

## ПРОТОКОЛ № 1

обсуждения промежуточного отчета исследовательской работы № 1 «Анализ и разработка комплекса мер по улучшению состояния безопасности движения на железнодорожном транспорте», выполняемой Казахской академией транспорта и коммуникаций им. М. Тынышпаева (КазАТК)

г. Нур-Султан

8 сентября 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., профессор КазАТК
8. Вахитова Л.В., профессор КазАТК
9. Мусин М.Ж., гл. менеджер департамента безопасности движения АО НК ҚТЖ
10. Токишев О.С., гл. менеджер департамента безопасности движения АО НК ҚТЖ
11. Бакиров Ж.К., ревизор АО «КТЖ-Грузовые перевозки»
12. Жумангалиев К.Е., председатель правления ОЮЛ «АЖВК»
13. Булекбаев Б.Р., консультант НИИ ТК

### Повестка:

1. Обсуждение промежуточного отчета исследовательской работы № 1 «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:

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

**Лавриненко Ю.И.** Промежуточный отчет очень объемный, большое количество материалов переработано. Наблюдается, что реализуется не совсем профессиональный подход. Разработчики не достаточно изучили и вникли в существующую систему ж.-д. права.

Если говорить о сложившейся системе, то надо обозначить, что есть ОТИФ (межправительственная организация по международным перевозкам), в которую сейчас входит 47 стран и её правовая основа Конвенция КОТИФ (1980 г.).

Есть страны, входящие в ЕС, которые в рамках правовой базы КОТИФ совершенствуют свои процессы организации деятельности железных дорог. В том числе, по технической и технологической совместимости и укреплению системы безопасности. Для лучшей координации создано Агентство. И, что есть ОСЖД, также международная организация по перевозкам ж.-д. транспортом, созданная в 1956 г. Объединяет 27 стран. Её правовая основа – Соглашения о международном ж.-д. грузовом и пассажирском сообщении (СМГС и СМПС).

Есть страны, в т.ч. РК, которые сформировали в 1991 г. ЦС ЖДТ – центральный совет ж.-д. транспорта стран СНГ, и на основе сформированной нормативной базы ОСЖД, также координируют и совершенствуют свою деятельность, включая сферу безопасности движения. Есть страны, которые входят в обе международные организации, либо с учетом вхождения в ЕС, либо по причине вхождения участков железных дорог колеи 1435 на территорию страны права ОСЖД, либо, наоборот, на территорию страны права ОТИФ, которая включает ж.-д. участок колеи 1520.

Есть страны, в т.ч. РК, которые входят в состав ЕАЭС, и начали формировать общие технические регламенты и стандарты в сфере инфраструктуры и подвижного состава ж.-д.

транспорта. ЕК ООН, совместно с ЭСКАТО ООН делали попытку создать единое ж.-д. право. Пока его нет, и это сложная задача. Потому что основное отличие систем в том, что КОТИФ основан на интерактивном договорном праве перевозчиков и, соответственно, ответственность договорная. А СМГС имеет основные обязательные условия и ответственность, как первого, так и последующих перевозчиков. И это в условиях развивающихся перевозок Китай - Европа - Китай, когда вовлечено много железных дорог и перевозчиков, для грузоотправителя, грузовладельца важно. Эта обязательная ответственность касается и вопросов безопасности движения. И это только часть особенностей, которые надо учесть при определении систем, субъектов и критериев сравнительного анализа в исследовании.

Обоснование, что РК идет по пути Евросоюза в вопросах безопасности ж.-д. хозяйства, - спорное. Опыт ЕС начал формироваться в 1990-91 гг. До этого ж.-д. грузовые перевозки были в серьезном упадке. Развивалась автодорожная сеть. Был период, когда автодороги были забиты, и Евросоюз вынужден был развивать ж.-д. инфраструктуру. Формировали последовательно пакеты, первый – по выделению магистральной ж.-д. сети, далее – доступ перевозчиков, либерализация рынка перевозок. До сих пор по этим вопросам идут споры. Если говорить о ж.-д. праве, надо понимать, что сегодня есть ж.-д. право ОСЖД, в рамках которого находится РК и все наши основные партнеры – многие страны Европы, РФ, Китай и др. Правовая база ОСЖД достаточно регламентирована, обеспечена правилами и основными положениями, в т.ч. по безопасности.

