

роною здоров'я на транспорті, ігнорування науковими обґрунтуваннями і надання переваги вольовим рішенням у системі галузевої служби охорони здоров'я, послаблення науково-методичного керівництва з боку Міністерства охорони здоров'я та транспортних відомств, ліквідація вітчизняних виробництв бактерійних препаратів сприяли підвищенню захворюваності робітників транспорту.

З захворюваністю працівників транспорту пов'язаний, так званий, «людський фактор», який сприяє різькому збільшенню транспортних аварій та їх високому моральному та матеріальному збитку економіці держави та галузі.

Спеціально розробленою методикою з кінцевим визначенням нового медико-статистичного показника – «імовірність накопичення захворюваності» з'ясовані основні тенденції захворюваності провідних фахівців основних видів транспорту: моряків, машиністів та їх помічників, льотчиків. Визначені вікові та

стажові характеристики запропонованого показника, обґрунтоване переважне значення стажу роботи у порівнянні зі змінами за віком та циклічність його стажового збільшення: у 3-5 років стажу з наступним зниженням та при 10-14 років з наступним поступовим зростанням аж до закінчення стажу роботи. Визначені класи захворювань, які претендують на їх професійну обумовленість: систем кровообігу, травлення, дихання та нервової.

Рекомендовано дані, які одержані, використати, в першу чергу, для обґрунтування пільгового пенсійного забезпечення, стажових строків, зміни професії, заходів диспансеризації, системи медичного освідчення та психічного тестування, вдосконалення державного санітарно-епідеміологічного нагляду, здійснення обов'язкового державного медичного страхування з диференціацією внесків підприємствами транспорту по показникам захворюваності груп працівників за віком та стажем.

К ВОПРОСУ СОЗДАНИЯ И РЕАЛИЗАЦИИ КОНЦЕПЦИИ ВЗАИМОДЕЙСТВИЯ ОРГАНОВ И УЧРЕЖДЕНИЙ ЗДРАВООХРАНЕНИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА ГОСУДАРСТВ-УЧАСТНИКОВ СНГ

Анашкин В.В., Волкова А.С.

*Центральная санитарно-эпидемиологическая станция на
железнодорожном транспорте Украины, г. Киев, Украина*

Железнодорожный транспорт занимает ведущее место в транспортном комплексе государств-участников СНГ, обеспечивая основной объем перевозок грузов и значительную часть перевозок пассажиров. На его долю приходится около 80% грузооборота всех видов транспорта общего пользования и более 40% пассажирооборота.

Географическое положение государств-участников СНГ предопределяет возможности значительных транзитных перевозок грузов железнодорожным транспортом между странами Европы и Азиатско-Тихоокеанского региона, Индийского океана и Персидского залива.

Эксплуатационная длина сети железных дорог государств-участников СНГ равна 139,8 тыс. км, из них 61,1% составляет сеть железных дорог России, 15,8 - Украины, 9,8 - Казахстана и 13,3% - других государств-участников СНГ. Общая протяженность железнодорожных линий, обслуживаемых электрической тягой,

равна 60,9 тыс. км, что составляет 43,5% общей эксплуатационной длины.

Протяженность электрифицированных линии возросла на 6 тыс. км, или на 9,7%. Наибольший прирост ее составил в России - 4,2 тыс. км, Украине - 0,8 тыс. км, Казахстане - 0,5 тыс. км и Узбекистане - 0,3 тыс. км.

Сотрудничество железнодорожных администраций по обеспечению работы железных дорог выражается прежде всего в совместном решении основных технологических и технических вопросов поддержания работоспособности технического обеспечения безопасности движения, совершенствования технической базы.

Принимаются необходимые меры по обеспечению ритмичности, сглаживанию неравномерности в международных перевозках. Осуществляется совершенствование технологии работы межгосударственных стыковых пунктов, пограничных передаточных станций.

С учетом прогнозов развития экономики

государств-участников СНГ и их производственных связей перевозки грузов могут увеличиться в 2010 году в 1,5-2,0 раза. При этом структура перевозимых грузов не претерпит существенных изменений. В 1,3-1,5 раза ожидается возрастание перевозок грузов государств-участников СНГ в сообщении с третьими странами.

Объемы перевозок пассажиров железнодорожным транспортом в международном сообщении на период до 2010 года определяются ростом платежеспособного спроса населения, расширением экономических связей, улучшением сервиса и комфортности перевозок, включая повышение скорости движения поездов. По прогнозной оценке, эти перевозки к 2010 году могут увеличиться в 1,3-1,5 раза.

