивидуальной защиты органов дыхания (СИЗ, противогаз ИП-4, ГП-5В, респираторы), приборами химической (войсковой прибор химической разведки ВПХР) и радиационной (измеритель мощности дозы радиации ДП-5В) разведки.

Восстановительный поезд размещается на крупной станции (грузовой, пассажирской, сортировочной или участковой), где имеется рабочий локомотивный парк. Место стоянки поезда должно располагаться на путях с двусторонним выходом и быть оснащено стационарными производственно-бытовыми помещениями. Постановка другого подвижного состава на путь стоянки восстановительного поезда запрещается. Расстояние между пунктами дислокации восстановительных поездов не должно превышать 200 км.

Начальник восстановительного поезда совместно с начальниками станций создает запас подъемно-накаточного оборудования (накаточных башмаков, гидравлических домкратов с ручным приводом грузоподъемностью до 30 т, стального каната диаметром 30–40 мм и другого оборудования) для подъема сошедшего с рельсов подвижного состава при несложных сходах на станционных путях в количестве 1–3 единицы. К подъему сошедшего с рельсов подвижного состава начальник станции привлекает силы сотрудников станции, путевого хозяйства и специалистов, прошедших обучение в восстановительном поезде и получивших право вести восстановительные работы.

Пожарный поезд необходим для тушения пожаров и проведения связанных с ними аварийно-спасательных работ на объектах и в подвижном составе железнодорожного транспорта, оказания помощи при авариях, крушениях, стихийных бедствиях, других ЧС, сопровождающихся пожарами; участия в ликвидации пожаров и проведения связанных с ними АСР на объектах, не относящихся к железнодорожному транспорту, в пределах своих тактико-технических возможностей, а также оказания услуг в области пожарной безопасности. В зависимости от оснащения пожарной техникой и тактико-технических характеристик поезда подразделяют на две категории Рисунок 1.

Первый категории специализированный пожарный поезд, который наряду с тушением пожаров выполняет задачи по перекачке и (или) нейтрелизации опасных грузов.

Второй категории выполняющий задачи по тушению пожаров.

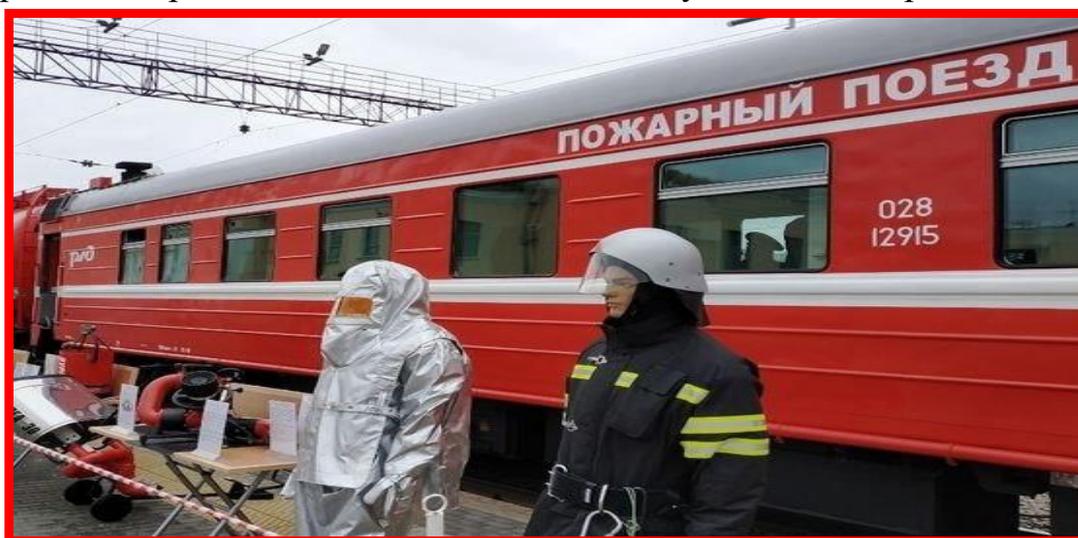


Рисунок 1: Пожарный поезд

Таблица 1

Типовой табель пожарного поезда

Наименование подвижного состава	Категория поездов	
	I	II
Четырехосный ЦМВ для размещения личного состава, насосных установок, электростанции, пожарно-технического вооружения, оборудования и средств пожаротушения (водонасосная станция).	1	1
Цистерна для хранения воды емкостью 72,3 или 50 м ³ .	2	3
Крытый вагон-гараж для размещения пожарного или специального автомобиля и запаса пенообразователя.	1	-
Платформа 4-осная для транспортной системы комбинированного пожаротушения (ТСКП).	1	1