Безусловно, опыт Европы по системе управления безопасности движения, в частности, создания автоматизированных, информационных систем, использования культурных подходов (не дискриминация и пр.) имеет место быть и используется РЖД, КТЖ и другими странами. В этой части европейский опыт полезен, и можно сказать, что в этом отношении проделана значительная работа.

Допустим, система управления безопасности движения, которая анализируется по всему исследованию, может быть использована и при разработке автоматизированной, информационной системы управления, как на государственном уровне, так и для КТЖ, и других участников перевозочного процесса. В этом отношении анализ в исследовании смысл имеет. Но мы начали с системы, а анализа состояния безопасности, по существу, нет. Выводы основаны на достаточно примитивных опросах – «да», «нет», «так» или «не так». Указывается хорошее или плохое техническое состояние, а анализа этого состояния нет. Допустим, пороговые значения, состояние пути, вагонов и т.д. Этих показателей нет.

Несколько раз упоминаются другие участники перевозочного процесса – операторы подвижного состава, экспедиторы, владельцы подъездных путей, ремонтные предприятия и т.д. Доклад разработчики начали с важности вовлечения других участников перевозочного процесса. Это правильная подача, но в исследовании она нигде не раскрыта, не доказана, не обоснована. Где-то присутствует в вопросах, опять же, на уровне «да» - «нет».

Анализ состояния безопасности, как таковой, в исследовании отсутствует. Таблицы сравнения, на мой взгляд, не корректны. Вы сравниваете КТЖ, страны ЕС, СНГ и РЖД. Повторно говорю, что существует два ж.-д. права, если КТЖ, РЖД входят в ОСЖД, то, соответственно, эта цепочка и должна анализироваться. Если страны ЕС, работают по другой нормативной базе, то они должны отдельно анализироваться. В сравнении исследования используется перекрестная схема, и что с чем сравнивается, непонятно.

Концепция. По существу, концепции нет. Есть отдельные методические посылы, опрос по концепции, достаточно примитивный – «да», «нет». На выходе указаны, вроде бы, правильные решения по техническому состоянию и пр., но они нигде не обоснованы, кроме того, что являются выводами опроса.

На с. 146 предложено создание аккредитованного агентства по обеспечению безопасности движения на ж.-д. транспорте, с передачей ему ряда функций от Комитета транспортного контроля МИИР РК. Разработчики, видимо, далеки от существующей практики на ж.-д. транспорте. Какое это агентство, куда оно будет вписываться, на что его функции будут распространяться? Нормативные акты европейского агентства обязательны для участников

перевозочного процесса европейских стран. У нас это агентство будет обязательно для кого и в какой части? Надо прояснить и обосновать свое предложение.

Статистика везде разная, в тексте и в приложениях. Классификаторы разные, европейские и те, которые используются в Центральном Совете и на пространстве «1520». Не совсем понятно, на каком уровне оценивать ситуацию управления безопасностью движения в «Қазақстан темір жолы»? Вроде бы, делаем вывод, что идет улучшение, а, в тоже время, если по отрасли оценивать, то есть очень серьезные скачки ухудшения положения дел. В анализе, такого разделения и акцентов нет. Предметные выводы больше похожи на рекомендации к разработке ISO – позиция руководства и т.д. Такие выводы для подобного исследования явно недостаточны.

Посыл очень правильный вначале был сделан по участникам перевозочного процесса – об основной тенденции, детальном анализе по всем участникам перевозочного процесса, их роли и значении, возможности стимулирования, и возможности объединения в некоторую систему. Вами сказано, что нужна интеграция всех участников перевозочного процесса. Мы ожидаем от вас рекомендации по разработке такой интеграционной системы.

