



стр. 2

**Международное
сотрудничество –
совместный подход
к решению
общих задач**



стр. 15

**Белорусская магистраль –
инновации для
эффективного развития**

**ЮКЖД:
общенациональная
транспортная компания
Армении**



стр. 6

**Ремонт вагона:
возможность выбора**



стр. 16

-Владимир Иванович, расскажите, пожалуйста, о взаимодействии ОАО «РЖД» с ЗАО «Южно-Кавказская железная дорога»: какие приоритеты Вы можете выделить в качестве Председателя Совета директоров ЗАО «ЮКЖД»; каковы перспективы развития данной компании в интересах России и Армении?

— Как вы, конечно, помните, в соответствии с Постановлением Правительства Республики Армения от 17 января 2008 года ОАО «РЖД» было признано победителем в тендере на управление железнодорожной системой Республики Армения.

13 февраля 2008 года был подписан Концессионный договор между Министерством транспорта и связи Республики Армения, ЗАО «ЮКЖД» и ОАО «РЖД» по передаче железнодорожной системы Республики Армения ЗАО «Южно-Кавказская железная дорога», созданному ОАО «РЖД» и выступающему поручителем по обязательству осуществления инвестиций в объекты железнодорожного транспорта Республики Армения. Операционная деятельность ЗАО «ЮКЖД» была начата с 1 июня 2008 года. По мере освоения инвестиционных средств, выделенных ОАО «РЖД», регулярно осуществляется дополнительная эмиссия акций ЗАО «ЮКЖД». Постоянно проводятся консультации специалистов компаний по всему спектру производственно-хозяйственной деятельности.

Кроме того, ЗАО «ЮКЖД» взаимодействует с ОАО «РЖД» в рамках Совета по железнодорожному транспорту государств — участников Содружества и Балтии, являясь его полноправным членом.

ЗАО «ЮКЖД» позиционирует себя на территории Республики Армения как хозяйствующий субъект, имеющий стратегические цели и задачи в вопросах развития общенациональной транспортной системы, динамично повышающей эффективность и качество услуг и создающий необходимые условия для интеграции республики в евроазиатскую транспортную систему. Компания работает на перспективу и осознает важность развития транспортного сотрудничества с сопредельными и иными государствами по формированию с ними возможных транспортных маршрутов и коридоров с целью превращения Армении в крупный транспортно-транзитный и логистический центр Южного Кавказа.

Основными задачами ЗАО «ЮКЖД» являются достижение стабильной работы железнодорожного транспорта на территории Армении, удовлетворение потребностей экономики Армении в качественной перевозке грузов и пассажиров, а также получение экономических выгод от концессионного управления армянскими железными дорогами.

Для достижения указанных целей ЗАО «ЮКЖД» планирует реализовать комплекс задач, в первую очередь, восстановить железнодорожную инфраструктуру на территории Республики Армения с доведением параметров ее технического состояния, обслуживания и ремонта до стандартов ОАО «РЖД»; сформировать парк подвижного состава, способный обеспечить потребности в перевозке грузов и пассажиров; сформировать квалифицированный персонал; значительно улучшить эксплуатационные показатели работы; обеспечить достижение финансовой прозрачности, экономи-

Международное сотрудничество – совместный подход к решению общих задач

Накануне 55 заседания Совета по железнодорожному транспорту государств – участников Содружества, которое пройдет 28–29 октября 2011 года в г. Ереване (Республика Армения), редакция обратилась к Президенту ОАО «РЖД», Председателю Совета по железнодорожному транспорту государств – участников Содружества Владимиру Ивановичу Якунину с просьбой ответить на вопросы и поделиться своим мнением по проблемам, которые будут обсуждаться на предстоящем важном для партнеров колеи 1520 Совете.

ческой эффективности и финансово-экономической устойчивости работы компании.

В 2008 году специалистами ОАО «РЖД» разработана Генеральная схема развития ЗАО «ЮКЖД» на период до 2015 года, в которой определены первоочередные меры по обеспечению эффективной деятельности хозяйств ЗАО «ЮКЖД».

В 2011 году ЮКЖД планируется инвестировать в обновление и модернизацию активов 1,3 млрд. рублей, в том числе в инфраструктуру – 1237 млн. рублей, в подвижной состав – 39,4 млн. рублей.

Основной эффект для ОАО «РЖД» от участия в данном проекте ожидается за счет прироста грузовой базы после решения совместно существующих политических вопросов в отношениях Армении с соседними государствами.

В настоящее время внешне-торговые перевозки в сообщении с Арменией осуществляются через единственный функционирующий железнодорожный пограничный переход на границе с Грузией, куда грузы поступают в основном через порты Потти.

Поэтому одним из важнейших вопросов является обеспечение деятельности железнодорожно-паромного сообщения между портами Кавказ – Потти, где ОАО «РЖД» является мажоритарным акционером.

На стадии проработки находится проект о возможности строительства железной дороги Армения – Иран. Еще одним перспективным проектом представляется возобновление железнодорожного сообщения между Арменией и Турцией.

Напомним, что 14 мая 2010 года правительства России и Турции по итогам переговоров президентов двух стран подписали Соглашение об организации смешанного международного железнодорожно-паромного сообщения через порты Кавказ (Российская Федерация) и Самсун (Турецкая Республика). Паромная переправа официально открыта 16 декабря 2010 года для перевозок грузов в частных вагонах.

Открытие железнодорожного пограничного перехода Дугукапы – Ахурян может способствовать оптимизации хозяйственной дея-



тельности ЗАО «ЮКЖД» и интеграции железных дорог Армении в евроазиатскую транспортную систему.

Подчеркну, что в настоящее время прорабатывается возможность создания на базе ст. Ахурян (Армения) международного логистического центра с единым управлением по обе стороны границы для привлечения максимального потока грузов на железнодорожный транспорт.

Кроме того, проводятся работы по увеличению пропускной способности железных дорог Армении.

– 1 июня 2011 года Вы провели первое заседание Межгосударственного технического комитета по стандартизации «Железнодорожный транспорт», созданного по инициативе Совета; расскажите, пожалуйста, какие вопросы рассматривались, а также какова роль этого комитета в укреплении технологического единства колеи 1520 мм?

— В рамках работы VI Международного железнодорожного бизнес-форума «Стратегическое партнерство 1520» состоялось замечательное событие – проведение первое заседание МТК 524, учрежденного на 38-м заседании Межгосударственного совета по стандартизации, метрологии и сертификации (МГС).

Я внимательно слежу за развитием технического регулирования не только в России, на «пространстве 1520», но и в других регионах мира – в Европейском Союзе, на американском континенте. И вижу, что везде данные вопросы являются остроактуальными и дискуссионными.

На заседании определены стратегические задачи МТК 524, среди которых я бы особенно отметил следующие:

- во-первых, применять межгосударственные стандарты в качестве инструмента поступательно развития железнодорожной сети 1520 мм с целью эффективного обслуживания экономик внутренних и внешних рынков государств;
- во-вторых, применять межгосударственные стандарты для продвижения инноваций в железнодорожной отрасли;
- способствовать созданию гибкой и функциональной законодательной базы для стандартизации на «пространстве 1520», которая позволит повысить конкурентоспособность железнодорожных перевозок, внедрение инноваций и экономический рост.

В ходе обсуждения определены приоритетная задача на ближайшие три года работы МТК 524, а именно – обеспечение выполнения требований трех технических регламентов Таможенного

союза в области железнодорожного транспорта, планируемых к принятию на территории государств ЕвразЭС и государств – участников Содружества: «О безопасности железнодорожного подвижного состава», «О безопасности инфраструктуры железнодорожного транспорта» и «О безопасности высокоскоростного железнодорожного транспорта».

Для их успешного применения на «пространстве 1520» необходимо создать стандарт межгосударственных стандартов и сводов правил.

В подготовку только основополагающих требований безопасности, принимаемых в виде единых технических регламентов СНГ,

включено большое количество министерств, ведомств и предприятий республик. А что говорить о стандартах в поддержку этих регламентов, которые будут готовы МТК 524, где каждое требование должно быть выверено абсолютно, конкретные параметры продукции и процессов должны быть сформулированы четко и однозначно, но на основе консенсуса с учетом потребностей и возможностей хозяйствующих субъектов рынка!

Потому упомянуть о сложности предстоящих комитету работ не буду – они велики и очевидны. Ранее на заседании Межгосударственного совета по стандартизации, метрологии и сертификации был утвержден состав МТК 524. В качестве активных членов, имеющих право голоса по всем вопросам, комитета, выступают Российская Федерация, Украина, Республика Беларусь, Казахстан, Армения, Азербайджанская Республика. К ним присоединились государства-наблюдатели: Республика Таджикистан и Молдова.

В дополнение к перечисленным на заседании МТК 524 принятым голосованием полномочным представителям государств – членов МТК 524 в качестве активных членов Республики Узбекистан и Кыргызская республика.

На заседании также была утверждена структура МТК 524. Комитет состоит из 16 подкомитетов, охватывающих все области железнодорожного транспорта. Структура комитета основана на опыте работы российской ТК 45, европейского ТК CEN 256, международного ТК МЭК 9.

– Планировалось, что 22 сентября 2011 года вступят в действие новые Правила технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации (ПТЭ); расскажите, пожалуйста, об инициативе ОАО «РЖД, а также что уже делается на международном уровне по принятию в дальнейшем правил технической эксплуатации, охватывающих колею 1520 мм.

— ПТЭ были утверждены приказом Минтранса России от 28 января 2011 года № 286. Однако срок их ввода в действие перенесен на 1 июля 2012 года.

Правила разрабатывались Минтрансом России с привлечением ОАО «РЖД» и других участников перевозочного процесса в течение более трех лет в условиях реформирования железнодорожной отрасли. Они, прежде всего, направлены на повышение безопасности движения поездов, ответственности всех участников перевозочного процесса, создание условий для технического и технологического перевооружения железнодорожного транспорта и его инновационного развития.

В июне 2011 года ОАО «РЖД» обратилось в Дирекцию Совета по железнодорожному транспорту государств – участников Содружества с просьбой направить ПТЭ железнодорожным администрациям для рассмотрения и подготовки предложений по разработке единых требований технической эксплуатации железнодорожного транспорта на «пространстве 1520».

Данное предложение поддержано на прошедшем в Москве в июле текущего года 10 заседании рабочей группы по реализации решений Меморандума о сотрудничестве железнодорожных администраций государств – участников СНГ в области обеспечения единства системы технического регулирования на «пространстве 1520».

Кроме того, в рамках подготовки к 55 заседанию Совета по железнодорожному транспорту государств – участников Содружества на совещании уполномоченных представителей железнодорожных администраций по научно-исследовательским, опытно-конструкторским и технологическим работам, которое проходило в Москве 13–15 сентября 2011 года, принято решение включить разработку проекта единых «Общих требований технической эксплуатации железных дорог на «пространстве 1520», выполненного на основе анализа Правил технической эксплуатации государств на «пространстве 1520», в проект плана НИОКР железнодорожных администраций государств – участников СНГ на 2012 год».

– Что изменилось в области международных перевозок грузов, контроля товаров и тарифов в связи с образованием Таможенного союза Россия-Беларусь-Казахстан? Какие проблемы необходимо решить? Каковы предложения ОАО «РЖД»?

— В связи с образованием Таможенного союза Беларуси, Казахстана и России отменен таможенный контроль на внутренних границах государств – членов союза. Помещение грузов под процедуру таможенного транзита теперь проводится единожды – при прибытии на внешнюю границу Таможенного союза и не требует дополнительных процедур на пути их следования по его территории.