Личный состав поезда обеспечивается средствами индивидуальной защиты (фильтрующими и изолирующими противогазами или аппаратами сжатого воздуха, регенеративными патронами, легкими защитными костюмами Л-1), войсковым прибором химической разведки ВПХР, измерителем мощности дозы ДП-5В. Пожарные поезда также размещают на крупных станциях (грузовых, пассажирских, сортировочных, участковых), где имеется рабочий

локомотивный парк. Путь стоянки должен обеспечивать двусторонний выход. Постановка другого подвижного состава на этот путь не допускается.

Участок выезда устанавливается из расчета времени, необходимого для приезда пожарного поезда на конечный пункт, ограничивающий участок с радиусом меньшим 100 км.

Вызов пожарного поезда на место пожара производит поездной диспетчер или дежурный по станции. Получив извещение о пожаре, поездной диспетчер докладывает дежурному по отделению, совместно с ним определяет, какой поезд выслать на место происшествия, передает приказ в пожарный поезд и дает команду дежурному по станции на отправление поезда.

Отправление пожарного поезда производится в кратчайший срок (не более 10 мин) с момента получения дежурным по станции или локомотивным диспетчером извещения о пожаре. Последний обязан обеспечить в этот срок выдачу локомотива для пожарного поезда.

На электрифицированных участках поезд должен быть отправлен тепловозом (паровозом). При ведении поезда электровозом дежурный по отделению обязан подготовить к прибытию пожарного поезда на место пожара тепловоз (паровоз) и заменить им электровоз.

Ликвидация пожара на электрифицированных участках производится только после получения руководителем тушения письменного разрешения электромонтера района контактной сети с указанием в нем номера приказа энергодиспетчера и времени снятия напряжения. В случаях, когда прибытие электромонтера требует времени, допускается принимать разрешение по радио.

При получении сообщения о сходе с рельсов вагонов с опасными грузами высылаются пожарный поезд вместе с восстановительным для оказания помощи в обеспечении пожарной безопасности при проведении аварийно-спасательных и аварийно-восстановительных работ.

АЖ “Узбекистон темир йуллари” по требованиям МЧС Республики Узбекистан выполняет доставку сил, средств и материальных ресурсов, необходимых для предотвращения и ликвидации ЧС, и возвращение их в места постоянной дислокации. Перевозки выполняются за счет ассигнований, выделенных МЧС РУ на ликвидацию ЧС.

Для выполнения АСДНР в очагах поражения военного времени будут использованы рассмотренные выше силы постоянной готовности. Кроме того, в соответствии с Постановлением Правительства на категорированных ОЖДТ, объектах, расположенных в зонах возможных опасного радиоактивного и (или) химического заражения или катастрофического затопления, а также на

объектах, подготавливаемых к работе в условиях военного времени, создаются гражданские организации ГО.

Все технические средства, используемые при ведении АСДНР, можно разделить на следующие группы:

