

ПРОТОКОЛ № 2

обсуждения доработки промежуточного отчета исследования «Анализ и разработка комплекса мер по улучшению состояния безопасности движения на железнодорожном транспорте», выполняемого Казахской академией транспорта и коммуникаций им. М. Тынышпаева (КазАТК)

г. Нур-Султан

22 сентября 2020 г.

Присутствовали:

1. Лавриненко Ю.И., заместитель Председателя Президиума СТК «KAZLOGISTICS»
2. Исабеков М.У., директор Корпоративного фонда «KAZLOGISTICS»
3. Токмурзина-Коберняк Н.А., руководитель проекта, профессор КазАТК
4. Киселёва О.Г., профессор КазАТК
5. Мусин М.Ж., главный менеджер департамента безопасности движения АО НК ҚТЖ
6. Токишев О.С., главный менеджер департамента безопасности движения АО НК ҚТЖ
7. Бакиров Ж.К., ревизор АО «КТЖ-Грузовые перевозки»

Повестка:

1. О доработке промежуточного отчета исследования и устранении замечаний по протоколу № 1 обсуждения от 8.09.20.

Выступили:

Лавриненко Ю.И. Разработчики исследования сосредоточились на построении системы управления безопасности движения. Темой исследования определены анализ и разработка комплекса мер по улучшению состояния безопасности движения на ж.-д. транспорте. Необходимо проанализировать состояние всей системы безопасности движения. В анализе исследования использованы отчеты департамента безопасности КТЖ. Для полноценного исследования необходимо расширить рамки и глубину анализа. От статистических показателей требуется выходить на их причины. Нужно проанализировать состояния путевого хозяйства, километраж с перепробегом, допустимые, пороговые параметры и т.д. После этого проводится оценка рисков и разрабатываются предложения в КТЖ, контролирующим и государственным органам о необходимости принимать меры по указанному вопросу. Основные подходы реализации мероприятий в путевом хозяйстве, мер по «АСУ Магистраль», ремонту и техническому состоянию, должны быть проанализированы в исследовании.

Ручной ввод в технологиях АСУ и КТСМ - это вчерашний день автоматики и телемеханики. Нужна оценка и предложения. На электрифицированных участках, при строительстве подстанций, их растянули на недопустимые расстояния, перекрывающие нормативы. Постройки 60, 70-х годов требуют капитального ремонта. Эти факторы и логика должна присутствовать, если мы оцениваем состояние безопасности, и доля в этом, состояния технических средств и технологий. Не в полноте, но это нужно учитывать в анализе.

По человеческому фактору в системе оценки рисков и управления должны быть предложения и рекомендации. Состояние безопасности зависит от технического состояния средств, которые сегодня эксплуатируются на магистралях, подъездных путях, подвижной состав и т.д. От системы предусмотренного ремонта, которая сложилась на практике. В подготовке кадров, есть ли система поддержания квалификации работников? Есть ли система повышения квалификации, как она действует? Соответственный анализ по ней и рекомендации.

Выделяются блоки: 1) технический, технологические процессы; 2) подготовка специалистов, их уровень квалификации, система подготовки, переподготовки, технические занятия; 3) контроль государственный, ведомственный, со стороны Национальной компании и как система контроля охватывает других участников перевозочного процесса.

Анализ такого охвата и основных проблемных вопросов, связанных с эксплуатацией подъездных путей должен быть. Раздел анализа состояния безопасности движения на ж.-д. транспорте должен быть основан на фактическом положении дел в отрасли. И в КТЖ, и в

упрощенном анализе других участников перевозочного процесса, операторов подвижного состава, отечественных и иностранных, которые работают на нашем рынке.

Определенности по безопасности и контролю требуют ситуация и процессы на подъездных путях.

Мы всегда работали в системе 1520, системе МПС, а в 1991 г. был создан ЦС ЖДТ. Действует система сертификации подвижного состава, ремонтных предприятий с получением клейма, чтобы отремонтированный вагон мог ходить по всему пространству 1520. Есть успешный опыт функционирования подобных систем интеграционного характера, а ЕС только находит подходы по интероперабельности. В локомотивном хозяйстве тоже соответствующие стандарты приняты. В рамках ЕАЭС приняты технические регламенты по инфраструктуре, по подвижному составу, по скоростному движению. Это и есть основа интероперабельности. Опыт пространства 1520 не менее важен и интересен, его нужно показать, наряду с европейским. Какой подход и логику используете в сравнении КТЖ, ЕС, СНГ, РЖД?

