

## ПРОТОКОЛ

обсуждения итогового отчета исследовательской работы «Анализ и разработка комплекса мер по улучшению состояния безопасности движения на железнодорожном транспорте», выполняемой Казахской академией транспорта и коммуникаций им. М. Тынышпаева

г. Нур-Султан

8 декабря 2020 г.

### Присутствовали:

1. Лавриненко Ю.И., заместитель Председателя Президиума СТК «KAZLOGISTICS»;
2. Исабеков М.У., директор Корпоративного фонда «KAZLOGISTICS»;
3. Култай М.Б., исполнительный директор СТК «KAZLOGISTICS»;
4. Абдуллаев С.С., проректор по науке КазАТК;
5. Рахимов Р.К., директор ТОО «Инжиниринговый центр» КазАТК;
6. Токмурзина-Коберняк Н.А., руководитель проекта, профессор КазАТК;
7. Киселёва О.Г., ассоциированный профессор КазАТК;
8. Вахитова Л.В., ассоциированный профессор КазАТК;
9. Токишев О.С., гл. менеджер департамента безопасности движения АО НК ҚТЖ;
10. Бакиров Ж.К., ревизор АО «КТЖ-Грузовые перевозки»;
11. Жумангалиев К.Е., председатель правления ОЮЛ «АЖВК»;
12. Жайсан И., начальник департамента науки и коммерциализации КазАТК.

### Повестка:

1. Обсуждение проекта итогового отчета исследовательской работы «Анализ и разработка комплекса мер по улучшению состояния безопасности движения на железнодорожном транспорте», выполняемой Казахской академией транспорта и коммуникаций им. М. Тынышпаева, за счет целевого финансирования Корпоративного фонда «KAZLOGISTICS».

### Выступили:

**Лавриненко Ю.И.** С материалами ознакомился в полном объеме, можно констатировать, что замечания учтены, но есть необходимость на некоторые моменты посмотреть с другой точки зрения, которые будут вынесены мною на обсуждение после доклада разработчиков. Вначале заслушаем доклад Токмурзиной-Коберняк Н.А., затем слово будет предоставлено экспертам и далее будут подведены итоги.

**Токмурзина-Коберняк Н.А.** Основное содержание итогового отчета на 158 с., этапы и шаги по его разработке изложены в презентации из 50 слайдов.

**Лавриненко Ю.И.** Наблюдается, что разработчики вникли в ситуацию глубже и в плане НК «КТЖ», и не только с точки зрения схемы, инструментов оценки. У вас сложился достаточно плотный контакт с ревизорской службой НК «КТЖ», но у них как у ревизоров свой ракурс оценки, но, тем не менее, отвечает утвержденным направлениям. Мы вас пытались направить на то, что есть необходимость вникнуть глубже, что вы и попытались сделать. Изучили состояние вопроса обеспечения безопасности движения и НК «КТЖ», дочерних организаций и других участников перевозочного процесса. Где-то даже есть излишняя детализация.

В целом набор материала приличный, но немного противоречив. Потому что в таблице 1.1 вы делаете вывод, что количество значительных нарушений увеличилось на 6 %, а тут же на 20 странице в таблице 1.10 эти же значительные нарушения показаны в сторону улучшения (-6% к 2018 году). Подобные моменты необходимо учесть в заключительном отчете.

Выбранные вами ориентир на департамент безопасности НК «КТЖ» правильный. С этой точки зрения оценка понятна, но в плане оценки состояния вопроса в отраслях чувствуется с вашей стороны некая осторожность, и прослеживаются такие фразы: «Нельзя оценить то, нельзя оценить это ...» и соответственно имеются спорные моменты. Но, во всяком случае, у меня сложилось впечатление, что имеется определенная логика анализа в работе и выстроена схема по концепции, в концепции понятно проведена оценка, как государственного управления, так и других участников рынка. Понятно, что те инструменты по оценке риска, по качеству обеспечения безопасности имеют какую-то свою историю внедрения и вами выстроена логическая схема

рекомендаций, которая заняла достойное место в рассуждениях, показанных в работе. Первоначально в работе эти логичные рассуждения были на первом плане без анализа. С начала вы замахнулись на устойчивое развитие и решение вопроса в глобальном масштабе, но после тесного контакта с ревизорской службой вы глубже вникли в изучение данного вопроса.

В настоящий момент логика выстроена достаточно четко и, можно сказать, что концепция и этапы ее реализации могут служить основой для дальнейшего обсуждения вопросов обеспечения безопасности движения с государственными органами, со всеми участниками перевозочного процесса и даже на правительственном уровне. И для дальнейшего развития данного вопроса нужен качественный материал. С учетом тех замечаний, которые даны экспертами, вам необходимо доработать отчет, чтобы данный документ в дальнейшем послужил основой для улучшения качества обеспечения безопасности движения на железнодорожном транспорте. Вопрос очень важный и данную проблему надо решать.

