



Г.В. АНТОНОВА,
НАЧАЛЬНИК ОТДЕЛА БЕЗОПАСНОСТИ НА ТРАНСПОРТЕ
ООО «СЦ ПРОМЖЕЛДОРТРАНС»

ТРАНСПОРТНАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ НА ПРОМЫШЛЕННОМ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ

ПРОБЛЕМЫ, ПРИОРИТЕТЫ И АКТУАЛЬНЫЕ ВОПРОСЫ

Одной из важных задач на железнодорожном транспорте общего и необщего пользования является обеспечение транспортной безопасности. Со вступлением в силу Федерального закона «О транспортной безопасности» № 16-ФЗ от 09.02.2007 г. Правительством Российской Федерации были установлены Требования по обеспечению транспортной безопасности на железнодорожном транспорте, в том числе и для предприятий промышленного железнодорожного транспорта (ППЖТ).

Рассмотрим ряд проблем, связанных с осуществлением Требования на предприятиях промышленного транспорта, которые не всегда просто решить из-за несовершенства законодательной и нормативно-правовой базы в области транспортной безопасности.

НЕОБХОДИМ ДИФФЕРЕНЦИРОВАННЫЙ ПОДХОД

Для осуществления деятельности в области транспортной безопасности, в том числе проведения оценки уязвимости на железнодорожном транспорте, в рамках СРО Ассоциация «Промжелдортранс», объединяющей значительную часть предприятий промышленного железнодорожного транспорта на территории всей России, была создана и аккредитована специализированная организация.

В соответствии с Федеральным законом № 16-ФЗ «О транспортной безопасности» от 09 февраля 2007 г. оценка уязвимости объектов транс-

портной инфраструктуры проводится после включения организации в реестр категорированных объектов. Для получения категории организация предоставляет запрашиваемую информацию по протяженности путей, наличию перевозки опасных грузов и т. д. в территориальные управления Росжелдора. Необходимо отметить, что железнодорожные пути некоторых организаций промышленного транспорта в настоящее время являются малодеятельными или находятся на консервации, подача-уборка вагонов с опасными грузами производится не везде, пассажирские перевозки, в том числе скоростные — отсутствуют. В предоставляемых Росжелдор данных для категорирования по предлагаемому формам не может быть четко определена специфика работы объекта транспортной инфраструктуры, для промышленного железнодорожного транспорта нужен более дифференцированный подход в присвоении категории.

Многие ППЖТ считают присвоенные им категории завышенными и обращаются в территориальные управления Росжелдора с просьбой об изменении категории или исключении из Реестра категорированных объектов. В настоящее время данный вопрос может быть решен только через судебные органы. Наиболее целесообразно было бы присваивать категории только тем железнодорожным путям или части железнодорожных путей ППЖТ, на которых осуществляется перевозка опасных грузов. Депо, склады хранения ГСМ, посты ЭЦ и другие здания и сооружения, влияющие на работу предприятия, должны рассматриваться как отдельные объекты транспортной инфраструктуры с присвоением им категории.

ОПРЕДЕЛЕНИЕ ОБЪЕКТОВ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ

В феврале 2014 года в Федеральный закон от 09.02.2007 г. № 16-ФЗ, распространяющийся на владель-

цев объектов транспортной инфраструктуры, были внесены дополнения и изменения. В частности, изменения коснулись определения объекта транспортной инфраструктуры: «Объектом транспортной инфраструктуры являются участки автомобильных дорог, железнодорожных и внутренних водных путей» и т. д., обеспечивающие функционирование транспортного комплекса и определяемые Правительством Российской Федерации. Постановление Правительства Российской Федерации, определяющее объекты транспортной инфраструктуры, в настоящее время в разработке, и будут ли отнесены к этим объектам железнодорожные пути промышленного транспорта, пока неизвестно.

Железнодорожные пути ППЖТ расположены или в черте города, или в промышленной зоне, в том числе на территории каких-либо предприятий, и пересекаются большим количеством автомобильных технологических проездов, пешеходных проходов. Земельные участки, на которых расположены железнодорожные пути ППЖТ, используются

днем, невозможно без нарушения габаритов приближения строений или не затрагивая имущественные и земельные интересы других организаций. Включить железнодорожные пути ППЖТ в зону транспортной безопасности, где требуется ограждение и защита периметра, не представляется возможным.

ФОРМИРОВАНИЕ ПОДРАЗДЕЛЕНИЙ ТРАНСПОРТНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

Что касается необходимости формирования подразделений транспортной безопасности на объектах транспортной инфраструктуры промышленного железнодорожного транспорта, то практически все владельцы предприятий имеют охранные структуры. Вопрос, волнующий многих руководителей и ответственных за обеспечение транспортной безопасности предприятий, — будут ли имеющиеся структуры соответствовать требованиям, предъявляемым к подразделениям транспортной безопасности?

В Федеральном законе от 09.02.2007 г. № 16-ФЗ предусматривается под-

готовка, уровню физической подготовки личного состава отдельных подразделений, устанавливаемые федеральным органом исполнительной власти, в настоящее время окончательно не определены, соответствующие документы — в разработке.

Возможность создания у предприятий промышленного транспорта подразделений транспортной безопасности на базе имеющихся охранных структур было бы оправдано и в плане обеспечения безопасности и материальных затрат. Главные задачи, которые должно выполнять подразделение транспортной безопасности на железнодорожных путях ППЖТ — патрулирование, оповещение руководства и сотрудников в случае возникновения какой-либо угрозы, вызов сотрудников полиции, медпомощи или пожарной службы в случае попытки совершения или совершения актов незаконного вмешательства (АНВ), эвакуация людей из опасного места.

ТРУДНОСТИ В РАБОТЕ ЭКСПЕРТОВ

Отдельно хочется остановиться на работе экспертов по проведению оценки уязвимости при визуальном осмотре объектов транспортной инфраструктуры — подъездных путей.

Подъездные пути могут иметь значительную протяженность и проходят по территории или вдоль зданий и строений многих промышленных предприятий. Появление экспертов с фотокамерой воспринимается руководителями некоторых из предприятий весьма настороженно, поскольку они не знакомы с законодательством по транспортной безопасности.

Предварительное согласование фотосъемки со всеми организациями фактически невозможно, ввиду их большого количества, и может занять много времени, а сроки на проведение оценки уязвимости — достаточно жесткие. Поэтому при проведении визуального обследования необходимо предусмотреть выдачу экспертам документа, подтверждающего их полномочия и имеющего официальный статус. ■



собственниками на основании долгосрочных договоров аренды земель с муниципальными органами. Граница земельных участков проходит в большинстве случаев по концам шпал железнодорожного пути, полоса отвода — отсутствует, и устройство какого-либо инженерного сооружения, например ограж-

готовка и аттестация сил обеспечения транспортной безопасности, аккредитация подразделений транспортной безопасности. Порядок подготовки сил обеспечения транспортной безопасности и Требования, предъявляемые к их знаниям, умениям, навыкам, личностным (психологическим)