**Мусин М.Ж.** Чтобы интегрировать всех участников перевозочного процесса, в т.ч. ветвевладельцев, в одну единую систему, необходимо всем участникам ж.-д. транспорта провести категорирование внутренних процессов по факторам риска. Чтобы мы знали, где и какие риски нам стоит ожидать. В отчет написано, что это приходится на прочих участников перевозочного процесса, но и для них нет единой системы, которой они бы придерживались.

Предложение разработчиков по созданию агентства как в Европе, видимо, связано с тем, что оно диктует общую политику безопасности движения, обязательную для всех участников, в т.ч. прочих участников и владельцев ж.-д. администраций. Касательно сравнения классификации нарушений безопасности движения с Европейским ж.-д. союзом. С 2018 г. КТЖ ведет отчет о состоянии безопасности движения поездов, основанный на Директиве по безопасности ж.-д. МЖД и Директиве ЕС 2016/798. Учитываются сопоставимые нарушения безопасности движения, некоторые моменты с нами совпадают. Для сравнения с российскими показателями уровень безопасности движения в отчете используется количество нарушений безопасности движения по единому классификатору от ЦСЖТ. Сравнение по показателю «всего НБД/млн. поезд-км» считаю правильным. Есть необходимость доработки исследования в части нормативной документации. Концепцию надо расширить, и сделать как дорожную карту. Этот вопрос с разработчиками мы уже обсуждали. Существуют отдельные примеры, как это должно выглядеть. Со сроками реализации, кому и какие нужно делать шаги, чтобы прийти к единой системе безопасности движения. На сегодняшний день законодательство РК не позволяет воздействовать на прочих участников перевозочного процесса и, при этом, мы еще несем ущерб по подвижному составу. Сходит не только подвижной состав КТЖ, «Казтемиртранса», но и вагоны других участников ЦСЖТ. По направлению и вопросам подъездных путей мы сейчас с МИИР РК отработываем, даем отдельные предложения по внесению изменений в нормативные правовые акты и законодательство РК по ж.-д. транспорту.

**Бакиров Ж.К.** В введении указано о безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта, о разработке Концепции развития системы управления безопасностью на железнодорожном транспорте, а в пункт 1.1.1 включен Стандарт «Идентификация опасностей и экологических аспектов, их оценка и управление рисками в области производственной безопасности в АО "НК "КТЖ" и его ДО». Утвержден решением Правления АО "НК "КТЖ" от «21» августа 2017 года, протокол № 02/22, вопрос № 24. В пункте 1.4 приведены примеры европейской системы обеспечения безопасности движения на железнодорожном транспорте, стран СНГ и отдельно холдинга РЖД, хотелось увидеть примеры Канады, т.к. по природно-климатическим условиям, по протяженности ж.-д. дорог наиболее подходит РК. В таблице 1.28 – «Сравнительный анализ культуры безопасности движения (КБД)» не включены железнодорожные администрации государств-участников Содружества, за исключением Холдинга «РЖД». На рисунке 2.3 приведена характеристика оборудования магистральной сети и отдельных пунктов устройствами СЦБ (по данным

предоставленным АО «НК «КТЖ»). При этом на рисунке «а)» не указаны в процентном соотношении участки магистральной сети, не оборудованные устройствами АЛС, ДЦ, АБ и ПАБ (Кызыл Ту - Кокшетау-2, Карагайлы - Кокпекты). А также не показаны участки оборудованные СИРДП (новые участки Жезказган – Саксаульская и др.). В таблице 2.3 – «Показатели аварийности на железнодорожном транспорте в разрезе регионов Республики Казахстан за 2017-2019 г.», можно составить в разрезе отделений ГП или отделении магистральных сетей, что было более понятным для работников АО "НК "КТЖ". На рисунке 2.7 – «Сравнение показателя безопасности движения (всего НБД/млн. поездо-км) на железнодорожном транспорте РК в рейтинге стран ЕС» и на рисунке 2.8 – «Сравнение показателя безопасности движения (всего НБД/млн. поездо-км) на железнодорожном транспорте РК в рейтинге стран СНГ по РК» указаны разные данные (1,73 и 1,23). В главе 2 нумерация пунктов дублируется: 2.3. Сравнительный ... 2.3 Результаты ... 2.4. Описание ... 2.4. Разработка концепции ...

