



ПРОТОКОЛ № 1

Круглого стола по исследованию Казахской академии транспорта и коммуникаций им. М. Тынышпаева (КазАТК) на тему «Анализ и разработка комплекса мер по улучшению состояния безопасности движения на железнодорожном транспорте»

30 октября 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. Баймагамбетов С., директор департамента управления рисками внутреннего контроля ТОО «КТЖ-Грузовые перевозки»
10. Мусин М.Ж., гл. менеджер департамента безопасности движения АО НК ҚТЖ
11. Токишев О.С., гл. менеджер департамента безопасности движения АО НК ҚТЖ
12. Бакиров Ж.К., ревизор по безопасности ТОО «КТЖ-Грузовые перевозки»
13. Жумангалиев К.Е., председатель правления ОЮЛ «АЖВК»
14. Булекбаев Б.Р., консультант НИИ ТК
15. Жуматаев А.К., директор по СО ТПС КР СПС, ТОО «Камкор-Локомотив»
16. Кирибаев А.Б., главный менеджер департамента безопасности движения ТОО «КТЖ-Грузовые перевозки»
17. Бисалов К.А., главный менеджер департамента безопасности движения ТОО «КТЖ-Грузовые перевозки»
18. Жасокбай Р.Г., директор филиала «ВКМ ст. Алматы-1» ТОО «Камкорвагон», РК, г. Алматы
19. Байгонусов Д.К., ревизор по безопасности движения вагонного хозяйства службы безопасности движения, филиал ТОО «КТЖ-Грузовые перевозки» - Алматинское отделение ГП (РК, г. Алматы)
20. Жуманов А.У., ревизор по безопасности локомотивного хозяйства, КТЖ ГП - НОД-9. г. Шымкент, АО «КТЖ - Грузовые перевозки»
21. Шарубеков М.Н., заместитель директора по эксплуатационной работе АО «Казтемиртранс» - Алматинский филиал
22. Суздарева О.В., главный менеджер департамента управления движением поездов ТОО «КТЖ - Грузовые перевозки»
23. Акынбеков А.Б., главный менеджер департамента подвижного состава, оперативной работы и безопасности движения АО «Пассажирские перевозки»
24. Бурхутов Е.К., первый заместитель директора филиала ТОО «КТЖ - Грузовые перевозки» - Мангистауское отделение ГП
25. Таскараев А.М., Заместитель начальника отдела НОД ГП-11
26. Косенко С.А., профессор кафедры «Путь и путевой хозяйство» Сибирский государственный университет путей сообщения, г. Новосибирск, РФ
27. Богданович С.В., доцент кафедры «Управление эксплуатационной работой» Сибирский государственный университет путей сообщения, г. Новосибирск, РФ
28. Карсыбаев Е.Е., руководитель-декан офиса по академическим вопросам, профессор Академии гражданской авиации
29. Изтелеуова М.С., профессор кафедры «Логистика на транспорте» КазАТК

30. Айкумбеков М.Н., зав.кафедрой «ОПДЭТ», ассоциированный профессор КазАТК
31. Бакыт Г., зав.кафедрой «ПС», доктор PhD КазАТК
32. Ивановцева Н.В., ассоциированный профессор кафедры «ПС» КазАТК
33. Абжапбарова А.Ж., доцент кафедры «Маркетинг и логистика» Университета Туран
34. Молдабекова А.Т., научный сотрудник Института экономики КН МОН РК
35. Матаев М.К., преподаватель, зав.лабораторией кафедры «ОПДЭТ» КазАТК
36. Адилханов Ж.Л., Управляющий директор ЦПВТ АО «Алматинские электрические станции» (ветвевладелец)

Повестка:

1. Вступительное слово руководства СТК «Казлогистикс».
2. Доклад Токмурзиной-Коберняк Н.А. «Безопасность движения на железнодорожном транспорте: Проблемы – Причины - Решения».
3. Доклад Киселевой О.Г. «Международный опыт внедрения риск-менеджмента в систему управления безопасностью перевозочного процесса».
4. Доклад Вахитовой Л.В. «Международный опыт развития культуры безопасности».
5. Обсуждение основных положений проекта «Анализ и разработка комплекса мер по улучшению состояния безопасности движения на железнодорожном транспорте».
6. Заключительное слово руководства СТК «Казлогистикс».

Выступили:

Лавриненко Ю.И. По тематике данного проекта нами уже было проведено обсуждение (08.09.20 и 22.09.20) и даны рекомендации и замечания. Хотелось бы, чтобы в работе был акцент сделан на научный анализ состояния безопасности, обоснование тех рекомендаций, которые дают разработчики. При первоначальном обсуждении данного проекта мы увидели, что больший акцент был сделан на формирование системы управления безопасностью с учетом международного опыта. Вопросы формирования системы управления безопасностью, анализа систем управления рисками и культуры безопасности остаются актуальными и являются важными составляющими системы обеспечения безопасности железнодорожной отрасли, но хотелось бы, чтобы проект по данной тематике был выполнен с учетом существующих реалий, в том числе с учетом появления новых субъектов права на рынке железнодорожных услуг. Необходимо определить и соответственно изменить границы ответственности и нормативную базу, которая существует на сегодняшний день и, которую мы используем достаточно длительный период времени. Подобных вопросов в сфере транспорта имеется достаточно много как в области организации движения поездов, так и в области эксплуатации и использования подъездных путей. Также необходимо учитывать появление новых операторов подвижного состава, частных ремонтных предприятий и т.д. Палитра вопросов и задач достаточно приличная и разнообразная. Хочу обратить особое внимание на ответственность разработчиков. В данном случае хочу сказать, что вы должны понимать, что ваша работа имеет очень серьезный прикладной характер и соответственно работа не должна опираться только на теоретические положения и использование зарубежного опыта в данном вопросе. Благодарю за внимание.

