

Транспорт национального значения



На железнодорожные перевозки приходится 68% грузооборота и более 57% пассажиро-потока.



Железные дороги занимают центральное место среди видов транспорта Казахстана. В «сухопутной» стране площадью 2,7 млн кв. км и азбросанными по окраинам промышленными центрами традиционно большая часть грузов и пассажиров перевозится по рельсам. Всего на железнодорожные перевозки приходится 68% грузооборота и более 57% пассажиро-потока. Услугами ж/д транспорта Казахстана пользуются около 20 млн человек в год, для страны с населением в 17 млн — это значительное количество, поэтому вопросам безопасности железнодорожных перевозок придается общенациональное значение.

При этом сегодня в Казахстане нет действующей концепции безопасности на железнодорожном транспорте. В 2001 году была принята концепция государственной транспортной политики РК до 2008 года и в ее развитие — транспортная стратегия РК до 2015 года, частью которой был раздел о безопасности железнодорожного транспорта. Положения обоих документов уже реализованы, однако новая, согласованная с Евразийским экономическим союзом (ЕАЭС) концепция остается на стадии разработки. В связи с этим мероприятия по повышению безопасности на железной дороге реализуются на отраслевом уровне, но без интеграции в общетранспортную стратегию: разрозненно вводятся международные стандарты, внедряется передовая техника, подгоняется под современные требования нормативная база.


УРОВНИ КОНТРОЛЯ БЕЗОПАСНОСТИ

Как и во всем мире, за безопасность людей и сохранность грузов прежде всего отвечают компании-операторы, действующие на рынке. В Казахстане такая ответственность лежит на НК «Казахстан Темир Жолы» (КТЖ) и ее дочерних предприятиях, под чьим управлением находятся вокзалы, логистические центры и прочая инфраструктура. Общая система безопасности подразумевает два главных аспекта — техническую безопасность перевозок и общественную безопасность на транспорте. Первое направление должно обеспечить безаварийную работу железных дорог, а второе — законность и правопорядок.

Задачи технической безопасности решаются по общепринятой схеме: разработка норм, правил, стандартов, гарантирующих безаварийную работу — внедрение процессов и технологий, обеспечивающих выполнение требований, — контроль за соблюдением всех норм и правил. Разработкой нормативов и правил занимаются Технический комитет по стандартизации ТК 40 «Железнодорожный транспорт», ТОО «Научно-исследовательский институт транспорта», Казахская академия транспорта и коммуникаций — все это структуры НК КТЖ. Со стороны компании соблюдение норм безопасности контролируют Служба безопасности движения, со стороны государства — прокуратура, ЧС и другие профильные надзорные органы.

За соблюдением общественной безопасности на транспортных объектах отвечает одно из крупных под-

Правительство Казахстана и национальный железнодорожный перевозчик — Казахстан Темир Жолы (НК КТЖ) — приступили к разработке транспортной стратегии в рамках Евразийского экономического союза (ЕАЭС). Ее частью станет концепция обеспечения безопасности на железнодорожном транспорте — стратегическом для Казахстана. Однако уже сейчас система безопасности КТЖ считается одной из самых эффективных среди всех железных дорог на Евразийском пространстве.

 Текст: Олег Лукманов



разделений МВД — департамент внутренних дел (ДВД) на транспорте. Разумеется, по своим направлениям ведут работу департамент по борьбе с наркобизнесом и Комитет национальной безопасности РК.

ОЦЕНКА БЕЗОПАСНОСТИ

В соответствии с разделением на два вида уровень безопасности ж/д транспорта оценивается по количеству транспортных происшествий (числу погибших при этом и раненых) и количеству преступлений на вокзалах, в поездах и на объектах железнодорожной инфраструктуры.

Согласно данным НК КТЖ, ежегодно происходит более 130 происшествий: сходы поездов с рельсов, крушения, столкновения с автотранспортом, наезды подвижного состава на людей и пр. В таких ЧП гибнет не менее 60 человек и около сотни получают ранения. Всего на железной дороге в период 2010–2014 годов погибли 352 человека.

