

Транспортная безопасность железнодорожного транспорта необщего пользования. Практика, проблемы и пути их решения

***Вице-Президент СРО Ассоциация «Промжелдортранс»
КУЗНЕЦОВ Алексей Георгиевич***

Государственной Думой 09 февраля 2007 г. принят федеральный закон Российской Федерации № 16-ФЗ «О транспортной безопасности». Федеральным органом исполнительной власти, в соответствии с компетенцией, установленной этим законом, разработаны отдельные нормативные правовые акты, где конкретизированы основные требования к обеспечению транспортной безопасности.

Однако, как показала практика категорирования и оценки уязвимости объектов транспортной инфраструктуры на промышленном железнодорожном транспорте (железнодорожном транспорте необщего пользования), имеется ряд нерешенных вопросов, которые затрудняют обеспечение транспортной безопасности на предприятиях промышленного железнодорожного транспорта (ППЖТ) и существенно влияют на финансовую нагрузку их хозяйственной деятельности.

Прежде всего, это относится к отсутствию учета особенностей хозяйственной деятельности ППЖТ, являясь участником процесса перевозок грузов, они выполняют организацию и технологически взаимосвязанные операции, начиная и завершая логическую цепочку перевозок грузов. На железнодорожных путях необщего пользования погружается около 80% грузов, перевозимых по путям общего пользования.

В связи с тем, что на промышленном железнодорожном транспорте отсутствуют пассажирские перевозки, нет вокзалов, платформ пригородного сообщения, это должно учитываться при проведении мероприятий по обеспечению транспортной безопасности.

Кроме того при категорировании ОТИ не учитывается степень значимости объекта для технологического процесса функционирования предприятий промышленного железнодорожного транспорта. В частности категорируются такие объекты как малодеятельный подъездной железнодорожный путь, небольшие промышленные станции, площадки для разгрузки песка, щебня и других инертных материалов, а также малоинтенсивные, второстепенные железнодорожные пути, не эксплуатируемые законсервированные подъездные железнодорожные пути, что приводит к большим финансовым затратам на их категорирование и оценку уязвимости. Поэтому правильно было бы категорировать

железнодорожные пути необщего пользования на которых перемещаются вагоны с опасными грузами по IV категории.

Федеральный закон № 16-ФЗ (Закон) не предусматривает, к сожалению, 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 объектов транспортной инфраструктуры (ОТИ), которое выявляется в процессе проведения оценки уязвимости. В виду неточности собранных данных, отличных от фактического положения, связанного с изменением объема перевозок, закрытия станций железной дороги общего пользования грузовых операций и т.д. завышаются количественные показатели по которым производится категорирование.

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

Было бы целесообразно передать вопросы категорирования ОТИ и ТС Саморегулируемым организациям на железнодорожном транспорте, что исключило бы завышение категории ППЖТ.

При обосновании изменения категории объекта, после проведения оценки уязвимости 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.

Целесообразно наделить Росжелдор правом изменения категории и исключения ОТИ и транспортных средств (ТС) из Реестра категорированных объектов, как по результатам проведенной оценки уязвимости, так и по запросу предприятия в виду произошедших изменений в его деятельности без судебных разбирательств.

Много проблем возникает у ППЖТ 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 уязвимости 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 – Субъекты транспортной

инфраструктуры состоят, как правило, из 8-15 объектов транспортной инфраструктуры. Эти объекты категорируются и им всем в один день приходят уведомления с одной датой установления категории. И все 8-15 ОТИ необходимо оценить за один месяц специализированной организацией, что не реально. Это приводит к увеличению единовременных затрат на оценку уязвимости нескольких объектов, до 3-4 миллионов рублей, затрудняет процесс сбора исходной информации для проведения оценки уязвимости и приводит к увеличению сроков ее проведения.

Нужно дифференцировать сроки проведения оценки уязвимости нескольких ОТИ одновременно в Субъекте транспортной инфраструктуры, внося соответствующие изменения в приказы Минтранса России.

Для проведения качественной оценки уязвимости и сохранения сроков утверждения ее результатов, необходима единая «Методика оценки уязвимости ОТИ и ТС», которая учитывает особенности работы промышленного железнодорожного транспорта.

В Методике должны быть определены основные разделы и их наполнение, которые должны носить обязательный характер. Отсутствие Методики приводит к удорожанию работ из-за доработки результатов оценки уязвимости, ввиду различия и частых изменений требований выдвигаемых работниками территориальных управлений Росжелдора, принимающих эти оценки по несколько раз в течение длительного периода времени.

Должна быть также принята единая Методика определения размеров ущерба возможных актов незаконного вмешательства.

Эти методики должны быть разработаны научно-исследовательскими институтами, а не возложены на специализированные организации, выполняющие оценку уязвимости ОТИ и ТС.

В настоящее время ничем не обоснованы затраты на проведение оценки уязвимости одноплатных 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 оценку уязвимости ОТИ и ТС.

В целом реализация положений Закона потребует в среднем для каждого ОТИ ППЖТ единовременно (на проектирование, приобретение и установку ограждения, оборудования техническими средствами ОТИ и КПП, а также обучение персонала) 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 безопасности, включающих подразделения транспортной безопасности может превысить численность основного персонала, чего в принципе не должно быть. Эти суммы для некоторых ППЖТ с незначительным объемом работ окажутся разорительными и могут привести к банкротству предприятия.

В законе не определены порядок и источник оплаты работ по оценке уязвимости и разработке планов обеспечения ТБ. Сегодня это приводит к необходимости увеличения тарифов на выполнение работ и услуг в размере около 20%. А если учесть, что в тариф на обслуживание грузовладельцев Региональные Экономические Комиссии (РЭК) не включают эти затраты, то это 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 принятом Законе отдельные статьи требуют дополнительного разъяснения. Например, по объектам транспортной инфраструктуры – что туда включается для промышленного транспорта; вопросы аттестации сил обеспечения транспортной безопасности; финансирование работ по оценке и реализация планов по обеспечению транспортной безопасности.

Минтранс России необходимо разработать Комментарии к закону, где дать разъяснения по статьям закона, как это сделано, например, в комментариях к «Уставу железнодорожного транспорта Российской Федерации» № 18-ФЗ от 10.01.2003 г.

Внесение изменений в Закон и нормативные акты по Транспортной безопасности позволит усовершенствовать обеспечение транспортной безопасности для устойчивого безопасного функционирования железнодорожного транспорта необщего пользования.