Токмурзина-Коберняк Н.А. с докладом на тему «Безопасность движения на железнодорожном транспорте: Проблемы – Причины - Решения».

Киселева О.Г. с докладом на тему «Международный опыт внедрения риск-менеджмента в систему управления безопасностью перевозочного процесса».

Вахитова Л.В. с докладом на тему «Международный опыт развития культуры безопасности».

Бурхутов Е.К. Здравствуйте всем участникам сегодняшнего круглого стола. Действительно, сегодня проводится замечательное и весьма актуальное совещание. Обсуждаемая проблема злободневная и связана напрямую со стабильной работой и безопасным функционированием нашего ж.д. транспорта. Проводимое исследование в области безопасности движения поездов (далее – БДП) также своевременное, т.к. сегодня мы должны минимизировать последствия крупных и резонансных транспортных происшествий, особенно с тяжелыми

последствиями. Главное должны гарантировать полную безопасность жизни и здоровья пассажиров, а также сохранность перевозимого груза в условиях необходимости привлечения международных транзитных и контейнерных перевозок для повышения доходности Компании.

Ознакомился с основными результатами исследований, выполненных КазАТК. Многое понравилось. Так, приведены сравнительная характеристика и ранжирование видов транспорта, международная и республиканская нормативно-правовая база, статистика в состоянии БДП, вопросы риск-менеджмента и культуры безопасности, поднят большой пласт проблематики и путей решения вопросов.

Кроме того, ознакомился с протоколом обсуждения промежуточного отчета, где отражены замечания и предложения нашего корифея ж.д. транспорта Юрия Ивановича, а также ряда специалистов-экспертов Мурата Жаскайратовича, Жуман Каппасовича, Култай Мурадым и др. Особенно интересен подход изучения вопросов БДП через существующую международную систему ж.д. права, взаимодействия таких институтов, как ЕК ООН, ОСЖД, ЦСЖТ в рамках правового поля КОТИФ.

С учетом изложенного в целом можно положительно оценить результаты большого исследования, проведенного лучшими специалистами КазАТК. Считаю, что сегодня мы как никогда должны поддержать всеми усилиями работу нашего единственного в стране отраслевого ВУЗа.

Не в исправление, а в дополнение проведенной комплексной работе, могу отметить следующее.

Хороший декомпозиционный расклад дан по виновникам участникам перевозочного процесса, а в проблемных вопросах отмечено, что наибольшее количество НБД происходят по наездам на людей, скот, ДТП на переездах. Много внимания уделено подъездным путям. А ведь проблема не в количестве, а в тяжести. Здесь нужно уделить внимание тяжести НБД (крушения, аварии, сходы и столкновения подвижного состава) на магистральных ж.д. путях, которые допускаются с огромными резонансными последствиями и значительными перерывами движения. Кроме того, предложенные решения по планомерному обновлению подвижного состава не является панацеей, а также это процесс дорогостоящий и длительный.

В целом цель этого уникального проекта: «Разработка концепции и комплекса мер развития системы управления безопасностью на железнодорожном транспорте». Тема обширная и дабы не блуждать в «трех соснах», требуется сразу же определить приоритетные направления в этой работе. Конечно же, проблемы, сегодня общеизвестны. Причинами указанному согласно факторной модели SHEL являются следующие элементы: ненадлежащее содержание и несвоевременная актуализация НТД и технологических процессов (SOFTWARE), неудовлетворительное содержание подвижного состава, объектов инфраструктуры и других технических средств (HARDWARE), неудовлетворительное содержание производственного цикла и обеспечения (ENVIRONMENT) и несоблюдение работниками технологических процессов (LIVEWARE).

Как видно из практики, приоритетными направлениями в работе являются комплексные решения следующих основных проблем обеспечения безопасности движения:

- недопущение крушений и аварий пассажирских и грузовых поездов;
- предупреждение сходов и столкновений подвижного состава в поездной и маневровой работе;
- предотвращение проездов запрещающих сигналов подвижного состава в поездной и маневровой работе;
- повышение надежности подвижного состава (ходовая часть, автосцепное и тормозное оборудования), объектов инфраструктуры (пути, средств автоматизации, связи и электроснабжения);
- совершенствование контроля за ведением поезда и управления автотормозами;
- обеспечения надежного закрепления груза на открытом подвижном составе, а также составов и групп вагонов от самопроизвольного ухода со станций на маршруты следования поездов;
- соблюдение мер безопасности при перевозке опасных грузов и производстве маневров с вагонами, загруженными такими грузами;

- предупреждение сходов и столкновений подвижного состава на подъездных путях и ж.д. переездах;

- предупреждение наездов на людей и скот.

В каждом хозяйстве Компании есть проблемы, которые могут привести к вышеперечисленным проблемам. В этой связи хорошо было бы увидеть в этой исследовательской работе пути решения этих вопросов.

