

ПРОТОКОЛ-СТЕНОГРАММА

круглого стола по обсуждению результатов исследовательской работы № 1 «Разработка проекта правил технической эксплуатации для подъездных путей и порядка получения сертификата безопасности», выполняемой Ассоциацией железнодорожных ветвевладельцев РК

г. Нур-Султан, ул. Кунаева, 12/1

7 августа 2019 г.

Присутствовали:

1. **Мукушев К.К.**, зам. генерального директора СТК «KAZLOGISTICS»;
2. **Исабеков М.У.**, директор Корпоративного фонда «KAZLOGISTICS»;
3. **Жумангалиев К.Е.**, председатель Ассоциации железнодорожных ветвевладельцев РК (АЖВК), руководитель проекта;
4. **Оспанов Б.М.**, эксперт группы разработчиков АЖВК;
5. **Акчабаев Р.Т.**, эксперт путевого хозяйства группы разработчиков АЖВК;
6. **Култай М.Б.**, исп. директор по ж.-д. транспорту СТК «KAZLOGISTICS»;
7. **Шунтуков Р.С.**, эксперт департамента аналитики ОЮЛ «АГМП»;
8. Представители предприятий ветвевладельцев-членов АГМП (список 18 человек в приложении).

Повестка:

1. Обсуждение обоснования, ожидаемых результатов и задач проекта «Правила технической эксплуатации железнодорожных подъездных путей и порядка получения сертификата безопасности для обеспечения безопасности на железнодорожных подъездных путях».

Выступили:

Шунтуков Р.А. В АГМП с ветвевладельцами в первой половине дня мы обсудили вопросы эксплуатации подъездных путей – ситуацию проекта, на какой он стадии, какой статус ветвевладельцев, сертификат безопасности, как будем работать по этому проекту. Единым мнением представлены два замечания, на основе которых выработана наша общая позиция. Текущая редакция Правил технической эксплуатации железнодорожных подъездных путей (ПТЭ ПП) и Порядка получения сертификата безопасности (ПП СБ) содержит много неточностей, ссылки на подзаконные нормативные правовые акты, которые уже утратили силу, много технических ошибок. Самое главное, на текущий момент по указанной области есть ряд нормативных правовых актов, закон, локальные акты, которые регламентируют и устанавливают порядок эксплуатации железнодорожных подъездных путей. Есть механизмы обеспечения безопасности ветвевладельцев, движения подвижного состава на ПП.

Основываясь на том, что этот проект ссылается на ряд нормативных правовых актов, которые утратили свою силу, и есть нормативные правовые акты, локальные акты, которые уже регулируют деятельность

ветвевладельцев. Мы решили, что этот проект преждевременный. Ветвевладельцы не поддерживают разработку документа, но они готовы работать в рамках работы МИИР РК по внесению изменений, дополнений в текущие правила эксплуатации подъездных путей. И в случае необходимости, рассмотреть вопросы «KAZLOGISTICS» и ассоциации по включению дополнений в действующие правовые акты.

Жумангалиев К.Е. Прошу уточнить, какие нормативные акты, приведенные в тексте, утратили силу. Какие конкретные есть предложения и замечания?

Иминова Г.А., «ERG» Замечаний у нас нет. Мы не будем рассматривать ПТЭ ПП.

Янченков А.А., ТОО «Богатырь Комир». Непонятна цель разработки этих правил. В настоящее время достаточно механизмов, регулирующих взаимоотношения ветвевладельцев с перевозчиками, с собственниками вагонов. Механизм законодательно отрегулирован, порядок определен. Какова необходимость в новом документе?

Иминова Г.А., «ERG» Какой плюс нам, ветвевладельцам, даст документ, проект которого вы разрабатываете? Пока мы увидели интересы КТЖ и перевозчика. Мы не увидели, что ваша ассоциация ветвевладельцев направляет работу на улучшение деятельности ветвевладельцев. Мы ожидаем от вас помощи, через эти правила. Да, мы не заказчики этой работы, работу заказал Союз «KAZLOGISTICS».

Жумангалиев К.Е. На прошлом заседании, я уже говорил об обеспокоенности КТЖ о безопасности на подъездных путях, которое ухудшается. На прошлой неделе мы проводили совещание по проекту на Актюбинском отделении железной дороги, в этот период там произошло два схода на подъездных путях. При этом вы утверждаете, что документы есть, взаимодействие есть. Мы понимаем, что безопасность на ПП не обеспечивается существующими нормативными документами. Этим и обосновано предложение разработать этот проект, тем самым внести вклад в обеспечение безопасности на железнодорожных подъездных путях ветвевладельцев. Заказ инициирован «KAZLOGISTICS» и поддержан КТЖ.

