

УДК 656.073

**ПРОБЛЕМЫ И СОВЕРШЕНСТВОВАНИЯ ПЕРЕВОЗКИ
ОПАСНЫХ ГРУЗОВ В РОССИИ**



**PROBLEMS AND IMPROVEMENTS IN THE TRANSPORTATION
OF DANGEROUS GOODS IN RUSSIA**

Кузьмина М.А.

Кубанский государственный
технологический университет
sofi008008@yandex.ru

Панков М.В.

Кубанский государственный
технологический университет
sofi008008@yandex.ru

Надирян С.Л.

Кубанский государственный
технологический университет
sofi008008@yandex.ru

Аннотация. В данной статье рассмотрены вопросы проблем и совершенствования перевозки опасных грузов в России. По дорогам России ежедневно перевозят опасные грузы, которые являются потенциальной угрозой для окружающей среды. К такому роду перевозок необходимо относиться с большой ответственностью и не допускать чрезвычайных ситуации, которые наносят колоссальный вред нашей экологической системе.

Ключевые слова: транспорт, опасные грузы, груз, логистика, экономика, экология.

Kuzmina M.A.

Kuban State University of Technology
sofi008008@yandex.ru

Pankov M.V.

Kuban State University of Technology
sofi008008@yandex.ru

Nadiryan S.L.

Kuban State University of Technology
sofi008008@yandex.ru

Annotation. This article discusses the issues of problems and improvement of the transportation of dangerous goods in Russia. Dangerous goods are transported daily on the roads of Russia, which are a potential threat to the environment. It is necessary to treat this kind of transportation with great responsibility and not to allow emergency situations that cause enormous harm to our ecological system.

Keywords: transport, dangerous goods, cargo, logistics, economy, ecology.

По дорогам России ежедневно перевозят опасные грузы, которые являются потенциальной угрозой для окружающей среды. К такому роду перевозок необходимо относиться с большой ответственностью и не допускать чрезвычайных ситуации, которые наносят колоссальный вред нашей экологической системе. Примерно 800 млн т опасного груза перевозится по территории России ежегодно. Из них около 65 % перевозится на автомобильном транспорте. Значит для перевозки опасного груза используется свыше 200 тысяч автомобильного транспорта, предназначенного для такого рода перевозок. Год за годом эти показатели увеличиваются.

Россия является самой большой по территории страной. В связи с этим существует отличительная особенность распределения мест добычи или производства и мест потребления опасных грузов [1–3].

На территории Российской Федерации находится большое количество предприятий, которые нуждаются в ежедневных поставках вредных химических веществ, чтобы избежать остановки производства или деятельности в целом. К этим предприятиям относятся черная и цветная металлургия, машиностроительная и оборонная промышленность, медицинская промышленность, целлюлозно-бумажная промышленность, строительные компании, заправочные станции, аэропорты и многие другие.

К такому роду перевозок необходимо относиться с большой ответственностью и не допускать чрезвычайных ситуации, которые наносят колоссальный вред нашей экологической системе.

Для грамотной организации транспортировки опасного груза следует обладать правовой информацией, регулярно следить за ее обновлением, соблюдать правила по

перевозке конкретного груза, оборудовать подвижной состав под перевозку, обучать водителей в специализированных комбинатах, соблюдать требования по маркировке груза, оформлению документов и многое другое. При несоблюдении этих требований на перевозчика и грузовладельца налагаются крупные штрафы.

Довольно сложно оформить необходимую категорию для фирмы и специальные разрешения. В связи с этим в России замечен недостаток компании, которые официально имеют право заниматься перевозками грузов повышенной опасности. Появляется проблема малого количества подвижного состава. Из-за этих причин невозможно вести учет за перевозками опасных грузов. Это способствует появлению нелегальных перевозок опасных грузов, которые отрицательно влияют на экономику рынка в транспортной сфере. Все это потому, что перевозчик устанавливают низкую цену, что довольно часто привлекает грузовладельца.

Перевозчик несет ответственность за получение разрешения на перевозку опасных материалов, веществ или изделий. Компания должна подать заявление установленной формы в территориальный отдел службы дорожного надзора, в котором указать схему маршрута перевозки, описать груз и перечислить всех ответственных лиц.