Так, например, в локомотивном хозяйстве «львиная» доля нарушений безопасности движения (далее – НБД) приходится на неисправности (порчи) локомотивов в поездах, основной причиной которых является отказ в работе тяговых электродвигателей и моторно-осевых подшипников. Практики знают эту причину, но нам всем интересно, почему происходит преждевременный выход из строя важных элементов, где же проблема в якоря, обмотке, в подшипнике. Таким образом важно установить причинно-следственную связь, где допущено нарушение технологии в изготовлении, производстве или установке (может число витков обмотки не соответствует, либо нарушена технология изготовления и литья якоря или подшипника и т.п.).

Также можно готовить про вагонное и путевое хозяйство, где также отказами являются преждевременный выход из строя вагонов и пути. Так после допущенных в Компании сходов пассажирских поездов в 2014 на НОД Атырау и 2018 году НОДПП Жамбыл стало понятно, что проблема в бесстыковом пути, но нам было бы интересно, какие методы выявления предостерегающих состояний и предиктивного устранения скрытых предпосылок и рисков.

Аналогично после допущенных случаев сходов грузовых поездов по вине вагонного хозяйства ясно, что существует проблема в литых деталях. Поэтому какие необходимо применять средства неразрушающего контроля и диагностики элементов и деталей подвижного состава, где и как улучшить технологию производства и литья боковых тележек подвижного состава, какие мы можем дать рекомендации рынку по улучшению технологии литья?!

Кроме того, другой проблемой во всех хозяйствах является человеческий фактор. Из-за этого происходят наиболее опасные отказы (крушения, аварии, сходы, столкновения, проезды, уходы подвижного состава и др). В этой связи здесь, какие именно конкретные рекомендации могут дать специалисты из науки, в области управления человеческим фактором. Понятно, что основной причиной таких браков в работе является нарушение правильного алгоритма действий. Знаю множество теорий и методов по управлению человеческим фактором. И здесь возникают резонные вопросы: «Какой же метод наиболее эффективный при профилактике человеческого фактора?», «Каков ландшафтный дизайн нашей методологии по идентификации опасностей и рисков НБД по человеческому фактору?», «Готовы ли мы работать не действующими методами коррекции, а новыми формами и методами упреждения опасных человеческих ошибок?», «Насколько мы открыты и готовы работать не с нарушениями, а с предпосылками (рисками)?». Поэтому латентные ошибки в НБД выглядят по схеме «недоглядел – недобдил – недоучил».

Предложенное создание единого органа управления безопасностью движения на ж.д. транспорте насколько даст положительный эффект. Ведь как один из докладчиков признается, что за последние 5 лет ощутимых результатов в состоянии БДП. Для начала стоит оценить ожидаемые результаты, а потом уже вводить предложения. Ведь независимо от того, какая система управления безопасности движения введена (СМБД, КСУДБ, СУПБ) и какой дополнительный орган введен, локомотивная бригада как вела поезд таи будет вести, осмотрщик как осматривал вагон, так и смотрит, составитель поездов как переводил ручную стрелку, так и будет переводить. Для простых работников важно знать алгоритм действий (подъехал, перевел стрелку, закрыл на закладку и штырь, поехал дальше).

Отлично понимаю, что замечания давать все готовы, а помогать в реализации не все. Поэтому, во-первых, предлагаю всем выступившим лицам со своими предложениями, скинуть высказанную информацию в электронном виде «закоперщикам» данного стола. Потому что на составление данного протокола уйдет пару дней, а времени на раскачку нет, и потраченное время лучше эффективно использовать в корректировке данного проекта исследования. Во-вторых, готов дать рекомендации для дальнейшей корректировки данного проекта исследования.

Уверен, что наши совместные усилия будут способствовать улучшению текущего состояния безопасности движения на ж.д. транспорте. Ведь как говорится, профилактика – значительно дешевле последствий.

Спасибо за внимание.

Жумангалиев К.Е. Объединение юридических лиц Ассоциация железнодорожных ветвевладельцев Республики Казахстан, рассмотрев предложенный проект «Разработка концепции и комплекса мер развитие системы управления безопасностью движения на железнодорожном транспорте» считает, что разработчиками произведена большая работа по анализу, выявлению причин нарушения безопасности движения, а также установлены проблемы с комплексом мер по их решению. Мы также обеспокоены состоянием безопасности движения на железнодорожном транспорте. Увеличение нарушений безопасности движения допущенных участниками перевозочного процесса говорит о необходимости создания единого органа управления безопасностью движения на железнодорожном транспорте с целью внедрения Системы Управления Безопасностью Движения для всех участников перевозочного процесса с последующей их сертификацией.

Поддерживаем идею по сертификации ветвевладельцев, по результатам проведенного внешнего аудита. Как показывают результаты проведенных нами исследований, без этого улучшить состояние на подъездных путях мы не сможем. При проведении аудита Системы Управления Безопасностью Движения необходимо также проводить технический аудит по оценке состояния подъездных путей и погрузочного оборудования. Считаем, что только после этого можно заключать договор на подачу и уборку вагонов с АО НК КТЖ.

В настоящее время в Инспекции Транспортного Контроля по г. Алматы работает три человека, при этом по Алматинскому отделению грузовых перевозок зарегистрировано более 500 ветвевладельцев. Соответственно человеческих ресурсов для качественного проведения аудита ветвевладельцев у Инспекции Транспортного Контроля нет.