Также важным положительным фактором при формировании нормативно-правовой базы Таможенного союза считается установление нормы, касающейся применения для железнодорож-

ного транспорта мер обеспечения уплаты таможенных пошлин и налогов при помещении товаров под процедуру таможенного транзита.

Новые условия создают возможности по ускорению таможенного оформления и, как следствие, привлечению дополнительных транзитных грузопотоков, особенно на направлении Китай – Европа.

Сокращение числа таможенных операций способствует снижению расходов на перевозку при одновременном уменьшении сроков доставки грузов через несколько государств Таможенного союза. На современном этапе экономия временных затрат может достигать одного-двух дней.

В целях адаптации к новым условиям деятельности железным дорогам трех государств необходимо решение целого комплекса задач. Это, прежде всего, формирование и поддержание взаимовыгодных условий для осуществления совместной хозяйственной деятельности, развитие перевозок пассажиров и грузов, совершенствование тарифной политики, а также процедур, связанных с взаимодействием железнодорожных администраций государств – членов Таможенного союза.

Для решения этих задач администрации железных дорог стран – участниц Таможенного союза инициировали предложение о создании транзитной рабочей группы из специалистов белорусской, российской и казахстанских железных дорог.

Со своей стороны, ОАО «РЖД» предпринимает шаги по созданию новых условий контроля при пересечении границ Таможенного союза. Так, в сентябре 2010 года в присутствии глав государств российских и казахстанских железных дорогами подписан Меморандум о взаимном сотрудничестве при совершении таможенных операций на таможенной территории Таможенного союза.

Кроме того, оговорена возможность создания совместного предприятия по оказанию комплекса услуг таможенного оформления товаров и транспортных средств, перемещающихся железнодорожным транспортом через границу Таможенного союза.

Также важным для развития единых транспортных систем является создание Единого экономического пространства (ЕЭП), где выходом в нейтральные воды (паромная переправа).

Перевозки по таким маршрутам предусматривают обязательное помещение товаров под процедуру таможенного транзита и ее завершение по прибытии в Калининградскую область, что обуславливает дополнительные расходы пользователей услуг железнодорожного транспорта и негативно сказывается на пропускной способности пунктов пропуска.

В результате Калининградские порты оказываются в неравных конкурентных условиях с морскими портами стран-соседей. В этой связи ОАО «РЖД» уже неоднократно предлагало внести соответствующее дополнение в Таможенный кодекс Таможенного союза о неприменении процедуры таможенного транзита в отношении товаров, помещенных под процедуру экспорта и вывозимых с территории Калининградской области. До внесения и вступления в силу этих изменений было предложено применять порядок оформления транзита, предусматривающий использование экспортной декларации, ее электронной копии и перевозочных документов в качестве транзитной декларации.

Однако данный вопрос до настоящего времени не был решен



Пространства будут применяться внутренними тарифы каждого из государств-участников. Контроль над изменением уровня тарифов внутри ценового коридора будет осуществляться Комиссией Таможенного союза.

При этом упраздняется система установления исключительных тарифов. В качестве основного метода тарифообразования на железнодорожном транспорте будет применяться метод экономически обоснованных затрат с учетом необходимости развития инфраструктуры.

Также в соответствии с Соглашением, начиная с 1 января 2015 года, для обеспечения экономической интеграции в сфере железнодорожного транспорта открывается равный доступ к инфраструктуре перевозчиков государств ЕЭП на условиях, аналогичных правилам доступа национальных перевозчиков к инфраструктуре.

Вместе с тем остается нерешенным ряд проблем, оказывающих негативное влияние на конкурентоспособность инфраструктуры железных дорог стран Таможенного союза.

С позиции ОАО «РЖД» определенную озабоченность вызывает непродуманная организация перевозок грузов, помещенных под процедуру экспорта, в Калининградскую область. Такая перевозка связана с необходимостью пересечения границ стран, не входящих в состав Таможенного союза (сухопутная перевозка), или выходом в нейтральные воды (паромная переправа).

Перевозки по таким маршрутам предусматривают обязательное помещение товаров под процедуру таможенного транзита и ее завершение по прибытии в Калининградскую область, что обуславливает дополнительные расходы пользователей услуг железнодорожного транспорта и негативно сказывается на пропускной способности пунктов пропуска.

В результате Калининградские порты оказываются в неравных конкурентных условиях с морскими портами стран-соседей. В этой связи ОАО «РЖД» уже неоднократно предлагало внести соответствующее дополнение в Таможенный кодекс Таможенного союза о неприменении процедуры таможенного транзита в отношении товаров, помещенных под процедуру экспорта и вывозимых с территории Калининградской области. До внесения и вступления в силу этих изменений было предложено применять порядок оформления транзита, предусматривающий использование экспортной декларации, ее электронной копии и перевозочных документов в качестве транзитной декларации.

Однако данный вопрос до настоящего времени не был решен

положительно. Считаем необходимым обратить внимание на проблему вероятного применения компаниями-экспортерами логистических решений по организации перевозок экспортных грузов по альтернативным Калининградским морским портам маршрутам.

– На 55 заседание Совета выносятся вопросы «О проекте Соглашения о единой системе управления и использования парка грузовых вагонов», что уже сделано в этом направлении, как в дальнейшем на «пространстве 1520 мм» должен работать вагонный парк с учетом отсутствия инвентаря – России?

— Процесс реформирования железнодорожного транспорта и переход к рыночным отношениям обусловили необходимость совершенствования технологии перевозок в международном сообщении. В настоящее время многие железнодорожные администрации (а не только ОАО «РЖД») в ходе проводимых структурных преобразований передают свой инвентарный парк грузовых вагонов различным обществам.

К концу 2011 года ОАО «РЖД» передаст практически все грузовые вагоны дочерним обществам. Уже сегодня частный парк значительно превышает инвентарный.

В этих условиях железнодорожные администрации начали сталкиваться со стихийным перемещением собственных вагонов на дороги погрузки при отсутствии у операторов частных вагонов грузовой базы и договоров с грузоотправителями. В результате возрастает порочный прогон вагонов и возникает большое скопление порочных частных вагонов в ожидании перевозок выгодных для них грузов.

В этой связи остро стоит вопрос управления порочным частным парком грузовых вагонов. Для решения возникающих проблем в эксплуатации подвиж-



ного состава было предложено создание Единой системы управления и использования парка грузовых вагонов (ЕСУПГВ).

Создаваемая система должна обеспечить рациональное управление подвижным составом различной принадлежности, сокращение порочных пробогов и т.д., что, в свою очередь, позволит сократить нерациональные издержки транспортного производства, повысить производительность вагона.

Взаимодействие железнодорожных администраций и собственников грузовых вагонов в рамках ЕСУПГВ должно базироваться на принципах законности, юридического равенства, свободы договора, добровольного участия, равных экономических условий и условий эксплуатации грузовых вагонов, обеспечения сохранности используемого подвижного состава.

В результате проведенной железнодорожными администрациями работы 20–21 октября 2010 года в Вильнюсе на 53 заседании Совета была утверждена Концепция единой системы управления и использования парка грузовых вагонов различных форм собственности.

Концепция разработана с целью эффективного управления парком грузовых вагонов на сети железных дорог и предусматривает выработку взаимовыгодных условий использования подвижного состава различных форм собственности.

В целях реализации Концепции ЕСУПГВ железнодорожными администрациями проект Соглашения о ЕСУПГВ был доработан с учетом высказанных предложений. Это Соглашение содержит права и обязанности сторон, технические, технологические, правовые и финансовые условия использования вагонов Единого парка.

На 54 заседании Совета 18–19 мая 2011 года в Хельсинки при рассмотрении проекта Соглашения о ЕСУПГВ поступил ряд заме-

чений и дополнений, высказанных железнодорожными администрациями Украины и Узбекистана. Проект Соглашения не был утвержден и был отправлен на доработку.

Следует отметить, что вопрос принятия Соглашения отдельными железнодорожными администрациями является непростым, так как должны быть учтены интересы всех сторон: железнодорожных администраций и собственников подвижного состава. В этой работе важно учесть все детали и составляющие перевозочного процесса – от уровня технического состояния вагонного парка, полигонов курсирования и т.д. до расчета финансовых последствий для железнодорожных администраций – участниц ЕСУПГВ.

Высказанные отдельными железнодорожными администрациями предложения нацелены на необходимость еще раз рассмотреть проект Соглашения и, по возможности, внести в него согласованные изменения, не ущемляющие интересов сторон и минимизирующие риски.

С учетом этого ОАО «РЖД» проводит консультации с рядом железнодорожных администраций. Так, 2 августа 2011 года в г. Киеве состоялся встреча представителей ОАО «РЖД» и «Укрзалізниця» на уровне замести-

телей руководителей по рассмотрению вопроса подготовки к подписанию на очередном заседании Совета соглашения о ЕСУПГВ с целью сближения позиций. В результате рассмотренной стороны пришли к единому мнению по редакции проекта Соглашения.

Подготовленный и согласованный сторонами проект Соглашения о ЕСУПГВ обсуждали на очередном заседании рабочей группы Комиссии по вопросам реформирования и структурных преобразований 11 августа 2011 года, где были также рассмотрены предложения Узбекистана, Дирекции Совета и других администраций.

На состоявшемся 17–19 августа 2011 года совещании уполномоченных представителей же-

лель руководителей по рассмотрению вопроса подготовки к подписанию на очередном заседании Совета соглашения о ЕСУПГВ с целью сближения позиций. В результате рассмотренной стороны пришли к единому мнению по редакции проекта Соглашения.

Подготовленный и согласованный сторонами проект Соглашения о ЕСУПГВ обсуждали на очередном заседании рабочей группы Комиссии по вопросам реформирования и структурных преобразований 11 августа 2011 года, где были также рассмотрены предложения Узбекистана, Дирекции Совета и других администраций.

На состоявшемся 17–19 августа 2011 года совещании уполномоченных представителей же-

лель руководителей по рассмотрению вопроса подготовки к подписанию на очередном заседании Совета соглашения о ЕСУПГВ с целью сближения позиций. В результате рассмотренной стороны пришли к единому мнению по редакции проекта Соглашения.

Подготовленный и согласованный сторонами проект Соглашения о ЕСУПГВ обсуждали на очередном заседании рабочей группы Комиссии по вопросам реформирования и структурных преобразований 11 августа 2011 года, где были также рассмотрены предложения Узбекистана, Дирекции Совета и других администраций.

На состоявшемся 17–19 августа 2011 года совещании уполномоченных представителей же-

лель руководителей по рассмотрению вопроса подготовки к подписанию на очередном заседании Совета соглашения о ЕСУПГВ с целью сближения позиций. В результате рассмотренной стороны пришли к единому мнению по редакции проекта Соглашения.

Подготовленный и согласованный сторонами проект Соглашения о ЕСУПГВ обсуждали на очередном заседании рабочей группы Комиссии по вопросам реформирования и структурных преобразований 11 августа 2011 года, где были также рассмотрены предложения Узбекистана, Дирекции Совета и других администраций.

На состоявшемся 17–19 августа 2011 года совещании уполномоченных представителей же-

лель руководителей по рассмотрению вопроса подготовки к подписанию на очередном заседании Совета соглашения о ЕСУПГВ с целью сближения позиций. В результате рассмотренной стороны пришли к единому мнению по редакции проекта Соглашения.

Подготовленный и согласованный сторонами проект Соглашения о ЕСУПГВ обсуждали на очередном заседании рабочей группы Комиссии по вопросам реформирования и структурных преобразований 11 августа 2011 года, где были также рассмотрены предложения Узбекистана, Дирекции Совета и других администраций.

На состоявшемся 17–19 августа 2011 года совещании уполномоченных представителей же-

лель руководителей по рассмотрению вопроса подготовки к подписанию на очередном заседании Совета соглашения о ЕСУПГВ с целью сближения позиций. В результате рассмотренной стороны пришли к единому мнению по редакции проекта Соглашения.