Сравнение со статистикой происшествий ОАО «РЖД» будет красноречивым: 3948 происшествий на российских железных дорогах против 165 в Казахстане за год. Разница в количестве происшествий в 24 раза при разнице в грузообороте и пассажирообороте в 10 раз. Однако это лишь подчеркивает специфику КТЖ: дорога пролегает по безлюдным местам, где вероятность происшествий почти равна нулю.

Однако это не отменяет того факта, что казахстанские железные дороги считаются одними из самых надежных

и безопасных на пространстве ЕАЭС. Другим фактором, во многом определяющим безопасность железнодорожного транспорта, является соблюдение законности во всех звеньях транспортной цепочки. На безопасном транспорте пассажир должен быть надежно защищен от любых посягательств на свои права, жизнь, здоровье и имущество.

Оценить ситуацию в этом направлении помогают специальные информационные системы Казахстана. На сайте Комитета по правовой статистике и специальным

Диаграмма 1. Динамика транспортных происшествий на НК КТЖ.

Данные Комитета по статистике Министерства национальной экономики РК.

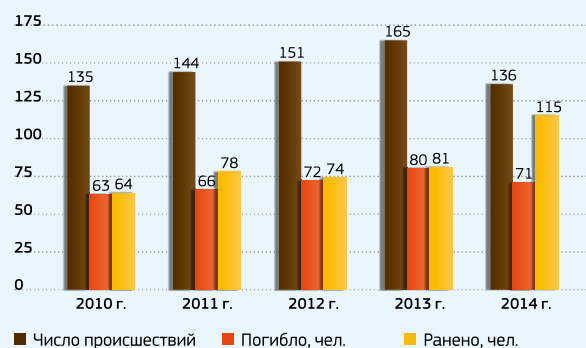
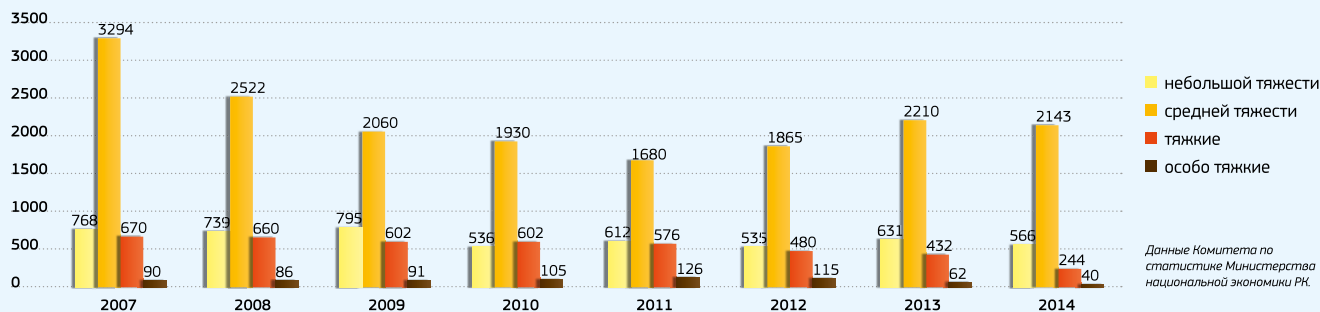


Диаграмма 2. Статистика преступлений на объектах НК КТЖ.



учетам можно получить оперативную информацию по всем преступлениям, включая данные линейных отделов МВД (транспортная полиция).

На диаграмме 2 представлено суммарное количество правонарушений всех видов, зарегистрированных транспортными отделами на объектах железнодорожной инфраструктуры в период с 2007 по 2014 год. Разбивка преступлений по степени тяжести показывает, что на вокзалах и в поездах преобладают преступления средней тяжести (макс. наказание — до 5 лет лишения свободы).