Хочу отметить, что необходимо доработать введение, так как введение определяет суть и направление работы. Во введении обязательно нужно обозначить те вопросы и направления, которые требуют особого внимания и далее анализ состояния, оценка рисков и качества, и все логические размышления и рекомендации с учетом опыта стран СНГ и дальнего зарубежья становятся на место.

**Бакиров Ж.К.** Работа была изучена мною внимательно. Имеются ряд замечаний. Например, во введении указано о разработке Инструкции по формированию, порядку пропуска и организации осмотра длинносоставных и тяжеловесных грузовых поездов на МЖС, фактически вышеуказанная инструкция разработана в 1991 году и через каждые 3-5 лет перерабатывается. Или, установлены обязательные требования по плановому ремонту вагонов, здесь необходимо указать наименование документа (инструкции, стандарта и т.д.), на основании которого должны устанавливаться требования. Также во введении не указано, за какой период проделана работа по обновлению 29 единиц локомотивов (тепловозы, электровозы или пассажирские электровозы и т.д.).

В пункте 1.4 и в таблице 1.1 используется термин «значительные нарушения безопасности движения» что не соответствует требованиям «Правили безопасности на железнодорожном транспорте» утвержденного 26.03.15 г утвержденного Приказом и.о Министра МИР РК, где нарушения безопасности движения по степени тяжести классифицируются по степени тяжести на аварии, крушения, события и инциденты.

На 29-30 страницах Концепции приведена устаревшая на 4-5 лет информация, например указано что в период 2016-2019 годы АО НК «КТЖ» выполнены следующие работы или общая протяженность новых железнодорожных линий, построенных в период с 1998 по 2016 годы, составляет свыше 2,4 тыс. км.

В разделе 1.4 главы 1 Анализ причин нарушений безопасности движения и разработка комплекса мер по улучшению состояния безопасности движения на железнодорожном транспорте приведены данные по НБД (табличные данные): по подъездным путям за 2017 по 2019 гг. и 8 месяцев 2020 г.; по пассажирским перевозкам количественные данные отсутствуют; по хозяйству движения и по грузовому хозяйству только за 2018 по 2019 гг., по хозяйству автоматики и связи с 2014 по 2019 гг.; по хозяйству электрификации и энергетики приведены табличные данные за 2019 г. и 6 месяцев 2020 г.; по локомотивному хозяйству отсутствуют табличные данные по допущенным случаям НБД; по вагонному хозяйству также отсутствуют табличные данные по допущенным случаям НБД. Данные по путевому хозяйству отсутствуют и не проанализированы.

Если в разделе 1.4. данные приведены по разным хозяйствам без учета путевого хозяйства, то в разделе 1.5. Результаты обработки опросных листов работников АО «НК «КТЖ» приведены общие данные структурных подразделений АО «НК «КТЖ»: АО «КТЖ – Грузовые перевозки», АО «Қазтеміртранс», АО «Пассажирские перевозки», «Дирекция магистральной сети».

**Токишев О.С.** В целом по проекту выполнена очень большая работа с тесной взаимосвязью с департаментом безопасности. Основные блоки, которые на сегодняшний день актуальны: технико-технологическая часть, система управления, культура безопасности, вопросы «человеческого фактора», риски и нормативно-правовая база нашли свое отражение в работе. Что касается итогов и дальнейших направлений, вытекающих из концепции и этапов ее развития, думаю, что потребуются дальнейшая разработка более детального плана мероприятий. На сегодняшний день имеются актуальные вопросы по внесению изменений в НПА, есть некоторые несоответствия,

пробелы и по решению данных проблем, и уже проводится определенная работа. Основные вопросы и проблемы, которые были обозначены в ходе обсуждений по данному проекту, также нашли свое отражение в работе.

По поводу требования об указании «значительных происшествий». Дело в том, что формат учета «значительных происшествий» выполнен по требованию Комитета по безопасности и охране окружающей среды Совета Директоров Компании по европейскому классификатору безопасности ERA и квартальные отчеты для Комитета и Совета Директоров состоят из двух блоков:

- первая часть отчета «обеспечение безопасности движения по всем участникам перевозочного процесса» выполняется по классификатору ERA, где показываются «значительные происшествия» и действительно они отличаются от нашего нормативно-правового документа;
- вторая часть выполняется по казахстанскому классификатору и отдельно выполняется блок, относящийся к НК «КТЖ».

**Култай М.Б.** С проектом работы ознакомлен, работа действительно проведена очень большая, имеется ряд изменений с учетом замечаний экспертов, которые были даны в ходе обсуждения промежуточного отчета и круглого стола. Имеется ряд замечаний.

