

УДК 656.073

А.Р. Очкалова

ОСОБЕННОСТИ И СОВРЕМЕННЫЕ ПРОБЛЕМЫ ПЕРЕВОЗОК ОПАСНЫХ ГРУЗОВ В РОССИИ

Аннотация: в статье дается характеристика опасных грузов, проанализирован рынок потенциальных производителей опасных грузов, прогнозы роста данной продукции, рассмотрены требования к организации перевозок опасных грузов согласно международному соглашению. Приведены сложности перевозок грузов повышенной опасности, озвучена проблема нехватки специализированного транспорта в России.

Ключевые слова: опасный груз, перевозка опасных грузов, специальный транспорт, груз повышенной опасности.

Alena Ochkalova

CHARACTERISTICS AND MODERN PROBLEMS OF TRANSPORTATION OF DANGEROUS CARGOES IN RUSSIA

Annotation. The article describes the definition of dangerous goods, analyze the market of potential producers of dangerous goods is presented, growth forecasts for these products is given, the requirements for the organization of transportation of dangerous goods according to the European Agreement concerning the International Carriage of Dangerous Goods by Road are considered, the complexity of high-risk cargoes is given, the problem of a shortage of specialized transportation in Russia is announced.

Keywords: dangerous cargoes, dangerous goods, transportation of dangerous cargoes, special transport.

Опасный груз – это груз, который в результате транспортного происшествия может нанести вред здоровью или жизни людей и/или окружающей среде. Сюда относятся различные газы, яды, химикаты, пестициды, взрывчатые, легковоспламеняющиеся, токсичные, коррозионные вещества и т.д. В объеме грузов, перевозимых по России всеми видами транспорта, доля опасных – составляет около 20 %, или примерно 800 млн т. Из них на автомобильный транспорт приходится до 65 % [7]. И эти показатели неуклонно растут.

Объем химического производства в 2014 г. вырос по сравнению с прошлым годом на 6,6 %. При этом большую часть года темпы роста в отрасли были выше, чем в среднем по промышленности [1]. Газовый сектор нашей страны является одним из ведущих по объемам топлива, поставляемого потребителям, и наиболее полно отвечает требованиям к энергетике будущего. Добыча газа в 2014 г. в России относительно аналогичного показателя 2013 г. увеличилась на 11,6 % и достигла 650 млрд куб. м. Экспорт российского газа в 2014 г. составил около 185 млрд куб. м газа и почти 3 млн т сжиженного углеводородного газа. Планируется, что к 2030 г. Россия ежегодно будет поставлять на внутренний и международные рынки до 1 трлн куб. м природного газа. Для России характерна высокая степень концентрации запасов газа в месторождениях. Более 75 % сосредоточено в 28 так называемых уникальных месторождениях с балансовыми запасами более 500 млрд куб. м, почти 22 % – в 86 крупных (75–500 млрд куб. м). В новых месторождениях велика доля «жирного» газа (до 60 %), весьма привлекательного для химической промышленности. Около 13 % запасов природного газа России содержит гелий. По его запасам Россия находится на втором месте в мире [5].

В силу огромной территории Российской Федерации характерной особенностью является сосредоточение мест добычи или производства и мест потребления опасных грузов. При этом существуют предприятия, которые необходимо снабжать такими грузами каждый день во избежание остановки производства или деятельности в целом. Сюда относятся строительные компании (ежедневно необходимы технические газы), больницы (кислоты, медикаменты, технические газы), заправочные станции (бензин, газ), аэропорты и аэродромы (керосин) и т.д.

Для того, чтобы правильно организовать перевозку опасного груза необходимо владеть правовой информацией, постоянно следить за ее обновлением, соблюдать правила по перевозке конкретного груза, оборудовать подвижной состав под перевозку опасного груза, обучать водителей в специализированных комбинатах, соблюдать требования по маркировке груза, оформлению документов и многое другое. Далеко не каждая компания готова взять на себя ответственность и правильно организовать перевозку опасного груза. Ведь при малейшем отступлении от правил компания несет материальную ответственность в виде больших штрафов в лучшем случае, но гораздо хуже, когда неправильная перевозка опасных грузов может послужить причиной взрыва, пожара, повреждения транспортных средств, зданий, сооружений, других грузов и материальных ценностей, а также привести к увечью, отравлению, ожогам, облучению радиацией или смерти людей или животных [1].