- машины и механизмы для разборки и расчистки завалов, прокладки временных проездов, вскрытия заваленных убежищ и подвалов бурения отверстий через завалы и ограждающие конструкции убежищ, транспортировки грузов, ликвидации последствий аварий на коммунально-энергетических сетях;
- бульдозеры, скреперы, автогрейдеры, экскаваторы, путепрокладчики, инженерные машины разграждения, моторные и прицепные катки, автомобильные краны, буровые станки и установки, аварийные машины для городского газового хозяйства, краны и тягачи восстановительных поездов железной дороги, компрессоры и др.;
- технические средства для тушения пожаров и откачки воды;
- пожарные автомобили и поезда, пожарные насосные станции, насосы, мотопомпы, стационарное противопожарное оборудование промышленных зданий, сохранившееся в условиях ЧС, ручные и передвижные огнетушители;
- приборы для поиска людей в завалах (звуко- и теплоулавливающие приборы, электронная поисковая аппаратура и др.);
- средства малой механизации;
- средства, обеспечивающие транспортировку сил, механизмов и материалов в зону ЧС;
- грузовые автомобили, автосамосвалы, автобензовозы и др.;
- ремонтные и обслуживающие средства;
- ремонтные мастерские, станции обслуживания, бензо- и водозаправщики, осветительные станции и приборы.

При ведении АСДНР применяется также ручной инструмент: топоры, лопаты, шлямбуры, молотки, кувалды, ломы, кирки и зубила. Их применяют при сопутствующих работах, связанных с разборкой завалов, вскрытием убежищ и др.

Информация о ЧС должна включать следующие сведения:

- тип ЧС;
- дату, время (Ташкентское) и место (перегон, участок, станция, РЖУ) возникновения ЧС;
- возможную зону поражения;
- степень опасности для участвующих в ликвидации ЧС, населения и окружающей природной среды;

привлекаемые силы и средства. Эти сведения необходимы для согласования и уточнения принимаемых сторонами решений, а также взаимодействия в ходе работ.

С прибытием на место аварии, крушения поезда аварийно-восстановительных, спасательных и других формирований руководитель работ по ликвидации ЧС (им в зависимости от масштабов и характера ЧС может быть начальник отделения дороги или станции) устанавливает задачи формированиям и управляет работами, взаимодействует с территориальными органами РСЧС по вопросам выделения дополнительных сил и средств. В определённые сроки он сообщает о ходе выполнения работ вышестоящим инстанциям по линиям железной дороги и территориальных органов РСЧС.

На объектах экономики, в том числе железнодорожного транспорта, в каждой работающей смене создают формирования одинакового по видам и численности состава. В свою очередь формирования, входящие в состав работающей смены, могут быть при их достаточном количестве разделены примерно поровну на смены, состоящие из формирований разных видов. Это обеспечивает их посменный ввод в очаг и выполнение всего комплекса работ. С возникновением очага поражения, в пределах которого оказался объект, его формирования могут выдвигаться в очаг поражения в составе общей колонны сил ГО района или самостоятельно. В первом случае порядок выдвижения определяет начальник ГО района, во втором – начальник ГО объекта.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

При таких ЧС от КЧС целесообразно выделять оперативную группу, которой необходимо выполнять следующие задачи:

- организация и непосредственное осуществление в районе катастрофы непрерывного контроля и изучения обстановки, оценка масштабов и прогнозирование дальнейшего ее развития;

- выработка предложений по локализации и ликвидации ЧС, защите населения и окружающей среды в зоне ЧС, представление на утверждение предложения о плане работ по ликвидации ЧС, задействованию сил и средств и осуществление реализации принятых председателем КЧС решений;

- координация действий подсистем ГСЧС, привлечение к работам сил и средств войск ГЗ, подготовка предложений об использовании всех видов ресурсов;

- принятие на себя (по указанию председателя КЧС, непосредственного руководства работами по ликвидации ЧС;

- организация и контроль оповещения населения о ЧС, принятие участия в планировании и организации эвакуации населения из района ЧС;
- обеспечение работы в районе ЧС представителей СМИ, подготовка материалов для прессы о ходе работ по ликвидации ЧС;
- обобщение опыта работы по ликвидации ЧС, подготовка отчетов о проделанной работе, расходах материальных и финансовых средств.

Для успешного выполнения АС и ДНР необходимы следующие условия:

- заблаговременное изучение возможной в случае ЧС обстановки на объекте;
- заблаговременное планирование организации и ведения работ;
- создание и подготовка сил и средств для ведения АС и ДНР, поддержание их в необходимой степени готовности; непрерывное ведение разведки;
- быстрый ввод формирований в зону ЧС (очаг поражения);
- твердое и непрерывное управление формированиями, организация четкого взаимодействия между ними;
- комплексная механизация работ;
- всестороннее обеспечение формирований;

Высокая выучка, психологическая стойкость личного состава формирований, овладение им правил и мер безопасности.

