

# АНАЛИЗ СОСТОЯНИЯ

## ПРОМЫШЛЕННОЙ БЕЗОПАСНОСТИ ПРИ ТРАНСПОРТИРОВАНИИ ОПАСНЫХ ВЕЩЕСТВ

В течение 10 лет, начиная с 1992 г., при перевозке опасных грузов железнодорожным транспортом произошло около 40 аварий и свыше 19 тыс. инцидентов. При этом ущерб (без учета экологического и косвенного ущерба) только за последние пять лет превысил 150 млн руб.

### Динамика аварийности и травматизма при транспортировании опасных веществ

Год	Число		Количество смертельно травмированных
	аварий	инцидентов	
1994	12	4848	0
1995	12	3175	16
1996	6	3122	0
1997	0	2345	0
1998	1	1669	1
1999	1	1125	1
2000	0	1126	0
2001	4	1048	0
2002	1	982	0

Особую тревогу вызывает тот факт, что многие сходы и столкновения составов поездов, имеющих в своем составе вагоны с опасными грузами, утечки опасных грузов из-за неисправности вагонов-цистерн произошли в черте таких крупных городов, как Москва, Санкт-Петербург, Омск, Чита, Саратов, Иркутск и др., что создает потенциальную опасность для населения. Всего с 1992 по 2002 гг. из-за допущенных нарушений правил безопасности при производстве маневровых работ, роспуске вагонов с сортировочных горок в черте крупных населенных пунктов в окружающую среду попало около 10 500 т нефтепродуктов, более 2750 т кислот, более 2250 т ядовитых химических веществ.



Убытки от утраты грузов, затрат на ремонт путей и подвижного состава, не считая ущерба причиненного окружающей среде, составили около 1 млрд руб.

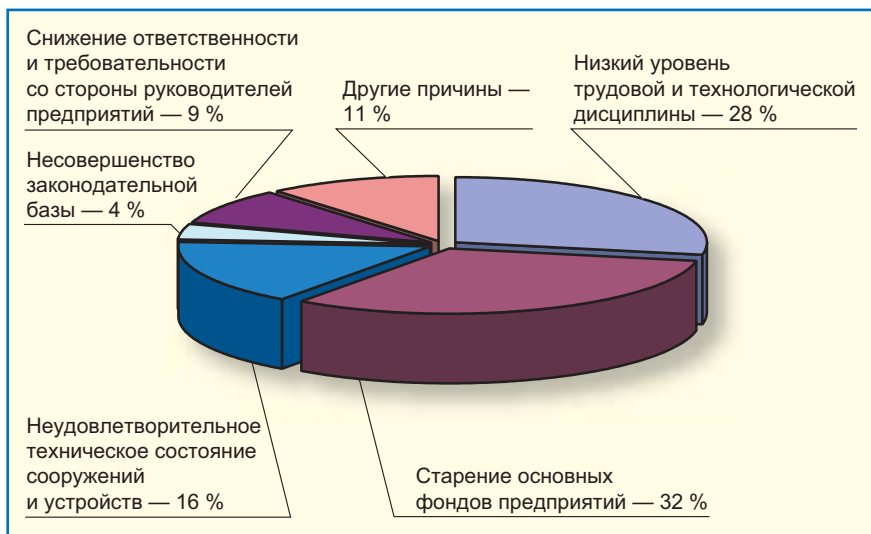
Основными причинами возникновения аварийных ситуаций при транспортировании опасных веществ железнодорожным транспортом **являются**:

- низкий уровень трудовой и технологической дисциплины, недостаточная квалификация персонала, участвующего в перевозке опасных грузов, на предприятиях как федерального, так и промышленного железнодорожного транспорта;
- старение основных фондов предприятий, и прежде всего вагонов, предназначенных для перевозки опасных грузов;
- неудовлетворительное техническое состояние сооружений, устройств и оборудования федеральных и промышленных железных дорог;
- отсутствие современной законодательной базы, регламентирующей вопросы обеспечения безопасности перевозки опасных грузов железнодорожным транспортом;
- снижение ответственности и требовательности к контролю за соблюдением требований безопасности руководителей предприятий и служб ведомственного контроля.