Подготовленный и согласованный сторонами проект Соглашения о ЕСУПГВ обсуждали на очередном заседании рабочей группы Комиссии по вопросам реформирования и структурных преобразований 11 августа 2011 года, где были также рассмотрены предложения Узбекистана, Дирекции Совета и других администраций.

На состоявшемся 17–19 августа 2011 года совещании уполномоченных представителей же-

лель руководителей по рассмотрению вопроса подготовки к подписанию на очередном заседании Совета соглашения о ЕСУПГВ с целью сближения позиций. В результате рассмотренной стороны пришли к единому мнению по редакции проекта Соглашения.

Подготовленный и согласованный сторонами проект Соглашения о ЕСУПГВ обсуждали на очередном заседании рабочей группы Комиссии по вопросам реформирования и структурных преобразований 11 августа 2011 года, где были также рассмотрены предложения Узбекистана, Дирекции Совета и других администраций.

На состоявшемся 17–19 августа 2011 года совещании уполномоченных представителей же-

лель руководителей по рассмотрению вопроса подготовки к подписанию на очередном заседании Совета соглашения о ЕСУПГВ с целью сближения позиций. В результате рассмотренной стороны пришли к единому мнению по редакции проекта Соглашения.

Подготовленный и согласованный сторонами проект Соглашения о ЕСУПГВ обсуждали на очередном заседании рабочей группы Комиссии по вопросам реформирования и структурных преобразований 11 августа 2011 года, где были также рассмотрены предложения Узбекистана, Дирекции Совета и других администраций.

На состоявшемся 17–19 августа 2011 года совещании уполномоченных представителей же-

участия с целью удовлетворения потребностей железнодорожных администраций в погрузочных ресурсах.

— **Расскажите, пожалуйста, об основных вопросах, рассмотренных на XX пленарном заседании Координационного Совета по Транссибирским перевозкам, который под Вашим председательством прошел в Одессе 27–28 сентября 2011 года.**

— На прошедшем заседании Координационного совета по Транссибирским перевозкам обсуждались ключевые вопросы управления, развития и модернизации Транссибирской магистрали. В условиях динамично развивающегося Евразийского рынка транспортно-логистических услуг с его экономическими вызовами и растущей конкуренцией, развитие Транссибирских перевозок рассматривается как фактор расширения экономического сотрудничества между Россией, Европой и странами Азии.

В последние годы на Транссибе существенно возросло качество транспортного обслуживания, решены вопросы сохранения перевозимых грузов, введен упрощенный порядок декларирования контейнерных грузов.

Объемы перевозок по Транссибу за январь–август 2011 года по сравнению с аналогичным периодом прошлого года выросли более чем на треть; возросли и объемы перевалки грузов через морские порты России.

Однако по-прежнему остается нерешенным ряд вопросов, связанных с обеспечением бесперебойного перевозочного процесса. Причем зачастую их решение зависит не только от ОАО «РЖД».

Так, время доставки грузов увеличивается из-за количества



участников перевозочного процесса, их раскоординированной деятельности и не слаженной работы служб по всему маршруту следования. Именно поэтому мы уделяем внимание различным аспектам взаимодействия операторов, экспедиторов и судоходных компаний, вопросам повышения эффективности контейнерных перевозок через морские порты, внедрению инновационных технологий, таких как страхование рисков, безбумажный документооборот и единый информационный ресурс.

Одной из ключевых задач, стоящих перед нами, является повышение объемов транзитных перевозок. Одним из инструментов формирования экономически эффективных и современных условий транспортировки по всему Транссибирскому маршруту станет создание нового международного логистического оператора

транзитных перевозок по направлению «Восток – Запад». В конечном итоге, мы хотим предложить рынку комплексную «сквозную» услугу с конкурентоспособными параметрами цены и качества.

Считаю, что эти и многие другие нововведения определяют характер перспективного развития Транссибирской магистрали. Например, реализация проекта «Транссиб за 7 суток» позволит сократить срок доставки контейнерных грузов от восточных до западных границ России до 7 суток уже к 2012 году. Это примерно на треть быстрее, чем в настоящее время.

Уверен, что создание привлекательных условий по использованию Транссибирской магистрали – лишь вопрос времени. Однако достижение этой задачи возможно исключительно за счет сотрудничества и эффективного взаимодействия всех участников перевозочного процесса.

— **Расскажите об итогах и значении прошедшего III Международного салона в Шербинке «ЭКСПО-1520»; что даст для ОАО «РЖД» заключенное соглашение с группой «Синара» и Концерном «Сименс» по электропоездам нового поколения «Ласточка»?**

— Участникам и гостям салона «ЭКСПО-1520» было представлено более 50 единиц нового железнодорожного подвижного состава. Это итог того, что было сделано российскими машиностроителями за последние два года, и это та техника, которая может стать будущим железнодорожного транспорта.

Благодаря последовательной работе по обновлению и развитию железнодорожного транспорта, развернутой в последние годы, ОАО «РЖД» удалось переломить тенденцию нарастающего физического и морального износа производственной базы.

В рамках салона «ЭКСПО-1520» 7 сентября 2011 года между ОАО «Торговый дом РЖД» и ООО «Сименс Технологии Поездов» был подписан договор на поставку электропоездов для пригородных пассажирских перевозок. Объем заказа составил 1200 вагонов электропоездов серии Desiro RUS, или, как мы называли их у себя, «Ласточка».

Поставка первых электропоездов запланирована на 2015 год. До конца 2017 года уровень локализации их производства на территории Российской Федерации должен составить не менее 80% от стоимости каждого электропоезда. В соответствии с условиями договора, по согласованию сторон, возможно изготовление электропоездов трех типов: ЭГЭ («городской экспресс»), ЭЛ (пригородный) и ЭМ («межрегиональный экспресс»). Изготовление электропоездов будет осуществляться в г. Верхняя Пышма Свердловской области на производственных мощностях ОАО «Уральские локомotive» – совместном предприятии Группы Синара и компании «Сименс АГ».

«Ласточки» планируется использовать для обеспечения транспортного обслуживания пассажиров в период проведения Чемпионата мира по футболу 2018 года в России.

На наш взгляд, создание совместного предприятия по производству электропоездов «Ласточка» будет способствовать укреплению сотрудничества ОАО «РЖД» с глобальными компаниями, занятыми в производстве железнодорожного транспорта. Получение зарубежных технологий и адаптация их в Российской Федерации, обмен опытом с зарубежными партнерами являются частью ра-

боты по обновлению изношенной производственной базы машиностроительного комплекса.

7 сентября 2011 года также был подписан договор между ОАО «РЖД» и компанией «Сименс АГ» о техническом обслуживании и ремонте 54 электропоездов «Ласточка», которые были заказаны ОАО «РЖД» в 2009 и 2010 годах. Контракт на техническое обслуживание вступит в силу с начала ввода электропоездов в эксплуатацию и рассчитан на 40 лет. В соответствии с условиями договора компания «Сименс АГ» несет ответственность за весь комплекс работ по техническому обслуживанию и ремонту, а также за обеспечение готовности электропоездов. Выполнение договора о техническом обслуживании и ремонте должно обеспечить надежную эксплуатацию электропоездов «Ласточка» на протяжении всего срока службы.

ОАО «РЖД» глубоко заинтересовано в развитии региональных промышленных центров – как в качестве перевозчика, так и крупнейшего потребителя продукции отечественного производства, в том числе продукции локализованного в России производства мировых лидеров транспортного машиностроения. На данном этапе необходима масштабная кооперация государства, транспортного бизнеса и предприятий промышленности, в результате которой будет обеспечено сбалансированное развитие инфраструктуры железных дорог и производственных ресурсов самих регионов.

— **Владимир Иванович благодарим Вас за исчерпывающие ответы, которые, безусловно, будут интересны нашим читателям.**

по таможенным причинам отцепки сократились на 3%.

Выполнение графика движения пассажирских поездов за девять месяцев текущего года по сети железных дорог по прибытию и по последованию снижено в сравнении с аналогичным периодом прошлого года соответственно на 1,2% и на 0,4%, а по отправлению ухудшилось на 0,1%.

В целях дальнейшего улучшения выполнения графика движения пассажирских поездов международного сообщения представляется необходимым продолжить практику постоянного анализа результатов последования пассажирских поездов по расписанию с принятием необходимых мер по устранению причин, вызывающих опоздания поездов.

— **На 55 заседании Совета выносятся важнейшие вопросы, остановитесь подробнее на некоторых из них.**

— Тарифная политика железных дорог на перевозку грузов в международном сообщении на 2012 фрахтовый год.

На рабочем совещании экспертов железнодорожных администраций по разработке проекта Тарифной политики железных дорог государств – участников СНГ (ТП СНГ) на перевозки грузов в международном сообщении на 2012 фрахтовый год (6–9 сентября 2011 года, г. Ташкент) рассмотрено более 30 предложений, большая часть из которых согласована.

Рабочее совещание экспертов согласовало дополнение в порядок расчета платы за перевозку грузов сборной повагонной отправкой с применением перевозочных приспособлений, уточнило редакцию пункта о дополнительных сборах, также рассма-

трирование вагонами, зарегистрированными в других государствах. Рост погрузки «на выход» в «чужих» вагонах составил +18,2%, и в среднем по сети железных дорог железнодорожная администрация обеспечивала свою погрузку на выход «чужими» вагонами в течение 18,5 суток.

Негативно на пропуске поездов-доплаток отражаются отцепки вагонов на межгосударственных стыковых пунктах. За девять месяцев 2011 года на межгосударственных стыковых пунктах рост отцепок составил 29%, в т.ч. по техническим причинам +46%, коммерческим причинам +28%, а

ривался вопрос необходимости регламентирования порядка объявления и вступления в силу повышения уровня тарифов на перевозки транзитных грузов.

20 Тарифная Конференция, которая будет проходить с 25 по 28 октября 2011 года в Латвии, согласует Тарифную политику железных дорог государств – участников СНГ на перевозки грузов в международном сообщении на 2012 фрахтовый год и примет окончательное решение по всем обсуждаемым вопросам на рабочем совещании экспертов.

На этой конференции запланировано заслушать отчет Управления делами Тарифной политики о проделанной работе (в 2011 году функции Управления делами ТП СНГ осуществляет Государственная администрация железнодорожного транспорта Украины), внести изменения в Тарифное Соглашение, рассмотреть возможность принятия Тарифной политики на период более одного года и утвердить Управление делами Тарифной политики на 2012 фрахтовый год.

Остановлюсь на наиболее актуальных вопросах, которые будут рассматриваться на заседании Совета.

Во-первых, о внесении изменений и дополнений в Соглашение об особенностях применения отдельных норм Соглашения о международном железнодорожном грузомовом сообщении (Соглашение ОП СМГС).

В настоящее время железнодорожные администрации используют номенклатуру грузов (ГНГ), так и Единую тарифно-статистическую номенклатуру грузов (ЕТСНГ).

Железнодорожная администрация Украины предложила рассмотреть вопрос перехода на использование всеми железнодорожными администрациями и национальными информационными обменах только ГНГ. В связи с этим было предложено внести изменение в Приложение 3 «Порядок оформления перевозочных документов при перевозках грузов в международном железнодорожном сообщении» к ОП СМГС.

На совещании уполномоченных представителей железнодорожных администраций в июне 2011 года было решено, что внесение изменений в пункт 2.6 Приложения 3 к ОП СМГС не снимет вопрос перехода с Единой тарифно-статистической номенклатуры грузов (ЕТСНГ) на Гармонизированную номенклатуру грузов (ГНГ). Для применения только ГНГ не подготовлена техническая база и нет единого мнения по этому вопросу всех железнодорожных администраций.