Транспортировка опасных грузов требует высокого уровня безопасности, поэтому возрастают требования, выдвигаемые к автомобильному подвижному составу. Стандарты регулируются европейским соглашением (ДОПОГ) и национальным стандартом. Контроль за соблюдением норм безопасности происходит в ГИБДД, где подтверждается или опровергается пригодность транспортного средства для осуществления перевозок.

Сотрудниками ГИБДД зачастую выявляются нарушения, несоответствующие Правилам перевозки опасных грузов, прежде всего в части оформления документов, дающих право на перевозку опасных грузов:

- отсутствие одного или нескольких специальных для опасных грузов документов;
- отсутствие или незнание специальных инструкций;
- самовольное изменение согласованного маршрута;
- использование разрешительных документов, срок действия которых истек;
- использование недействительных разрешений;
- нарушение маршрута следования и времени перевозки;
- замену типов подвижного состава, указанного в документах;
- отсутствие отметок о прохождении инструктажа и медицинского контроля перед рейсом;
- превышение нагрузок на ось;
- нарушение труда и отдыха водителя и др.

Каждый инцидент, вызванный нарушениями при транспортировке опасных грузов, может иметь различные последствия из-за попадания опасного вещества в воздух, землю и воду. Чтобы избежать рисков или уменьшить их негативные последствия, необходимо обращаться к специально обученным людям, которые знают, какие меры предосторожности, в каких случаях и как надо применять.

Для осуществления незаконной перевозки груза зачастую используют «спецталон» (спецталон – это жаргонное наименование специального предписания на транспортное средство, которое юридически не дает никакого права нарушать ПДД, но запрещает досматривать пассажиров, груз и задерживать автомобиль.). Это тоже существенно снижает цену перевозки, так как отпадает процедура досмотра автомобиля на дороге [2]. Также исчезают процедуры согласования маршрутов, технического освидетельствования транспорта и аттестация персонала в необходимом размере. Таким образом, отсутствует контроль за перевозками опасных грузов в объемах, значительно превышающих приводимые в официальных данных. А это означает, что гигантские финансовые потоки освобождаются от налогообложения.

На практике это означает:

- нахождение в транспортном потоке в любом регионе, в любое время суток и с любой скоростью непригодных автомобилей в неизвестном техническом состоянии, не обозначенных специальными знаками, которые везут нередко особо опасные грузы;
- отсутствие необходимости в специализированных автомобилях и как следствие отсутствие их производства в России.

Такая практика препятствует развитию компаний, официально имеющих право заниматься перевозками опасных грузов, поскольку отсутствие необходимости заказывать специальное оборудование приводит к ограниченным финансовым возможностям [4–6].

Обобщая все вышесказанное, можно выделить основные меры по повышению безопасности перевозки опасных грузов:

- замена подвижного состава и устаревших контейнеров на современные, отвечающие всем требованиям транспортной безопасности;
- совершенствование транспортного законодательства;
- улучшение технологии перевозочного процесса опасных грузов;
- повсеместное внедрение электронного документооборота и его постоянное совершенствование;
- повышение квалификации работников;
- проведение разъяснительной и образовательной работы с населением о действиях при возникновении чрезвычайных ситуаций.

Более жесткие требования должны быть предъявлены как к подготовке, так и к организации перевозки. Следует обеспечить более серьезную подготовку персонала грузоотправителя, перевозчика и грузополучателя.

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. Помимо постоянного совершенствования всех звеньев технологий процесса перевозки, вопросы безопасности дорожного движения и предотвращения аварий с опасными грузами продолжают оставаться в центре внимания специалистов по дорожному движению.

Мы не сможем повысить безопасность перевозки опасных грузов, если ими занимаются непрофессиональные перевозчики, цены которых намного ниже стандартных. Компании, у которых есть целый пакет документов и специализированная техника для перевозки опасных грузов, ими заниматься не будут, так как понесут большие убытки.

Комплексное решение проблемы повышения качества и безопасности перевозок ОГ требует совершенствования механизмов правового регулирования и разработки специальных технических регламентов и организационно-технологических мероприятий.