В качестве предложения по разработке стандартов безопасности для ветвевладельцев Объединение юридических лиц Ассоциация железнодорожных ветвевладельцев Республики Казахстан готова провести такую работу. Мы готовы разработать единые стандарты безопасности для ветвевладельцев, также готовы принять участие в проведении аудитов ветвевладельцев. Мы готовы подать соответствующую заявку на целевое финансирование в Корпоративный фонд Казлогистикс, и, если нашу заявку одобряют, готовы провести такую работу в 2021 г.

Тема научно-исследовательской работы называлась бы «Разработка единой системы управления безопасностью на подъездных путях» (основные задачи: разработка стандартов безопасности, целевых показателей и общих методов их достижения).

Баймагамбетов С. Ознакомившись с данной научно-исследовательской работой, хочу отметить, что данная работа на сегодняшний день является очень актуальной и разработчиками проделана большая работа. И мне хотелось бы высказать по данному вопросу свое личное мнение. Имеются правила безопасности на железнодорожном транспорте, утвержденные министерством инвестиций и развития в 2015 году, в которых написано, что правила распространяются на всех участников перевозочного процесса, вспомогательные службы, осуществляющие деятельность на железнодорожном транспорте, а далее эти правила сужаются и затем остаются только перевозчики. По моему мнению во-первых, действие этих правил должно распространяться не только на участников перевозочного процесса, но и на вспомогательные службы железнодорожного транспорта. Во-вторых, что касается проверок, вы говорите про международный опыт, но никто не сказал, о том, что проверки проводятся инспекционным органом, который в соответствии с ГОСТ ИСО МЕК 17-020-2014 (в рамках таможенного союза) 2014 года в настоящее время имеются аккредитованные министерством инспекционные органы проводят проверки, аудиты. В связи с чем нет необходимости создавать соответствующие гос.органы. Проведение аудитов нужно отдать частным инспекционным органам и по результатам проведенных аудитов, если был проведен некачественный аудит, то нужно лишать лицензии по аккредитации соответствующий инспекционный орган. Также есть предложение касательно рисков. Очень много рисков возникает при движении поезда по вине машиниста (это «человеческий фактор»). Почему-то в Казахстане не получило дальнейшего развитие как в России

или Узбекистане психо-физиологическое обследование локомотивных бригад. Процесс обследования локомотивных бригад необходимо узаконить, распространить среди всех участников перевозочного процесса и данную функцию передать АО Медицина катастроф. Благодарю за внимание.

Токмурзина-Коберняк Н.А. В части применения аккредитационного органа, в законе о железнодорожном транспорте прописано, что внешний аудит системы менеджмента безопасности проводит уполномоченный орган. Поэтому наши ремарки были связаны с тем, что «Как не обученный персонал может проводить качественный аудит?».

Баймагамбетов С. При проведении аккредитации учитывается наличие квалифицированных специалистов. В законе написано, что не только уполномоченный орган, а также для проведения аудитов привлекаются аккредитованные инспекционные организации. По моему мнению, этим вопросом не должен заниматься уполномоченный орган. Он должен фиксировать результаты аудитов инспекционных организаций.

Адилханов Ж.Л. Мы занимаемся выгрузкой топлива (уголь, мазут) для ТЭЦ Алматы и Алматинской области. Наш годовой вагонооборот 50 тысяч вагонов, в том числе по станции Бурундай (более 35 тысяч) и станции Жетысу (около 13 тысяч). Касательно системы управления безопасностью движения, надо привлекать независимых экспертов, например АЖВК. Мы готовы предоставить свою базу для проведения аудита. Интересует вопрос: «Как будет проходить данный аудит?». Это услуга. Будет ли она оплачиваться? Как будет проходить тендер? Имеется ли код аудита?

Баймагамбетов С. Данный аудит проводится согласно ГОСТ ИСО МЕК 17-020-2014.

Шарубеков М.Н. На сегодняшнем обсуждении все мы слышали, что необходимо получать сертификат безопасности. Это все понятно и хорошо. Однако, необходимо обеспечить безопасность движения. Для обеспечения безопасности на магистральных путях и подъездных путях, сколько приходится километров пути на одного работника. На сегодняшний день по магистральным путям нет обходчиков пути, которые должны обслуживать верхнее строение пути. Такая же ситуация по хозяйствам сигнализации и связи, электроснабжения, наблюдается недостаточное количество обслуживающего персонала. Владельцы подъездных путей не отвечают за состояние верхнего строения пути, данная функция передана подрядным организациям, которые имеют лицензию на ремонт и обслуживание верхнего строения пути, хотя квалификация работников данных организаций очень низкая. Многие подъездные пути не финансируют ремонт и текущее содержание железнодорожных путей или же ремонт производится не качественно. Также можно отметить низкую квалификацию работников железнодорожного транспорта, которые задействованы в организации движения поездов, в связи, с чем возникают НБД, которые относятся к «человеческому фактору». Также можно отметить, что на проведение аудита по безопасности движения на 500 подъездных путях Алматы и Алматинской области в комитете транспортного контроля задействовано всего три инспектора. Инспекция транспортного контроля не должны проводить аудит по обеспечению безопасности движения. Представители ИТК выходят на проверки только с разрешения прокуратуры. Нужно возложить функции проведения аудитов на начальников станций, отделений, работников ПЧ, ШЧ и т.д., имеющих большой опыт работы на железнодорожном транспорте. Необходимо возобновить ведение Книги замечаний машиниста, составительских бригад, которые заполнялись после каждой смены и по которым руководители структурных подразделений выписывали предписания к устранению нарушений и отклонений от ПТЭ. Благодарю за внимание.