Развитие сети железных дорог государств-участников СНГ в рассматриваемой перспективе будет осуществляться путем строительства новых железнодорожных линий (в основном в России, Узбекистане, Казахстане и Туркменинии), вторых путей на лимитирующих участках, электрификации линий (в России, Казахстане, Узбекистане и Украине) и оборудования их автоблокировкой (в России, Узбекистане, Украине и др.).

Технический и моральный износ основных фондов железнодорожного транспорта государств-участников СНГ требует проведения в рассматриваемой перспективе масштабных работ по техническому оснащению и модернизации железных дорог. В этих целях следует максимально скоординировать осуществление указанных работ, имея в виду возможную стандартизацию и унификацию подвижного состава и постоянных устройств, принимаемых технических решений, информационного и программного обеспечения для реализации информационных технологий, обеспечения безопасности перевозок.

Первоочередной задачей является скоординированное повышение эффективности системы ремонтов и технического обслуживания локомотивов, производства в необходимых количествах высококачественных запасных частей и расходных материалов, проведение работ по продлению сроков эксплуатации устройств и агрегатов и других прогрессивных решений.

Будет продолжена работа по переводу грузовых вагонов на принципиально новую систему технического обслуживания и ремонта, основанную на выводе вагонов в ремонт с учетом фактически выполненного объема работ по пробегу.

Хорошие перспективы имеет перевод отдельных направлений, прежде всего межгосударственного сообщения, на скоростное движение пассажирских поездов.

Продолжается осуществление разработок и производства нового подвижного состава для скоростного пассажирского движения, включая локомотивы и вагоны.

В целях дальнейшего повышения безопасности движения поездов и уровня сохранности грузов при их перевозке должна быть реализована единая система сертификации подвижного состава, курсирующего в международном сообщении, проводится работа по оснащению объектов железных дорог устройствами обеспечения безопасности.

При создании и эксплуатации технических средств используются жесткие нормы и требования по вредным выбросам в атмосферу, реализуются экологически безопасные ресурсосберегающие технологии.

Государства - участники СНГ имеют реальные перспективы в отношении усиления своей роли транзитных государств. Этому способствуют объективные факторы: их геополитическое положение и наличие у них мощного транспортного потенциала.

Рост транзита потребует от государств-участников СНГ развития его транзитно-транспортной инфраструктуры.

Развитие и оптимизация транзитных перевозок должны рассматриваться как приоритетная задача государств-участников СНГ и международного сообщества для упрочения трансконтинентальных связей, ускорения экономического и социального развития стран, регионов, мирового хозяйства в целом.

Формирование и развитие сети международных транспортных коридоров на территории государств-участников СНГ должны рассматриваться на фоне основных тенденций развития мировой транспортной системы, как одной из составляющих процесса мирового экономического развития. Это обусловлено следующими факторами:

рост мировой торговли будет все больше опережать рост мирового производства, значимость мировых транспортных связей превысит роль центров добычи сырья и промышленного производства;

наиболее быстрый рост товарообмена предполагается в треугольнике Северная Америка - Европа - страны Азиатско-Тихоокеанского региона, непосредственно охватывающем Россию и государства-участники СНГ в потенциально выгодном качестве естественного моста между Европой и Азией.

В состав Общеввропейской транспортной сети входят следующие компоненты:

Трансевропейская транспортная сеть (TEN) на территории Европейского союза (ЕС);

10 общеевропейских транспортных коридоров в присоединившихся странах, в новых независимых государствах и за их пределами;

сеть TINA (проект оценки потребностей в области транспортной инфраструктуры), в состав которой входят 10 коридоров и дополнительные компоненты сети на территории стран-кандидатов на присоединение к ЕС;

4 общеевропейские транспортные зоны (PETrA), охватывающие морские бассейны Средиземного, Черного, Адриатического/Ионического морей и район Баренцева моря/европейской части Арктики;

евроазнатские соединения, в частности TRACECA (транспортный коридор Европа - Кавказ - Азия).

Одной из предпосылок формирования новых транзитных транспортных магистралей континентального значения является сложившаяся Трансевропейская транспортная сеть в рамках Европейского союза, в развитие которой положена утвержденная в июле 1996 г. концепция «Совместные главные направления создания Трансевропейской сети», основанная на принципе интеграции различных видов транспорта в мультимодальную транспортную сеть. Важным положением основных направлений TEN является расширение сети на Восток и ее соединение с транспортными сетями третьих стран. Временные рамки расширения TEN на Восток определены 2015 годом. Проводимый ЕС курс на расширение транспортных связей со странами Средней Азии и Закавказья и сближение со странами Центральной и Восточной Европы затрагивает экономические интересы государств-участников СНГ.

Другое базовое направление - коридор Север - Юг, соединяющий страны Северной Европы и Россию с Индийским океаном, Персидским заливом и государствами Юго-Восточной Азии.

