

БЕЗОПАСНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ ОПАСНЫХ ГРУЗОВ

выступление Н. Исингарина, д.э.н., председателя ФАПЭ, АНЭК, КазАПО

на 18-ом экономико-экологическом форуме ОБСЕ

Прага, 24-26 мая 2010 года

В программе председательства Республики Казахстан в ОБСЕ в 2010 году одним из базовых составляющих экономико-экологического измерения определен транспорт. Его развитие является важным фактором социально-экономического роста каждого государства, особенно не имеющих выхода к морю, в числе которых и Казахстан. Другим важным направлением этого измерения является экологическая безопасность.

Пересечением этих двух векторов является перевозка опасных грузов, которая:

- с одной стороны, открывает большие возможности увеличения торгово-экономических связей и международной кооперации и специализации,
- с другой – содержит высокий уровень потенциального риска возникновения чрезвычайных транспортных происшествий, последствия которых в отдельных случаях могут быть весьма значительны.

Именно поэтому мировое сообщество уделяет особое внимание вопросу обеспечения безопасности при перевозке опасных грузов. Большую роль в его решении играет **Организация по безопасности и сотрудничеству в Европе (ОБСЕ)** – крупнейшая в мире региональная организация, которая является не только платформой эффективного обсуждения наиболее актуальных проблем, но и предоставляет действенные инструменты их решения.

В евроазиатском сообщении сегодня перевозятся грузы всех видов опасностей и классов, в том числе сжиженные газы, желтый фосфор, различные кислоты, сера, радиационные грузы. Основное их направление – из России, Казахстана и других стран в Европу. Факторами повышения вероятности возникновения аварийной ситуации могут служить:

- физический и моральный износ эксплуатируемых для перевозки опасных грузов транспортных средств;
- несоответствие технического состояния железнодорожных путей на маршрутах перевозок нормам безопасности движения;
- несовершенство законодательной и нормативной базы и действующих технологий перевозок опасных грузов;

– недостаточная квалификация обслуживающего персонала как железнодорожного транспорта, так и контрольных структур.

При этом ключевой из них – нормативная документальная база, которой определяются требования к транспортным средствам и инфраструктуре, условиям и упаковке, оборудованию, выполнению операций и квалификации задействованного в них персонала.

С целью усиления мер по обеспечению безопасности и охране окружающей среды в странах Европейского Союза ежегодно принимаются новые нормативы, правила, стандарты, повышающие требования к железнодорожным перевозкам опасных грузов, и это правильно. Но при этом с принятием и внедрением таких мер иногда запаздывают страны – поставщики продукции. Наряду с тем, что такое отставание может снижать уровень безопасности, эти расхождения в требованиях к перевозкам опасных грузов могут стать сдерживающим фактором евроазиатских транспортных потоков, снижают торговый потенциал стран-экспортеров, негативно сказываться на стабильности работы европейских предприятий-потребителей.

Рассматривая эту проблему на примере Казахстана, можно отметить, что предпринимаются всевозможные меры как на национальном уровне, так и в сотрудничестве с международным транспортным сообществом. Планомерно обновляется подвижной состав, используемый в перевозке опасных грузов, реализуются проекты по развитию транспортной инфраструктуры, совершенствуется законодательство. В то же время имеются весомые задачи, требующие безотлагательного решения. Так, в кратчайшие сроки необходимо принять единый целевой законодательный акт по регулированию перевозок опасных грузов всеми видами транспорта, позволяющий гармонизировать требования с действующим в европейских странах законодательством, а также учесть казахстанскую специфику.

Кроме того, на более высоком уровне должно осуществляться обучение специалистов, связанных с перевозкой опасных грузов. Необходимо законодательно установить требования к их знаниям. При этом учебные заведения должны нести ответственность за качество обучения, а предприятия – за использование кадров соответствующей квалификации.

Различия законодательной системы в каждой из стран, поставляющих в Европу опасные грузы, имеют под собой и объяснимую основу. Так, страны, работающие в системе ОСЖД, столкнулись с проблемой расхождения требований СМГС с Международными правилами перевозки опасных грузов по железным дорогам (RID), применяемыми в системе КОТИФ, особенно в части требований к конструкции подвижного состава. Это вызвано не столько какими-то особыми мерами в обеспечении безопасности, а применением различных технологий вагоностроения.

За десятки лет эксплуатации вагонов СНГ, соответствующих требованиям СМГС, неисправностей в их конструкции, угрожающих жизни и здоровью людей или окружающей среде, выявлено не было, в том числе со стороны европейских стран. Заменить же в короткий период значительное количество вагонов на европейские не представляется возможным, а получить специальные разрешения на их курсирование в Европе – сложный и длительный процесс. С такими сложностями сегодня столкнулся ряд крупных казахстанских предприятий химической промышленности. Такие ситуации периодически возникают в различных отраслях казахстанской экономики, а также в той или иной степени во всех других странах-экспортерах опасных грузов.

Для устранения недостатков законодательного регулирования перевозок опасных грузов и обеспечения превентивных мер безопасности при их осуществлении, необходимы совместные скоординированные действия, как на международном, так и на национальных уровнях. Учитывая масштабность этой задачи, считаю целесообразным использовать возможности ОБСЕ для ее решения и предлагаю включить в итоговые рекомендации настоящего форума следующую формулировку:

«Инициировать для обеспечения безопасности перевозок опасных грузов:

- исследование законодательной базы по регулированию перевозок опасных грузов в железнодорожном и мультимодальном сообщениях в странах ОСЖД и ОТИФ и определить действия по их гармонизации;**
- разработку и реализацию программы внедрения современных технологий перевозок, соответствующих требованиям и стандартам безопасности Европейского Союза, с поэтапной заменой подвижного состава, используемого в странах-поставщиках продукции;**
- определение традиционных евроазиатских маршрутов перевозок опасных грузов с целью реализации превентивных мер по недопущению аварийных ситуаций и снижению их возможных последствий;**
- предоставление возможности осуществлять перевозки грузов в переходный период по территории стран ОТИФ в подвижном составе, соответствующем требованиям ОСЖД».**

Пользуясь предоставленной возможностью, призываю и другие международные организации, особенно Европейского сообщества, обратить на эту актуальную проблему внимание и оказать посильное содействие в ее решении. От имени казахстанского транспортного бизнес-сообщества выражаю готовность активного участия в реализации этой задачи, а также поддержку проведения в Вене 17-19 ноября 2010 года 64-ой сессии Рабочей группы по железнодорожному транспорту Комитета по наземному транспорту ЕЭК (Европейской экономической комиссии) ООН.