В сентябре 2011 года на совещании уполномоченных представителей железнодорожных администраций был рассмотрен вопрос внесения изменений и дополнений в Приложение 5 к ОП СМГС в части дополнительных причин, по которым принимающая сторона имеет право отказать в приеме отправок.

На совещании было принято решение о целесообразности внесения изменений в Приложение 5 к ОП СМГС, в пункте 17 которого установлен исчерпывающий перечень причин, по которым принимающая сторона имеет право отказать в приеме отправок. Спорные вопросы должны регулироваться двусторонними соглашениями.

Во-вторых, о ходе реализации Соглашения о единой системе управления и использования парка грузовых вагонов различных



форм собственности (ЕСУПГВ); о выполнении Украинской государственной академией железнодорожного транспорта (УГАЖТ) работы по теме «Управление на сети железных дорог парком грузовых вагонов различной формы собственности в новых условиях».

В соответствии с поручением 54 заседания Совета по железнодорожному транспорту уполномоченными представителями железнодорожных администраций была продолжена работа над проектом Соглашения о единой системе управления и использования парка грузовых вагонов. На прошедшем 17–19 августа 2011 года совещании были рассмотрены предложения и замечания, поступившие от железнодорожных администраций, как в предварительном порядке, так и непосредственно на совещании.

В проекте Соглашения были дополнительно определены: порядок расчета за пользование грузовыми вагонами Единого парка между железнодорожными администрацией – пользователем и собственницей подвижного состава; требования по разработке документов, регламентирующих работу в ЕСУПГВ и др.

Сегодня можно сказать, что проект Соглашения является полным и законченным документом, регламентирующим новую форму отношения между железнодорожными администрациями, железнодорожными администрациями и собственниками подвижного состава.

Необходимо отметить, что значительный объем работы по реализации Соглашения займет подготовка нормативных документов применительно к ЕСУПГВ. На совещании уполномоченных представителей железнодорожных администраций было принято решение о создании четырех рабочих групп, которые приступили к своей работе первого октября текущего года. Им предстоит разработать технические и организационные требования к вагонам, передаваемым в Единый парк; методику определения ставок платы за пользование вагонами; подготовить дополнения и изменения в Правила комплексных расчетов и определить порядок учета вагонного парка; методические положения по ведению банка данных вагонов ЕСУПГВ и др.

По мере готовности нормативные документы будут рассмотрены на совещаниях уполномоченных представителей железнодорожных администраций и вынесены для утверждения на заседании Совета по железнодорожному транспорту. Надеемся, что нам удастся решить столь

большой и сложный вопрос в течение следующего 2012 года.

Предложения по эффективному использованию грузовых вагонов различной формы собственности в новых условиях, разработанные Украинской государственной академией железнодорожного транспорта совместно с Днепропетровским национальным техническим университетом железнодорожного транспорта имени академика В. Лазаряна (ДИИТ), использованы при создании «Концепции управления Общим парком грузовых вагонов в новых условиях», по которой мы уже сегодня работаем. Указанная работа была принята на 54 заседании Совета для дальнейшего использования при решении вопросов реформирования и структурных преобразований на железнодорожном транспорте.

В-третьих, положение об условиях наклеивания железнодорожного подвижного состава и его составных частей.

Еще в 1948 году для определения предприятия-изготовителя подвижного состава, его узлов и деталей в случаях отказов и брака в работе, МПС СССР было принято решение о присвоении предприятиям-изготовителям условных номеров наклеивания. На заседании Комиссии Совета по железнодорожному транспорту полномочными специалистами вагонного хозяйства железнодорожных администраций (протокол от 16–17 декабря 2008 г.) был согласован «Условные номера присвоения предприятиям условных номеров для клеймения ответственных узлов и деталей подвижного состава при их изготовлении и ремонте», в котором определены действия при прове-

дении работ при присвоении условных номеров.

Работа по присвоению условных номеров и их учету ведется постоянно.

ИБЦ ЖА ведет электронный справочник «Условные коды предприятий», в который вносятся изменения и дополнения.

Условные номера для клеймения используются также при передаче сообщений о постройке, выпуске вагонов из всех видов ремонта и их комплектации. Кроме того, наличие условного номера позволяет исключить использование контрафактной, не прошедшей испытания продукции.

В связи с проводимыми на железнодорожном транспорте реформами, изменением статуса предприятий возникла необходимость доработки «Типового порядка...».

В текущем году «Типовой порядок...» был пересмотрен, значительно расширен и переименован в Положение об условных номерах клеймения железнодорожного подвижного состава и его составных частей. Введены новые разделы, такие как общие положения, порядок внесения в справочник «Условные коды предприятий» измененного наименования предприятия, порядок расширения или изменения области применения предприятием присвоенного ему условного номера, порядок приостановления и возобновления действия условного номера и порядок прекращения действия условного номера. На заседании Комиссии Совета по железнодорожному транспорту полномочными специалистами вагонного хозяйства железнодорожных администраций (протокол от 20–22 апреля 2011 г., п. 12) было согласовано

данное Положение, которое представляется для утверждения на 55 заседании Совета по железнодорожному транспорту.

Кроме этого, готовится перечень составных частей и деталей подвижного состава, подлежащих обязательному клеймению, который будет также представлен для утверждения на заседании Совета.

— **Каковы итоги прошедшего 49 заседания Комиссии специалистов по информатизации железнодорожного транспорта?**

— В работе 49 заседания Комиссии специалистов по информатизации железнодорожного транспорта, состоявшегося 27–29 июля 2011 г. в городе Москве, приняли участие представители железнодорожных администраций, ИБЦ ЖА, ПУПС, ОАО «ВНИИЖТ», ГВЦ ОАО «РЖД».

Заседанию Комиссии предшествовали совещания постоянных рабочих групп (ПРГ), входящих в ее состав: по информационному взаимодействию железнодорожных администраций (ПРГ ИВ), по теме «Инфосеть-21» и по классификации и кодированию технико-экономической информации (ПРГ ККИ).

На заседании рассмотрен вопрос «О ходе выполнения работ Плана НИОКР-2011 в части информатизации». Было отмечено, что работы выполняются в соответствии с календарными планами.

На летнем заседании Комиссии были утверждены технические задания и другие документы, необходимые для разработки информационных технологий и автоматизированных информационных систем, такие как:

— технические требования к программно-техническому комплексу системы мониторинга сети передачи данных «Инфосеть-21»;

— документ «Подсистема мониторинга основных параметров ходовых частей грузовых вагонов в межремонтном периоде. Описание постановки задачи и алгоритма»;

— техническое задание по реализации Временных правил о порядке эксплуатации и пономерного учета собственных грузовых вагонов, имеющих нумерацию инвентарного парка;

— «Описание алгоритма Автоматизированной системы учета и расчетов за пользование грузовыми вагонами в межгосударственном сообщении на основе пономерного учета (АСУ РПВ)»;

— документ «Электронное хранение нормативных, нормативно-технологических и иных документов Совета и его рабочих органов (ЭХД ЖА). Положение о порядке ведения ЭХД ЖА» и другие.

На заседании рассмотрены и утверждены разработанные вно-

а также изменения и дополнения в действующие классификаторы, справочники и документы по их ведению.

Среди прочих Комиссия рассмотрела текущие вопросы, возникающие в процессе эксплуатационной деятельности железных дорог, связанные с использованием автоматизированных информационных систем.

По всем рассмотренным вопросам были приняты решения или высказаны рекомендации.

Одним из наиболее важных было рассмотрение предложений в проект Плана НИОКР-2012 в части информатизации.

В процессе обсуждения некоторые работы были отклонены, согласовано к включению в План НИОКР-2012 года 17 работ.

Признано целесообразным передачу заявок в План НИОКР осуществлять до 1 июня года, предшествующего разработке (в действующем положении до 1 июля).

Это изменение включено в Положение по НИОКР для утверждения на 55 заседании Совета.

— **Как идет подготовка к двадцатилетию Совета по железнодорожному транспорту государств – участников Содружества, юбилей которого будет торжественно отмечаться в 2012 году?**

— Решением 52 заседания Совета, состоявшегося 13–14 мая 2010 года, был создан Организационный комитет по подготовке празднования двадцатилетия образования Совета.

В ходе заседания рабочей группы были разработаны План мероприятий по подготовке и проведению юбилейного празднования двадцатилетия образования Совета и Концепция издания книги к двадцатилетию образования Совета, согласованные с представлением уполномоченных представителей железнодорожных администраций.

Решением 53 заседания Совета, состоявшегося 20–21 октября 2010 года, утвержден План мероприятий по подготовке и проведению юбилейного празднования двадцатилетия образования Совета, а также утвержден окончательный срок издания книги – не позднее 31 декабря 2011 года.

На совещании уполномоченных представителей железнодорожных администраций 17 декабря 2010 года утверждена Концепция издания книги к двадцатилетию образования Совета; определено название книги – «Железные дороги, которые нас объединяют».

Кроме того, определен список заслуженных работников железнодорожной отрасли, воспоминания которых будут включены в юбилейное издание.

В настоящее время ведется активная работа с железнодорожными администрациями, входящими в состав Совета по железнодорожному транспорту, по сбору и подготовке информационно-аналитических материалов по практической деятельности железных дорог за прошедшее время для размещения на страницах юбилейной книги. Работа по изданию книги находится на завершающей стадии.

Кроме этого, под постоянным контролем Организационного комитета находится общая реализация разработанного Плана мероприятий по подготовке к юбилейной дате.

На предстоящем заседании Совета, которое пройдет в г. Ереване, планируется определить место и время проведения юбилейного заседания Совета. Также активно решаются организационные вопросы по подготовке к двадцатилетию образования Совета. ■

Решая сегодняшние задачи, смотрим в будущее

Традиционно накануне 55 заседания Совета по железнодорожному транспорту государств – участников Содружества редакция газеты «Евразия Вести» обратилась к Председателю Дирекции Петру Григорьевичу Нучеренко с просьбой рассказать нашим читателям о проделанной работе и планах на будущее.

Среднесуточная погрузка крупнотоннажных контейнеров составила 3382 единицы и увеличилась к аналогичному периоду 2010 года на 10,9%.

Средняя дальность перевозки за девять месяцев 2011 года, по оперативным данным, увеличилась на 1,55% и составила 1296,7 км. Грузооборот увеличился в целом по сети на 5,6%.

Перевозки грузов в международном сообщении увеличились на 9,9% и составили 16,8% от общего объема.

Продолжалась работа по оказанию «вагонной» помощи для погрузки предъявляемых грузов вагонами принадлежности других железнодорожных администраций. По просьбам железнодорожных администраций было направлено 401 крытый, 911 полувагонов, 1435 цистерн, 3783 зерновоза, 460 цементовозов и 45 фидерных платформ. С просьбами обращались железнодорожные администрации Беларуси, Казахстана и Грузии, а оказывали чаще других – Азербайджан, Молдавия, Таджикистан и Украина.

Необходимо отметить увеличение взаимозависимости железнодорожных администраций при обеспечении погрузки «на выход» грузовыми вагонами, зарегистрированными в других государствах. Рост погрузки «на выход» в «чужих» вагонах составил +18,2%, и в среднем по сети железных дорог железнодорожная администрация обеспечивала свою погрузку на выход «чужими» вагонами в течение 18,5 суток.