Токмурина-Коберняк Н.А. Если брать только систему управления безопасности движения, то подходы практические идентичные при узкой профилизации процессов. Да, мы локально подошли к этому. Сконцентрировались на системах управления, на общих подходах. Понимаем, что наш подход не совсем правильный. Промежуточный отчет подлежит переработке.

Лавриненко Ю.И. Нужен серьезно проработанный раздел по анализу состоянию безопасности с выводами и рекомендациями по техническому состоянию в секторах ж.-д. транспорта и по подготовке кадров, квалификаций, которые нам обеспечивает безопасность.

Анализ рассматривать не только в показателях браков на количество работников или тонно-км, а с учетом фактического состояния технических средств. Основные и важные замечания по анализу состоянию безопасности в секторах ж.-д. транспорта, вы можете учесть и устранить при составлении итогового отчета исследования.

Токмурина-Коберняк Н.А. Есть сложности в коммуникации с перевозчиками, ветвладельцами подъездных путей в части получения информации. Может ли Союз «KAZLOGISTICS» оказать содействие?

Лавриненко Ю.И. Мы вам предоставим имеющиеся информационные, аналитические материалы и отчеты. Можно встретиться с представителями ветвладельцев и ассоциацией АЖВК, которые также проводили исследования по подъездным путям.

Важность вашей работы в том, что мы везде пытаемся убедить государственные органы в необходимости опережающего развития ж.-д. транспорта, инфраструктуры и т.д. Есть положение в законе о том, что государство должно финансово обеспечивать развитие инфраструктуры ж.-д. транспорта. С начала 90-х годов, резервы железной дороги использовали в полной мере. Практически 3-5 лет был недоремонт, недовложения. Железная дорога вынужденно заморозила тарифы и на себе вытащила всю экономику из кризиса. Потом был этап восстановления, но опять с уклоном в сторону, что Национальная компания это коммерческая компания. Её заставили взять кредиты, теперь она перегружена долларовыми кредитами. В результате техническое состояние не стало лучше, а мы пытаемся конкурировать в транзите. Сегодня по маршрутной скорости выходим на 1100 км/сут, фактически пока 1000 км/сут, даже меньше. А РФ ставит 1500 км/сут, до 1700 км/сут. В технические требования ставят развитие инфраструктуры 120 км/ч в грузовом движении, КНР уже третью пятилетку развивают базовую схему на 160 км/ч, а у нас до сих пор 90 км/ч.

Оценивая состояние технических условий, технических средств ж.-д. транспорта с точки зрения безопасности нужно выходить на такие рекомендации стратегического уровня в долгосрочном периоде. Если говорить о правильной оценке безопасности, то система контроля - это одно, а анализ состояния безопасности, состояния технических средств, состояния уровня квалификации и подготовки работников, система контроля – все это не менее важно. Безопасность должна быть целостно оценена, и по ней выработаны рекомендации, как стратегического уровня, так и по блокам, секторам – оценка рисков, управление движением т.д. Анализировать нужно глубже уровня статистических сведений.

На предстоящем круглом столе можно сделать обсуждение не всего объема исследования, а сделать акцент на сегодняшнем состоянии безопасности, уровне технического, технологического состояния в ж.-д. транспорте с позиций безопасности.

Токмурзина-Коберняк Н.А. Мы принимали участие в работе АЖВК, отдельные сведения о ситуации на подъездных путях у нас есть, а перевозчики защищены сертификатом безопасности и участвуют в системе безопасности.

Лавриненко Ю.И. Частные перевозчики работают в режиме пилотного проекта, поэтому для нас сейчас главный перевозчик КТЖ. Также учесть в анализе операторов подвижного состава, вагонов, локомотивов и подъездные пути.

По сертификатам операторов подвижного состава разработчикам исследования надо обосновать и дать своё мнение. Они тоже участники перевозочного процесса, но в свое время на законодательном уровне сумели добиться того, что сертификат они не получают. В исследовании вы правильно декларируете, что все участники перевозочного процесса должны иметь сертификат. Соответственно нужна аргументация.