Тяжких и особо тяжких преступлений относительно мало, но и их количество за семь лет удалось уменьшить вдвое. Снижение количества тяжких преступлений считается показателем эффективной работы полиции во всем мире. В результате сегодня все виды преступлений на станциях, вокзалах и в поездах составляют менее 1% от общего количества преступлений в РК.

БЕЗОПАСНОСТЬ КАК ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЙ СЕРВИС ПРИ ПЕРЕВОЗКАХ

Приемлемый уровень безопасности на казахстанских железных дорогах достигнут благодаря вовремя принятым решениям. Сюда можно отнести грамотную промышленную политику Правительства РК, а также слаженное взаимодействие руководства НК КТЖ и МВД РК. Собственное производство локомотивов и пассажирских вагонов по зарубежным технологиям позволяет своевременно обновлять технический парк, что существенно снижает риски аварий при железнодорожных перевозках. В комплексе два эти фактора обеспечивают высокий уровень безопасности КТЖ, что позволяет сосредоточиться на развитии грузовых и пассажирских сервисов.

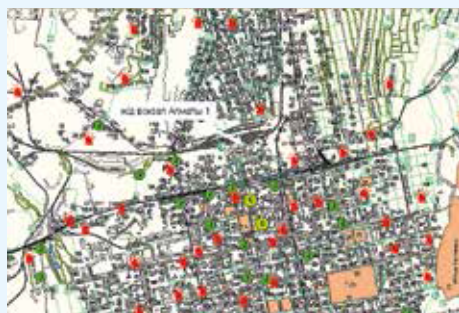
Правопорядок в поездах обеспечивается силами транспортной полиции. По словам начальника Центрального департамента внутренних дел на транспорте (ЦДВДТ) Армана Джалмуханбетова, каждый поезд на территории РК сопровождают минимум два сотрудника транспортной полиции. В их обязанности входит охрана правопорядка, пресечение правонарушений, а также «первоначальные мероприятия, направленные на раскрытие и фиксацию следов преступления», если таковое все же произошло. В последнем случае на ближайшей станции в поезд садится группа оперативных сотрудников, которая работает в полном объеме: раскрывает преступление, выявляет преступника и задерживает его.

САМЫЙ БЕЗОПАСНЫЙ ВОКЗАЛ — ВОКЗАЛ ДЛЯ ВСЕХ

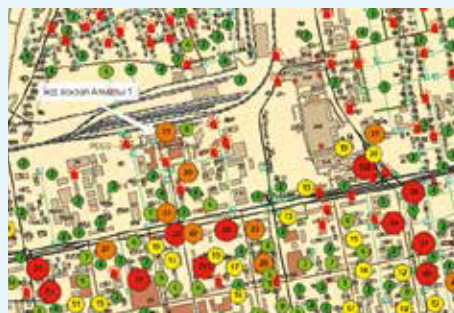
Эталонем безопасности объектов транспортной инфраструктуры может служить пример главного казахстанского вокзала — Алматы-1. «Непопулярность» территории вокзала среди преступников объясняется наличием современной системы видеонаблюдения, подключенной к Центру оперативного управления (ЦОУ УВД). Подобные комплексы сыграли решающую роль в борьбе с правонарушениями на вокзалах и привокзальных территориях. Программа установки систем видеонаблюдения на объектах КТЖ реализуется с 2013 года. В 2015 году к ЦОУ подключены системы видеонаблюдения половины вокзалов и части объектов железнодорожной инфраструктуры грузовых станций. CCTV является частью автоматизированных систем контроля за грузом и целостностью вагонов в движении (АСК ГЦВ) КТЖ.

Статистика преступлений на железнодорожном вокзале Алматы-1.

Геоинформационная система «Карта преступлений РК»



Тяжкие преступления (зеленые и красные маркеры) в 2015 году. Тяжких преступлений на вокзале и вокруг него не зарегистрировано.



Преступления средней тяжести (желтые и оранжевые маркеры) в 2015 году. С начала года зарегистрировано 21 преступление, преимущественно кражи.