**Култай М.Б.** В целом промежуточный отчет исследования выполнен, указаны все аспекты касательно безопасности движения на железнодорожном транспорте, имеется сравнение с международным опытом в области безопасности движения. При этом имеются следующие замечания. Сокращения и обозначения наименований предприятий и т.д., указанные в начале работы, не используются в дальнейшем в тексте работы. В тексте имеются неправильные и разные обозначения, сокращения (например, АО «НК КТЖ», НК «КТЖ», НК «КТЖ»-«Дирекция магистральной сети» и т.д.). Опрос (обследование) с целью определения проблемных вопросов в области безопасности движения на железнодорожном транспорте проведен с малым количеством участников (всего 44 человека). В работе больше содержания уделено системе управления безопасностью движения, что может привести к отклонению от задач проекта исследования. Раздел 1.6. необходимо дополнить анализом в виде схем и графиков, а также отчетом по опросу участников на данную тему. В промежуточном отчете не указана, не описана работа ревизорского аппарата и ревизора безопасности движения поездов в регионе, их функционал, улучшение механизма контроля безопасности движения. Необходимо также описать возможные места и риски, возникновения коррупционных отношений, и рекомендации по их искоренению, исключению при работе ревизорского блока. Также в работе необходимо привести другие автоматизированные системы, внедренные в подразделениях АО «НК «КТЖ», посредством которых также улучшается безопасность движения (пример АСУ «ДКР», АСУ «Магистраль» и т.д.).

**Лавриненко Ю.И.** Разработчики пытаются использовать правильный алгоритм – план, выполнение, контроль, корректировка. Но в содержании работы должно быть раскрыто состояние техники, технических средств и технологий – это первое. Второе, подготовка и поддержание необходимого уровня квалификации работников. И, третье – система контроля на уровне государства, компании, мотивация работников, общественного контроля и т.д. Тогда алгоритм будет достаточно полный. В выводах нельзя опираться только на опрос. Под выводы должна быть подведена аналитическая база, анализ и технического состояния, и системы подготовки и квалификации, и системы контроля. Ничего этого в работе пока нет.

**Мусин М.Ж.** Согласно теме исследования «Анализ и разработка комплекса мер по улучшению состояния безопасности движения на ж.-д. транспорте» мы говорим о всем ж.-д. транспорте, включая и других участниках перевозочного процесса, а не только КТЖ. Для них этот анализ и разработка комплекса мер должен быть. На предложение участника обсуждения «посмотреть, как работают ревизора безопасности движения» обращаю внимание, что разработчики дали цифры, как отработал ревизорский аппарат. Здесь нужен был другой подход, какие контрольно-надзорные функции есть у других участников перевозочного процесса. И сопоставить их с контрольно-надзорным процессом безопасности движения КТЖ. Такое сопоставление должно быть в исследовании. Система управления безопасностью движения КТЖ совершенствуется и наращивается. Реализуется переход от реактивного реагирования к проактивному, на предупреждение нарушений безопасности движения. Требуется посмотреть, как аналогичная работа проводится другими участниками перевозочного процесса. Задача исследования была поставлена по всему ж.-д. транспорту,

всех участников перевозочного процесса, а не только по системе управления безопасностью движения КТЖ.

**Решили:**

1. Разработчикам исследовательской работы учесть предложения и устранить замечания (приложение) по структуре, содержанию, оформлению промежуточного отчета, и до 30 сентября т.г. представить в КФ «KAZLOGISTICS» в соответствии с требованиями технического задания первого этапа.
2. Разработчикам исследовательской работы определить дату, формат проведения и список участников круглого стола во второй половине октября месяца т.г.
3. Корпоративному фонду «KAZLOGISTICS» разместить копию протокола обсуждения на сайте СТК «KAZLOGISTICS» в разделе «[Исследования](#)».