Внедрение технического регламента позволяет решать ряд задач. Посредством регулирования мы усиливаем транспортный контроль за перевозками, повышаем безопасность и снижаем вероятность возникновения дорожно-транспортных происшествий.

С целью существенного усовершенствования ситуации в транспортной сфере Российской Федерации все меры по совершенствованию перевозок необходимо принимать комплексно и централизованно, а обеспечить это может только государство, постоянно отслеживая и координируя действия отдельных компаний.

Литература

1. Коновалова Т.В. Анализ текущего состояния транспортно-логистической системы Краснодарского края / Т.В. Коновалова [и др.] // В сборнике: Механика, оборудование, материалы и технологии. Сборник научных статей по материалам международной научно-практической конференции, посвященной 100-летию ФГБОУ ВО «Кубанский государственный технологический университет». – 2018. – С. 655–662.
2. Коновалова Т.В. Влияние экономических показателей региона на работу автомобильных перевозок / Т.В. Коновалова [и др.] // Вестник Сибирской государственной автомобильно-дорожной академии. – 2016. – № 5(51). – С. 165–171.
3. Коновалова Т.В. Совершенствование методов оптимизации транспортно-логистических издержек в торгово-транспортно-логистических системах / Т.В. Коновалова, С.Л. Надирян, М.П. Миронова // Гуманитарные, социально-экономические и общественные науки. – 2020. – № 9. – С. 197–199.

4. Коновалова Т.В. Особенности маркетинговых исследований на рынке пассажирских перевозок по заказам в регионе / Т.В. Коновалова [и др.] // Наука. Техника. Технологии (политехнический вестник). – 2015. – № 4. – С. 89–93.
5. Коновалова Т.В. Оценка проектных решений на транспорте / Т.В. Коновалова [и др.]. – Краснодар, 2020.
6. Коновалова Т.В. Исследование рынка перевозок по заказам в регионе / Т.В. Коновалова [и др.]; Отв. за выпуск Е.Е. Витвицкий // В сборнике: Международная научно-практическая конференция «Архитектура, строительство, транспорт» (к 85-летию ФГБОУ ВПО «СибАДИ»). Сборник научных трудов № 8 кафедры «Организация перевозок и управление на транспорте». ФГБОУ ВПО «СибАДИ», Кафедра «ОПиУТ». – 2015. – С. 74–77.

References

1. Konovalova T.V. Analysis of the current state of the transport and logistics system of the Krasnodar Territory / T.V. Konovalova [et al.] // In the collection: Mechanics, equipment, materials and technologies. Collection of scientific articles based on the materials of the international scientific and practical conference dedicated to the 100th anniversary of the Kuban State Technological University. – 2018. – P. 655–662.
2. Konovalova T.V. The influence of economic indicators of the region on the work of road transport / T.V. Konovalova [et al.] // Bulletin of the Siberian State Automobile and Road Academy. – 2016. – № 5(51). – P. 165–171.
3. Konovalova T.V. Improvement of methods for optimizing transport and logistics costs in trade, transport and logistics systems / T.V.Konovalova, S.L. Nadiryan, M.P. Mironova // Humanities, socio-economic and social sciences. – 2020. – № 9. – P. 197–199.
4. Konovalova T.V. Features of marketing research in the passenger transportation market for orders in the region / T.V. Konovalova [et al.] // The science. Technic. Technologies (Polytechnic Bulletin). – 2015. – № 4. – P. 89–93.
5. Konovalova T.V. Evaluation of design solutions in transport / T.V. Konovalova [et al.]. – Krasnodar, 2020.
6. Konovalova T.V. Research of the market of transportation by orders in the region / T.V. Konovalova [et al.]; Responsible for the release of E.E. Vitvitsky // In the collection: International scientific and practical conference «Architecture, construction, transport» (to the 85th anniversary of the «SibADI» FSBEI HPE). Collection of scientific papers № 8 of the department «Organization of transportation and management in transport». FSBEI HPE «SibADI», Department «OPiUT». – 2015. – P. 74–77.