В то же время с 1996 г. количество аварийных ситуаций, происшедших при перевозке опасных грузов, существенно сократилось (см. рис. 6), в том числе по причинам:

- возгорания опасного груза – на 25 %;
- столкновений подвижного состава при производстве маневровых работ – на 60 %;
- сходов подвижного состава с опасными грузами – в 6 раз;
- отцепок вагонов с опасными грузами по причине их технической неисправности – в 2 раза;
- утечки опасных грузов в пути следования – на 68 %.

Значительное сокращение количества аварийных ситуаций при перевозке опасных грузов – следствие работы, проводимой МПС России и Госгортехнадзором России совместно с другими федеральными органами исполнительной власти и направленной на повышение уровня безопасности движения на железных дорогах, надежности сооружений и устройств железнодорожного транспорта, в основном железнодорожных путей и подвижного состава, а также на внедрение средств технического диагностирования.



**Рис. 6.** Основные причины возникновения аварийных ситуаций при транспортировании опасных веществ

Продолжает вызывать серьезную тревогу состояние подъездных путей промышленных предприятий. Следует отметить, что на ряде крупных поднадзорных предприятий и объектов, таких, как ОАО «Котласский ЦБК», ОАО «Архбум», ОАО «Сокомбальский ЦБК», ОАО «Северсталь», Ачинский НПЗ, ТЭЦ-3 ОАО «Красноярскэнерго», ОАО «Красцветмет», вложение финансовых средств в ремонт и обновление подъездных путей позволило значительно повысить уровень безопасности при транспортировании опасных веществ. Так, например ОАО «Котласский ЦБК» на содержание железнодорожного хозяйства выделил в 2002 г. 33,1 млн руб.

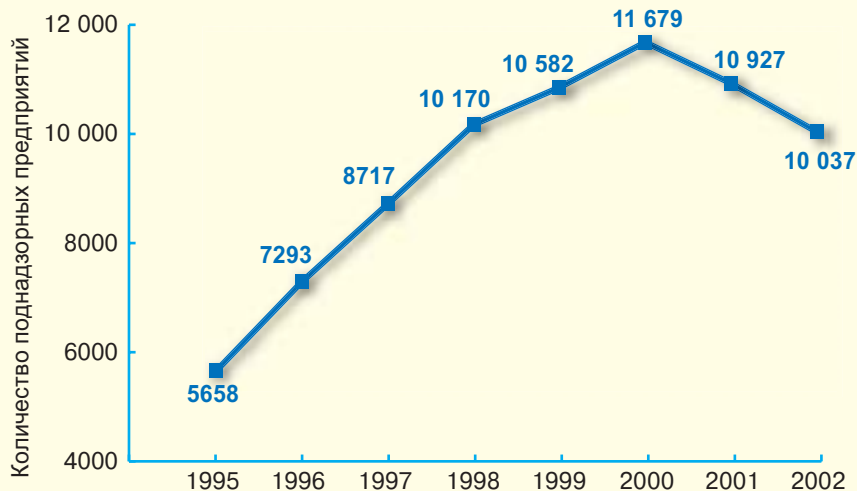
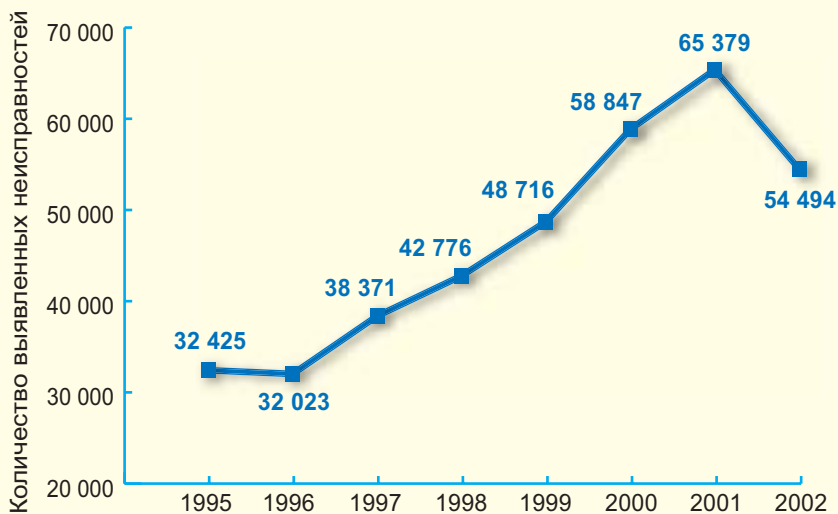
Вместе с тем на многих поднадзорных предприятиях из-за отсутствия должного внимания руководителей предприятий к вопросам повышения уровня безопасности при транспортировании опасных веществ состояние подъездных путей продолжает оставаться неудовлетворительным. В ходе проверок работниками территориальных органов Госгортехнадзора России были вскрыты грубейшие нарушения в содержании подъездных путей промышленных предприятий ОАО «Разрез Березовский-1», ЗАО «Транстяжмашэкспресс», ОАО «Черногорская угольная компания», ОАО «Сибтяжмаш», ОАО «Сибэлектросталь». Так, из-за наличия большого количества негодных шпал, уширения рельсовой колеи, провисания остряков, перекосов и просадок, боковых и вертикальных уступов в рель-