Предложение по отдельному агентству в Казахстане, с передачей ему части функций Комитета транспортного контроля (КТК), должно быть привязано к той системе, которая у нас есть. Вы её правильно отметили, что в КТК контроль закреплен по всем видам транспорта. Он входит в состав Комитета транспорта. Надо проанализировать совмещение и перемешивание функций. Контрольные функции должны быть отделены от функций формирования законов, программ, планов, контроль и организация их исполнения и т.д.

Тогда нужно обосновать, что на ж.-д. транспорте нужна отдельная система контроля за безопасностью. Но в Европе агентство имеет очень широкие полномочия. Занимается и нормативными документами, законодательством, планами, интероперабельностью и пр. Вы предлагаете, либо создание структурного подразделения, которое будет иметь полномочия государственного органа. Будет контролировать безопасность на подъездных путях, спрашивать сертификаты безопасности с операторов и частных перевозчиков, в т.ч. и с КТЖ, т.е. со всех участников от имени государства. Это одна схема. А если модернизировать в Агентство ж.-д. транспорта, выделить его в составе министерства, которое будет заниматься и планами, контролем, это другая схема.

Токмурзина-Коберняк Н.А. Мы сейчас разрабатываем концепцию. Далее она должна сопровождаться, и быть реализованной. Ветевладельцы проверяются 1 раз в год. Больше к ним нет никаких требований по безопасности. В КТЖ утверждены ключевые показатели. Они ежегодно на основе анализа, определяют свои улучшения или ухудшения в процентном соотношении. В показателях учитывается доля каждого подразделения. Есть понятный инструмент. Как контролировать уровень безопасности у других участников перевозочного процесса? Пороговый показатель должен сначала сформироваться усредненно для всей отрасли. Как показатели диктовать тому же ветевладельцу, если нет единого подхода. Сейчас каждое предприятие может установить свои целевые показатели, которые не могут удовлетворять общему состоянию безопасности на железной дороге в целом.

Лавриненко Ю.И. Если вы делаете предложение в сторону государственного контроля, то в принципе должна быть разложена эта система контроля. МИИР, Комитет транспорта, управление ж.-д. транспорта – их полномочия и где они заканчиваются, например, на подъездных путях. Анализ безопасности показывает необходимость, предложенных мер. Должна быть ясность в полномочиях предложенного агентства, контрольного органа.

Токмурзина-Коберняк Н.А. Должен быть единый орган, который давал общую политику безопасности. У него должны быть полномочия требовать от всех участников исполнения этих показателей.

Лавриненко Ю.И. Для Агентства в Европе вопросы безопасности только часть функций. Сертификаты безопасности там выдают даже частные структуры, которым делегированы эти полномочия. Надо посмотреть какая схема существует в рамках СНГ, РФ.

Токмурзина-Коберняк Н.А. Возможно ли у нас отдавать внешний аудит частным компаниям? На сертификацию 5 тыс. ветевладельцев не хватит одного органа.

Лавриненко Ю.И. Саморегулируемые организации (СРО) законодательно закреплены. При этом не сформирована устойчивая рыночная среда. Идут споры по разделению

ответственности. В учетной карточке есть ответственность только грузовладельца, и железной дороги. А как разделить ответственность, если оператор сделал заявку, проплатил подвижной состав, а перевозчик не привез ему вовремя. Это вопросы по организации работы, а ответственность если правильно не расписана, то на определенном участке за безопасность будет отвечать не тот, кто должен.

Сначала нужно создать правильную нормативную базу. И потом на её основе могут работать СРО и частные компании. Пока у нас нормативная база к этому не готова. Как предложение оно вполне может быть, но с пониманием этих трудностей, которые есть.

Токмурзина-Коберняк Н.А. Есть в документах пункт, что КТК при проведении внешнего аудита могут привлекать сторонних лиц. Норма заложена, что они могут привлечь кого-то. Но критерии к этим привлекаемым лицам нигде не прописаны.

Лавриненко Ю.И. Этот вопрос и нужно проанализировать, как недостаточность обеспечения нормативными документами.

Мусин М.Ж. В техническом задании нужно уточнить цель и задачи, чтобы в следующий раз не было разногласий. В цели написано про систему управления безопасности движения, а в результатах – про анализ. Почему КазАТК ушли в другую сторону, потому что в цели и задачах написано – меры развития системы управления безопасностью движения.

Лавриненко Ю.И. Тогда в результаты проекта надо добавить анализ состояния безопасности и управления безопасностью.

Мусин М.Ж. По дополнительной информации мы представим, то что у нас есть, в т.ч. обновленную информацию по подъездным путям, причины сходов за последние 8 месяцев.