Суюнтаев Т., ERG. Каким образом вы планируете помогать нам обеспечить безопасность движения? Каким инструментом? Как с помощью сертификата? Финансовую поддержку оказывать, или направлять консультантов к нам для определения «узких» мест и работы над ними. Мы прекрасно знаем, что у нас творится на наших площадках. За эти сходы мы сами несем ответственность. И перед КТК, и перед прокуратурой. Не вижу перспективы улучшения ситуации в наших подразделениях. Можно закрыть ПП контролирующими органами, можно высокими штрафами обложить – это не улучшит ситуацию на ПП. Какие новые инструменты Вы даете, чтобы мы поддержали вас? Я пока не вижу в документе перспективы для улучшения нашей работы.

Жумангалиев К.Е. Каждое 3 - 4 нарушение, которое регистрируется в КТЖ происходит на ПП. Это открытые данные СМИ для использования в

работе. Одним из инструментов улучшения системы безопасности на ПП будет выдача сертификата безопасности. Все участники перевозочного процесса имеют сертификаты безопасности на магистральных путях. Сейчас мы хотим это внедрить на подъездных путях.

Янченков А.А., ТОО «Богатырь Комир». Нет причинно-следственной связи в реализации работы. Вы боретесь со следствиями, без поиска причин этих следствий.

Вы раздадите всем сертификаты, что измениться? Уменьшится количество подвижного состава? Нет. Улучшится состояние подъездных путей? Нет. Уменьшится количество сходов? Нет. Вы не приводите официальную статистику. Кто делал анализ, что и как происходит по сходам на ПП на самом деле? Есть прогноз об улучшении после внедрения ПТЭ ПП?

Создать еще один регулятор. Может дело не в регуляторе. Возможно, плохо отрабатывает инспекция по транспортному контролю. Может она, не достаточно реализует свои полномочия. Вы это проверяли, оценивали? У неё недостаточно средств и механизмов? Этот вопрос изучали? По-вашему, нужно ввести контролера, за ним еще одного, а если недостаточно, потом еще одного. Мы же используем средства налогоплательщика и наши. Ситуация от этого не измениться. Вы не показали доводы на основе логических связей выхода на устранение причин сходов на ПП. Концепция Правил, которые вы представили, этого не предусматривает. Ваш документ введет еще одного контролера, который будет содержаться за счет средств налогоплательщиков. А через 5 лет скажут нужно вводить еще одного контролера. Это еще один виток, под хорошим лозунгом, забрать деньги у ветвевладельцев ПП. Вы это не скрываете, когда главным инструментом обозначаете сертификат безопасности. Даже если все получают сертификаты, дальше ничего не произойдет. Ничего не измениться. Даже если вы закроете ПП, которые находятся в ужасном состоянии. Ничего не измениться, потому что причина не в этом.

Причина в том, что в законодательстве отсутствует разграничение промышленного подвижного состава и путей МЖС. Границы нет. Вы всех измеряете одним шаблоном МЖС. Это невозможно. Пути, находящиеся внутри карьера, внутри завода, не могут соответствовать правилам МЖС – физически. Площади, размеры другие. Требования к подвижному составу другое.

Касательно безопасности. Есть огромное количество подъездных путей, подвижного состава, которые никак не взаимодействуют с МЖС. Эту категорию вы даже не пытаетесь выделить.

У нас в ТОО «Богатырь Комир» есть подвижной состав, который никогда не выходил и не выйдет на пути МЖС. Как мы этим составом причиняем ущерб КТЖ, совершенно не понятно. Вы нас пытаетесь втащить в эти правила. Да, нас будут проверять, наказывать. При этом нет связи между нами и МЖС, КТЖ. Как с нами взаимодействует КТЖ, никто этого не анализировал. Есть локомотивы в карьерах – внутрикрьерные локомотивы, которые никогда не выйдут на МЖС.

Нас транспортная инспекция контролирует по одному закону и одним правилам. А у нас, внутрикарьерные локомотивы, внутрикарьерные железные дороги. А вы сейчас хотите к нам применить шаблоны, требования КТЖ. У нас пути идут вслед за экскаваторами в забоях, движутся вместе с ними. А там еще ездят 170-тонные самосвалы. По вашим правилам, мы там должны организовать переезды с лампочками и светом. Требуемое расстояние мы там не можем обеспечить среди уступов и обрывов. Как мы можем соответствовать этим правилам? Никак.

Пока в законодательстве не появится отдельная позиция, как минимум, технологический транспорт, наподобие автомобильного транспорта, невозможно вести разговор о технологиях, инструкциях.

Тогда надо говорить четко, что есть технологии, которые относятся, работают и взаимодействуют с МЖС, а есть технологии, которые к МЖС никакого отношения не имеют. Тогда для одних одни правила, для других другие правила, для третьих другие. Надо это четко разграничить. Сейчас по закону о ж.-д. транспорте: железная дорога, локомотивы и другое - это МЖС. Но это, не правильно. У нас очень большое разнообразие.