Негативно на пропуске поездов-доплаток отражаются отцепки вагонов на межгосударственных стыковых пунктах. За девять месяцев 2011 года на межгосударственных стыковых пунктах рост отцепок составил 29%, в т.ч. по техническим причинам +46%, коммерческим причинам +28%, а



рабочими вагонами, зарегистрированными в других государствах. Рост погрузки «на выход» в «чужих» вагонах составил +18,2%, и в среднем по сети железных дорог железнодорожная администрация обеспечивала свою погрузку на выход «чужими» вагонами в течение 18,5 суток.

Негативно на пропуске поездов-доплаток отражаются отцепки вагонов на межгосударственных стыковых пунктах. За девять месяцев 2011 года на межгосударственных стыковых пунктах рост отцепок составил 29%, в т.ч. по техническим причинам +46%, коммерческим причинам +28%, а

рабочими вагонами, зарегистрированными в других государствах. Рост погрузки «на выход» в «чужих» вагонах составил +18,2%, и в среднем по сети железных дорог железнодорожная администрация обеспечивала свою погрузку на выход «чужими» вагонами в течение 18,5 суток.

ЮКЖД: общенациональная транспортная компания Армении

Очередное, 55 заседание Совета по железнодорожному транспорту государств – участников Содружества, пройдет в г. Ереване, Республика Армения 28–29 октября 2011 года. Накануне этого важного для железнодорожной отрасли мероприятия редакция транспортной газеты «Евразия Вести» обратилась к Генеральному директору ЗАО «ЮКЖД» Шавкату Нургалиевичу Шайдуллину с просьбой рассказать нашим читателям о проделанной работе, сегодняшнем дне возглавляемого им колллектива и планах на будущее.

Передаваемая в 2008 году ОАО «РЖД» в концессионное управление железнодорожная система Армении представляла собой предприятие с предельно изношенными активами, соответствующими технологиями, присущими плановой экономике. Поэтому на краткосрочную перспективу руководство ЗАО «ЮКЖД» поставило перед коллективом две важнейшие задачи. Во-первых, качественно повысить надежность подвижного состава и железнодорожной инфраструктуры и, во-вторых, ориентировать программы развития компании на обеспечение экономики Армении надежным и эффективным транспортным обслуживанием. Успешной реализации поставленных задач в значительной степени способствовали эффективно проведенные инвестиционные программы 2008–2011 годов, которые обеспечили выполнение инвестпрограммы в целом на 100,6%.



Наряду с этим поэтапно внедрялись новые бизнес-технологии в организации пассажирских и грузовых перевозок. Формирова-

ли сформировать в наиболее крупных городах Республики транспортные узлы, что привело к 20%-му увеличению пассажир-

снизить транспортную нагрузку на экономику, а следовательно – стимулировать экономический рост Республики Армения. Все

плата была повышена на 15%. За первое полугодие текущего года был зафиксирован рост производительности труда на 14%.



Комплексность и сбалансированность решений, направленных на функциональное, техническое и технологическое развитие компании, уже к концу 2010 года обеспечили эксплуатационную финансовую стабильность и позволили создать базис развития компании на среднесрочную перспективу.

Переход к более динамичной рыночной экономике продиктовал необходимость изменения технологий управления перевозочными процессами с концентрацией управления перевозками на уровень дорожного центра.



ских перевозок. Программа поэтапного повышения скоростей поездов в межгосударственном сообщении, обновление парка вагонов и качество обслуживания пассажиров позволило в 2010 году увеличить объем перевозок к уровню 2008 года вдвое.

Позиционируя стратегию управления ЮКЖД в развитии как общенациональной транспортной компании, могу заявить, что нам удалось обеспечить удовлетворение требований экономики и общества в перевозках, повысить макроэкономическую эффективность железной дороги,

это стало возможным в первую очередь благодаря повышению качества содержания инфраструктуры и тягово-подвижного состава на основе комплексных мер по обеспечению безопасности движения поездов, где ключевым фактором является «человек труда» с новыми подходами в выполнении своих должностных обязанностей.



ЗАО «ЮКЖД» является социально ориентированной компанией. Мы не рассматриваем социальную политику как затратный механизм. Для нас – это инструмент развития и повышения производительности труда. Эффективное управление расходами и трудовыми ресурсами компании в условиях финансово-экономического кризиса себестоимость перевозок в 2010 г. составила к уровню 2009 г. 98,4% (что ниже уровня инфляции РА более чем на 7%), а производительность труда в перевозках – на 7,4%.

Уже второй год подряд на ЮКЖД производится индексация заработной платы сотрудников в зависимости от роста по потребительских цен. Так, за 9 месяцев текущего года заработная

Задачей номер один на 2011 год станет обеспечение повышения объема и эффективности бизнес-процессов Компании с выходом на гарантированную и безубыточную деятельность за счет:



– создания и развития новых транспортных продуктов;

– развития и создания коммерческого транспортно-эксплуатационного обслуживания. Сегодня ЮКЖД решает целый комплекс задач, таких, как гармонизация транспортной законодательства, проведение гибкой тарифной политики, создание необходимых условий для работы в международных транспортных коридорах, а также приведение инфраструктуры и тягово-подвижного состава к международным стандартам.

За нашими достижениями стоят многие часы и дни напряженной работы каждого сотрудника ЮКЖД. Благодаря нашим сотрудникам, партнеров и коллег за поддержкой!

На главных направлениях развития

Залогом эффективной устойчивой работы Компании является эксплуатационный процесс, основанный на принципах: технология – качество – надежность. Ключевым фактором повышения качества транспортных услуг является организация технологии местной работы. Основные задачи по совершенствованию технологии управления эксплуатационной работы, обеспечению безопасности движения и реализации инвестиционной программы Концессионного договора Компании рассматривает в своей статье первый заместитель генерального директора ЗАО «ЮКЖД» Марат Анасович Хаков.

Основными задачами организации местных перевозок являются равнодоступность, конкурентоспособность и качественное обеспечение транспортным обслуживанием при минимальных эксплуатационных расходах за

полнение. Внедрение информационных технологий управления местной работой на ЗАО «ЮКЖД» является основным инструментом поэтапного ускорения оборота вагона и повышения производительности вывозных передаточных и маневровых локомотивов.

нию парка локомотивов в эксплуатации на 8 единиц – Среднесуточная производительность вагона увеличилась на 1639 тыс.т.км нетто или на 45%, что позволило уменьшить парк вагонов в эксплуатации на 377 единиц. Это привело к снижению

вопросах содержания инфраструктуры и подвижного состава, повышения квалификации работников, дальнейшего укрепления трудовой и технологической дисциплины являются главными задачами «Системных мер», направленных на обеспечение бе-



счет оптимизации использования имеющейся инфраструктуры и наличия подвижного состава.

Совершенствование технологии управления эксплуатационной работы путем достижения целевых параметров преобразования тягового подвижного состава

В результате внедрения на ЮКЖД сквозных технологий, оптимизации эксплуатационной модели в условиях развития системы информатизации за период с 2008 по 2011г. достигнуты следующие технические параметры качества тягового подвижного состава:

оборота вагонов на 2,5 суток при росте грузооборота на 15%. Приоритетом является безопасность движения поездов, которая неразрывно связана с общими результатами как работы, так и структурными преобразованиями, реализуемых на желез-

зопасности движения поездов и ставших основой для организации профилактической работы на ЮКЖД.

Данные мероприятия направлены на управление вопросами безопасности движения и отражены в Приказе 1/Н «О мерах по обеспечению безопасности движения поездов на ЗАО «ЮКЖД», где немаловажным является человеческий фактор в вопросах технологической и исполнительной дисциплины, повышения надежности работы технических средств, организации технического обучения и мотивации работников.

Реализация организационно-технических мероприятий за 2010 год была направлена, прежде всего, на устранение «узких мест», повышение надежности, а также внедрение нормативных документов, что позволило существенно уменьшить число нарушений. В 2010 году общее число браков и нарушений безопасности движения к уровню 2009 года уменьшилось на 37,3% (317/199).



За 2010 год допущено 199 событий, связанных с нарушением безопасности движения, 478 отказов технических средств, 7 случаев ДТП на переездах.

Существенным фактором, способствующим успешной деятельности компании, в начальном периоде стала реализация инвестиционной программы Концессионного договора. инве-

ной сети и ее интеграции в Евроазиатскую транспортную систему. По итогам прошлого года инвестиционная программа ЮКЖД была выполнена на 100%, а финансирование на 2011 год составило 16 млрд. 593 млн. драм.

При подготовке Концессионного договора стороны согласились, что общий объем инвестиций в Концессионные активы и



собственные активы (подвижной состав) ЗАО «ЮКЖД» на период 2008–2038 гг. составит 174 559,9 млн. драм, в том числе: в инфраструктуру – 122 349,9 млн. драм, в подвижной состав – 52 210,0 млн. драм. Объем инвестиций на 2008–2011 гг. составляет 72 129,80 млн. драм, в том числе: в инфраструктуру – 48 428,40 млн. драм, в подвижной состав – 23 701,40 млн. драм.

Инвестиционная программа ЗАО «ЮКЖД» разрабатывалась таким образом, что на каждый, строго определенный отрезок времени, устанавливались свои приоритеты. Так, в 2008–2009 гг. основным приоритетом инвестиционной программы являлось обновление парка подвижного состава, в 2010–2011 гг. – модернизация инфраструктуры и технологии эксплуатационной работы. На 2012–2013 гг. приоритетом программы станет повышение эффективности использования инфраструктуры и внедрение ресурсосберегающих технологий.



Логистика как инструмент интеграции в Евроазиатский транспортный коридор

Ставя перед собой цели развития, мы не можем ограничиться существующими географическими рамками рынка перевозок. Именно поэтому в качестве одной из стратегических целей Компании определена глубокая интеграция в Евроазиатский транспортный коридор. О возможностях и задачах ЗАО «ЮКЖД» для выхода на международный рынок транспортных услуг пойдет речь в материалах статьи заместителя генерального директора по взаимодействию и логистике Анатолия Алексеевича Данченко.

Исторически расположенная на пересечении Запада и Востока, Севера и Юга, бывшая одной из стран, лежащих на Великом Шелковом Пути, Армения с ее железнодорожной инфраструктурой должна стать связующим звеном, через которое могли бы напрямую проходить международные транспортные потоки. Это позволит избежать излишних



стенной организации по международным перевозкам – ОТИФ, ЗАО «ЮКЖД» вступило в Международный транспортный союз. Членство в этих организациях, а также закрепление за ЮКЖД статуса общепрофессиональной транспортной компании, позволит обособленно и в полной мере сотрудничать с железнодорожными системами различных стран Евразийского континента.



Развитие товарной логистики на рынке транспортных услуг Армении невозможно без взаимодействия различных способов доставки груза и многообразного конфигурирования транспортно-складских цепочек. Особенно остро необходимость этого взаимодействия проявляется в современных условиях возрастающего внешнеторгового оборота и неуклонного роста экспортно-импортных перевозок грузов, когда

является то, что они основаны на комбинации нескольких видов транспорта, где формирование транзита (обеспечивает автотранспорт) с функционированием особого организационного механизма. Понимая необходимость привлечения дополнительных объемов перевозок через международные транзитные коридоры, ключевым является организация контейнерных перевозок. Эффективно

Ахурян близ армяно-турецкой границы международного логистического центра. Этот центр в случае открытия армяно-турецкой границы и возобновления железнодорожного сообщения сможет обслуживать грузы, идущие в стороны Турции, Европы и в обратном направлении по кратчайшему расстоянию (Европа – Кавказ – Азия). Помимо этого, создание международного логистического цен

нагрузок, прохождения ненужных, объездных километров пути и значительно сэкономит время и средства.

Выход на новые рынки перевозок требует решение целого комплекса задач:

- гармонизация транспортного законодательства Республики Армения;
- проведение гибкой и эффективной тарифной политики;
- создание совместных операторских компаний в международных транспортных коридорах;
- приведение к международным стандартам инфраструктуры и подвижного состава.