В итоговом отчете исследовательской работы имеется ряд изменений в структуре работы над проектом, особенно это выражено в 1 разделе по анализу безопасности движения в АО «НК «КТЖ», где проведен детальный анализ с учетом предыдущих замечаний. При этом есть необходимость доработки подраздел 1.6., где не проведен анализ международных нормативных документов касательно безопасности движения на железнодорожном транспорте (текст раздела не соответствует задачам проекта), также подраздел 1.7. необходимо расширить и провести детальный анализ нормативных правовых актов РК. В подразделе 1.5. считаю количество участников в опросе недостаточным, хоть есть некоторое увеличение количество, в целом раздел описан достаточно хорошо. Раздел 2 по концепции развития системы управления безопасности движения необходимо доработать. Указать также процесс цикла работы ревизора по безопасности движения с указанием всех аспектов влияющих на улучшения или ухудшения безопасности движения на железнодорожном транспорте.

**Лавриненко Ю.И.** Ценное замечание дано Култай М. в том плане, что впечатление от концепции такое, что все строится на оценке рисков и на подходах развития культуры безопасности. Также необходимо отразить вопросы, связанные с техническим состоянием. С необходимостью своевременного обновления материальной базы, внедрения автоматизации технологических операций, цифровизации, вопросы контроля, в т.ч. ревизорским аппаратом, самоконтроля, внешней и внутренней аудиторской проверки, а также вопросы технического обучения персонала и т.д. Эти моменты присутствуют в работе, но их нужно правильно показать, правильно структурировать, чтобы понятно, как это будет работать в данной системе.

Очень много зависит от того, насколько разработчики понимают весь комплекс задач, а это видно из того введения, которые сразу выдает схему того, что вы собираетесь делать. Корректировка технического задания была произведена и в работе она учтена в достаточной степени, теперь нужно все отшлифовать. С учетом тех вопросов и замечаний, которые были даны экспертами и комментариями Токишева О.С., моих, нужно некоторые части работы сократить и выстроить логику. Чтобы получился документ, с которым можно будет выйти на уровень уполномоченного органа (МИИР РК) в Комитет транспорта и обсуждать, и принимать более детальный план мероприятий или дорожную карту по решению данных проблем. На уровне только НК «КТЖ» данную проблему решить не представляется возможным.

Над концепцией вы достаточно внимательно поработали, хотя нет предела совершенствованию, но уже есть хороший материал для последующего обсуждения на высшем уровне. Поэтому, на данном этапе важно весь имеющийся материал качественно доработать. Есть еще замечание такого плана, что в работе показан достаточно углубленный опыт российских железных дорог, также показан опыт европейских железных дорог (агентство ERA), канадский опыт. Но если говорить о РЖД – это железнодорожная компания, а в России есть транспортный контроль и Федеральное агентство железнодорожного транспорта (Росжелдор), Госжелдорнадзор. Желательно показать их опыт работы в области контроля за подъездными путями, за другими участниками перевозочного процесса и т.д. Данный вопрос необходимо учесть в работе.

Также нужно дать ремарку по поводу «Значительных происшествий». На 33 странице сделан вывод, что установить допустимые предельные значения функциональной безопасности не представляется возможным. Такой вывод в исследовании не совсем корректный, потому как есть моменты, связанные с регламентацией износа и ремонтом по фактическому состоянию. Эти моменты должны быть проанализированы, и необходимо выработать какие-либо рекомендации. Имеются не совсем обоснованные выводы. Должна быть выстроена определенная логика, если говорим о техническом состоянии, то нужно говорить об обновлении средств и т.д. Выводы очень общие и теоретические, не ориентированы на реалии.

По подъездным путям сделан вывод, что раньше было субсидирование государства на содержание подъездных путей. Здесь сделан не совсем понятный акцент. Может быть, требуется рекомендация того, чтобы соединительные пути сегодня были включены в состав магистральной железнодорожной сети. Рекомендации по подъездным путям в целом нормальные, но по поводу поручения АЖВК о разработке стандарта. В исследовании привязывать этот вопрос к конкретным ассоциациям не нужно, нужно показать расширено, например, «ассоциации» или «рынок».

По надежности тепловоза ТЗ3А, если говорить о его технических характеристиках, то это один из лучших в мире тепловозов. Поэтому, тут тоже, может быть основа связана с имеющимися на сегодняшний день весовыми нормами поездов и нужно сделать анализ с привязкой к тем задачам, которые имеются. Также следует показать, более расширенные результаты опросных листов.

По разработке концепции, та логика, которая выстроена, приемлема. Необходимо правильно выстроить структуру. Некоторые формулировки необходимо посмотреть с профессиональной точки зрения. По общему впечатлению проделана значительная работа. Необходимо учесть все имеющиеся замечания, чтобы получился качественный документ.

#### Решили:

1. Разработчикам исследовательской работы доработать проект итогового отчета по предложениям, замечаниям и рекомендациям, и до 21 декабря т.г. представить итоговый отчет в КФ «KAZLOGISTICS» в соответствии с требованиями технического задания второго этапа.
2. Корпоративному фонду «KAZLOGISTICS» разместить копию протокола обсуждения на сайте СТК «KAZLOGISTICS» в разделе «[Исследования](#)».

Председатель:



Ю.И. Лавриненко

Секретарь:



М. Исабеков