

УДК 656.073

А.Р. Очкалова

ГЛОНАСС КАК ИНСТРУМЕНТ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ПЕРЕВОЗОК ОПАСНЫХ ГРУЗОВ

Аннотация. В статье дается характеристика опасных грузов, показаны причины необходимости повышенного контроля за перевозкой такого рода грузов и соблюдения особых мер безопасности, были приведены особенности функционирования спутниковых навигационных систем, рассмотрен алгоритм внедрения системы глобальной навигационной системы слежения в практику, показана необходимость дальнейших мер обеспечения безопасности перевозок опасных грузов.

Ключевые слова: опасный груз, перевозка опасных грузов, специальный транспорт, система спутникового навигационного слежения, безопасность.

Alena Ochkalova

GLONASS AS A TOOL TO ENSURE THE SAFETY OF TRANSPORTATION OF DANGEROUS GOODS

Annotation. The article describes the definition of dangerous goods, shows the reasons for the increased control over the transportation of such kind of goods and special security measures, gives the peculiarities of satellite navigation systems, the algorithm of implementation of the global navigation tracking system in practice, and shows a need for further measures to ensure safety transportation of dangerous goods.

Keywords: dangerous cargoes, transportation of dangerous cargoes, special transport, global satellite navigation tracking system, safety.

Перевозка опасных грузов автомобильным транспортом – сложный и трудоемкий процесс, требующий особого внимания со стороны отправителей, получателей и перевозчиков. Перевозка опасного груза во многом отличается от перевозки обычного груза. Опасный груз – это груз, который в результате транспортного происшествия может нанести вред здоровью или жизни людей и/или окружающей среде. Перевозка опасных грузов по России и всему миру осуществляется в соответствии с правилами Дорожного соглашения о перевозке опасных грузов (ДОПОГ) [3].

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 [5]. К опасным грузам относятся яды, кислоты, взрывчатые вещества, едкие и коррозионные вещества, легковоспламеняющиеся жидкости и многие другие. К категории опасных относят вещества, материалы и изделия, отходы производства и иной деятельности, которые при погрузке и хранении могут нанести вред окружающей среде, послужить причиной взрыва, пожара или повреждения транспортных средств, устройств, зданий и сооружений, а также гибели, травмирования, отравления, ожогов или заболевания людей, животных и птиц [7]. На сегодняшний день большинство отраслей экономики используют при производстве синтетические (зачастую опасные) материалы. При их перевозке требуется соблюдать особые условия, гарантирующие безопасность самому транспортному средству и близлежащим объектам.

Доля опасных грузов в нашей стране неуклонно растет, а перевозчиков, занимающихся профессионально, в этой области не так много. 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. Далек 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,

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 [6]. 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 ДОПОГ [10].

Особую остроту данная проблема приобретает в связи с повышенной опасностью проявлений терроризма во всех сферах общественной жизни и экономической деятельности. Одним из инструментов управления перевозками опасных грузов стала Глобальная навигационная спутниковая система (Глонасс) на всех транспортных средствах, перевозящих опасные грузы. Это значительно облегчает контроль за перевозками. В любой момент можно посмотреть информацию о местонахождении автомобиля, местах стоянки, скорости движения непосредственно с компьютера.

В 2011 г. Федеральная служба по надзору в сфере транспорта реализовала мероприятия, направленные на повышение автомобильной безопасности при осуществлении перевозок грузов и пассажиров. В частности, объявила конкурс на создание Системы дистанционного контроля и надзора за транспортом, перевозящим опасные грузы (СДКН-ОГ), который выиграл федеральный оператор «НИС ГЛОНАСС» [2]. В рамках разработки проекта развернут Центр мониторинга перевозки опасных грузов в центральном аппарате Ространснадзора, созданы территориальные автоматизированные центры контроля и надзора (АЦКН) в двух пилотных зонах – Южном и Центральном федеральных округах. В декабре 2012 г. Система запущена в эксплуатацию.

Система СДКН-ОГ на базе технологий ГЛОНАСС/GPS, разработанная компанией «НИС ГЛОНАСС», автоматизировала большинство процессов, связанных с контролем перевозок опасных грузов автомобильным транспортом. Система позволяет отображать на электронной карте в режиме реального времени данные о местоположении транспортного средства, его скоростных характеристиках, факте срабатывания тревожной кнопки, выданном спецразрешении на перевозку опасных грузов, расположении передвижных и стационарных контрольных пунктов Ространснадзора, утвержденных местах стоянок и других параметров. На основании этой информации Система в автоматическом режиме фиксирует факты нарушений, проводит их анализ и осуществляет надзор за соблюдением установленных правил перевозок [4].