Список сокращений:

МЧС РУ – Министерство чрезвычайным ситуациям Республики Узбекистан;

РЖУ – Региональные железнодорожные узлы;

РСЧС – Единая государственная система предупреждения и ликвидации чрезвычайных ситуаций;

АСС – Аварийно-спасательная служба;

АСР – Аварийно-спасательные работы;

АС и ДНР – Аварийно-спасательные и другие неотложные работы;

ЧС – Чрезвычайная ситуация;

ОЖДТ – Объект железнодорожного транспорта;

ГО – Гражданские организации;

АСФ – Аварийно-спасательное формирование;

АСДНР – Аварийно-спасательные и другие неотложные работы;

СИЗ - Средства индивидуальной защиты;

ВПХР – Войсковой прибор химической разведки;

КЧС – Комиссия по чрезвычайным ситуациям;

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ (REFERENCES)

1. Закон Республика Узбекистан «О защите населения и территорий от чрезвычайных ситуаций природного и техногенного характера» от 20 августа 1999 г.
2. Указ Президента Республики Узбекистан от 10.01.2019 г. № УП-5623 о мерах по коренному совершенствованию процессов урбанизации *Urbanizatsiya jarayonlarini tubdan takomillashtirish chora-tadbirlari to'g'risida O'zbekiston Respublikasi Prezidentining Farmoni*, 10.01.2019 yildagi PF-5623-son.
3. В программе Сэндай хадли по снижению риска катастроф на 2015-2030 годы «О мерах по реализации в Республике Узбекистан» //Постановление УПР ВМ от 12 апреля 2019 года № 299.
4. Маккамбаев П.А., Разиков Р.С. «Чрезвычайные ситуации и гражданская охрана на железнодорожном транспорте» Т.ТашИИТ 2018 г. 23-43 страницы.
5. Закон Республики Узбекистан «О безопасности гидротехнических сооружений» от 20 августа 1999 года «2015-2030 yillarda ofatlar xavfini kamaytirish bo'yicha Senday xadli dasturi»ni O'zbekiston Respublikasida amalga oshirish chora-tadbirlari to'g'risida // O'pR VM 2019 yil 12 aprel, 299-son qarori.
6. Постановление Кабинета Министров Республики Узбекистан № 201 «О мерах по предупреждению и ликвидации катастрофических последствий, связанных с паводковыми, селевыми потоками и оползневыми явлениями».
7. O'zbekiston Respublikasi Vazirlar Mahkamasining “Toshqin, sel oqimlarini oqizib yuborish va ko'chki hodisalari bilan bog'liq bo'lgan halokatli oqibatlarining oldini olish hamda ularni bartaraf etish chora-tadbirlari to'g'risida”gi 201-sonli qarori.
8. Оценка рисков возникновения чрезвычайных ситуаций на железных дорогах с учетом опасных явлений горной местности. *Barkaror transport tizimlari - barqaror iktisodiyot. -10 bet, 2022-yil. program TDTTrU 2022 yil aprel.*
9. Абдазимов Ш. Х.; Курбанов Г. А.; Мамадалиев Н. “Оползневые процессы влияющие на транспортные объекты и их прогнозирование” производство. технология. экология. (протэк'21). -142 стр, 2021-год.
10. Газета «БАМ». Статья: «Внимание! Дети гибнут на железной дороге» Выпуск № 22 от 28.05.2014 г.
11. Shahobiddinov, V. E., Khodjayev, O. S., & Oripov, S. G. (2021). Temir yo 'l transportida sodir bo 'lgan tabiiy va texnogen tUSDagi favqulodda vaziyatlar oqibatlarini bartaraf etishda avariya qutqaruv ishlarini takomillashtirish. *Oriental renaissance: Innovative, educational, natural and social sciences*, 1(9), 987-994.
12. Абдазимов Ш. Х., Шахобидинов В.Э. (2022) “ВЛИЯНИЕ ЧРЕЗВЫЧАЙНЫХ СИТУАЦИЙ ПРИРОДНОГО ХАРАКТЕРА НА