ТОО «Богатырь Комир» - это 40 % грузовых перевозок КТЖ. Наш уголь возят. Для загрузки подвижного состава КТЖ есть соответствующие станции. При этом, у нас внутренний технологический транспорт. Это большая проблема. Каждый приход технического инспектора на разрез. Закачивается одним, выпиской штрафов. Мы уже привыкли, что технический инспектор приходит на разрез не за безопасностью, а за штрафами. Нас штрафуют не за то, что мы причиняем ущерб подвижному составу КТЖ. А за то, что наш внутри карьерный локомотивный, вагонный парк, путевое развитие не соответствуют требованиям КТЖ. Оно никогда не будет соответствовать требованиям КТЖ. Вот в чем проблема. И внутризаводские пути вы никогда не подгоните под требования МЖС.

Можно красивые правила написать, но это приведет к сбору дополнительных денег.

По сертификату у всех присутствующих получится 5-я категория. Через каждые полгода проверяющие будут сидеть у нас. Ничего не измениться, через полгода проверяющий придет, чтобы увидеть, что ничего не изменилось. И через следующие полгода ничего не измениться. Но нам придется создавать дополнительные рабочие места, дополнительных людей, чтобы они занимались только сертификацией, больше ничем.

Первая наша задача – это снабжение электростанций углем. У нас вопрос безопасности не меньше, чем вы думаете. У нас выполняются взрывные работы – взрывоопасность, газозащищенность и экология. Есть обязательное страхование ответственности и причинении вреда третьим лицам. Государство говорит – вы опасное производство, требуется застраховаться. Мы уже застрахованы в обязательном порядке то всех видов ущерба, в т.ч. и третьим лицам. И теперь этот сертификат сверху.

Представитель ветвевладельцев №1. Не понятна обеспокоенность КТЖ сходами на подъездных путях. Раньше КТЖ проверяли подъездные

пути. Сейчас есть статья 58. Это прерогатива передана инспекции транспортного контроля. Они сейчас нас проверяют, мы им предоставляем все данные. Есть статьи 62 и 84, где в случае схода каждый ветвевладелец несет ответственность соизмеримо понесенному ущербу и 50 % процентов штрафа.

Вы сейчас предлагаете то, от чего ушло КТЖ. Вернуть то же самое через инспекции транспортного контроля (ИТК) и аудиты. Для чего? У нас есть подзаконные акты, инструкции по обеспечению безопасности при производстве наших работ. Утверждены они ИТК. Каждый подъездной путь отвечает за свой брак, сход, повреждение. Ваши правила нецелесообразны, ни для одного ветвевладельца. Правительство ставит задачу, наоборот, упрощать условия, делать приемлемыми для предпринимателей. Вы нам предлагаете дополнительные рамки.

Серикпаев А.Е. На сегодняшний день КТЖ не владеет подвижным составом. Весь подвижной состав в собственности разных владельцев. И беспокоятся за сход вагонов собственники этих вагонов. КТЖ в этом участие не принимает. Зачем им беспокоиться о проблемах, которые мы решаем с собственниками, возмещаем полную или частичную стоимость вагона.

В ваших нормативах указана скорость 120 км/ч. На Восточно-Казахстанском отделении больше 60 км/ч пассажирские поезда не ходят, не говоря о грузовых. Как такие нормативы мы можем обеспечить на ПП.

Представитель ветвевладельцев № 2. Согласно закону, мы с КТЖ находимся в равных условиях для государства. Поэтому не понятно, зачем вы хотите все вернуть и навязать свой контроль. Другой вопрос в ПТЭ на МЖС есть перевозка пассажирского транспорта. Там должен быть сертификат безопасности. Но, мы некоторые ветвевладельцы перевозку не осуществляем. У нас только подача и уборка вагонов. Какой может быть сертификат безопасности и для чего?

Акчабаев Р.Т. Надо смотреть в масштабах страны. АГМП объединяет представителей крупных промышленных предприятий, которые имеют свой большой парк подъездных путей. «KAZLOGISTICS» поддержал проект по созданию первого нормативного документа ПТЭ с охватом всех подъездных путей. Вы составляете некоторую часть от всех представителей ПП в стране. Эти ПП разного рода, направленности, предназначения, разных хозяйствующих субъектов. В законе подъездные пути не учтены. КТЖ сейчас ПП не смотрит, не обследует. В областях, в КТК находятся 2 работника, которые физически не в состоянии охватить все хозяйство. ПП пути выпали из внимания.

Сертификат безопасности предназначен для требований от ветвевладельца своевременного проведения ремонта. Такой вопрос для предприятий АГМП не стоит. Потому что, вы как крупные предприятия это производите. А есть предприятия, с Р43, «демидовские» рельсы. Как быть, а подвижной состав заходит туда. Пусть это будет частный парк, но ведь он выезжает на магистральный ход, который в государственной собственности.

