

УД 656.025.02

**ПРОБЛЕМА ПЕРЕВОЗКИ ОПАСНЫХ ГРУЗОВ В РОССИЙСКОЙ
ФЕДЕРАЦИИ НА ОАО «РЖД»**

Тумасян Ж.О. , Гордузова О.С.

**ГАПОУ ТО «Тюменский колледж транспортных технологий и сервиса», Россия, Тюмень,
e-mail: olga.gorduzova@mail.ru**

Рассмотрена перевозка опасных грузов железнодорожным транспортом в Российской Федерации. Выделены основные проблемы при перевозке опасных грузов на ОАО «РЖД». Определены пути решения проблем, связанных с перевозкой опасных грузов железнодорожным транспортом в нашей стране.

Ключевые слова: опасные грузы, перевозка, транспортировка, железнодорожный транспорт.

**THE PROBLEM OF TRANSPORTATION OF DANGEROUS GOODS IN THE RUSSIAN FEDERATION
AT JSC " RUSSIAN RAILWAYS»**

Tumasyan J. O., Gorduzova O. S.

**GAPOU TO "Tyumen College of Transport Technologies and Service", Russia, Tyumen, e-mail:
olga.gorduzova@mail.ru**

Transportation of dangerous goods by rail in the Russian Federation is considered. The main problems in the transportation of dangerous goods at JSC "Russian Railways" are highlighted. The ways of solving the problems associated with the transportation of dangerous goods by rail in our country have been identified.

Keywords: dangerous goods, transportation, transportation, railway transport.

Ведущую роль железнодорожного транспорта в общей транспортной системе определяет сравнительно низкая себестоимость, массовость, универсальность, регулярность, надежность и быстрота перевозок груза, повсеместность расположения сети, возможность доставки грузов от склада грузоотправителя до склада грузополучателя.

Актуальность тематики работы обусловлена тем, что в последние годы отмечается устойчивая тенденция увеличения объемов перевозок железнодорожным транспортом опасных грузов, доля которых в общем грузопотоке постоянно растет.

Объектом исследования является перевозка опасных грузов на железнодорожном транспорте.

Предметом - организация перевозки опасных грузов на ОАО «РЖД».

Целью работы является организация перевозки опасных грузов железнодорожным транспортом в Российской Федерации.

К опасным грузам относятся любые вещества, материалы, изделия, отходы производственной и иной деятельности, которые в силу присущих им свойств и

особенностей могут при их перевозке создавать угрозу для жизни и здоровья людей, нанести вред окружающей природной среде, привести к повреждению или уничтожению материальных ценностей.

Опасные грузы требуют особых условий переработки на сортировочных станциях. Эти условия - например, режимы роспуска вагонов, загруженных такими грузами, с сортировочных горок - регламентируются рядом нормативных документов, в том числе Правилами перевозок опасных грузов.

В то же время железнодорожные ветки естественным образом сконцентрированы в наиболее густонаселенных территориях. Таким образом, большая часть всех перевозимых опасных грузов сосредоточена в таких местах, где любая их утечка или иная авария может привести к значительному материальному, экологическому ущербу или человеческим жертвам, поэтому основной задачей железнодорожных компаний является обеспечение безопасности при перевозке опасного груза..

Железнодорожный транспорт является основным видом транспорта, перевозящим опасные грузы, доля перевозок которых в общем грузообороте страны составляет около 85%. В общем грузообороте железнодорожного транспорта нашей страны опасные грузы составляют порядка 25%. В связи с постоянным развитием промышленности, внедрением новых и увеличением количества используемых взрыво-, пожаро-, биологически-, инфекционно-, радиационно-, и химически опасных технологий происходит постоянное увеличение номенклатуры опасных грузов, предъявляемых к перевозке железнодорожным транспортом.

Однако, несмотря на увеличивающийся объём перевозок в нашей стране существует ряд нерешенных вопросов, связанных с перевозкой опасных грузов.

Актуальной проблемой является транспортировка опасных грузов, которая как в нормальном технологическом режиме, так и при аварийных ситуациях, сопровождается воздействием на окружающую природную среду.

В нашей стране значительное число перевозок с опасными грузами попадает в зону непосредственной близости от промышленных объектов и жилых построек, а также мест пребывания пассажиров. Если исходить из требований защиты населения и территорий от возможных аварийных ситуаций с опасными грузами, то такое расстояние может достигать 800 м (установленная в аварийных карточках зона удаления посторонних людей и пострадавших от места аварийной ситуации с окисляющими веществами и пероксидами) и более (при аварийных ситуациях с некоторыми взрывчатыми материалами – ВМ) – до 3000 м.

Однако действующие строительные нормы и правила разрешают располагать жилые дома на расстоянии 100 метров от железнодорожных путей. Исторически так сложилось, что во многих случаях расстояния от жилья до полотна железной дороги еще меньше, причем такое уменьшение допускается нормами при условии соблюдения нормативных требований к уровням шумов в жилых зданиях.

Погрузка и выгрузка опасных грузов, в том числе ядовитых сильнодействующих веществ, взрывчатых материалов, нередко осуществляются вблизи жилых населенных пунктов, что значительно повышает риск возникновения аварий с тяжелыми последствиями для населения. Опасность возрастает при отсутствии ограждений в пунктах погрузки - выгрузки опасных веществ, оставлении без охраны мест отстоя вагонов-цистерн, находящихся вне территории станций и подъездных путей предприятий, при сверхнормативном простое отдельных вагонов, загруженных легковоспламеняющимися, взрывчатыми веществами.

