

Выступление на XIV научно-практической конференции
«Терроризм и безопасность на транспорте»

Кузнецова Алексея Георгиевича Вице-президента СРО Ассоциация «Промжелдортранс»,
кандидата технических наук

Тема: Проблемы реализации требований по обеспечению транспортной безопасности на
железнодорожном транспорте необщего пользования. Практика. Проблемы. Решение.

11.02.2015 г.

г. Москва
Крокус-Экспо
Павильон 2, зал № 4

Уважаемые коллеги!
Уважаемые члены президиума!

На сегодняшней научно-практической конференции хотел бы остановиться на проблемах обеспечения транспортной безопасности на железнодорожном транспорте необщего пользования.

Я представляю Саморегулируемую организацию Ассоциация Промышленного железнодорожного транспорта. Наша Ассоциация объединяет предприятия промышленного железнодорожного транспорта (ППЖТ), расположенных на всех железных дорогах общего пользования от Калининграда до Владивостока.

ППЖТ являются участниками перевозочного процесса на начально-конечных операциях. Начиная и заканчивая логистическую цепочку перевозок грузов.

Со вступлением в силу Федерального закона «О транспортной безопасности» № 16-ФЗ от 09.02.2007 г. ППЖТ столкнулись с рядом проблем юридического, организационного и экономического характера.

Вопросы юридического характера.

Федеральный закон от 09.02.2007 г. № 16-ФЗ распространяется на владельцев объектов транспортной инфраструктуры. Однако в соответствии с Федеральным законом № 17-ФЗ от 10.01.2003 г. «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации» предприятия промышленного железнодорожного транспорта к владельцам транспортной инфраструктуры не относятся. В соответствии с Федеральным законом № 17-ФЗ транспортная инфраструктура определена как инфраструктура железнодорожного транспорта общего пользования.

Исходя из этого, категорирование железнодорожных путей необщего пользования как объектов транспортной инфраструктуры не должно производиться, кроме того

следует иметь ввиду, что на этих железнодорожных путях отсутствуют пассажирские перевозки и объекты инфраструктуры, например, вокзалы, платформы пригородных поездов, а также скоростное и пассажирское движение.

Предприятия промышленного железнодорожного транспорта не являются перевозчиками грузов, а осуществляют на своих путях подачу-уборку вагонов с погрузочно-разгрузочных фронтов (путей) на выставочные железнодорожные пути, примыкающие к путям станции и с выставочных путей на фронты погрузки-выгрузки грузовладельцев. Поэтому обеспечение транспортной безопасности на ППЖТ, не являющихся владельцами и субъектами транспортной инфраструктуры, а также перевозчиками, не соответствует железнодорожному законодательству.

Юридически не внесена ясность в оценку уязвимости, планирование и реализацию мер по обеспечению транспортной безопасности объектов транспортной инфраструктуры, где производятся работы с грузами повышенной опасности (опасными грузами).

В соответствии с Федеральным законом «О транспортной безопасности» № 16-ФЗ от 09.02.2007 г. субъект транспортной инфраструктуры должен обеспечить транспортную безопасность объектов, на которых находятся опасные грузы. Для этого должна быть проведена оценка уязвимости ОТИ, разработан и реализован План мероприятий по обеспечению транспортной безопасности, учитывающий наличие у субъекта грузов повышенной опасности.

В то же время в соответствии с Федеральным законом «О промышленной безопасности опасных производственных объектов» от 21.07.1997 г. № 116 – ФЗ ППЖТ должны быть зарегистрированы как опасный производственный объект с присвоением класса опасности.

При этом предприятия должны соответствовать требованиям и нормам в области защиты населения и территорий от чрезвычайных ситуаций, санитарно-эпидемиологического благополучия населения, охраны окружающей среды, экологической безопасности, пожарной безопасности, охраны труда, строительства ...

В соответствии с Федеральным законом «О лицензировании отдельных видов деятельности» ППЖТ должны иметь лицензию на «выполнение погрузочно-разгрузочных работ, преимущественно с опасными грузами».

Выполнение требований по этим трем федеральным законам ППЖТ должны реализовывать практически идентичные мероприятия.

При обосновании изменения категории объекта после проведения оценки уязвимости и при согласии с этим Росжелдора, требуется решение судебных органов для

получения разрешения об изменении и исключении категории в Реестре категорированных объектов.

Это приводит к затягиванию процесса реализации мероприятий по обеспечению транспортной безопасности.

Мы предлагаем наделить Росжелдор правом изменения и исключения ОТИ их Реестра категорированных объектов, как по результатам проведенной оценки уязвимости, так и по запросу предприятия ввиду произошедших изменений в его деятельности без судебных разбирательств.

В организационном плане - много проблем возникает из-за установленных жестких сроков оценки уязвимости – 3 месяца (Приказ № 43 Минтранса России от 08.02.2011 г.) Из трех месяцев – один месяц на заключение договора и сбор необходимой для оценки документации, второй месяц отводится на проведение оценки уязвимости объекта и третий месяц – на рассмотрение и принятие Росжелдором решения об утверждении оценки. Предприятия промышленного железнодорожного транспорта состоят, как правило, из 8-15 объектов транспортной инфраструктуры. Эти объекты категорируются и им всем одновременно в один день приходят уведомления с одной датой установления категории. И все 8-15 ОТИ необходимо оценить за один месяц одной специализированной организацией, что нереально. Это приводит к увеличению единовременных затрат на оценку уязвимости нескольких объектов, до 3-4 миллионов рублей, затрудняет процесс сбора исходной информации, проведение оценки уязвимости и приводит к увеличению сроков ее проведения.