Система СДКН-ОГ была продемонстрирована на Транспортной неделе – 2012. Представители Ространснадзора отметили необходимость в развитии данной Системы в масштабе Российской Федерации и ее распространении на транспортные средства, осуществляющие перевозку пассажиров. Опыт применения СДКН-ОГ показал, что Система способна снизить последствия аварийных и чрезвычайных ситуаций с участием автомобильного транспорта, повысить безопасность населения и улучшить экологическую обстановку при перевозке опасных грузов, обеспечить своевременное реагирование экстренных служб на правонарушительные действия, снизить ущерб объектам транспортной инфраструктуры, в результате чего Министерство транспорта приняло решение о применении опыта использования СДКН-ОГ и в сфере других видов транспорта, в частности пассажирского.

Система также выполняет функции предупреждения нарушений транспортной безопасности. Представим, что в Системе зарегистрировано транспортное средство, перевозящее опасный груз, которое набирает скорость и, отклонившись от маршрута, направляется в населенный пункт. В таком случае диспетчер Автоматизированного центра имеет возможность отреагировать и оповестить уполномоченные органы о данном факте, где и будет принято решение о необходимости проведения оперативных мероприятий по перехвату потенциально опасного транспортного средства.

В настоящее время Ространснадзор совместно с ОАО «НИС» создает Комплексную информационно-аналитическую систему контроля транспортных средств (КИАСК-ТС), которая рассчитана на

мониторинг транспорта, перевозящего опасные грузы, и на пассажирский сегмент [1]. Система включает в себя часть основного функционала системы СДКН-ОГ, но при этом добавляет функции, отвечающие как задачам Росавтодорнадзора, так и автомобильной безопасности, а также осуществляет надзор за пассажирским транспортом. Кроме того, Система строится на основе принципиально новой архитектуры и является территориально распределенной, что позволит достичь высокой производительности и бесперебойности в работе.

Принцип построения Системы разрабатывался таким образом, чтобы задействовать и учесть все субъекты, участвующие как в процессе перевозок, так и в процессе согласования маршрутов, выдачи спецразрешений и лицензий. Система позволит увязать региональные навигационно-информационные системы и создаваемую Систему КИАСК-ТС в единую навигационно-информационную сеть, которая позволит отвечать задачам федеральных и региональных органов исполнительной власти. Кроме того, в рамках системы откроется единый портал для перевозчиков, в котором перевозчики должны будут заявлять о процессе перевозки, а также оставлять другую информацию, касающуюся перевозочного процесса. Следует отметить, что Система строится в соответствии действующими нормативными актами, такими как: приказ Минтранса № 20 от 26 января 2012 г. «Об утверждении порядка оснащения транспортных средств, находящихся в эксплуатации, включая специальные транспортные средства, категории М, используемых для коммерческих перевозок пассажиров, и категории N, используемых для перевозки опасных грузов, аппаратурой спутниковой навигации ГЛОНАСС или ГЛОНАСС/GPS», согласно которому все транспортные средства категории N, осуществляющие перевозку опасных грузов, должны быть оснащены бортовым оборудованием на основе ГЛОНАСС/GPS и передавать информацию о своем местонахождении в АЦКН Ространснадзора [8]; приказ Минтранса № 285 от 31 июля 2012 г. «Об утверждении требований к средствам навигации, функционирующим с использованием навигационных сигналов системы ГЛОНАСС или ГЛОНАСС/GPS и предназначенным для обязательного оснащения транспортных средств категории М, используемых для коммерческих перевозок пассажиров, и категории N, используемых для перевозки опасных грузов», согласно которому определены требования к бортовому навигационному оборудованию и системам, осуществляющим прием, обработку и передачу телематической информации [9].

На сегодняшний день в Российской Федерации порядка 300 тыс. транспортных средств, перевозящих опасные грузы, и почти 1 миллион транспортных средств, осуществляющих пассажирские перевозки, попадающие под действие приказа Минтранса № 20 от 26 января 2012 г., а значит, все они потенциально должны быть зарегистрированы в системе КИАСК-ТС [8].