Непосредственно в процессе перевозки, можно выделить следующие проблемы:

- хищение при транспортировке нефтеналивных грузов;
- случаи возгорания опасных горючих грузов в процессе транспортировки;
- недостаточное путевое развитие станций;
- недостаточный контроль за состоянием эстакад по приемке продукции;
- отсутствие нормативной базы при производстве текущего отцепочного ремонта и ответственности ОАО "РЖД" как перевозчика за ремонт вагонов, перевозящих опасный груз, у которых обнаружены в пути следования какие-либо неисправности.

Отдельная проблема связана с нехваткой складских площадей, специально оборудованных для хранения таких грузов. На сегодняшний день в регионах практически отсутствуют склады, специально оборудованные для хранения опасных грузов. Исключение составляют помещения, оборудованные в соответствии с техническими регламентами для хранения и обработки радиоактивных материалов.

Что касается остальных грузов, относящихся к категории опасных, они хранятся преимущественно на специально оборудованных складах грузополучателей либо же, что реже, на складах временного хранения. Серьезной проблемой является износ технических средств железнодорожного транспорта, при этом основными причинами чрезвычайных ситуаций (аварий) при перевозке опасных веществ являются:

- разгерметизация запорной арматуры, фланцевых и сварных соединений в вагоне;
- механические повреждения емкостного оборудования, коррозионное и тепловое воздействия;

- дефекты и усталостные явления в металлах и сварных элементах
- разрушение цистерны от взрыва, переполнения, нагрева сжиженных грузов;
- сход вагона с рельсов с разливом из цистерны;
- разрыв оболочки новых цистерн из-за неисправности;
- неисправность предохранительных клапанов и протечка из арматуры.

Еще одной проблемой являются недостаточные требования к квалификации железнодорожных работников, связанных с перевозкой опасных грузов. По результатам исследования ОАО «РЖД» выявлено, что часть аварий обусловлены человеческим фактором, ошибками работников железнодорожного транспорта. Требования к квалификации работников железнодорожного транспорта, содержание основных правовых и нормативно-технических документов, знание, которых обеспечивает право работника на выполнение транспортных операций с опасными грузами, указывают на необходимость совершенствования системы подготовки и переподготовки кадров, развития современных образовательных технологий. Персонал железных дорог должен хорошо знать не только Правила перевозки опасных грузов по железным дорогам, ГОСТы, но и свойства грузов, которые определяют их опасность.

Выявив основные проблемы, связанные с перевозкой опасных грузов на ОАО «РЖД», мы определили следующие пути решения проблем:

- на законодательном уровне необходима разработка ФЗ «О перевозке опасных грузов» и технического регламента «Требования к перевозкам ОГ в РФ», с учетом специфики перевозок на железнодорожном транспорте;
- лицензирование перевозки опасных грузов железнодорожным транспортом;
- нормирование обустройства путей для размещения вагонов с опасными грузами, особенно с неисправностями, угрожающими высвобождением опасных грузов в окружающую среду;
- определение режимов прохождения железнодорожных составов с опасными грузами через железнодорожные вокзалы и густонаселенные территории, примыкающие к железнодорожному полотну;
- модернизация парка подвижного состава;
- разработка нормативной базы при производстве текущего отцепочного ремонта вагонов, перевозящих опасный груз;
- строительство дополнительных складских помещений, специально оборудованных для хранения опасных грузов;
- повышение квалификации работников, связанных с перевозками опасных грузов.

Таким образом, реализация путей решения проблемы позволит установить правовые и организационные механизмы, обеспечивающие достаточный уровень промышленной и экологической безопасности при перевозке опасных грузов по территории России, повысить безопасность перевозки опасных грузов железнодорожным транспортом на ОАО «РЖД».

1. О железнодорожном транспорте в Российской Федерации: (федер. закон: принят Гос. Думой 24 декабря 2002г.: по состоянию на 10 января 2003 г., с изменениями от 26 января 2017 года) [Электронный ресурс] – Справочная правовая система КонсультантПлюс. – Режим доступа: [/http://www.consultant.ru](http://www.consultant.ru).

2. Устав железнодорожного транспорта в Российской Федерации: (федер. закон: принят Гос. Думой 10 декабря 2002г.: по состоянию на 10 января 2003 г., с изменениями от 18 июля 2017). [Электронный ресурс] – Справочная правовая система КонсультантПлюс. – Режим доступа: [//http://www.consultant.ru/](http://www.consultant.ru/).

3. ГОСТ 19433-88 Грузы опасные. Классификация и маркировка. Введ. 19.08.88, с изменением от 18.10.16. – М.: Изд-во стандартов, 2001.— 37 с. – (Государственный стандарт Российской Федерации. Режим доступа: [//http://www.consultant.ru/](http://www.consultant.ru/).

4. ГОСТ 19433-88 Знаки опасности от 19.08.88, с изменениями от 18.10.2016. Официальное издание. Тара деревянная, картонная и комбинированная. Часть 1: Сборник стандартов. - М.: ИПК Издательство стандартов, 2004 год - 54 с. (Государственный стандарт Российской Федерации). Режим доступа: [//http://www.consultant.ru/](http://www.consultant.ru/).

5. ГОСТ 14192-96 «Маркировка грузов» (от 4.10.1996, с изменениями от 18.10.2016). [//http://www.consultant.ru/](http://www.consultant.ru/).

6. Правила безопасности при перевозке опасных грузов железнодорожным транспортом: утв. Постановлением Госгортехнадзора России от 16.08.1994. №50 Глава - 4.