Для выхода на международный рынок транспортных услуг сделано немало – построен стандарт организации транзита и межгосударственных перевозок на пространстве стран-участников СНГ, Армения стала полноправным членом Межправитель-



ственность транзитных контейнерных перевозок определяется эффективным функционированием прогрессивных транспортно-технологических систем. Для повышения конкурентоспособности транзитных перевозок по территории Армении важное значение имеет открытие Центра транспортных услуг и примене-

тра привлечет в Армению международные транзитные грузы за счет развития сухопутной ветки международного транспортного коридора TRACECA, увеличения привлекательности Армении как страны-транзитера, при строительстве ветки Фиолетово – Ванадзор.

В свою очередь это приведет к развитию таких ключевых услуг, как в частности, транспортно-экспедиционное обслуживание грузов, их таможенное оформление.

Разумеется, для коренного улучшения ситуации, расширения торгово-экономических связей между Арменией, соседними странами и государствами СНГ, необходимо разблокировать бездействующие стыки железной дороги, чтобы обеспечить прямую рельсовую связь со странами Содружества и мировыми железнодорожными дорогами. Только тогда появится возможность использовать огромный транзитный потенциал магистрали, и железнодорожный транспорт станет по настоящему приоритетным в Армении. ■



важное экономическое значение приобретают интермодальные перевозки с наличием на территории страны международного транспортного коридора. Отличительными особенностями интермодальных перевозок Армении

ние сквозных ставок на весь путь следования контейнеров при смешанных сообщениях.

Уделяя большое значение развитию транспортного потенциала железной дороги, разработан проект создания на станции

Системообразующий фактор эффективности

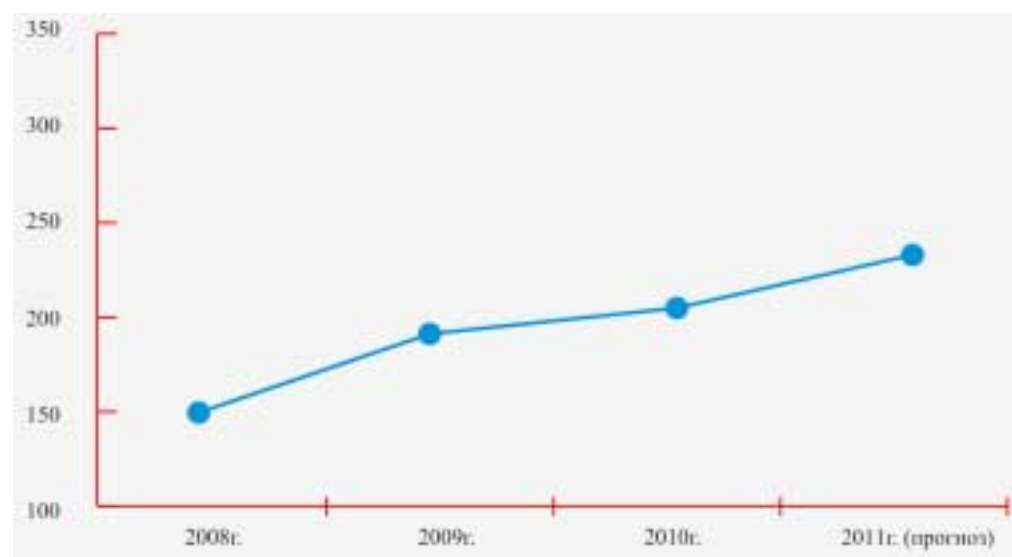
В условиях конкурентной борьбы в секторе транспортного рынка Армении, ЗАО «ЮКЖД», реализуя стратегические задачи, направленные на повышение долгосрочной финансовой устойчивости и увеличение мощности транспортного производства, стремится добиться лидерства в оказании транспортных услуг. Об основных задачах, которые решаются в этом направлении, рассказывает Главный инженер ЗАО «ЮКЖД» Сергей Арменович Арутюнян.

Для повышения эффективности работы предприятия последовательно решаются задачи, направленные на увеличение объемов перевозок: развитие логистики, формирование новых транспортных продуктов, совершенствование тарифной политики. Тем не менее, основополагающим условием долгосрочной эффективности компании является снижение транспортной составляющей в конечной цене продукции.

Приоритеты при реализации программ повышения финансовой эффективности компании определяются структурой эксплуатационных расходов дороги. В 2010 году на ЗАО «ЮКЖД» затраты на материалы составили 120,0 млн. руб., а на топливно-энергетические ресурсы – 200,0 млн. руб., что суммарно превышает 25% от общих годовых эксплуатационных расходов дороги.

Концессионным договором, расписанным до 2038 г. предусмотрено постоянное наращивание объемов транспортного обслуживания, дальнейшая модернизация подвижного состава и всей инфраструктуры ЗАО «ЮКЖД».

Очевидно, что для этого требуется введение в производство дополнительных технических средств, увеличение объемов потребляемого количества сырья, материалов, топлива и энергии. При этом следует подчеркнуть, что наиболее «благоприятным»



Динамика роста производительность труда (тыс. приведен в т/км на 1 работника, занятого на перевозках)

периодом с точки зрения объема инвестиций в ЗАО «ЮКЖД» определены 2008–2013 гг.

Поэтому ресурсосбережение мы рассматриваем как системообразующий фактор повышения долгосрочной эффективности.

Для решения поставленных задач на дороге разработана «Программа ресурсосбережения и повышения энергетической эффективности ЗАО «ЮКЖД».

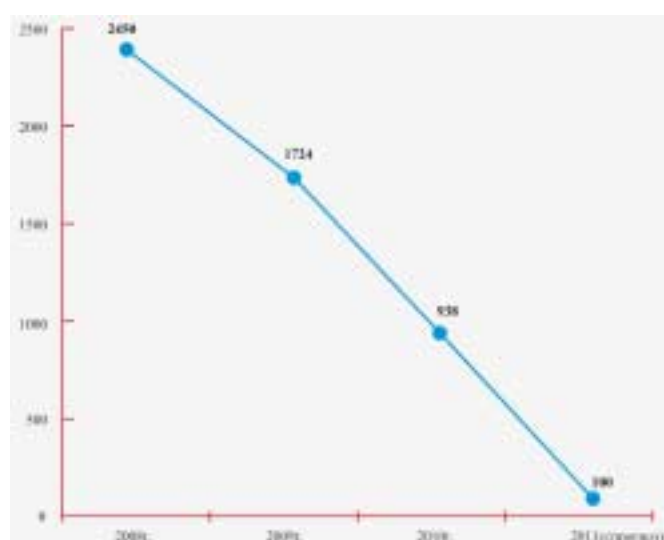
Приоритетными направлениями в программе ресурсосбережения определены следующие индикаторы снижения энергоемкости:

- удельного расхода электроэнергии на тягу поездов на 15 %;
- удельного расхода дизельного топлива для тепловозов на 10%;
- абсолютного потребления топливно-энергетических ресурсов на 15%;
- затрат на материально-технические ресурсы на 50 %.

За период 2008-2010 гг. объем инвестиций, направленных на техническое перевооружение наиболее энергоёмких технологических процессов дороги, составил около 1,0 млрд. руб., что соответствует 20% от объема всех инве-

стированных в ЗАО «ЮКЖД» средств. Расходы на тягу поездов – наиболее затратная статья топливно-энергетических ресурсов. Поэтому с начала операционной деятельности на ЗАО «ЮКЖД» в качестве приоритетной была определена задача по повышению эффективности использования

тягового подвижного состава. Модернизация и капитальный ремонт подвижного состава с восстановлением тягово-энергетических характеристик, глубокая технологическая модернизация ремонтной базы локомотивного депо Ереван, создание Дорожного центра обучения – вот комплекс взаимосвязанных ресурсосберегающих мероприятий, направленных на повышение эффективности дороги в целом. К уровню 2008 г. вес поезда был



Динамика снижения количества отбоек локомотивных колесных пар

увеличен на 15%, среднесуточный пробег – на 30% км, а производительность локомотива – на 50 %.

Улучшение взаимодействия подвижного состава и пути – еще одно важное направление ресурсосберегающей программы. По

диагностирующих тележек, сплошная замена специального самоходного подвижного состава, восстановление геометрических размеров элементов стрелочных переводов путем углеродной наплавки – вот комплекс ресурсосберегающих мероприя-



Изменение удельного расхода электроэнергии на тягу поездов кВт/ч на измеритель

результатам выполненных путевых работ участковая скорость движения поездов возросла на 15% к плану 2010 г. В рамках выполнения мероприятий по улучшению взаимодействия в системе «колесо – рельс» установлено 142 путевых лубрикатов, а весь парк электровозов оборудован гребнеочистителями.

В результате проведенных комплексных мер удалось в 10 раз снизить количество отбоек локомотивных колесных пар, в том числе в 20 раз по износу гребня, высвободить 30% эксплуатируемого парка локомотивов и в два раза сократить парк грузовых вагонов.



Снижение объемов расхода МТР по годам 2008–2011

Наиболее широкое применение ресурсосберегающие технологии получили в самом материалоёмком хозяйстве – путевом. Полная механизация путевых работ, широкое использование диагностирующих мотрис и ручных

- СНИЖЕНИЕ ОБЕСПЕЧЕНО ЗА СЧЕТ:
- введения нормирования МТР;
 - внедрения ресурсосберегающих технологий;
 - внедрения АСУ спутниковых технологий;
 - совершенствования конкурсных процедур закупки МТР

тний, позволивших снизить затраты на содержание путевого хозяйства. Оптимизация топливно-энергетических ресурсов на содержание инфраструктуры и подвижного состава реализуется на ЗАО

«ЮКЖД» и посредством использования автоматизированных систем управления. На дороге внедрены автоматизированные системы управления «Борт», «Топливный склад», АСКУЭ, а также информационно-управляющие технологии с использованием средств спутниковой навигации «Система мониторинга ССПС» и «Единая система мониторинга инфраструктуры».

В настоящее время весь тепловозный парк дороги оснащен аппаратно-программным комплексом «Борт» для диагностирования и управления теплотехническим состоянием дизель-генераторных установок тепловозов. Системой мониторинга местоположения с использованием спутниковой навигации оснащён весь парк специального самоходного подвижного состава.

Нормирование материальных ресурсов и рационализация их потребления еще один и, навер-

Начало на стр. 9



нического снабжения ЗАО «ЮКЖД», ввести эталонные величины затрат на отдельные технологические процессы, тем самым использовать нормирование не просто как инструмент ресурсосбережения, но и как

действенный рычаг оптимизации производства в целом.

В рамках ресурсосберегающих программ газифицированы все здания и сооружения депо-ского комплекса, на линейных станциях и в служебно-техниче-

ских помещениях низкоэффективные нагревательные приборы заменены на эффективные энерго-сберегающие обогревательные системы.

В целях снижения тепловых потерь ежегодно выполняются задания по капитальному ремонту зданий и сооружений технологического назначения. С начала инвестиционной деятельности отремонтировано около 30 тыс. кв. м производственных и административных площадей с проведением работ по теплоизоляции, внедрению ресурсосберегающих систем освещения и вентиляции.

В программе развития компании – дальнейшее повышение энергетической эффективности, в рамках которой предусмотрено дальнейшее совершенствование механизма управления ресурсосбережением, с комплексным внедрением энергоэффективных,

инновационных продуктов. В настоящее время начаты работы по проведению технического аудита, цель которого – разработка программы реинжиниринга деповского комплекса и модернизации системы энергоснабжения ЗАО «ЮКЖД».



ствованию системы эффективного управления ресурсами.