Сошел вагон на ПП, его подняли и отправили в составе поезда на МЖС. Таких случаев не мало.

Документ создается для восстановления контроля за состоянием ПП и регламентации основных моментов. Каждое предприятие на основе этого документа создает свои. Никто не говорит о создании дополнительного контролирующего органа. И этого не будет. Как КТК контролировал, так и будет делать.

Янченков А.А., ТОО «Богатырь Комир». Вы пишете в правилах, чтобы получить сертификат должна принять комиссия с 4-мя согласующими. Вот вам и контролирующие. Кто будет оплачивать их работу? Кто будет выдавать сертификат, инспекция транспортного контроля?

Акчабаев Р.Т. В тексте предварительные предложения. Мы учтем все ваши предложения. Напишите их нам. Мы настроены прийти к взаимопониманию и компромиссу. Процесс в стадии обсуждения. Мы уже много поменяли после первой редакции. Провели совещания в Актобе, Алматы. Планируем в Павлодаре. Ваше мнение, как крупной ассоциации, для нас очень важно. Как будет принято наше ПТЭ ПП государственными органами это большой и продолжительный вопрос. Мы сейчас поднимаем истоки этих важных вопросов. Вы же все понимаете, что сейчас вопрос ПП выпал из зоны внимания. Поэтому нужны общие правила ПП, регламентирующие основные нормы, положения, согласно которым предприятия будут самостоятельно для себя разрабатывать инструкции. У кого-то основные пути, технологические, которые каждую неделю перекладываются и т.д. Это уже само предприятие решает.

Жумангалиев К.Е. Мы вам предложили свое видение. От вас ждали предложения, ваше видение. в письменном виде мы ничего не получили.

Янченков А.А., ТОО «Богатырь Комир». Мы для начала предложили внести изменения в закон о ж.-д. транспорте.

Жумангалиев К.Е. Статданные мною взяты из информационного сообщения департамента безопасности движения АО «НК «КТЖ» за 11 месяцев 2018 г.

В КТЖ нет свободных отдельных специалистов, ревизоров заниматься подъездными путями. Они озадачены обеспечением безопасности на своих магистралях, особенно пассажирских поездов. После каждого прохода путеизмерительного вагона или МДК выходит полностью дистанция для устранения замечаний. Мы просим включить в комиссию. КТЖ еще примет решение будут ли они принимать участие в них. Или они предложат создавать свои подразделения, которые будут разрабатывать и обеспечивать систему обеспечения безопасности на ПП. Существующие системы безопасности на ваших предприятиях мы не оспариваем, но статистика показывает обратное. Мы идем к вам не как контролирующий орган. АЖВК защищает ваши интересы. Мы реализуем заказ «KAZLOGISTICS» и не создаем механизм контроля для вас. Для нас важно учесть ваше мнение. Мы выносили вопрос развития инфраструктуры подъездных путей в Парламенте

РК в 2014 г. Обсуждали в антимонопольном комитете. Тогда возможно ваше мнение не было учтено в концепции развития полигонов ПП.

Сейчас другая ситуация. Мы разрабатываем ПТЭ. Мы не пытаемся насадить требования МЖС на ПП. Скорость 120 км/ч - это опечатка, мы её исправили после 1 раза. Дайте нам замечания. Мы создаем первый нормативный документ для ПП. Это проект будет отдельным документом или войдет в 544 ПТЭ как отдельная глава. Мы должны включить в него все свои интересы.

Богачев М.В., АО «Арселор Миттал Темиртау». Был ли анализ, определены ли основные причины сходов на ПП? Если нет анализа, предположим, что причина - неисправность верхнего строения пути на ПП. А сертификат нужен, чтобы усилить контроль за ветвевладельцами, чтобы он следил за верхним строением пути. У нас для этого закон, ПТЭ. Для чего пересматривать ПТЭ, если у нас параметры для верхнего строения пути останутся прежними. У нас указана ширина колеи, указано ответственное лицо на ПП. У нас есть технические параметры, по которым должен содержаться сам путь. Каким образом сертификат повлияет на техническое состояние пути? Оно же не изменится от этого, лучше не станет.

Для воздействия на ветвевладельца есть закон, инспекция транспортного контроля с проверками и штрафами при выявлении отклонений в состоянии верхнего строения пути. Для чего на действующий документ вводить сертификат? Вы так и не ответили на этот вопрос, ранее заданный коллегами из «ERG».