Мусин М.Ж. Касательно проверок подъездных путей работниками АО «НК «КТЖ», законодательство на настоящий момент не позволяет проводить данные проверки. У КТЖ нет никаких полномочий. 58 статья Закона о железнодорожном транспорте говорит о том, что там должен проводить проверки уполномоченный орган и ни в коем случае не АО «НК «КТЖ». КТЖ согласны проводить проверки, но на законодательном уровне это не позволительно.

Касательно большого числа перевозчиков, по некоторым данным с нового года у КТЖ 12 маршрутов забирают частные перевозчики (КТС и АРЛ). На сегодняшний день создается проблема в части расследования нарушений безопасности движения с принятием соответствующих мер по их недопущению. Если согласно приказу №334 МИИР по безопасности

движения крушения и аварии расследует уполномоченный орган. В этом же приказе написано, что события и инциденты расследуют участники перевозочного процесса, но каким образом, как этот весь процесс будет проходить, какими документами регламентироваться, какие необходимо провести операции в момент расследования это никакими правилами не установлено. На сегодняшний день вот это большая проблема. Она есть в виду того, что к нам все равно зайдут частные перевозчики. Вот где мы боимся потерпеть поражение. Сейчас мы создаем регламент взаимодействия с частными перевозчиками и настаиваем на том, чтобы они при расследовании нарушений безопасности движения регламентировались нашими внутренними документами, потому что аналогов, пока, на территории Республики Казахстан нет. Имеется приказ № 728 по расследованию событий и инцидентов. Также стоит вопрос взаимодействия при возникновении нестандартных ситуаций. Эта проблема возникла в виду того, что на рынок заходят частные перевозчики. Также единого положения по магистральной сети нет, мы также в регламенте взаимодействия хотим прописать, что они должны регламентироваться нашими правилами при возникновении сложных метеорологических условий, аварийных и нестандартных ситуаций на путях общего пользования. Но в ближайшем будущем данные документы будут востребованы, и их нужно будет пропускать через уполномоченный орган, чтобы данные нормативно-правовые акты распространялись на всех участников перевозочного процесса.

Как правильно отметили докладчики первоочередность определения рисков. Риски необходимо определить каждому участнику перевозочного процесса. Касательно оценки состояния безопасности движения, которую можно проводить по принципу приказа № 766 по оценке состояния безопасности движения в АО «НК «КТЖ» также и для частных перевозчиков, так как они заходят на магистральную сеть железнодорожного транспорта, и мы соответственно должны знать, как они обеспечивают безопасность движения. То, что касается аудита, на сегодняшний день в приказе № 334 МИИР приписано, что аудит проводится документировано. АО «НК «КТЖ» и двумя частными перевозчиками принято решение о направлении в МИИР совместного письма с просьбой о внесении изменений в данный нормативно-правовой акт в части проведения аудита не только документировано, но и на производственных площадках с приглашением участников перевозочного процесса. Данный пункт позволит обеспечить прозрачность и способность обеспечения безопасности движения участниками перевозочного процесса. Хочу отметить, что данное предложение нашло отражение в сегодняшних докладах. Благодарю за внимание. Данную работу нужно вести сообща всем участникам перевозочного процесса, а не односторонне, что АО «НК «КТЖ» должны продвигать подобные идеи.

Токмурзина-Коберняк Н.А. Благодарю Вас за оказанную поддержку в работе над данным проектом, за предоставленную информацию. Без вашей помощи данный отчет не был бы выполнен на таком уровне.

Булекбаев Б.Р. В целом работа достаточно емкая проведена. Практически освещены все вопросы касательно безопасности движения. Есть конечно некоторые моменты, нюансы. Вопрос обеспечения безопасности движения достаточно серьезный и затрагивает очень много сфер. Думаю, раз осветили вопрос обеспечения безопасности на переездах можно было бы пройтись по инженерным сооружениям (мостам, путепроводам и т.д.), так как это тоже достаточно большой и серьезный блок, который требует серьезного внимания в настоящее время ибо их состояние, так же как и состояние вгонного парка заслуживает большого внимания. По перевозке опасных грузов также можно было бы провести целое исследование, так как у нас были достаточно страшные события с опасными грузами. негабаритным и тяжеловесным грузам также можно было бы уделить внимание и осветить, что сейчас делается в этом направлении. Очень хорошо отражен в работе международный опыт (европейский, канадский) считаю это верным направлением. Также можно было бы отразить конвенциях ООН в той части, где Казахстан сейчас стремится принимать участие в устойчивом развитии в части безопасности движения в том числе и железнодорожного. Можно было показать на сколько данные конвенции у нас реализуются и дать какие-то рекомендации. Президент РК Токаев К.К. создал специальный центр по мониторингу устойчивого развития и одним из главных вопросов, который здесь изучается - это безопасность движения, экологическая безопасность. Так достаточно емкий, хороший, полезный и добротный материал, который собрали разработчики. Чувствуется, что разработчики серьезно поработали в

изучении данного вопроса. Из данного круглого стола я для себя увидел и понял много интересного, многое вспомнил. Благодарю за внимание.