Для проведения качественной оценки уязвимости и сохранения сроков утверждения ее результатов, нужна единая «Методика оценки уязвимости ОТИ и ТС», которая учитывала бы особенности работы промышленного ж.д. транспорта.

В Методике должны быть определены основные разделы и их наполнение, которые должны носить обязательный характер. Отсутствие Методики приводит к удорожанию и затягиванию по времени приема\сдачи работ из-за доработки результатов оценки уязвимости ввиду различия в подходах и частых изменений требований работниками территориальных управлений Росжелдора, принимающих результаты оценки уязвимости иногда в течение года.

Должна быть принята единая Методика определения размеров ущерба от возможных актов незаконного вмешательства, позволяющая учесть все факторы, влияющие на размер ущерба.

Эти методики должны быть разработаны научно-исследовательскими институтами, а не переложены на плечи специализированных организаций, выполняющих оценку уязвимости ОТИ и ТС.

Федеральный закон не предусматривает полноправного участия лиц ответственных за обеспечение транспортной безопасности в субъекте транспортной инфраструктуры в категорировании объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств. Вследствие этого происходит ошибочное завышение категории объекта, которые выявляются в процессе проведения оценки уязвимости ОТИ. В виду неточных собранных заочно данных от фактического положения, связанного с изменением объема перевозок, закрытия станций ж.д. дороги для выполнения грузовых операций и т.д., что сказывается на показателях финансовой деятельности ППЖТ и влияет на количественные показатели по которым производится категорирование.

Целесообразно в ФЗ регламентировать степень участия ответственных за транспортную безопасность Субъектов и объектов транспортной инфраструктуры в начальной стадии категорирования объектов при сборе и анализе исходной статистической информации.

Кроме того, при категорировании не учитывается степень значимости объекта для технологического процесса функционирования предприятий промышленного ж.д. транспорта. В частности категорируются такие объекты как малодеятельный подъездной ж.д. путь, небольшие промышленные станции, площадки для разгрузки песка, щебня и других инертных материалов, а также малоинтенсивные, второстепенные ж.д. пути, не эксплуатируемые законсервированные подъездные ж.д. пути, что тоже требует больших финансовых затрат. Мы предлагаем категорировать только ж.д. пути ППЖТ на которых перемещаются вагоны с опасными грузами.

В принятом Федеральном Законе № 16-ФЗ от 09.02.2007 г. отдельные статьи требуют дополнительного разъяснения. Например, по объектам транспортной инфраструктуры – что включается в это понятие для промышленного транспорта; вопросы аттестации сил обеспечения транспортной безопасности; финансирование работ по оценке и реализации планов обеспечения транспортной безопасности. Минтранс России необходимо разработать Комментарии к закону № 16-ФЗ, где дать разъяснения по статьям закона, как это сделано например в комментариях к Федеральному закону №18-ФЗ «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации».

Следует разработать Государственные стандарты по оценке уязвимости, которые установят необходимые требования и регламенты, конкретизирующие задачи организации по выполнению работ, связанных с обеспечением транспортной безопасности.

Вопросы экономического характера.

Существенное значение для ППЖТ, как малых и средних предприятий, имеют затраты, которые оказывают значительное влияние на финансовую деятельность предприятий.

В целом реализация положений ФЗ потребует в среднем для каждого субъекта транспортной инфраструктуры одновременно (не проектирование, приобретение и установку ограждения, оборудования техническими средствами ОТИ и КПП, а также обучения персонала и т.д.) около 30-35 млн. руб. и ежегодно на содержание подразделений транспортной безопасности, приобретение форменной одежды, аттестации и повышение квалификации около 10-15 млн. руб. При этом численность сил обеспечения транспортной безопасности, включающие подразделения обеспечения транспортной безопасности может превысить численность основного персонала, чего в принципе быть не должно. Эти суммы для некоторых ППЖТ с незначительным объемом выполняемых работ окажутся разорительными и могут привести к банкротству предприятия.

В ФЗ не определены порядок и источник оплаты работ по оценке уязвимости и разработке планов обеспечения ТБ. Сегодня это приводит к увеличению тарифов на выполнение работы и услуги в размере около 20%.

Однако в тариф на обслуживание грузовладельцев, Региональные Экономические Комиссии (РЭК) не включают эти затраты, что приводит к снижению прибыли и работе в убыток ППЖТ.

Необходимо законодательно определить источники финансирования, что позволит обеспечить защищенность предприятий и снизить финансовую нагрузку на их хозяйственную деятельность.

В настоящее время ничем не обоснованы затраты на проведение оценки уязвимости однопутных ОТИ и ТС (подъездные пути, перегоны, тепловозы и вагоны одних моделей). Проведение оценки уязвимости в таких случаях отличается только названиями или номерами транспортных средств, а договор необходимо заключать на каждый объект, что удорожает затраты на проведение оценки уязвимости ОТИ и ТС.

Все перечисленные затраты на обеспечение транспортной безопасности ложатся на тарифы по оказанию услуг грузовладельцам и перевозчикам, что сказывается на конкурентоспособности железнодорожного транспорта на рынке перевозок.

Благодарю за внимание.