Иминова Г.А., «ERG» При общении с КТЖ, для них нужен был сертификат безопасности, именно, для взаимодействия с мелкими грузоотправителями. Вы же нас всех под одну гребенку ставите с этим ПТЭ и сертификатом. В результате, мы пойдем по тем же условиям. У нас есть ЕТП. Все мы его разрабатываем. Там все технические характеристики. На 200 страницах это все прописано. Мы все это делаем. Один раз в 5 лет. Теперь мы все пойдем к вам по 5 классу. Все без исключения, сколько бы ремонта мы не сделали. По нашей длине подъездных путей, мы не сделаем весь ремонт за один год. Мы будем его делать 10 лет. По тому участку, который прошел, мы автоматически идем к вам 5 классом. Будем каждый год делать аудит, обновлять сертификат. КТК будут приходить и говорить – «Вы идете по 5 классу, к вам строгий контроль». И по каждому пункту будут бить.

Мы считаем, что это будет ухудшением наших условий. Это не улучшит техническое состояние ПП. Но ухудшит условия по обеспечению отгрузки грузов, это однозначно. Приему, погрузке и выгрузке. Специалисты железнодорожных цехов будут сидеть и думать, что делать с получением этого сертификата. Полгода готовиться к нему, полгода получать этот сертификат. Мы будем только этим заниматься.

Одно дело, у него 20 вагонов в месяц выходит, неизвестно какие ПП, или ЦТС, у которых очень много «подъездников» с неизвестными ветвевладельцами. Сделайте на него отдельно, прописывайте. Но тем ПТЭ, который вы сейчас делаете, сертификатом, нас всех повяжете.

Жумангалиев К.Е. Согласен с Вашим замечанием касательно сертификата. Но ПТЭ всего лишь регламентирует то, что вы просите. ПТЭ отделяют вас как ПП от МЖС. ПТЭ ПП не предусматривают проверки. Назначение сертификата помочь вам разработать систему обеспечения безопасности. Если в Едином технологическом процессе, который вы разрабатываете, система обеспечения безопасности предполагается, отдельным разделом. Мы не говорим об отмене ЕТП, и замене его сертификатом безопасности. Вы можете дать предложение, что в ЕТП это все расписано.

Иминова Г.А., «ERG» На прошлом совещании (27.06.19) мы это все говорили. У нас есть ЕТП, в котором все описано. Зачем нам новый документ? Прошел месяц мы опять пришли к тому же. Вы не хотели нас слышать в прошлый раз. Встали против нас. Привели отрицательную статистику с транспортными прокурорами и ЦРБ КТЖ.

Жумангалиев К.Е. В прошлый раз планировалось узкое совещание в КТЖ с их специалистами, но с вашей стороны было много участников, поэтому мы провели в конференц-зале АГМП по предложению представителей АГМП. Никакого противостояния с вами не предполагалось.

Шунтуков Р.А. Да, мы пригласили на первое совещание к нам. Но нежелание содействовать совместной работе проявилось после первого совещания. Не было встречного подхода со стороны АЖВК. Мы обсуждали механизмы совместной работы, пришли к договоренностям, которые не были выполнены.

Ергасенов Т.Р., ТОО «КазцинкТемиртранс». Вы хорошо сказали, что АЖВК помогает нам создать единый документ. У меня вопрос, кто просил помочь? Из присутствующих здесь никто не просил, у нас есть действующие документы. И нас, все это устраивает. Мы все работаем в рамках закона. Прозвучало, что Р43, да, у многих эти рельсы. Так в чем же ваша помощь, если в своем документе, вы прописываете и навязываете нам уложить рельсы Р65, Р75. Мы градообразующее предприятие, если мы начнем менять все пути, рельсы. Чтобы попасть, хотя бы на 5 класс. То мы должны финансово вложиться. А государство говорит о поддержке бизнеса. Так в чем эта поддержка? Мы должны все бросить и демонтировать рельсы, чтобы попасть, на 1 класс. Соответственно будет удорожание нашей продукции. Мы, крупные налогоплательщики. В чем заключается ваша помощь документов и сертификатом?

Жумангалиев К.Е. Кроме вас, существуют тысячи мелких ветвевладельцев, которые остались без нормативных документов. Если у вас есть те, кто занимается обеспечение безопасности, железнодорожные цехи, то у них нет. Мы пришли к вам совещаться, принимать предложения и замечания. Если у вас все отработано, обеспечено и застраховано, то к вам никаких вопросов нет. Но нужна помощь для тех, кто остался без нормативных документов. А с вами мы совещаемся как с крупными ветвевладельцами, сталкивающимися и знающими проблемы ПП. При этом, утверждаю, что Р43 не обеспечивает безопасность. Не говорим о переходе на

новые рельсы, хотя бы на P50. Не для сертификата, а для обеспечения безопасности. Понятно, что это дорого. Но безопасность движения обеспечивать мы должны.

Мукушев К.К., Союз «KAZLOGISTICS». Первоначально этим вопросом должен был заниматься уполномоченный орган. Собрать всех нас и сказать, что необходимо для безопасного функционирования ПП, какие есть барьеры, пути их преодоления. АЖВК начали с сертификата безопасности, что привело к противостоянию. Не надо сейчас уходить в детали по видам рельсов и т.д.