Внедренные ресурсосберегающие технологии и автоматизированные системы управления, в силу объективных причин, внедрялись на ЗАО «ЮКЖД» в интересах конкретных хозяйств, что в определенной мере осложнило их эксплуатацию и дальнейшее развитие. Одна из приоритетных задач, стоящих перед дорогой, заключается в интеграции внедренных ресурсосберегающих систем в единую комплексную систему, решение которой запланировано на следующий год.

Активное целенаправленное встраивание ресурсосберегающих проектов в бизнес-процессы компании позволит снизить ресурсоемкость транспортного продукта и обеспечить устойчивое развитие ЗАО «ЮКЖД» в конкурентной среде. ■

На Южно-Кавказской железной дороге в 2010 г. создан Дорожный Центр «Диагностика» инфраструктуры ЗАО «ЮКЖД»

Внедрение современных информационных систем и современных средств диагностики позволяет создавать принципиально новый подход к системе обеспечения безопасности движения и планирования работ. Вопросам работы дорожного центра «Диагностика» инфраструктуры посвящена статья начальника Службы технической политики ЗАО «ЮКЖД» Анатолия Сергеевича Комарова.



дороги, включающую в себя хозяйства пути, электрификации и связи:

- состояние контактной сети (геометрия контактного провода, динамическое воздействие пантографа и контактной сети, электрических параметров контактной сети);
- состояние связи и телекоммуникаций;
- габаритов приближения строений, мостов и туннелей;
- съемка величин стыковых зазоров и износа головки рельсов.

Информация, поступающая со всех средств диагностики, обеспечивает возможность перехода к адресному планированию и проведению ремонтных работ различного уровня на основе фактического состояния инфраструктуры и прогноза его изменений с высокой степенью достоверности.

- повышение эффективности бизнес-процессов управления диагностированием объектов путевого хозяйства за счет их сквозной автоматизации;
- оптимизация действий персонала в соответствии с регламентами для принятия управленческих решений, сокращения времени восстановления и эксплуатационных расходов;
- повышение эффективности использования диагностических средств;
- повышение уровня безопасности движения.

- Функциональность Единой системы управления и мониторинга объектов эксплуатационной инфраструктуры ЗАО «ЮКЖД» включает в себя:
- автоматизацию процесса учета и устранения выявленных ОДР, учета лежащих в пути дефектных рельсов и контроля их замены;
- автоматизацию процесса учета и устранения выявленных неисправностей пути и ИССО в ходе проведения КМО и ГО;
- графическое представление выявленных неисправностей на карте дороги;
- ведение электронного паспорта дистанции пути;
- автоматизацию учета, исследования и устранения замечаний машинистов;
- автоматизацию процесса управления с устранением неисправностей геометрии пути;
- реализацию функциональности выдачи и отмены предупреждений.

Внедрение современных информационных систем и современных средств диагностики позволит создать принципиально новый подход к системе обеспечения безопасности движения и планирования работ. От мер, разработанных по допущенным нарушениям безопасности движения и устранению их последствий, необходимо перейти к построению системы предупреждения рисков, основанных на глубоком и постоянном анализе состояния инфраструктуры и концентрации внимания на «узких» местах. ■



Руководством дороги в 2011 году перед Центром «Диагностика» поставлена задача по созданию системы диагностики и анализа состояния инфраструктуры

В текущем году на дороге вводится АСУ «Единая система мониторинга и диагностирования объектов инфраструктуры». Целями этой системы являются:

С передачей Армянской железной дороги в концессионное управление ЗАО «Южно-Кавказская железная дорога» (июнь 2008 года), была выполнена основная задача в сфере управления персоналом – сохранен основной кадровый потенциал и продолжено его дальнейшее развитие. В частности, за три года, был улучшен качественный состав персонала, его возрастная структура. Достигнуты результаты и по снижению текучести кадров.

Принцип кадровой политики дороги, не забывая человека, а через повышение его жизненного уровня – повышение отдачи и как следствие движение вперед к выполнению поставленных задач. Сегодня одной из основных задач работы с кадрами является усиление кадрового потенциала Дороги, обеспечение структурных подразделений необходимой численностью работников, их постоянное и всестороннее развитие, совершенствование их знаний, профессиональных навыков и умений.

Эффективную деятельность компании обеспечивают 206 руководителей, 239 руководителей производства, 1254 специалистов, 163 служащих и 2284 рабочих.

В Обществе возросло число сотрудников с высшим образованием от 14,9% в 2008 году до 19,4% в 2011 году от общего числа работников. 26% работников имеют средне-техническое образование.

В ЗАО «Южно-Кавказская железная дорога» большое внимание уделяется переработке учебных программ в соответст-



В условиях современного инновационного развития особые требования предъявляются к обеспечению высококвалифицированными специалистами. Поэтому управленческие кадры подбираются так, чтобы их образовательный уровень соответствовал современным требованиям.

Проводится активная работа по подготовке, переподготовке и повышению квалификации. С начала деятельности ЗАО «Южно-Кавказская железная дорога» 790 сотрудников компании прошли курс подготовки, переподготовки и повышения квалификации, в том числе: 136 руководителей и специалистов, 654 – рабочих. В Российской Федерации повысили профессиональные знания 56 сотрудников, в Армении – 677 работников. Подготовка специалистов железнодорожного транспорта осуществляется в Ростовском государственном университете путей сообщения (РГУПС), где по целевому направлению обучаются 16 отличившихся молодых сотрудников компании, в Государственном инженерном университете Армении (Политехнике) – 41

Сила Компании в людях, объединенных общей целью

В ЗАО «Южно-Кавказская железная дорога» ведется кадровая политика, направленная на повышение эффективности деятельности и вовлеченности персонала в реализацию корпоративных задач компании. Главный результат – Компания в условиях посткризисной ситуации в стране выполнила все обязательства перед государством и трудовым коллективом, сохранив тем самым социальную стабильность в целом – таково мнение начальника службы управления и коммуникаций ЗАО «ЮКЖД» Артуша Рафиковича Даниеляна.

сотрудник получает профессиональное образование. Руководство компании изыскало возможность отличившимся и преуспевающим в учебе и работе сотрудникам-студентам Политехника после 3-его курса продолжить учебу в РГУПС и получить «комбинированный» армяно-российский диплом. Среднее профессиональное образование работники компании получают в Гюмрийском государственном техническом колледже, где сейчас обучаются 324 человека. Из них 235 сотрудники компании, 89 – дети и внуки работников, которые придут на смену своим родителям, таким образом, сохраняя тенденцию преемственности профессии железнодорожника.

В ЗАО «Южно-Кавказская железная дорога» большое внимание уделяется переработке учебных программ в соответст-

возраст сотрудников компании в течение трех лет снизился с 49 лет до 42,5 года. Существенные результаты достигнуты в организации системной работы с молодежью. Предоставлены условия для развития ее инновационного потенциала. С целью определения основных направлений молодежной политики ЗАО «Южно-Кавказская железная дорога» и решения актуальных проблем молодежи в компании создан Совет молодежи.

Работа с резервом руководящих кадров – одна из важнейших задач компании. Это мероприятие стало эффективным, благодаря использованию различных форм и методов с учетом особенностей как состава резервистов, так и традиций, специфики самой дороги.

Сегодня на дороге зачислено в резерв руководящих кадров



чение структурных подразделений персоналом в соответствии с объемом выполняемых работ, принятие мер по вовлечению персонала в эффективную реализацию корпоративных задач и совершенствования системы мотивации, продолжение реализации эффективной молодежной политики и совершенствование корпоративной социальной ответственности и социального партнерства и многие другие.

Проводимая на Дороге социальная политика рассматривается как элемент повышения эффективности использования трудовых ресурсов.

Социальная программа компании включает в себя организацию обучения, подготовки, переподготовки и повышение квалификации сотрудников, предоставление бесплатного медицинского обслуживания сотрудников, их семей и ветеранов, организация отдыха сотрудников и их детей, участие в разовых благотворительных акциях, шефство над школой в селе Фиолетово и школой №6 города Еревана.

Стабильная работа в компании и благополучие работников взаимосвязаны, в связи с этим есть заинтересованность в создании и поддержании атмосферы взаимопонимания и доверия, соблюдения норм этики на всех уровнях социально – партнерских отношений, формирования высокой социальной ответственности коллектива за результаты производственно – экономической деятельности.

Помимо предоставления возможности обучения и повышения профессиональных знаний, Дорога с целью улучшения социального положения, в качестве элемента стимулирования оплачивает транспортные и суточные расходы молодым и перспективным сотрудникам, студентам – заочникам РГУПС.

Приоритетным вопросом социального характера компании является здоровье своих сотрудников. Согласно договору, заключенному между ЗАО «ЮКЖД» и ЗАО «Ереванская железнодорожная поликлиника», проводятся:

- бесплатное медицинское обслуживание сотрудников, их семей и ветеранов с выездом бригад в регионы Республики;
- ежемесечный медицинский осмотр сотрудников;
- предприсовый и послеприсовый медицинский осмотр локомотивных бригад и сотрудников, связанных с обеспечением безопасности движения поездов.

Обеспечение целенаправленной помощи нуждающимся в социальной поддержке работникам является одной из составляющих социальной политики Общества. В компании действует Комитет по социальным вопросам, где рассматриваются обращения от сотрудников, ветеранов и граждан. Только в 2011 году 245 сотрудникам оказана материальная помощь в соответствии с Коллективным договором на сумму 28 млн. драм, организуются мероприятия по предоставлению помощи ветеранам. В течение трех лет 1408 сотрудникам предоставлялась помощь в размере 120 млн. драм.

ЗАО «Южно-Кавказская железная дорога» являясь одним из флагманов-перевозчиков пассажиров и грузов, а также работодателем для более чем 4000 граждан, с каждым годом увеличивает положительное влияние на экономику и социальную сферу Республики Армения.

Проводя продуманную социальную и кадровую политику и осуществляя вложения в человеческий капитал, мы увеличиваем «стоимость» Компании, так как наша сила в людях, объединенных общей целью! ■



В социальную программу компании, входит также организация отдыха сотрудников и их детей. Начиная с 2008 года отдых на берегу озера Севан провели 800 сотрудников и 2000 детей сотрудников провели летние каникулы в детском лагере «Гугарк».



В настоящее время одной из приоритетных задач, стоящих перед ЗАО «ЮКЖД», является формирование и эффективное функционирование системы корпоративных коммуникаций. Безусловно, за 3 года своей деятельности Компания добилась определенных успехов в данном направлении, создала необходимый фундамент для дальнейшего развития указанной системы. Очевидно, что любые реформы, прежде всего, совершаются в головах. Настало время серьезных внутрикорпоративных преобразований.

Кадры решают все. Особенно молодые. Руководство ЗАО «ЮКЖД», осознавая эту тенденцию современного рынка труда, придает большое значение привлечению на работу в компанию молодых специалистов, созданию для молодых кадров благоприятных условий. С этой целью на ЮКЖД утверждена Целевая программа ЗАО «Южно-Кавказская железная дорога» «Молодежь ЗАО «Южно-Кавказская железная дорога» (2011–2015 гг.).

Основной целью программы является привлечение, закрепление, профессиональное становление и на этой основе развитие молодых работников в Компании и формирование условий для ее устойчивого и эффективного развития.

Программа рассчитана на молодых сотрудников ЗАО «ЮКЖД»

Молодежь ЮКЖД: будущее начинается сегодня

Сегодняшний день не может быть без будущего, таково мнение руководителей ЗАО «ЮКЖД», которые в своей работе уделяют большое внимание подготовке молодых специалистов. О развитии молодежных программ на ЮКЖД, стремлении молодых специалистов к международному сотрудничеству мы попросили рассказать Председателя Совета молодежи ЗАО «ЮКЖД», кандидата политических наук В.С. Давтяна.