**Председатель:**



**Ю.И. Лавриненко**

**Секретарь:**



**М. Исабеков**

*Исследовательские работы и проекты, реализованные при поддержке  
Корпоративного фонда «KAZLOGISTICS» [http://kazlogistics.kz/kz/ru/chain\\_cluster/](http://kazlogistics.kz/kz/ru/chain_cluster/)*

Чек-лист устранения замечаний промежуточного отчета КазАТК от 8.09.20

№	Замечание	✓
1.	Реализуется не совсем профессиональный подход. Разработчики не достаточно изучили и вникли в существующую систему ж.-д. права. Если говорить о сложившейся системе, то надо обозначить, что есть ОТИФ.	<input type="checkbox"/>
2.	Есть страны, входящие в ЕС, которые в рамках правовой базы КОТИФ совершенствуют свои процессы организации деятельности железных дорог. В том числе, по технической и технологической совместимости и укреплению системы безопасности. Для лучшей координации создано Агентство. Есть ОСЖД.	<input type="checkbox"/>
3.	Есть страны, в т.ч. РК, которые сформировали в 1991 г. ЦС ЖДТ СНГ, и на основе сформированной нормативной базы ОСЖД, также координируют и совершенствуют свою деятельность, включая сферу безопасности движения. Есть страны, которые входят в обе международные организации, либо с учетом вхождения в ЕС, либо по причине вхождения участков железных дорог колеи 1435 на территорию страны права ОСЖД, либо, наоборот, на территорию страны права ОТИФ, которая включает ж.-д. участок колеи 1520.	<input type="checkbox"/>
4.	Есть страны, в т.ч. РК, которые входят в состав ЕАЭС, и начали формировать общие технические регламенты и стандарты в сфере инфраструктуры и подвижного состава ж.-д. транспорта. ЕК ООН, совместно с ЭСКАТО ООН делали попытку создать единое ж.-д. право. Пока его нет, и это сложная задача. Потому что основное отличие систем в том, что КОТИФ основан на интерактивном договорном праве перевозчиков и, соответственно, ответственность договорная. А СМГС имеет основные обязательные условия и ответственность, как первого, так и последующих перевозчиков. И это в условиях развивающихся перевозок Китай - Европа - Китай, когда вовлечено много железных дорог и перевозчиков, для грузоотправителя, грузополучателя важно. Эта обязательная ответственность касается и вопросов безопасности движения. И это, только часть особенностей, которые надо учесть при определении систем, субъектов и критериев сравнительного анализа в исследовании.	<input type="checkbox"/>
5.	Обоснование, что РК идет по пути Евросоюза в вопросах безопасности ж.-д. хозяйства, - спорное. Опыт ЕС начал формироваться в 1990-91 гг. До этого ж.-д. грузовые перевозки были в серьезном упадке. Развивалась автодорожная сеть. Был период, когда автодороги были забиты, и Евросоюз вынужден был развивать ж.-д. инфраструктуру. Формировали последовательно пакеты, первый – по выделению магистральной ж.-д. сети, далее – доступ перевозчиков, либерализация рынка перевозок. До сих пор по этим вопросам идут споры. Если говорить о ж.-д. праве, надо понимать, что сегодня есть ж.-д. право ОСЖД, в рамках которого находится РК и все наши основные партнеры – многие страны Европы, РФ, Китай и др. Правовая база ОСЖД достаточно регламентирована, обеспечена правилами и основными положениями, в т.ч. по безопасности.	<input type="checkbox"/>
6.	На выходе рекомендуется создание аккредитованного агентства, которое должно получить часть функций Комитета транспортного контроля МИИР РК. Непонятно, что это за агентство, как оно будет существовать. В Европе это агентство обязательно для европейских стран. У нас это агентство будет обязательно для кого? Для КТЖ и других участников перевозочного процесса. Подача такого предложения очень спорная.	<input type="checkbox"/>
7.	Безусловно, опыт Европы по системе управления безопасности движения, в частности, создание автоматизированных, информационных систем, использование культурных подходов (не дискриминация и пр.), он имеет место быть и используется РЖД, КТЖ и другими странами. В этой части европейский опыт полезен, и можно сказать, что в этом отношении проделана значительная работа.	<input type="checkbox"/>