Решили:

1. В целом одобрить и принять промежуточный отчет КазАТК по исследовательской работе: «Анализ и разработка комплекса мер по улучшению состояния безопасности движения на железнодорожном транспорте».
2. Разработчикам до 30 сентября т.г. представить в КФ «KAZLOGISTICS» доработанный по содержанию и оформлению промежуточный отчет, соответствующий требованиям технического задания первого этапа, в электронном виде и один экземпляр отчета распечатанный и сшитый в мягком переплете (на пружине) формата А4.
3. Внести уточнение в техническое задание в раздел «Результаты проекта» - Анализ состояния безопасности и управления безопасностью.
4. На предстоящем круглом столе сделать акцент на состоянии безопасности, уровне технического, технологического состояния ж.-д. транспорта с позиций безопасности.

Председатель:



Ю.И. Лавриненко

Секретарь:



М. Исабеков

*Исследовательские работы и проекты, реализованные при поддержке
Корпоративного фонда «KAZLOGISTICS» http://kazlogistics.kz/kz/ru/chain_cluster/*

Чек-лист для доработки промежуточного отчета КазАТК от 22.09.20

№	Замечание	☑
1.	Необходимо проанализировать состояние всей системы безопасности движения.	<input type="checkbox"/>
2.	Для полноценного исследования необходимо расширить рамки и глубину анализа. От статистических показателей требуется выходить на их причины. Нужно проанализировать состояния путевого хозяйства, километраж с перепробегом, допустимые, пороговые параметры и т.д. После этого проводится оценка рисков и разрабатываются предложения в КТЖ, контролирующим и государственным органам о необходимости принимать меры по указанному вопросу.	<input type="checkbox"/>
3.	Основные подходы реализации мероприятий в путевом хозяйстве, мер по «АСУ Магистраль», ремонту и техническому состоянию, должны быть проанализированы в исследовании.	<input type="checkbox"/>
4.	Ручной ввод в технологиях АСУ и КТСМ - это вчерашний день автоматизации и телемеханики. Нужна оценка и предложения. На электрифицированных участках, при строительстве подстанций, их растянули на недопустимые расстояния, перекрывающие нормативы. Постройки 60, 70-х годов требуют капитального ремонта. Эти факторы и логика должна присутствовать, если мы оцениваем состояние безопасности, и доля в этом, состояния технических средств и технологий. Не в полноте, но это нужно учитывать в анализе.	<input type="checkbox"/>
5.	По человеческому фактору в системе оценки рисков и управления должны быть предложения и рекомендации. Состояние безопасности зависит от технического состояния средств, которые сегодня эксплуатируются на магистралях, подъездных путях, подвижной состав и т.д. От системы предусмотренного ремонта, которая сложилась на практике. В подготовке кадров, есть ли система поддержания квалификации работников? Есть ли система повышения квалификации, как она действует? Соответственный анализ по ней и рекомендации.	<input type="checkbox"/>
6.	Выделяются блоки: 1) технический, технологические процессы; 2) подготовка специалистов, их уровень квалификации, система подготовки, переподготовки, технические занятия; 3) контроль государственный, ведомственный, со стороны Национальной компании и как система контроля охватывает других участников перевозочного процесса. Анализ такого охвата и основных проблемных вопросов, связанных с эксплуатацией подъездных путей должен быть.	<input type="checkbox"/>
7.	Раздел анализа состояния безопасности движения на ж.-д. транспорте должен быть основан на фактическом положении дел в отрасли. И в КТЖ, и в упрощенном анализе других участников перевозочного процесса, операторов подвижного состава, отечественных и иностранных, которые работают на нашем рынке.	<input type="checkbox"/>
8.	Определенности по безопасности и контролю требуют ситуация и процессы на подъездных путях.	<input type="checkbox"/>
9.	Опыт пространства 1520 не менее важен и интересен, его нужно показать, наряду с европейским. Какой подход и логику используете в сравнении КТЖ, ЕС, СНГ, РЖД?	<input type="checkbox"/>
10.	Нужен серьезно проработанный раздел по анализу состоянию безопасности с выводами и рекомендациями по техническому состоянию в секторах ж.-д. транспорта и по подготовке кадров, квалификаций, которые нам обеспечивает безопасность.	<input type="checkbox"/>
11.	Анализ рассматривать не только в показателях браков на количество работников или тонно-км, а с учетом фактического состояния технических средств. Основные и важные замечания по анализу состоянию безопасности в секторах ж.-д. транспорта, вы можете учесть и устранить при составлении итогового отчета исследования.	<input type="checkbox"/>