В настоящее время активно развиваются балтийский, черноморские коридоры, транспортный коридор Европа - Кавказ - Азия (TRACECA), Транссибирская и Трансазиатская железнодорожные магистрали.

Транссибирская магистраль составляет основу международного Транссибирского маршрута, который берет свое начало в Японии и Южной Корее и кончается в странах Скандинавии, Центральной Европы, Средней Азии, Дальнего и Среднего Востока, и занимает центральное место в перевозках транзитных

и внешнеторговых грузов из стран Азиатско-Тихоокеанского региона в Европу и Среднюю Азию, Ближний Восток. Экономическая и Социальная Комиссия ООН для стран Азии и Тихого океана включила Транссибирскую магистраль в общую систему международных транспортных коридоров в качестве приоритетного направления. Комплексом вопросов, связанных с привлечением грузов на траассибирский маршрут, занимается Международный координационный совет по транссибирским перевозкам.

В обеспечении беспрепятственных перевозок грузов между Европой и Азией важная роль отводится Северному коридору Транссибирской железнодорожной магистрали. Росту объемов грузоперевозок на этом направлении в ближайшей перспективе будет способствовать завершение работ по усилению перегрузочных мощностей на пограничных переходах по перевозке скоропортящихся, сыпучих и зерновых грузов, а также контейнеров, удобрений, нефтепродуктов, металлопроката, угля, древесины, изделий химической промышленности.

В рамках организации сотрудничества железных дорог (ОСЖД) действует Соглашение об организационных и эксплуатационных аспектах комбинированных перевозок в сообщении Европа - Азия, которое вступило в силу в августе 1997 г. Это Соглашение является правовой основой для организации перевозок грузов между портами стран Балтии и странами Азиатско-Тихоокеанского региона. В создаваемый коридор Север - Юг войдет достаточно мощная и разветвленная сеть существующих транспортных коммуникаций государств-участников СНГ, включающих железнодорожные и автомобильные дороги, внутренние судоходные пути и морские порты, а также транспортные сети Ирана, Индии и других стран. Маршрут перевозок международных транспортных грузов стран бассейнов Индийского океана и Персидского залива через Иран, Каспийское море, государств-участников СНГ, Северной и Восточной Европы в 3 раза короче, чем существующий маршрут через Суэцкий канал. Это создает очевидные экономические предпосылки для переориентации на коридор Север - Юг части грузопотоков между странами указанных регионов.

Необходимое условие развития международных перевозок в направлении Европа - Азия - создание правовой базы, способствующей обеспечению перевозок, упрощению процедур пересечения границ, унификации и сокращению объемов документации, что в конечном счете приведет к увеличению и уско-

рению перевозок и снижению затрат на их осуществление.

Нормативно-правовая база перевозочного процесса в целом, гармонизация процедур перевозок грузов и пассажиров, и, прежде всего, в международном сообщении, должны и впредь оставаться едиными и согласованными. В этой связи возрастает роль согласованных действий железнодорожных администраций Государств-участников СНГ в области здравоохранения, в первую очередь, гигиенического и эпидемиологического сопровождения всех выше указанных преобразований в сфере обеспечения безопасности на транспорте.

Считаем необходимым принятие Концепции согласованных действий железнодорожных администраций Государств-участников СНГ в области здравоохранения, которая отражала бы точку зрения Государств Содружества на наиболее актуальные направления сотрудничества в области железнодорожного здравоохранения и перспективы медико-санитарного сопровождения дальнейшего развития транспортной системы СНГ.

Целью Концепции должна является выработка согласованных действий в области медико-санитарного сопровождения мероприятий по улучшению использования и развития транспортного потенциала Государств участников СНГ. Основными задачами Концепции должны являться:

- содействие эффективному развитию экономики государств-участников СНГ за счет медико-санитарного обеспечения преобразований железнодорожного транспортного потенциала;
- гигиеническое сопровождение производства сложных технических средств железнодорожного транспорта и развития транспортного машиностроения;
- санитарно-гигиеническое и противоэпидемическое обеспечение развития международных транспортных коридоров.

При этом необходимо учитывать такие объективные проблемы как различия в направлениях реформирования систем здравоохранения в разных странах СНГ, в т.ч. и железнодорожного здравоохранения и, в свою очередь, его главных составляющих – лечебно-профилактического и санитарно-гигиенического направлений, а также недостаточное научное гигиеническое сопровождение преобразований, происходящих на железнодорожном транспорте. Научные исследования в данной области отстают от современных требований во многих странах Содружества.

Для преодаления этих проблем необхо-

димо развивать совместную деятельность по следующим приоритетным направлениям:

расширение и углубление сотрудничества в области железнодорожного здравоохранения;

унификация или сближение подходов для осуществления медико-санитарных мероприятий на железнодорожном транспорте;

совершенствование международного нормативно-правового обеспечения в области железнодорожного здравоохранения.