Лавриненко Ю.И. Проведен анализ и представлена информация в части формирования риск-менеджмента, культуры безопасности. Мне понравился подход и я думаю, что работу нужно целенаправленно выстраивать на создание мягкой, гибкой, добровольно-обязательной системы. Это, безусловно, для нас актуально, потому что субъектов права на рынке транспортных услуг появилось, достаточно много и соответственно необходимо прописывать и добровольные обязательства и обязательные. Конечно с учетом наших реалий развития рынка транспортных услуг и в сфере перевозок, оперирования вагонов, экспедиторской деятельности и обслуживания объектов транспорта в техническом отношении. В этом отношении подача правильная и ее нужно будет нормально закрепить. То, что касается рисков, здесь нужно говорить не просто о регламентах и директивах ЕС, как опыт, а уже учесть казахстанскую практику. В этой сфере уже работает и АО «НК «КТЖ и другие крупные компании. Здесь нужно не упустить и показать то, что уже делается и какие нормативные документы по данному вопросу у нас применяются на страновом уровне, на пространстве 1520 по содружеству. Вы показали, какие имеются документы, но что нами принято, а что еще есть необходимость имплементировать и т.д. было бы не плохо, путь это будет не развернуто, но в рамках оценки рисков провести по одному или двум направлениям факторный анализ. На основе предыдущих данных, которые имеются, например, показать влияние технического состояния на безопасность, а также влияние системы обеспечения государственного контроля, чем она обеспечена нормативно и как фактически выполняется. Потому что это создаст очень правильный фон на оценку всей работы. Вами отмечено, что одно из проблем – это сложность оценки уровня риска. Это верно, но с другой стороны есть и на это можно опереться и сделать определенные выводы и где-то даже обострить обстановку, затронув вопрос порогового уровня износа. Например, вами оценен по Казахстану износ пути на 70%, а пороговый уровень примерно 50-55% и т.д. если исходить из этого, то это уже обнаружение уровня риска, который не допустим. Ну и все, что по этому поводу можно сказать и обосновать, также можно достаточно эффективно использовать. Хочу подчеркнуть, что вы хорошо поработали по статистике, по анализу текущего состояния безопасности и есть на что в этом плане положиться. Но хочу высказать замечание по поводу международного права, которое вы достаточно подробно изложили, но в привязке к безопасности движения данный раздел немного растянут, потому что есть моменты с пределом ответственности по утрате груза, по вопросам безопасности, по повреждению вагонов и т.д. Второй момент, который я хотел сказать, это то, что вы излишне пропагандируете КОТИФ и всю европейскую нормативную базу. Но нужно учитывать, где мы живем и с кем мы работаем. Мы работаем в ОСЖД на пространстве 1520, работаем в рамках международного договора по созданию ОСЖД и работаем по соглашениям грузового и пассажирского движения. И это наш опыт и практика. В ОСЖД входят и Китай, и Россия, все наши основные партнеры. Сейчас в условиях развития масштабных транзитных перевозок на правлении Европа-Китай и обратно очень важно учитывать ту ответственность, которая заложена в этих международных соглашениях, связанных с обязательной ответственностью. Поэтому данный раздел нужно переработать с точки зрения аргументации вопросов безопасности, ответственности и расширять его большой нет необходимости.

Что касается анализа нормативной базы, вами перечислено большое количество документов, в то же время на выводе говорим о создании единого какого-то органа. У нас по существу есть единый орган, есть министерство, есть комитет транспорта и чтобы обосновать необходимость создания какого-то агентства надо хорошо поработать с теми, кто осуществляет контроль на государственном уровне. То есть это должно быть выстроено по схеме – система государственного контроля: комитет транспорта, управление транспортного контроля на железнодорожном транспорте, располагает тем-то и тем-то, нормативная база такая-то, система контроля такая-то и, на сколько она удовлетворяет требованиям во взаимоотношениях с национальной компанией, во взаимоотношениях с частными перевозчиками, с владельцами подъездных путей и какие-то соответствующие выводы. По КТЖ такая же схема. Также по подъездным путям (кто и что контролирует, какая система существует и выводы) и кроме подъездных путей также имеется много частных предприятий (здесь можно укрупнить по блокам).

Анализ нормативной базы должен обозначить существующую систему контроля и сформулировать ряд предложений.

Далее, достаточно большой раздел по анализу НБД (по подъездным путям, пассажирским и грузовым перевозчикам и т.д.). Хотел отметить, что вначале работы вы обозначаете, что КТЖ не является субъектом естественной монополии. КТЖ, магистральные железнодорожные сети, услуги магистральной железнодорожной сети являются услугами естественной монополии. То есть услуга естественной монополии за КТЖ осталась. По анализу текущего состояния, анализу НБД поработали достаточно прилично, но этот материал немного схоластический получился, основан только на цифрах, а жизни железной дороги или отрасли не показали. Если мы говорим о путевом хозяйстве, то нужно показать, что износ такой-то, пороговый износ такой-то за это время построено то-то, то-то, внедрена АСУ магистраль, столько-то ремонтируется, имеется такая-то потребность и соответствующие выводы. По локомотивам обозначили серьезные претензии к тепловозу отечественному, потому что он односекционный и не всегда вытягивает те нормативные веса, которые необходимо. Здесь нужно более серьезное обоснование, потому, что это очень масштабный вопрос. Создали отрасль транспортного машиностроения, сделали выбор по локомотиву, этот локомотив на сегодняшний день по техническим характеристикам один из лучших в мире. Поэтому если мы предъявляем претензии, то нужно их предъявлять более конкретно. И соответственно формулировать предложения. Пусть это будет не глубокий анализ, но понимание того, что должен быть квалифицированный анализ по каждой из отраслей, в том числе по СЦБ и связи, по автоматизированным системам управления и т.д. Потому, что за этим стоят все нарушения связанные с техническим состоянием, ну и где нет автоматизированных систем, связаны с человеческим фактором. То есть в этом отношении надо над этим разделом также поработать. Должно быть видно, что вы знаете реальное положение дел в отрасли.