сах было приостановлено транспортирование опасных веществ на предприятиях: ОАО «Кемеровское ПЖТ», ОАО «ТНКХ» (г. Томск), ОАО «Завод «Знамя» (г. Кисилевск), ОАО «Ямалтранстрой», ОАО «Красноярский шинный завод», ФГУП «Новосибирский завод искусственного волокна» и др.

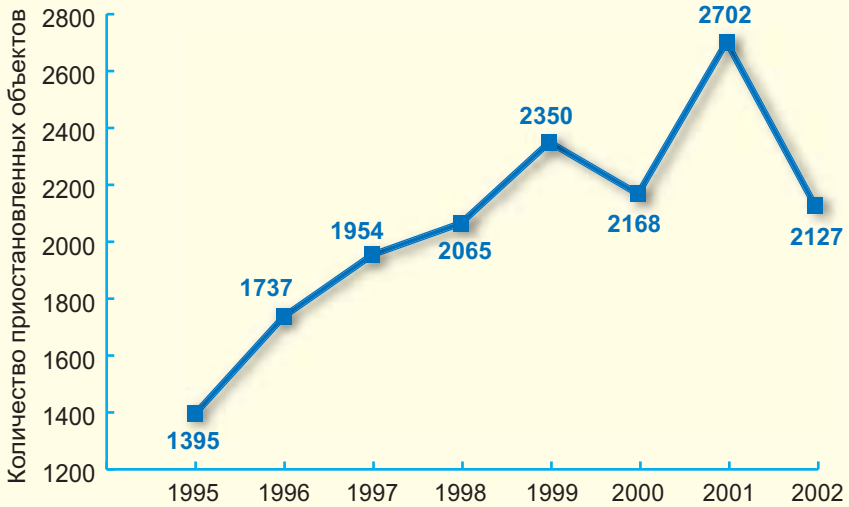
На графиках представлены результаты различных направлений деятельности Отдела по надзору за безопасным транспортированием опасных веществ в 1995–2002 гг.

В ближайшие годы особое внимание должно быть уделено следующим вопросам:

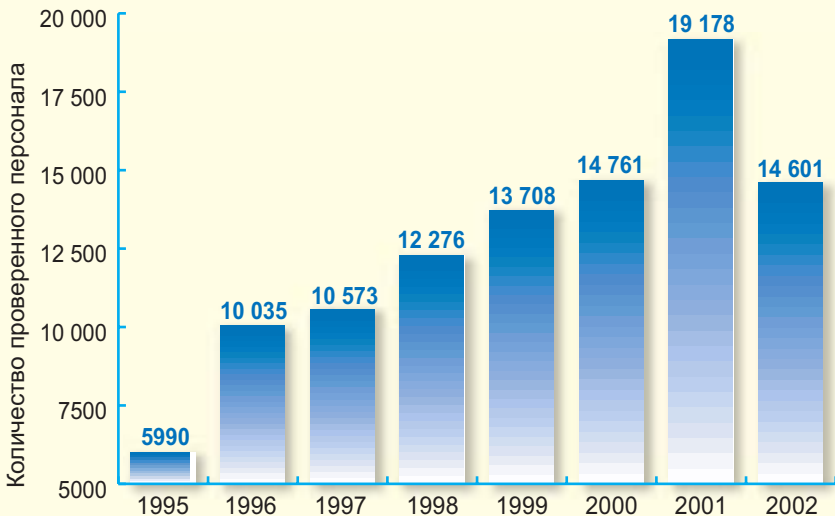
- повышению надежности транспортных средств, предназначенных для транспортирования опасных веществ, а именно: совершенствованию технологии ремонта и технического обслуживания транспортных средств (включая вопросы их подготовки к погрузке), модернизации существующей и разработке новой современной сливноналивной и запорно-предохранительной арматуры;
- подбору и расстановке кадров инспекторского состава, осуществляющего надзор за транспортированием опасных веществ, его качественным составом и уровнем профессиональной подготовки;
- организации производственного контроля, особенно на средних и мелких предприятиях, внедрению системы управления промышленной безопасностью;
- контролю за обучением и аттестацией руководящих работников и специалистов организаций по вопросам обеспечения безопасности транспортирования опасных веществ на промышленном транспорте;
- работе руководителей организаций, а также служб производственного контроля на предприятиях в вопросах организации и осуществления безопасного транспортирования опасных веществ;
- развитию и совершенствованию системы экспертизы промышленной безопасности на опасных производственных объектах, связанной с транспортированием опасных веществ.

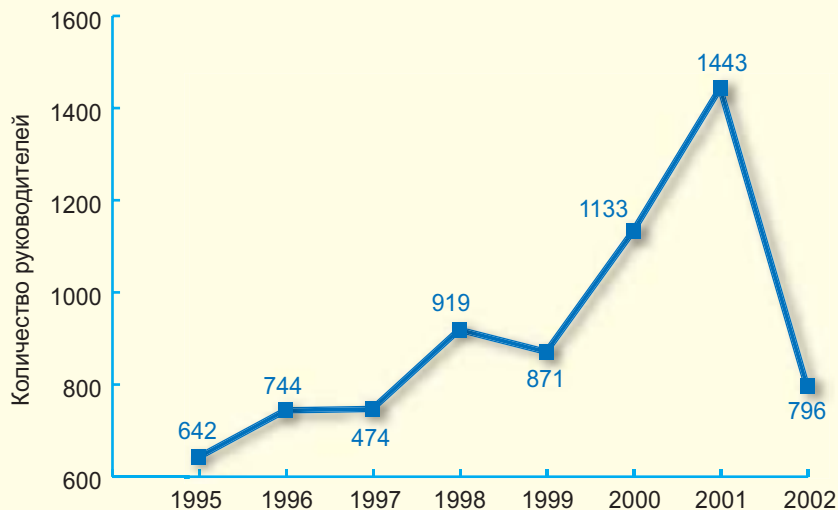
**ИЗМЕНЕНИЕ КОЛИЧЕСТВА  
ПОДНАДЗОРНЫХ ПРЕДПРИЯТИЙ ПО ГОДАМ****ВЫЯВЛЕНИЕ НЕИСПРАВНОСТЕЙ  
НА ПОДНАДЗОРНЫХ ОБЪЕКТАХ**

### ПРИОСТАНОВКА РАБОТЫ ПОДНАДЗОРНЫХ ОБЪЕКТОВ



### ПРОВЕРКА ПЕРСОНАЛА ПО ВОПРОСАМ БЕЗОПАСНОСТИ



**ДИНАМИКА ЗАСЛУШИВАНИЯ РУКОВОДИТЕЛЕЙ  
ПРЕДПРИЯТИЙ В ТЕРРИТОРИАЛЬНЫХ УПРАВЛЕНИЯХ****ПРИВЛЕЧЕНИЕ РУКОВОДИТЕЛЕЙ  
ПРЕДПРИЯТИЙ К ОТВЕТСТВЕННОСТИ**