Изначально, когда была поставлена задача АЖВК, мы не знали какие есть ПП, сколько их, кто является ветвевладельцами, чем занимаются, какие есть нормативные правовые акты, кто регулирует и регламентирует. Первоначально необходимо было сделать анализ по существующим ПП, ветвевладельцам. Далее определить виды подъездных путей. Есть ПП, к которым КТЖ не имеет отношения. Они регламентируются самими ветвевладельцами. И безопасность тоже должна быть регламентирована документами.

Нужен общий анализ, определить виды ПП, требования к ним. Изучить существующие стандарты, регламенты. Существующий механизм контроля ПП со стороны инспекции или КТЖ. Таким образом, надо:

- 1) получить подтверждение от уполномоченного органа, что такие правила необходимо разработать;
- 2) выполнить анализ;
- 3) составит вместе с вами карту, градацию или классификацию видов ПП.

А затем переходить, к тому какие нужны требования регламентировать на ПП.

Иминова Г.А., «ERG». В прошлый раз, мы об этом говорили. Покажите техническое задание «KAZLOGISTICS» на эту работу. С чего АЖВК должны были начинать? Каков заказ на работу? Что мы хотим видеть в результате? Во-вторых, нет этой статистики. ПТЭ есть плохие, хорошие. Есть сходы, и на МЖС есть сходы при наличие большого ПТЭ. Сертификат безопасности перевозчика оформляется с определенными трудностями.

Возможно в действующее ПТЭ внести изменения. Дополнить разделом для мелких ветвевладельцев. Указать, что ветвевладельцы, имеющие оборот такой-то (небольшой) на них распространяется отдельное приложение.

Выходит, заказ разработать ПТЭ для мелких ветвевладельцев, распространилось и на крупных.

Шунтуков Р.А. АЖВК и «KAZLOGISTICS» преследуют цель – внести ясность в текущий регламент. По мнению ветвевладельцев, вместо единого документа, который будет распространяться на всех, есть эффективный способ посредством внесения изменений, дополнений в эту работу, в т.ч. мониторинг и анализ регуляторного воздействия провести вместе с уполномоченным органом. Есть много вопросов, связанных с регуляторами, - малое количество инспекций, ограничивающие механизмы, санкции для ветвевладельцев, их штрафуют. Эти функции сейчас есть. Вопрос в другом.

Нужно вносить изменения, дополнения в действующий закон. Об этом мы пытались вам сказать, и работать вместе в рамках установленного порядка разработки правового акта. Разрабатывать отдельный документ, мы считаем преждевременным. Сначала нужно провести исследования, анализ. После выдвигать какой-то проект для согласования. Учитывая, что нет сейчас анализа, причинно-следственных связей, не подготовлено основание для создания этого документа. Давайте проведем, предварительную работу, посоветуемся, сделаем анализ. И проведем работу в рамках порядка с уполномоченным органом проведем.

Исабеков М.У., фонд «KAZLOGISTICS». Техническое задание на данную исследовательскую работу после первой встречи (27.07.19) мы направили Рустаму. И после составления протокола, техническое задание было включено в приложение к нему. Первыми ожидаемыми результатами работы указаны:

1. Анализ проблем при эксплуатации подъездных путей
 - нормативное обеспечение, техническое оснащение, эксплуатационная работа;
 - опрос участников отрасли (трудности, проблемы);
 - международный опыт (лучшие практики);
 - перечень проблем;
 - предметные выводы;
 - схемы взаимодействия при эксплуатации подъездных путей.
2. Анализ проблем обеспечения безопасности на подъездных путях:
 - опрос участников отрасли (трудности, проблемы);
 - международный опыт (лучшие практики);
 - перечень проблем;
 - предметные выводы;
 - схемы взаимодействия;
 - рекомендации и мероприятия по обеспечению безопасности на подъездных путях.

Дрылев П.В., ТОО «Казцинк» Мы работаем на всех крупных станциях, как отделение в отделении. Есть свои локомотивы и т.д. Для того чтобы создать документ, который облегчит нашу жизнь. Нормативы, которые существуют на МЖС, СЦБС, связь для нас должны быть другими. Чтобы это доказать, другие радиусы кривых, работы 6 и 8-осных вагонов, должны быть выполнены расчеты. Вы готовы привлечь институты, научные учреждения, которые сделают расчеты и докажут, что на ПП можно применять меньшие радиусы кривых, габариты чем на МЖС. Раньше, в советское время, были такие возможности для лавирования по требованиям. Должно быть доказательство того, что на ПП можно использовать меньшие параметры, чем на МЖС, послабления. Нужны расчеты, математические выкладки для доказательства.

Шунтуков Р.А. Мы сейчас обсуждаем вопрос совместной работы с уполномоченным органом не путем создания отдельного документа.