Благодарю за внимание.

Токмурзина-Коберняк Н.А. Благодарим всех за участие в круглом столе. Мы конечно понимаем, но со своей стороны мы можем сказать только одно, что тема безопасности очень обширная и в рамках данного проекта охватить все, высказанные замечания и пожелания мы физически не можем. По каждому хозяйству железнодорожного транспорта нужно делать отдельную научно-исследовательскую работу. Все что сможем мы сделаем, но отметить все пожелания в рамках данного проекта и периода, который нам отведен мы не сможем. Еще раз благодарим всех участников круглого стола.

Решили:

1. При формировании заключительного отчета разработчикам по мере возможности согласно техническому заданию учесть высказанные участниками круглого стола рекомендации и предложения.
2. Разработчикам представить заключительный отчет до 27 ноября 2020.
3. Корпоративному фонду «KAZLOGISTICS» разместить копию протокола обсуждения на сайте СТК «KAZLOGISTICS» в разделе «[Исследования](#)».

Председатель:



Н. Токмурзина-Коберняк

Секретарь:



Л. Вахитова

Исследовательские работы и проекты, реализованные при поддержке

Корпоративного фонда «KAZLOGISTICS»

http://kazlogistics.kz/kz/ru/chain_cluster/

Чек-лист устранения замечаний круглого стола КазАТК от 30.10.2020 г.

№	Замечание	✓
1.	Нужно уделить внимание тяжести НБД (крушения, аварии, сходы и столкновения подвижного состава) на магистральных ж.д. путях, которые допускаются с огромными резонансными последствиями и значительными перерывами движения.	<input type="checkbox"/>
2.	Приоритетными направлениями в работе являются комплексные решения основных проблем обеспечения безопасности движения, таких как недопущение крушений и аварий пассажирских и грузовых поездов; предупреждение сходов и столкновений подвижного состава в поездной и маневровой работе; предотвращение проездов запрещающих сигналов подвижного состава в поездной и маневровой работе; повышение надежности подвижного состава (ходовая часть, автосцепное и тормозное оборудования), объектов инфраструктуры (пути, средств автоматики, связи и электроснабжения); совершенствование контроля ведения поезда и управления автотормозами; обеспечения надежного закрепления груза на открытом подвижном составе, а также составов и групп вагонов от самопроизвольного ухода со станций на маршруты следования поездов; соблюдение мер безопасности при перевозке опасных грузов и производстве маневров с вагонами, загруженными такими грузами; предупреждение сходов и столкновений подвижного состава на подъездных путях и ж.д. переездах; предупреждение наездов на людей и скот. В связи с этим хорошо бы в исследовательской работе показать пути решения этих проблем.	<input type="checkbox"/>
3.	После допущенных в Компании сходов пассажирских поездов в 2014 на НОД Атырау и 2018 году НОДГП Жамбыл стало понятно, что проблема нарушения безопасности в бесстыковом пути, было бы интересно увидеть в работе методы выявления предотказных состояний и предикативного устранения скрытых предпосылок и рисков.	<input type="checkbox"/>
4.	Аналогично после допущенных случаев сходов грузовых поездов по вине вагонного хозяйства ясно, что существует проблема в литых деталях. Поэтому желательно показать, какие необходимо применять средства неразрушающего контроля и диагностики элементов и деталей подвижного состава, где и как улучшить технологию производства и литья боковых тележек подвижного состава, какие мы можем дать рекомендации рынку по улучшению технологии литья?!	<input type="checkbox"/>
5.	Проблемой во всех хозяйствах железнодорожного транспорта является человеческий фактор. Из-за этого происходят наиболее опасные отказы (крушения, аварии, сходы, столкновения, проезды, уходы подвижного состава и др). В этой связи здесь, какие именно конкретные рекомендации могут дать специалисты из науки, в области управления человеческим фактором.	<input type="checkbox"/>
6.	Авторами исследовательской работы предложено создание единого органа управления безопасностью движения на ж.д. транспорте насколько данное мероприятие даст положительный эффект?	<input type="checkbox"/>
7.	Вопрос обеспечения безопасности движения достаточно серьезный и затрагивает очень много сфер. Так как авторами затронут вопрос обеспечения безопасности на переездах можно было бы пройтись по инженерным сооружениям (мостам, путепроводам и т.д.), так как это тоже достаточно большой и серьезный блок, который требует серьезного внимания в настоящее время ибо их состояние, так же как и состояние вгонного парка заслуживает большого внимания. Также можно было бы провести исследование в области обеспечения безопасности при перевозке опасных грузов, так как имели место достаточно страшные события связанные с перевозкой опасных грузов. Также самое касается и негабаритных, тяжеловесных грузов. Можно было бы уделить внимание и осветить вопрос текущего состояния данного направления.	<input type="checkbox"/>
8.	Очень хорошо отражен в работе международный опыт (европейский, канадский) считаю это верным направлением. Также можно было бы отразить конвенции ООН в той части, где Казахстан сейчас стремится принимать участие в вопросах устойчивого развития в части безопасности движения в том числе и железнодорожного. Можно было показать на сколько данные конвенции у нас реализуются и дать какие-то рекомендации.	<input type="checkbox"/>
9.	Что касается рисков, здесь нужно говорить не просто о регламентах и директивах ЕС, как опыт, а уже учесть казахстанскую практику. В этой сфере уже работает и АО «НК «КТЖ» и другие крупные компании. Здесь нужно не упустить и показать то, что уже делается и какие нормативные документы по данному вопросу у нас применяются на страновом уровне, на пространстве 1520 по содружеству. Вы показали, какие имеются документы, но что нами принято, а что еще есть необходимость имплементировать и т.д. было бы не плохо, пусть это будет не развернуто, но в рамках оценки рисков провести по одному или двум направлениям факторный анализ. На основе предыдущих данных, которые имеются, например, показать влияние технического состояния на безопасность, а также влияние системы обеспечения государственного контроля, чем она обеспечена нормативно и как фактически выполняется. Потому что это создаст очень правильный фон на оценку всей работы.	<input type="checkbox"/>
10.	В работе отмечено, что одно из проблем – это сложность оценки уровня риска. Это верно, но с другой стороны есть и на это можно опереться и сделать определенные выводы и где-то даже обострить обстановку, затронув вопрос порогового уровня износа. Например, вами оценен по Казахстану износ пути на 70%, а пороговый уровень примерно 50-55% и т.д. если исходить из этого, то это уже обнаружение уровня риска, который не допустим. Ну и все, что по этому поводу можно сказать и обосновать, также можно достаточно эффективно использовать.	<input type="checkbox"/>
11.	Высказано замечание по поводу международного права, которое достаточно подробно изложено в работе, но в привязке к безопасности движения данный раздел немного растянут, потому что есть моменты с пределом ответственности по утере груза, по вопросам безопасности, по повреждению вагонов и т.д. Второй момент, который нужно отметить, это то, что излишне пропагандируется КОТИФ и вся европейская нормативная база. Но нужно учитывать, где мы живем и с кем мы работаем. Мы работаем в ОСЖД на пространстве 1520, работаем в рамках международного договора по созданию ОСЖД и работаем по соглашениям грузового и пассажирского движения. И это наш опыт и практика. В ОСЖД входят и Китай, и Россия, все наши основные партнеры. Сейчас в условиях развития масштабных транзитных перевозок на правлении Европа-Китай и обратно очень важно учитывать ту ответственность, которая заложена в этих международных соглашениях, связанных с обязательной ответственностью. Поэтому данный раздел нужно переработать с точки зрения аргументации вопросов безопасности, ответственности и расширять его большой нет необходимости.	<input type="checkbox"/>
12.	Что касается анализа нормативной базы, перечислено большое количество документов, в то же время на выводе говорится о создании единого какого-то органа. У нас по существу есть единый орган, есть министерство, есть комитет транспорта и чтобы обосновать необходимость создания какого-то агентства надо хорошо поработать с теми, кто осуществляет контроль на государственном уровне. То есть это должно быть выстроено по схеме – система государственного контроля: комитет транспорта, управление транспортным контролем на железнодорожном транспорте, располагает тем-то и тем-то,	<input type="checkbox"/>