Большое значение приобретает экологический аспект. Так как опасные вещества при транспортировке и возникновении аварийной ситуации могут оказать негативное действие на окружающую среду (необратимые изменения экологического фона, гибель некоторых видов растений и животных) и причинить существенный вред жизни и здоровью чела, во многих странах существуют правила безопасности, действующие при перевозке опасных грузов [4]. Именно поэтому перевозка таких грузов, а также все промежуточные операции с ними (погрузочно-разгрузочные работы, временное хранение и т.п.) строго регламентированы согласно нормам европейского соглашения Дорожного соглашения о перевозке опасных грузов (ДОПОГ). Оно было составлено в рамках единой системы требований по перевозке опасных грузов, призванной одновременно обезопасить их перевозку между странами и максимально упростить таможенные формальности. Европейское соглашение о международной дорожной перевозке опасных грузов, ДОПОГ – соглашение европейских государств о международных перевозках опасных грузов. ДОПОГ создан по инициативе ООН и заключен в Женеве 9 сентября 1957 г. [2].

Организацией объединенных наций (ООН) создан специальный список опасных веществ (более 3000 наименований). Каждое опасное вещество, внесенное в этот список, имеет четырехзначный номер, который называется идентификационным номером по списку опасных веществ ООН. По этому номеру можно узнать точное название перевозимого опасного вещества. Список разбит по классам – разрешено опасное вещество одного класса перевозить, только по предназначенным для него правилам.

В соответствии с правилами ДОПОГ к перевозке опасных грузов допускается только специализированный транспорт, водители обязаны пройти обучение и получить соответствующее свидетельство о допуске к перевозке опасных грузов. В России существуют дополнительные нормативные акты, регламентирующие квалификацию водителей и их права по перевозке опасных грузов, а также ряд других организационных и технических вопросов.

При перевозке опасных грузов необходимо соблюдать повышенные требования к безопасности. Основными условиями обеспечения безопасности являются:

1. Оборудование автомобиля согласно правилам ДОПОГ (получение свидетельства ДОПОГ в Государственной Автомобильной Инспекции)
2. Обучение водителя в специализированном комбинате и получение свидетельства ДОПОГ (допуска к перевозке опасных грузов).
3. Оформление специальных сопроводительных документов.

Особенности конструкции транспортных средств и требования к персоналу при перевозке опасных грузов. На основании европейского соглашения о дорожной перевозке опасных грузов, к транспортным средствам предъявляется ряд требований, выполнение которых при заказе (покупке) или переоборудовании транспортных средств под перевозку опасного груза повлечет увеличение времени на подготовку транспортного средства. Этим же соглашением определен пере-

чень дополнительного оборудования, которым должны быть оснащены транспортные средства. Доукомплектование потребует правильно выбрать это оборудование, оплатить и разместить на транспортных средствах, а также с определенной периодичностью контроль за сроком службы и исправностью оборудования.

Опасные грузы должны перевозиться только специальными и (или) специально приспособленными для этих целей транспортными средствами, которые должны быть изготовлены в соответствии с действующими нормативными документами (тех. заданием, тех. условиями на изготовление, испытания и приемку) для полнокомплектных специальных транспортных средств и технической документацией на переоборудование (дооборудование) транспортных средств, используемых в народном хозяйстве.

С 2013 г. все транспортные средства должны быть оснащены системами спутникового слежения ГЛОНАСС [3]. Необходимо время на обучение сотрудников по работе с системой. Далее в зависимости от стоящих задач, например, анализа отчетов и принятия решений, оборудования диспетчерского центра и мониторинга всех процессов в режиме онлайн. Так же необходимо установить на транспортное средство маркировочные обозначения. Сюда относятся: информационное табло, таблички оранжевого цвета, информационные таблицы, маркировочные знаки для грузов, упакованных в ограниченных количествах, маркировочные знаки для веществ, перевозимых при повышенной температуре, знаки предупреждения о фумигации. Требуется время на заказ, изготовление и крепление. Особо хочется обратить внимание на недостаточность мест стоянки для транспортных средств, перевозящих опасные грузы. Это влечет временную нагрузку на персонал, занимающийся планированием и составлением оптимальных маршрутов для транспортных средств с опасным грузом. Существенным отличием в транспорте является необходимость раз в шесть месяцев проходить технический осмотр. Подготовка документов и само прохождение технического осмотра требует дополнительного времени [3].