На последнем направлении необходимо остановится отдельно. На наш взгляд необходимо сконцентрировать усилия прежде всего на:

1. Использование всех возможностей для включения медицинских требований (прежде всего санитарно-гигиенических и противоэпидемических) в разрабатываемую законодательную и нормативно-правовую базы.

г:2. Разработку и принятие необходимых соглашений и решений в области санитарно-гигиенического и противоэпидемического обеспечения транзитных перевозок в СНГ с использованием международных транспортных коридоров; обеспечения санитарной охраны территории государств Содружества и эпидемической безопасности на железнодорожном транспорте; санитарно-гигиенического обеспечения пассажирских и грузовых перевозок; санитарно-гигиенического обеспечения перевозки пищевой продукции и продовольственного сырья; разработку и внедрению единых гигиенических требований к воздействию железнодорожного транспорта на здоровье человека и среду его обитания.

3. Проведение сравнительного анализа принятых в странах Содружества законов и других нормативно-правовых актов, регулирующих деятельность в сфере здравоохранения и разработка рекомендаций по их гармонизации.

Особое внимание необходимо уделить совместному использованию потенциала органов и учреждений железнодорожного здравоохранения, а именно:

- проведению согласованной научной гигиенической политики, санитарно-гигиеническому сопровождению созданию новой техники;
- согласованному осуществлению мероприятий, препятствующих трансграничному перемещению технологий, товаров, использование которых способно нанести ущерб здоровью человека;
- согласованному развитию безопасных в эпидемическом и санитарном отношении пассажирских и грузовых перевозок (транс-

портных систем);

- совершенствованию технологий взаимодействия железнодорожного транспорта и транспортной деятельности с пограничными структурами государственной санитарно-эпидемиологической службы. Сокращению и упрощению контрольных операций. Осуществлению государственного санитарно-эпидемиологического контроля совместно с пограничным контролем и проведением таможенных процедур во время движения пассажирских поездов международного сообщения;
- реализации гигиенических направлений при осуществлении стандартизации и унификации железнодорожного подвижного состава, при разработке и производстве нового подвижного состава для скоростного пассажирского движения, включая локомотивы и вагоны;
- реализации единой системы внедрения гигиенических требований при сертификации подвижного состава, курсирующего в международном сообщении;
- применению жестких норм и требования по вредным выбросам в атмосферу, необходимости ориентации реализации экологически безопасных технологий;
- в рамках Соглашения о совместном использовании грузовых вагонов и контейнеров разработке гигиенических и организационных мер, которые будут гарантировать сохранность, товарные качества гигиеническую и эпидемиологическую безопасность перевозимых грузов в аспекте международных перевозок в контейнерах, включая рефрижераторные;
- ликвидации последствий железнодорожных и техногенных крупномасштабных аварий и катастроф, последствий других чрезвычайных ситуаций, включая проявления биотероризма;
- внедрению процедуры санитарно-гигиенической оценки воздействия на человека и среду его обитания работы железнодорожного транспорта;
- внедрению единой системы гигиенических нормативов обеспечения железнодорожного транспортного комплекса;
- созданию безопасных в эпидемическом и санитарном отношении пассажирских и грузовых перевозок железнодорожным транспортом;
- нормированию показателей гигиенической безопасности транспортных средств при их производстве и эксплуатации, топливно-смазочных материалов и специальных жидкостей, других химических веществ и материалов, используемых для создания, ремонта и эксплуатации подвижного состава;
- учету санитарно-гигиенических требований при проведении сертификации выпускаемой транспортной техники;
- унификации санитарно-гигиенического контроля за осуществлением пассажирских и грузовых перевозок;
- информационному обеспечению;
- организации межгосударственной системы подготовки медицинских кадров.

Summary

TO THE QUESTION OF CREATION AND REALIZATION OF CONCEPTION OF COOPERATION ORGANS AND ESTABLISHMENTS OF HEALTH PROTECTION OF RAILWAY TRANSPORT OF THE STATES-PARTICIPANTS OF CIS

V.V. Anashkin, A.S. Volkova

Central sanitary-epidemiology station on the railway transport of Ukraine, Kiev, Ukraine

A railway transport takes leading seat in the transporting complex of the states-participants CIS, development of transcontinental connections, acceleration of economic and social development of countries. In this connection the role of the concerted actions of railways administrations of states - participants of CIS in area of health protection, above all things, hygienical and epidemiology accompaniment of transformations on a transport is promotion. Conception of cooperation of organs and establishments of health protection of railway transport of the states of Concord is offered in the article.