8.	Допустим, система управления безопасности движения, которая анализируется по всему исследованию, может быть использована и при разработке автоматизированной, информационной системы управления, как на государственном уровне, так и для КТЖ, и других участников перевозочного процесса. В этом отношении анализ в исследовании смысл имеет. Но мы начали с системы, а анализа состояния безопасности, по существу, нет.	<input type="checkbox"/>
9.	Выводы основаны на достаточно примитивных опросах – «да», «нет», «так» или «не так». Указывается хорошее или плохое техническое состояние, а анализа этого состояния нет. Допустим, пороговые значения, состояние пути, вагонов и т.д. Этих показателей нет.	<input type="checkbox"/>
10.	Несколько раз упоминаются другие участники перевозочного процесса – операторы подвижного состава, экспедиторы, владельцы подъездных путей, ремонтные предприятия и т.д. Доклад разработчики начали с важности вовлечения других участников перевозочного процесса. Это правильная подача, но в исследовании она нигде не раскрыта, не доказана, не обоснована. Где-то присутствует в вопросах, опять же, на уровне «да» - «нет».	<input type="checkbox"/>
11.	Анализ состояния безопасности, как таковой, в исследовании отсутствует.	<input type="checkbox"/>
12.	Таблицы сравнения, на мой взгляд, не корректны. Вы сравниваете КТЖ, страны ЕС, СНГ и РЖД. Повторно говорю, что существует два ж.-д. права, если КТЖ, РЖД входят в ОСЖД, то, соответственно, эта цепочка и должна анализироваться. Если страны ЕС, работают по другой нормативной базе, то они должны отдельно анализироваться. В сравнении исследования используется перекрестная схема, и что с чем сравнивается, непонятно.	<input type="checkbox"/>
13.	Концепция. По существу, концепции нет. Есть отдельные методические позывы, опрос по концепции, достаточно примитивный – «да», «нет».	<input type="checkbox"/>
14.	На выходе указаны, вроде бы, правильные решения по техническому состоянию и пр., но они нигде не обоснованы, кроме того, что являются выводами опроса.	<input type="checkbox"/>
15.	На с. 146 предложено создание аккредитованного агентства по обеспечению безопасности движения на ж.-д. транспорте с передачей ему ряда функций от Комитета транспортного контроля. Разработчики, видимо, далеки от существующей практики на ж.-д. транспорте. Какое это агентство, куда оно будет вписываться, на что его функции будут распространяться? Нормативные акты европейского агентства обязательны для участников перевозочного процесса европейских стран. У нас это агентство будет обязательно для кого и в какой части? Надо прояснить и обосновать свое предложение.	<input type="checkbox"/>
16.	Статистика везде разная, в тексте и в приложениях. Классификаторы разные, европейские и те, которые используются в Центральном Совете и на пространстве «1520».	<input type="checkbox"/>
17.	Не совсем понятно, на каком уровне оценивать ситуацию управления безопасностью движения в «Қазақстан темір жолы»? Вроде бы, делаем вывод, что идет улучшение, а, в тоже время, если по отрасли оценивать, то есть очень серьезные скачки ухудшения положения дел. В анализе, такого разделения и акцентов нет.	<input type="checkbox"/>
18.	Предметные выводы больше похожи на рекомендации к разработке ISO – позиция руководства и т.д. Такие выводы для подобного исследования явно недостаточны.	<input type="checkbox"/>
19.	Посыл очень правильный вначале был сделан по участникам перевозочного процесса – об основной тенденции, детальном анализе по всем участникам перевозочного процесса, их роли и значении, возможности стимулирования, и возможности объединения в некоторую систему. Вами сказано, что нужна интеграция всех участников перевозочного процесса. Мы	<input type="checkbox"/>