Водитель транспортного средства при перевозке опасных грузов обязан соблюдать Правила дорожного движения, правила перевозки опасных грузов и инструкции по перевозке отдельных видов опасных грузов. Водитель, выделяемый для перевозки опасных грузов, обязан пройти специальную подготовку и инструктаж [6]. Специальная подготовка водителей транспортных средств, постоянно занятых на перевозках опасных грузов, включает:

- изучение системы информации об опасности (обозначения транспортных средств и упаковок);
- изучение свойств перевозимых опасных грузов;
- обучение приемам оказания первой медицинской помощи, пострадавшим при инцидентах:

 - обучение действиям в случае инцидента (порядок действия, пожаротушение, первичные дегазация, дезактивация и дезинфекция);
 - подготовку и передачу донесений (докладов) соответствующим должностным лицам о происшедшем инциденте.

В транспортных документах должна быть сделана отметка о прохождении водителем, назначаемым на перевозку опасных грузов, специальной подготовки или инструктажа и медицинского контроля. К перевозке опасных грузов допускаются водители, имеющие непрерывный стаж работы в качестве водителя транспортного средства данной категории не менее трех лет и свидетельство о прохождении специальной подготовки по утвержденным программам для водителей, осуществляющих перевозку опасных грузов [5]. Средний срок обучения водителей под перевозку опасных грузов составляет один месяц, при условии успешной сдачи экзаменов. Обучение сложное, но реальное и полезное. Также нужно обратить внимание на срок обучения и необходимость оплаты труда водите-

лей и соответственно налоги за этот месяц. С учетом отпусков, болезней, обучения применяется коэффициент от 1,1 до 1,3 чел. на одно транспортное средство в среднем. Один раз в 3 года водитель должен пройти переаттестацию. Как правило, транспортные компании уделяют большое внимание безопасности перевозок. Исходя из этого предусматриваются дополнительные дни для обучения и проведения инструктажей по использованию ремней безопасности, управлению усталостью водителей, соблюдению скоростного режима и т.д. Для успешного осуществления перевозок опасных грузов в транспортной компании должен быть, как минимум один специалист (консультант) по перевозке опасных веществ и изделий. Это требует дополнительного рабочего места, оплаты труда и повышения квалификации. В зависимости от структуры транспортных компаний нельзя забывать о выполнении функций диспетчера, транспортных и коммерческих служб, задействованных на перевозке опасных веществ и изделий. Это также требует времени на обучение и профессиональную подготовку.

Европейским соглашением о дорожной перевозке опасных грузов также определены требования к средствам индивидуальной защиты и форме одежды. В зависимости от свойств перевозимых грузов эти требования различаются. Компании, занимающиеся профессионально перевозкой опасных грузов, укомплектованы и оборудованы полностью, при оказании же разовых услуг на это стоит обратить внимание. Работая с опасными веществами и изделиями, понимая всю ответственность, лежащую на участниках процессов подготовки и осуществления перевозки, учитывая желание всех заинтересованных сторон в минимизации рисков, компании приходят к страхованию гражданской ответственности перевозчиков опасных грузов и страхованию опасных грузов.

Таким образом, при общей на первый взгляд схожести процессов перевозки обычных и опасных грузов, они сильно отличаются. Одним из основных отличий является ресурс времени, необходимый на подготовку и осуществление перевозки опасных грузов. Затраченное время перерастает в деньги. Также необходимо следить за постоянно меняющейся и дополняющейся информацией о правилах перевозки опасных грузов. Компании, которые находят взаимопонимание с партнерами, имеют обученный, опытный персонал, однозначно будут иметь конкурентное преимущество, в экономии своего времени и времени клиентов. И эта экономия положительно скажется на финансовых результатах, заинтересованных сторон.

Грузы «повышенной опасности». В номенклатуре ДОПОГ существуют не только опасные грузы, но и грузы «повышенной опасности», которые требуют повышенного соблюдения дополнительных правил. "Грузы повышенной опасности" (особо опасные) – грузы, которые могут воспользоваться террористы для убийства людей или массовые разрушения, а также это грузы, отнесенные Правительством РФ к грузам, представляющим особую опасность для жизни и здоровья людей и для окружающей среды [9]. Перевозка таких веществ, как цианид натрия, окись этилена, диоксид серы зачастую усложняется необходимостью оформления разрешения по маршруту на провоз особо опасных грузов. Перевозчики, грузоотправители и получатели груза обязаны сотрудничать между собой и с государственными структурами в обмене информацией об угрозах, в применении соответствующих мер безопасности. На плечи перевозчика ложится ответственность, не только за сохранность груза, но и за сохранение природы. Залог успешной перевозки опасных грузов зависит от профессионализма водителя.