ЖЕЛЕЗНУЮ ДОРОГУ В ГОРНЫХ И ПРЕДГОРНЫХ РАЙОНАХ ПРИ ПЕРЕВОЗКЕ ОПАСНЫХ ГРУЗОВ. АВАРИЙНО-ВОСТОКОВИТЕЛЬНЫЕ РАБОТЫ ПРИ ЧС” O‘ZBEKISTON RESPUBLIKASI FAVQULODDA VAZIYATLAR VAZIRLIGI AKADEMIYASI "Yong‘in-portlash xavfsizligi" ilmiy-amaliy elektron jurnal "Пожаро-взрыво безопасность" научно-практический электронный журнал ISSN 2181-9327 № 1 (8), 2022, 188-195.

13. Шахобидинов, В. Э., & Разиков, Р. С. (2022). Особенности ликвидации последствий аварий на железнодорожном транспорте. *Oriental renaissance: Innovative, educational, natural and social sciences*, 2(8), 343-351.

14. UDK: 001.891.001.5 “Transportda resurs tejankor texnologiyalar” mavzusidagi xorijiy olimlar ishtirokidagi xalqaro ilmiy – texnika anjumani ilmiy ishlanmalari (2022 yil 2-3 dekabr). ОРГАНИЗАЦИЯ И ПРОВЕДЕНИЕ АВАРИЙНО-СПАСАТЕЛЬНЫХ РАБОТ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ Абдазимов Шавкат Хакимович, Шахобидинов Вохиджон Эркинович, Ташкент “TDTU”, 2022 – 642-647 b.

15. UDK: 001.891.001.5 “Transportda resurs tejankor texnologiyalar” mavzusidagi xorijiy olimlar ishtirokidagi xalqaro ilmiy – texnika anjumani ilmiy ishlanmalari (2022 yil 2-3 dekabr). ЛИКВИДАЦИЯ ПОСЛЕДСТВИЙ АВАРИЙ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПУТЯХ И ОБЪЕКТОВ ЧРЕЗВЫЧАЙНЫХ СИТУАЦИИ РАЗЛИЧНОГО ХАРАКТЕРА Шахобидинов Вохиджон Эркинович Военной подготовки учебного центра Национального университета Узбекистана имени Мирза Улугбека Ташкент “TDTU”, 2022 – 648-658 b.

16. UDK: 001.891.001.5 “Transportda resurs tejankor texnologiyalar” mavzusidagi xorijiy olimlar ishtirokidagi xalqaro ilmiy – texnika anjumani ilmiy ishlanmalari (2022 yil 2-3 dekabr). ВЛИЯНИЕ ЧРЕЗВЫЧАЙНЫХ СИТУАЦИИ ТЕХНОГЕННОГО ХАРАКТЕРА НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ТРАНСПОРТ ПРИ ПЕРЕВОЗКЕ ОПАСНЫХ ГРУЗОВ Шахобидинов Вохиджон Эркинович, Абдазимов Шавкат Хакимович, Орипов Сохибжон Гайратжон угли, Ташкент “TDTU”, 2022 – 659-665 b.

17. Шахобидинов, В. Э. (2023). УСТРАНЕНИЕ ПОСЛЕДСТВИЙ АВАРИЙ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПУТЯХ И ОБЪЕКТАХ ЧРЕЗВЫЧАЙНЫХ СИТУАЦИЙ РАЗЛИЧНОГО ХАРАКТЕРА. *Oriental renaissance: Innovative, educational, natural and social sciences*, 3(2), 883-897.

18. Шахобидинов, В. Э. (2023). ДЕЙСТВИЯ ПРИ ОРГАНИЗАЦИИ РАБОТ ПО ЛИКВИДАЦИИ ПОСЛЕДСТВИЙ ЧРЕЗВЫЧАЙНЫХ СИТУАЦИЙ НА ТРАНСПОРТЕ. *Oriental renaissance: Innovative, educational, natural and social sciences*, 3(4), 825-835.