	ожидаем от вас рекомендации по разработке такой интеграционной системы.	
20.	Чтобы интегрировать всех участников перевозочного процесса, в т.ч. ветевладельцев, в одну единую систему, необходимо всем участникам ж.-д. транспорта провести категорирование внутренних процессов по факторам риска. Чтобы мы знали, где и какие риски нам стоит ожидать. В отчет написано, что это приходится на прочих участников перевозочного процесса, но и для них нет единой системы, которой они бы придерживались.	<input type="checkbox"/>
21.	Предложение разработчиков по созданию агентства как в Европе, видимо, связано с тем, что оно диктует общую политику безопасности движения, обязательную для всех участников, в т.ч. прочих участников и владельцев ж.-д. администраций.	<input type="checkbox"/>
22.	Касательно сравнения классификации нарушений безопасности движения с Европейским ж.-д. союзом. С 2018 г. КТЖ ведет отчет о состоянии безопасности движения поездов, основанный на Директиве по безопасности ж.-д. МЖД и Директиве ЕС 2016/798. Учитываются сопоставимые нарушения безопасности движения, некоторые моменты с нами совпадают.	<input type="checkbox"/>
23.	Есть необходимость доработки исследования в части нормативной документации. Концепцию надо расширить, и сделать как дорожную карту. Этот вопрос с разработчиками мы уже обсуждали. Существуют отдельные примеры, как это должно выглядеть. Со сроками реализации, кому и какие нужно делать шаги, чтобы прийти к единой системе безопасности движения.	<input type="checkbox"/>
24.	На сегодняшний день законодательство РК не позволяет воздействовать на прочих участников перевозочного процесса и, при этом, мы еще несем ущерб по подвижному составу. Сходит не только подвижной состав КТЖ, «Казтемиртранса», но и вагоны других участников ЦСЖТ. По направлению и вопросам подъездных путей мы сейчас с МИИР РК отработываем, даем отдельные предложения по внесению изменений в нормативные правовые акты и законодательство РК по ж.-д. транспорту.	<input type="checkbox"/>
25.	В введении указано о безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта, о разработке Концепции развития системы управления безопасностью на железнодорожном транспорте, а в пункт 1.1.1 включен Стандарт «Идентификация опасностей и экологических аспектов, их оценка и управление рисками в области производственной безопасности в АО "НК "КТЖ" и его ДО». Утвержден решением Правления АО "НК "КТЖ" от «21» августа 2017 года, протокол № 02/22, вопрос №24.	<input type="checkbox"/>
26.	В пункте 1.4 приведены примеры европейской системы обеспечения безопасности движения на железнодорожном транспорте, стран СНГ и отдельно холдинга РЖД, хотелось увидеть примеры Канады, т.к. по природно-климатическим условиям, по протяженности ж.-д. дорог наиболее подходит РК.	<input type="checkbox"/>
27.	В таблице 1.28 – «Сравнительный анализ культуры безопасности движения (КБД)» не включены железнодорожные администрации государств-участников Содружества, за исключением Холдинга «РЖД»	<input type="checkbox"/>
28.	На рисунке 2.3 приведена характеристика оборудования магистральной сети и отдельных пунктов устройствами СЦБ (по данным предоставленным АО «НК «КТЖ»). При этом на рисунке а) не указаны в процентном соотношении участки магистральной сети, не оборудованные устройствами АЛС, ДЦ, АБ и ПАБ (Кызыл Ту –Кокшетау-2, Карагайлы -Кокпекты). А также не показаны участки оборудованные СИРДП (новые участки Жезказган – Саксаульская и др.).	<input type="checkbox"/>
29.	В таблице 2.3 – «Показатели аварийности на железнодорожном транспорте в разрезе регионов Республики Казахстан за 2017-2019 г.», можно составить в разрезе отделений ГП или отделении магистральных сетей, что было более понятным для работников АО "НК "КТЖ".	<input type="checkbox"/>