12.	Важность вашей работы в том, что мы везде пытаемся убедить государственные органы в необходимости опережающего развития ж.-д. транспорта, инфраструктуры и т.д.	<input type="checkbox"/>
13.	Оценивая состояние технических условий, технических средств ж.-д. транспорта с точки зрения безопасности нужно выходить на такие рекомендации стратегического уровня в долгосрочном периоде. Если говорить о правильной оценке безопасности, то система контроля - это одно, а анализ состояния безопасности, состояния технических средств, состояния уровня квалификации и подготовки работников, система контроля - все это не менее важно. Безопасность должна быть целостно оценена, и по ней выработаны рекомендации, как стратегического уровня, так и по блокам, секторам - оценка рисков, управление движением т.д. Анализировать нужно глубже уровня статистических сведений.	<input type="checkbox"/>
14.	На предстоящем круглом столе можно сделать обсуждение не всего объема исследования, а сделать акцент на сегодняшнем состоянии безопасности, уровне технического, технологического состояния в ж.-д. транспорте с позиций безопасности.	<input type="checkbox"/>
15.	Частные перевозчики работают в режиме пилотного проекта, поэтому для нас сейчас главный перевозчик КТЖ. Также учесть в анализе операторов подвижного состава, вагонов, локомотивов и подъездные пути.	<input type="checkbox"/>
16.	По сертификатам операторов подвижного состава разработчикам исследования надо обосновать и дать своё мнение. Они тоже участники перевозочного процесса, но в свое время на законодательном уровне сумели добиться того, что сертификат они не получают. В исследовании вы правильно декларируете, что все участники перевозочного процесса должны иметь сертификат. Соответственно нужна аргументация.	<input type="checkbox"/>
17.	Предложение по отдельному агентству в Казахстане, с передачей ему части функций Комитета транспортного контроля (КТК), должно быть привязано к той системе, которая у нас есть. Вы её правильно отметили, что в КТК контроль закреплён по всем видам транспорта. Он входит в состав Комитета транспорта. Надо проанализировать совмещение и перемешивание функций. Контрольные функции должны быть отделены от функций формирования законов, программ, планов, контроль и организация их исполнения и т.д.	<input type="checkbox"/>
18.	Тогда нужно обосновать, что на ж.-д. транспорте нужна отдельная система контроля за безопасностью. Но в Европе агентство имеет очень широкие полномочия. Занимается и нормативными документами, законодательством, планами, интероперабельностью и пр. Вы предлагаете, либо создание структурного подразделения, которое будет иметь полномочия государственного органа. Будет контролировать безопасность на подъездных путях, спрашивать сертификаты безопасности с операторов и частных перевозчиков, в т.ч. и с КТЖ, т.е. со всех участников от имени государства. Это одна схема. А если модернизировать в Агентство ж.-д. транспорта, выделить его в составе министерства, которое будет заниматься и планами, контролем, это другая схема.	<input type="checkbox"/>
19.	Если вы делаете предложение в сторону государственного контроля, то в принципе должна быть разложена эта система контроля. МИИР, Комитет транспорта, управление ж.-д. транспорта - их полномочия и где они заканчиваются, например, на подъездных путях. Анализ безопасности показывает необходимость, предложенных мер. Должна быть ясность в полномочиях предложенного агентства, контрольного органа.	<input type="checkbox"/>
20.	Для Агентства в Европе вопросы безопасности только часть функций. Сертификаты безопасности там выдают даже частные структуры, которым делегированы эти полномочия. Надо посмотреть какая схема существует в рамках СНГ, РФ.	<input type="checkbox"/>
21.	Сначала нужно создать правильную нормативную базу. И потом на её основе могут работать СРО и частные компании. Пока у нас нормативная база к этому не готова. Как предложение оно вполне может быть, но с пониманием этих трудностей, которые есть.	<input type="checkbox"/>
22.	КТК при проведении внешнего аудита могут привлекать сторонних лиц. Норма заложена, что они могут привлечь кого-то. Но критерии к этим привлекаемым лицам нигде не прописаны. Этот вопрос и нужно проанализировать, как недостаточность обеспечения	<input type="checkbox"/>