Янченков А.А., ТОО «Богатырь Комир». Для работы со следствиями надо определить причины, провести анализ. У нас уже есть определенные предложения, в т.ч. в закон о ж.-д. транспорте, чтобы поделить его по аналогии с автомобильным транспортом. Сейчас много изменений, уже не один перевозчик. А требования ж.-д. транспорта одинаково распространяются на всех железнодорожников, нет градации, деления. И на нас, как на технологический транспорт, все это распространяется. Мы вели большую переписку с МИИР РК, чтобы на нас не распространять эти правила МЖС, потому мы в отдельных частях с ними не соприкасаемся. Нам сказали - нет, есть единые правила, есть закон. Другого ж.-д. транспорта у нас нет. Нам стало понятно, что нужно отделять в законе наш вид производственного ж.-д. транспорта. Возможно, и у ветвевладельцев, ветвепользователей требуется такое разделение. Определить крупные, мелкие и требования поменять. Когда мы увидим разнообразие и сделаем в законе разнообразие ветвевладельцев, ветвепользователей, в т.ч. сделаем классификацию ж.-д. транспорта. Из этого будут вытекать разные требования. И тогда поймем механизм, как кого регулировать. К сожалению, тот документ, который вы сделали, опережает ситуацию. Он не отвечает на эти вопросы. Я надеюсь, что по результатам нашей совместной работы, когда мы все это поделим, у вас будет возможность не одно ПТЭ сделать, а три рабочих для разных категорий. Тогда эти документы обеспечат безопасность.

Наши обязательства по безопасности очень жестко прописаны, и мы строго отвечаем за эти случаи. Нам надо найти ту тонкую грань, которая поможет отрегулировать взаимоотношения, привести в соответствие. Когда нет градации, когда всех равняют одним лекалом, тогда начинаются люфты. Появляется возможность играть на этом, и здесь же зарождается коррупционная составляющая. Проверяющий пытается передалить, проверяемые пытаются это развернуть, когда нет четкости, точности, конкретики в законодательстве появляются возможности и соблазн наживаться. Считаю, что цель у нас единая. Поддерживаю «KAZLOGISTICS», что вначале нужно сделать анализ, разделить, внести изменения в законодательство, потом уже идти к подзаконным актам и приводить ситуацию в порядок.

Култай М.Б., Союз «KAZLOGISTICS». Предлагаемый проект ПТЭ ПП как помощь во взаимодействии с уполномоченным органом. У них всегда вопрос – как будет регулироваться и регламентироваться предлагаемая норма. Бывает, что не только вагоны заезжают от КТЖ, но и составители поездов заезжают на ПП.

Мукушев К.К., Союз «KAZLOGISTICS». Для эффективной совместной работы предлагаю в наименование внести изменение по разработке рекомендаций для внесения изменений и дополнений в нормативные правовые акты по улучшению содержания и эксплуатации подъездных путей.

Шунтуков Р.А. Нормативно правовые акты не уполномочены разрабатывать юридические лица обычно это делают уполномоченные государственные органы. Предлагаем вам собраться на площадке комитета

транспорта и инициировать внесение изменений. Назвав документ по-другому, вы содержание документа не измените. Правовой акт разрабатывается из необходимости. Не верно будет, разработать правила, чтобы затем ими обосновывать изменения в законе. Мы говорим о порядке, который должен быть соблюден.

Мукушев К.К., Союз «KAZLOGISTICS». Я предлагаю разработать рекомендации для внесения изменений, и это ничему не противоречит. Для продолжения работы предлагаю поручить АЖВК, чтобы они получили документ от уполномоченного органа о необходимости разработки проекта ПТЭ ПП.

Жумангалиев К.Е. В первую главу проекта мы включили классификацию. Дайте нам замечания и предложения по каждой главе. Мы их все учтем. У нас следующая встреча в Павлодаре после 15 сентября т.г.

Янченков А.А., ТОО «Богатырь Комир». Предлагаю вернуться к предложению коллег из «KAZLOGISTICS» о проведении анализа текущей ситуации на ПП. Потом можно ответить куда и в каком направлении двигаться. Вы сейчас нас опять пытаетесь вернуть к разработке документа, которой вторичен относительно внесения изменений в закон. Этот документ ни к чему не приведет. Провести анализ, определить слабые места, а потом уже рассмотреть общую концепцию внесения изменений и разработки правил. Какие у нас предложения и в какие конкретные нормативные акты. Тогда это будет логически завершенная работа. Исправление ошибок в предложенном документе без анализа преждевременно. После анализа мы увидим какие документы нам необходимы, и вместе эти документы разработаем.

Мукушев К.К., Союз «KAZLOGISTICS». Для полноценного анализа АЖВК нужна ваша помощь, информация от АГМП.