30.	На рисунке 2.7 – «Сравнение показателя безопасности движения (всего НБД/ млн. поездо-км) на железнодорожном транспорте РК в рейтинге стран ЕС» и на рисунке 2.8 – «Сравнение показателя безопасности движения (всего НБД/млн. поездо-км) на железнодорожном транспорте РК в рейтинге стран СНГ по РК» указаны разные данные (1,73 и 1,23).	<input type="checkbox"/>
31.	Во второй главе нумерация пунктов дублируется: 2.3. Сравнительный анализ показателей безопасности движения ... 2.3 Результаты обработки опросных листов ... 2.4. Описание общих требований к СУБД. 2.4. Разработка концепции развития системы безопасности движения ...	<input type="checkbox"/>
32.	Сокращения и обозначения наименований предприятий и т.д., указанные в начале работы, не используются в дальнейшем в тексте работы. В тексте имеются неправильные и разные обозначения, сокращения (например, АО «НК КТЖ», НК «КТЖ», НК «КТЖ»-«Дирекция магистральной сети» и т.д.).	<input type="checkbox"/>
33.	Опрос (обследование) с целью определения проблемных вопросов в области безопасности движения на железнодорожном транспорте проведен с малым количеством участников (всего 44 человека).	<input type="checkbox"/>
34.	В работе больше содержания уделено системе управления безопасностью движения, что может привести к отклонению от задач проекта исследования.	<input type="checkbox"/>
35.	Раздел 1.6. необходимо дополнить анализом в виде схем и графиков, а также отчетом по опросу участников на данную тему.	<input type="checkbox"/>
36.	В промежуточном отчете не указана, не описана работа ревизорского аппарата и ревизора безопасности движения поездов в регионе, их функционал, улучшение механизма контроля безопасности движения.	<input type="checkbox"/>
37.	Необходимо также описать возможные места и риски, возникновения коррупционных отношений, и рекомендации по их искоренению, исключению при работе ревизорского блока.	<input type="checkbox"/>
38.	Также в работе необходимо привести другие автоматизированные системы, внедренные в подразделениях АО «НК «КТЖ», посредством которых также улучшается безопасность движения (пример АСУ «ДКР», АСУ «Магистраль» и т.д.).	<input type="checkbox"/>
39.	Разработчики пытаются использовать правильный алгоритм – план, выполнение, контроль, корректировка. Но в содержании работы должно быть раскрыто состояние техники, технических средств и технологий – это первое. Второе, подготовка и поддержание необходимого уровня квалификации работников. И, третье – система контроля на уровне государства, компании, мотивация работников, общественного контроля и т.д. Тогда алгоритм будет достаточно полный.	<input type="checkbox"/>
40.	В выводах нельзя опираться только на опрос. Под выводы должна быть подведена аналитическая база, анализ и технического состояния, и системы подготовки и квалификации, и системы контроля. Ничего этого в работе пока нет.	<input type="checkbox"/>
41.	Согласно теме исследования мы говорим о всем ж.-д. транспорте, включая и других участниках перевозочного процесса, а не только КТЖ. Для них этот анализ и разработка комплекса мер и должен быть.	<input type="checkbox"/>
42.	Здесь нужен был другой подход, какие контрольно-надзорные функции есть у других участников перевозочного процесса. И сопоставить их с контрольно-надзорным процессом безопасности движения КТЖ. Такое сопоставление должно быть в исследовании.	<input type="checkbox"/>
43.	Реализуется переход от реактивного реагирования к проактивному, на предупреждение нарушений безопасности движения. Требуется посмотреть, как аналогичная работа проводится другими участниками перевозочного процесса. Задача исследования была поставлена по всему ж.-д. транспорту, всех участников перевозочного процесса, а не только по системе управления безопасностью движения КТЖ.	<input type="checkbox"/>