В рамках Федеральной целевой программы «Поддержание, развитие и использование системы ГЛОНАСС на 2012–2020 гг.» в 2012 г. Министерство транспорта совместно с Ространснадзором и при непосредственном участии ОАО «НИС» (в части разработки идеологии, программного продукта, архитектуры и требований) начало создавать систему КИАСК-ТС, а к середине 2013 г. в эксплуатацию были введены первые центры АЦКН Ространснадзора [11]. Параллельно с этим процессом «НИС ГЛОНАСС» совместно с высшими органами исполнительной власти субъектов РФ начал открывать совместные предприятия, в рамках которых создаются региональные навигационно-информационные системы, призванные решать задачи уровня субъекта Российской Федерации, а также передавать информацию в АЦКН Ространснадзора. По состоянию на 15 января 2012 г. создано уже 19 таких предприятий.

Таким образом, в условиях сложной политической обстановки в мире, угрозы террористических актов и увеличивающихся аварийных ситуаций, необходим строгий контроль за перевозками опасных грузов. Одним из инструментов по обеспечению безопасности и контроля в области перевозок опасных грузов является система ГЛОНАСС, которая с 1 января 2013 г. стала обязательной на

всех ТС, перевозящих опасные грузы. Необходимо постоянно следить за обновлениями и внедрениями обновленных технологий, расширяющих функциональный потенциал спутниковых навигационных систем.

Библиографический список

1. Безопасность транспортирования опасных веществ. – М., 2012. – 57 с.
2. Вайпан, В. А. Правовое регулирование транспортной деятельности / В. А. Вайпан // Право и экономика. – 2012. – № 6. – С. 18–42.
3. Европейское соглашение о международной дорожной перевозке опасных грузов (ДОПОГ/ADR) [Электронный ресурс]. – Режим доступа : Справочная правовая система «КонсультантПлюс» (дата обращения : 08.03.2016).
4. Егизаров, В. А. Транспортное право : учебник / В. А. Егизаров. – 7-е изд., доп. и перераб. – М. : Юстицинформ, 2011. – 609 с. – ISBN 978-5-7205-1041-1.
5. Единообразные предписания, касающиеся ТС, предназначенных для перевозки ОГ. – М., 2012. – 42 с.
6. Морозов, С. Ю. Транспортное право: учебное пособие / С. Ю. Морозов. – М. : Юрайт, 2010. – 531 с. – ISBN 978-5-9916-0770-4.
7. Правила перевозок грузов: Часть первая и вторая [Электронный ресурс]. – Режим доступа : Справочная правовая система «КонсультантПлюс» (дата обращения : 08.03.2016).
8. Приказ Минтранса РФ от 26.01.2012 г. № 20 «Об утверждении Порядка оснащения транспортных средств, находящихся в эксплуатации, включая специальные транспортные средства, категории М, используемых для коммерческих перевозок пассажиров, и категории N, используемых для перевозки опасных грузов, аппаратурой спутниковой навигации ГЛОНАСС или ГЛОНАСС/GPS» [Электронный ресурс]. – Режим доступа : Справочная правовая система «КонсультантПлюс» (дата обращения : 08.03.2016).
9. Приказ Минтранса РФ от 31.07.2012 г. № 285 «Об утверждении требований к средствам навигации, функционирующим с использованием навигационных сигналов системы ГЛОНАСС или ГЛОНАСС/GPS и предназначенным для обязательного оснащения транспортных средств категории М, используемых для коммерческих перевозок пассажиров, и категории N, используемых для перевозки опасных грузов» [Электронный ресурс]. – Режим доступа : Справочная правовая система «КонсультантПлюс» (дата обращения : 08.03.2016).
10. Савин, В. И. Перевозки грузов автомобильным транспортом : справочное пособие / В. И. Савин. – М. : Дело И Сервис, 2002. – 544 с.
11. Федеральная целевая программа «Поддержание, развитие и использование системы ГЛОНАСС на 2012–2020 гг.» : утверждена постановлением Правительства Российской Федерации от 3 марта 2012 г. № 189 [Электронный ресурс]. – Режим доступа : Справочная правовая система «КонсультантПлюс» (дата обращения : 08.03.2016).