Шунтуков Р.А. По итогам совещания мы договариваемся – провести первичный мониторинг, анализ. По итогам анализа идем в госорган для согласования изменений и дополнений в НПА с учетом интересов и рисков всех ветвевладельцев. После внесения изменений в закон, для охвата всех категорий ветвевладельцев, приступаем к разработке правил эксплуатации ПП для них. Вопрос сертификата безопасности пока с повестки дня снимается. Предлагаю проголосовать. Большинство за предложенный план – анализ, работа в госорганах, разработка документа.

Мукушев К.К., Союз «KAZLOGISTICS». АЖВК должны составить в течение 2-3 дней опросный лист или анкету для сбора аналитических сведений. Опросник должен учитывать различные категории ПП. После получения в течение недели от ветвевладельцев ожидаем информацию по опросным листам.

Шунтуков Р.А. Проект опросника предварительно нужно согласовать, дополнить. По мелким, другим ветвевладельцам можно обратиться в НПП РК «Атамекен».

Решили:

1. Разработчикам (АЖВК) до 12 августа т.г. представить доработанную форму опросного листа с пояснениями и указанием ожидаемых результатов для опроса ветвевладельцев всех видов и категорий.
2. Согласовать форму и содержание опросного листа в течение 1 дня (Мукушев К.К., Жумангалиев К.Е., Шунтуков Р.С., 13.08.19)
3. Ветвевладельцам – членам АГМП в течение недели со дня получения опросного листа заполнить его и выслать обратно.
4. Сотрудничество разработчиков АЖВК и ветвевладельцев-членов АГМП определить следующими этапами:
 - 1) **анализ проблем** согласно техническому заданию -
 - а) при эксплуатации подъездных путей
 - нормативное обеспечение, техническое оснащение, эксплуатационная работа;
 - опрос участников отрасли (трудности, проблемы);
 - международный опыт (лучшие практики);
 - перечень проблем;
 - предметные выводы;
 - схемы взаимодействия при эксплуатации подъездных путей.
 - б) обеспечения безопасности на подъездных путях:
 - опрос участников отрасли (трудности, проблемы);
 - международный опыт (лучшие практики);
 - перечень проблем;
 - предметные выводы;
 - схемы взаимодействия;
 - рекомендации и мероприятия по обеспечению безопасности на подъездных путях.
 - 2) **согласование** изменений и дополнений в НПА с Комитетом транспорта МИИР РК;
 - 3) **разработка** необходимых нормативных правовых документов.

Председатель:



К. Мукушев

Секретарь:



М. Исабеков

**Список участников рабочей группы
по обсуждению проекта Правил технической эксплуатации подъездных путей
и целесообразности разработки Сертификата безопасности для
ветвевладельцев железнодорожных подъездных путей**

<i>№</i>	<i>Организация</i>	<i>ФИО</i>	<i>Должность/контакты</i>
1.	АГМП	ШУНТУКОВ Рустам Серикович	Эксперт Департамента аналитики
2.	ERG	ИМИНОВА Гульжанат Асхатовна	Главный специалист Директората по сбыту и транспортной логистике
3.	АО «ЕЭК»	БАКИРОВА Гульжанат Глеубаевна	Главный специалист по планированию и организации внешней перевозки готовой продукции
4.	АО «ТНК «Казхром»	МУСИН Руслан Каирбекович	Начальник Управления транспорта
5.		МИРОШНИЧЕНКО Дмитрий Викторович	Ревизор по безопасности движения
6.	АО «Соколовско- Сарбайское горно- обогатительное предприятие»	АБДРАХМАНОВ Азамат Салибекович	Ведущий инженер отдела железнодорожных перевозок
7.	Разрез «Восточный»	КАБДЫЛКАКОВА Анар Мухатаевна	Начальник грузовой службы
8.		СЕРИКПАЕВ Азат Еркинович	Главный технолог по ЖД транспорту
9.	ТОО «Казцинк»	ДРЫЛЕВ Павел Владимирович	Начальник Службы организации перевозочного процесса
10.	ТОО «Казцинк- Темиртранс»	ЕРГАСЕНОВ Тимур Рахимбердыевич	Представитель
11.	ТОО «Богатырь Комир»	МУСАНАП Мирхат Маденетович	Специалист по работе с государственными органами
12.		ЯНЧЕНКОВ Александр Александрович	Главный юрист
13.	АО «АрселорМиттал Темиртау»	БОГАЧЕВ Максим Викторович	Стальной Департамент
14.		ТРЕБАЧЕВ Алексей Сергеевич	Ревизор безопасности движения УД
15.		САВЧИН Вадим Николаевич	Ведущий инженер по ОТ и ТБ УД
16.	ТОО «ТрансКом»	СЫРГАБЕКОВА Гульнар КАйржановна	Главный специалист по организации перевозок
17.	АО «Транко»	КИМ Дмитрий Владиславович	Главный специалист по инфраструктуре
18.		КОЗЕЛЬСКАЯ Антонина Ибрагимовна	Технолог по инфраструктуре