Перевозка грузов повышенной опасности – это целый комплекс действий. Еще до перевозки нужно подготовить документацию – получить спецразрешение по маршруту, оно делается в Управлении Государственного Автомобильного Дорожного Надзора (УГАДН) по месту регистрации перевозчика; УГАДН согласовывает маршрут следования с каждым собственником дорог. Спецразрешение по маршруту делается ориентировочно в течение 30 дней. Действует этот документ в течение года, выдается на конкретный груз и конкретный автомобиль. В этом документе указываются

возможные заправки и места стоянок. При таких перевозках водителю запрещается отклоняться от маршрута, указанного в специальном разрешении [8]. Чтобы получить в УГАДН спецразрешение по маршруту с февраля, согласно принятому ФЗ от 03.02.2014г № 15-ФЗ необходимо предоставить к пакету документов еще и уведомление о включении транспортного средства в *реестр категорированных объектов* транспортной инфраструктуры, которое надо заполнить в строгом соответствии с пояснениями к форме и предоставить сведения в Федеральное дорожное агентство на бумажном и магнитном носителях с сопроводительным письмом. Процесс категорирования транспортных средств является долгим и трудоемким. После получения категорирования при заказе на перевозку груза «повышенной опасности» компания не освобождается от оформления специального разрешения на перевозку в органах Министерства внутренних дел.

Сложности в оформлении категорирования и специальных разрешений приводят к нехватке компаний, официально прошедших процедуру категорирования и имеющих возможность перевозить грузы повышенной опасности. Возникает проблема нехватки транспортных средств по причине сложности организации перевозок и неоднозначности с юридической стороны. Отсутствие учета за перевозками опасных грузов также служит причиной появления нелегальных перевозок опасных грузов как результат несовершенствования организации перевозки опасных грузов. Последствия перевозок опасных грузов непрофессиональными перевозчиками и транспортными средствами, не оборудованными для такого рода перевозок и не имеющего разрешений, имеют отрицательный эффект на экономику данного сегмента рынка, так как в большинстве случаев перевозчик существенно занижает цену на перевозку, чтобы добиться конкурентоспособности. Низкая цена обусловлена отсутствием необходимого оборудования на транспортном средстве, отсутствием затрат на обучение водителя и т.д. Зачастую перевозчик даже не подозревает о том, что данный груз относится к категории «опасного».

Организация перевозок опасных грузов и грузов повышенной опасности – это сложная и специфическая работа, которую лучше доверять профессионалам. Широкий, постоянно меняющийся ассортимент опасных грузов, а также большие объемные и весовые показатели их перевозок во внутреннем и международном сообщении являются специфическим видом перевозок на автомобильном транспорте. Наряду с непрерывным совершенствованием всех звеньев технологического процесса в центре внимания специалистов автомобильного транспорта остаются вопросы безопасности движения и предотвращения аварий с опасными грузами.

Библиографический список

1. Безопасность транспортирования опасных веществ. – М., 2012. – 57 с.
2. Европейское соглашение о международной дорожной перевозке опасных грузов (ДОПОГ/ADR) (Заключено в г.Женева 30.09.1957г.) [Электронный ресурс] – Режим доступа : Справочная правовая система «КонсультантПлюс» (дата обращения : 01.02.2016).
3. Единообразные предписания, касающиеся ТС, предназначенных для перевозки ОГ. – М., 2012. – 42 с.
4. Меры безопасности при ликвидации аварийных ситуаций с опасными грузами. – М., 2012. – 46 с.
5. Правила перевозки опасных грузов автомобильным транспортом (издание второе с изменениями и дополнениями). – М., 2012. – 145 с.
6. Правила перевозок грузов: Часть первая и вторая. – М. : Юрайт, 2013. – 168 с.
7. Савин, В. И. Перевозки грузов автомобильным транспортом : справочное пособие / В. И. Савин. – М. : Дело и Сервис, 2002. – 544 с.
8. Сборник материалов МВД РФ по перевозке опасных грузов. Письма и разъяснения. – М., 2012. – 84 с.
9. Сборник НТД по обращению с взрывчатыми материалами. – изд. 2-е, испр. и доп. – М., 2011. – 68 с.