	<p>нормативная база такая-то, система контроля такая-то и, на сколько она удовлетворяет требованиям во взаимоотношениях с национальной компанией, во взаимоотношениях с частными перевозчиками, с владельцами подъездных путей и какие-то соответствующие выводы. По КТЖ такая же схема. Также по подъездным путям (кто и что контролирует, какая система существует и выводы) и кроме подъездных путей также имеется много частных предприятий (здесь можно укрупнить по блокам).</p>	
13.	<p>Вначале работы обозначено, что КТЖ не является субъектом естественной монополии. КТЖ, магистральные железнодорожные сети, услуги магистральной железнодорожной сети являются услугами естественной монополии. То есть услуга естественной монополии за КТЖ осталась.</p>	<input type="checkbox"/>
14.	<p>По анализу текущего состояния, анализу НБД поработали достаточно прилично, но этот материал немного схоластический получился, основан только на цифрах, а жизни железной дороги или отрасли не показали. Если мы говорим о путевом хозяйстве, то нужно показать, что износ такой-то, пороговый износ такой-то за это время построено то-то, то-то, внедрена АСУ магистраль, столько-то ремонтируется, имеется такая-то потребность и соответствующие выводы.</p>	<input type="checkbox"/>
15.	<p>По локомотивам обозначены серьезные претензии к тепловозу отечественному, потому что он односекционный и не всегда вытягивает те нормативные веса, которые необходимо. Здесь нужно более серьезное обоснование, потому, что это очень масштабный вопрос. Создали отрасль транспортного машиностроения, сделали выбор по локомотиву, этот локомотив на сегодняшний день по техническим характеристикам один из лучших в мире. Поэтому если мы предъявляем претензии, то нужно их предъявлять более конкретно. И соответственно формулировать предложения. Пусть это будет не глубокий анализ, но понимание того, что должен быть квалифицированный анализ по каждой из отраслей, в том числе по СЦБ и связи, по автоматизированным системам управления и т.д.</p>	<input type="checkbox"/>