– развитие нормативно-правовой базы, закрепляющей решения Компании в области молодежной политики в качестве обязательной и неотъемлемой части стратегического развития.

Молодежная программа ЮКЖД разделена на группы проектов: «Молодой профессионал», «Корпоративная молодежная культура», «Социальные гарантии молодежи». Например, в рамках группы проектов «Молодой профессионал» будет оказано содействие молодым ученым и рационализаторам, повышен уровень сотрудничества ЮКЖД с учебными заведениями железнодорожного транспорта в области подготовки специалистов для компании, уровень международного молодежного сотрудни-



нии, содействует в решении финансовых, организационных, карьерных, жилищных и других проблем молодежи. В настоящее время в составе совета уже созданы четыре комиссии:

- комиссия по социально-экономическим вопросам;
- комиссия по научно-образовательным вопросам и профессиональной подготовке;
- комиссия по вопросам спорта и культуры;
- комиссия по вопросам международного молодежного сотрудничества.

За каждой из указанных комиссий уже стоит достаточно объемная проработанная работа и, главное, результат, на который нацелена вся молодежь Компании.

Одним из крупнейших мероприятий, организованных Советом молодежи в последнее время, можно считать первый корпоративный чемпионат компании по футболу, который завершился 1 октября. В планах Совета – продолжить традицию проведения подобных спортивных соревнований, не забывая при этом о различных культурных мероприятиях. Это будет только содействовать созданию и укрепления единства молодежи ЮКЖД.

Деятельность Совета молодежи не ограничивается сферой молодежной политики. В частности, при этом о различных культурных мероприятиях. Это будет только содействовать созданию и укрепления единства молодежи ЮКЖД.

Деятельность Совета молодежи не ограничивается сферой молодежной политики. В частности, при этом о различных культурных мероприятиях. Это будет только содействовать созданию и укрепления единства молодежи ЮКЖД.

Деятельность Совета молодежи не ограничивается сферой молодежной политики. В частности, при этом о различных культурных мероприятиях. Это будет только содействовать созданию и укрепления единства молодежи ЮКЖД.

Деятельность Совета молодежи не ограничивается сферой молодежной политики. В частности, при этом о различных культурных мероприятиях. Это будет только содействовать созданию и укрепления единства молодежи ЮКЖД.

Деятельность Совета молодежи не ограничивается сферой молодежной политики. В частности, при этом о различных культурных мероприятиях. Это будет только содействовать созданию и укрепления единства молодежи ЮКЖД.

Деятельность Совета молодежи не ограничивается сферой молодежной политики. В частности, при этом о различных культурных мероприятиях. Это будет только содействовать созданию и укрепления единства молодежи ЮКЖД.

Деятельность Совета молодежи не ограничивается сферой молодежной политики. В частности, при этом о различных культурных мероприятиях. Это будет только содействовать созданию и укрепления единства молодежи ЮКЖД.

Деятельность Совета молодежи не ограничивается сферой молодежной политики. В частности, при этом о различных культурных мероприятиях. Это будет только содействовать созданию и укрепления единства молодежи ЮКЖД.

Деятельность Совета молодежи не ограничивается сферой молодежной политики. В частности, при этом о различных культурных мероприятиях. Это будет только содействовать созданию и укрепления единства молодежи ЮКЖД.

Деятельность Совета молодежи не ограничивается сферой молодежной политики. В частности, при этом о различных культурных мероприятиях. Это будет только содействовать созданию и укрепления единства молодежи ЮКЖД.

Деятельность Совета молодежи не ограничивается сферой молодежной политики. В частности, при этом о различных культурных мероприятиях. Это будет только содействовать созданию и укрепления единства молодежи ЮКЖД.

Деятельность Совета молодежи не ограничивается сферой молодежной политики. В частности, при этом о различных культурных мероприятиях. Это будет только содействовать созданию и укрепления единства молодежи ЮКЖД.

Деятельность Совета молодежи не ограничивается сферой молодежной политики. В частности, при этом о различных культурных мероприятиях. Это будет только содействовать созданию и укрепления единства молодежи ЮКЖД.

Деятельность Совета молодежи не ограничивается сферой молодежной политики. В частности, при этом о различных культурных мероприятиях. Это будет только содействовать созданию и укрепления единства молодежи ЮКЖД.

сти, при содействии Совета разработана концепция корпоративной культуры ЗАО «ЮКЖД». Документ создан с учетом миссии и целей стратегического развития ЮКЖД, а его задачами являются определение основных принципов корпоративной культуры и регламентация важнейших составляющих этой культуры.

Концепция будет применяться во всех сферах деятельности компании и в процессе взаимоотношений работников ЮКЖД как между собой, так и с клиентами, партнерами компании, органами власти, субъектами рынка и гражданского общества.

Основными принципами корпоративной культуры ЮКЖД провозглашены, в частности, корпоративный дух работников компании, соблюдение ими этических норм корпоративного поведения и деловой этики, формирование и развитие позитивного имиджа и корпоративного стиля ЮКЖД.

В рамках новой Концепции планируется провести целый ряд мероприятий, в частности: довести

до сведения всех работников миссию и стратегические цели Компании, повысить престиж профессии железнодорожника, проводить постоянную работу с пенсионерами и ветеранами отрасли, развивать систему социа-

лизации железнодорожников, усовершенствовать институт наград и поощрений.

Одним из приоритетов концепции является формирование позитивного имиджа Компании, для чего предусмотрено, в частности, обеспечение прозрачности и понятности элементов корпоративной культуры, поддержание корпоративных культурных ценностей и реализация социальной политики, мотивация работников.

В рамках развития корпоративной культуры и социальной политики Компании в целом Советом молодежи были разработаны и утверждены также такие ключевые документы, как «Положение о наставничестве» и «Положение о молодом специалисте», которые уже привели к осязаемым результатам на практике, создавая необходимую почву для поднятия уровня мотивации среди сотрудников Компании.

Очевидно, что именно молодежь является главным носителем корпоративной культуры ЮКЖД. Вместе с тем для нас

важно донести ее до каждого сотрудника Компании вне зависимости от возраста и занимаемой позиции.

В заключение подчеркну, что особое внимание в своей работе Совет уделяет развитию международного сотрудничества, контактам с аналогичными структурами железнодорожных администраций иностранных государств. Уже налажены контакты с представителями молодежи ряда компаний. Представители Совета Молодежи периодически принимают участие в различных международных молодежных мероприятиях, приобретая опыт и новых друзей в различных уголках мира.

Мы готовы и открыты для подобного сотрудничества и будем рады налаживанию контактов с молодежью других железнодорожных администраций.

«Успех любит сильных» – таково неофициальное кредо Совета молодежи ЮКЖД. Сила таится в каждом молодом сотруднике Компании. Наша задача – раскрыть ее. ■

Мы готовы и открыты для подобного сотрудничества и будем рады налаживанию контактов с молодежью других железнодорожных администраций.

«Успех любит сильных» – таково неофициальное кредо Совета молодежи ЮКЖД. Сила таится в каждом молодом сотруднике Компании. Наша задача – раскрыть ее. ■

Мы готовы и открыты для подобного сотрудничества и будем рады налаживанию контактов с молодежью других железнодорожных администраций.

«Успех любит сильных» – таково неофициальное кредо Совета молодежи ЮКЖД. Сила таится в каждом молодом сотруднике Компании. Наша задача – раскрыть ее. ■

Мы готовы и открыты для подобного сотрудничества и будем рады налаживанию контактов с молодежью других железнодорожных администраций.

«Успех любит сильных» – таково неофициальное кредо Совета молодежи ЮКЖД. Сила таится в каждом молодом сотруднике Компании. Наша задача – раскрыть ее. ■

Мы готовы и открыты для подобного сотрудничества и будем рады налаживанию контактов с молодежью других железнодорожных администраций.

«Успех любит сильных» – таково неофициальное кредо Совета молодежи ЮКЖД. Сила таится в каждом молодом сотруднике Компании. Наша задача – раскрыть ее. ■

Мы готовы и открыты для подобного сотрудничества и будем рады налаживанию контактов с молодежью других железнодорожных администраций.

-Ашот Смбатович какова роль профсоюза в нынешних условиях?

– Приоритетом для профсоюза остается защита трудовых, социальных интересов работника, обеспечение достойной оплаты труда. Считаю важным, что членами профсоюза работники железной дороги становятся исключительно на добровольной основе. Мы никак не принуждаем к этому работников.

В настоящее время у нас членами профсоюза являются 5300



человек. Это несколько превышает число сотрудников железной дороги, поскольку в профсоюз входят также специалисты санитарно-гигиенической станции «Центр экспертизы», гюмрийского железнодорожного колледжа, железнодорожной поликлиники и ереванской дистанции водоснабжения. Члены профсоюза совместными усилиями добиваются поставленных задач и чем сильнее коллектив, тем сильнее сам профсоюз. Например, мы не раз добивались повышения заработной платы или разряда того или иного сотрудника, были также случаи восстановления в должности необоснованно уволенных работников.

– На ЮКЖД с 2008 года действует коллективный договор, регулирующий социально-трудовые отношения. Насколько он эффективен и способствует защите интересов работников?

– С момента заключения в 2008 году коллективный договор пересматривался дважды – по нашей инициативе и по инициативе работодателя. Действующий в настоящее время вариант коллективного договора также не является окончательным и будет совершенствоваться.

В последний раз мы внесли в коллективный договор ряд изменений, относящихся к отчислениям в фонд профсоюза. Например, помимо взносов в размере



Сила профсоюза в сплоченности и активности

Наш корреспондент беседует с председателем республиканского отраслевого профсоюза железнодорожников Армении (Дорпрофсоюз) Ашотом Смбатовичем Хлхатяном.

1% от заработной платы, перечисляемых членами профсоюза, были введены отчисления в размере 0,5 от заработной платы. За счет этих отчислений с января по август 2011 года было накоплено и перечислено в помощь необеспеченным семьям, на проведение праздничных мероприятий к Дню победы, Дню железнодорожника и различные спортивные мероприятия 17 млн. драм.

Как известно коллективные договоры действуют во всех цивилизованных странах. В Европе, например, коллективные договоры тщательно продуманы, а профсоюзы на железных дорогах всегда отличались сильными позициями. Также и в Армении: на нашей железной дороге профсоюз всегда был сильным за счет сплоченности и активности. Мы



любую просьбу мы получаем незамедлительный отклик партнеров по СНГ. В первую очередь достаточно плодотворное сотрудничество налажено с Россией, Украиной, Узбекистаном.

К сожалению, в последнее время у нас ослабла связь с Грузией, поскольку профсоюз на грузинской железной дороге преобразован в общественную организацию, которая уже не имеет широких полномочий.

Председатели профсоюзов железнодорожников для обсуждения различных вопросов и актуальных задач периодически проводят встречи, следующая из которых, кстати, пройдет в Ереване в будущем году.

– Какие культурные и спортивные мероприятия проводит Дорпрофсоюз?

– Перед руководством ЮКЖД уже поднят вопрос об оказании нам финансового содействия в

принятии мер для оказания работникам социальной помощи, усиливаются социальные гарантии. Например, в Армении не существует закона об индексации заработной платы в случае роста цен. Однако на железной дороге в связи с повышением уровня потребительских цен заработная плата была повышена на 10%, хотя никто этого от нее не требовал и был не вправе требовать.

проведении подобных мероприятий. Например, есть предложения выдавать лучшим работникам железной дороги абонементы на посещение бассейна, спортивного зала. Это можно расценивать, в том числе, как поощрение за хорошую работу. Кстати, на ЮКЖД сформирован достаточно сильный Совет молодежи, который активно участвует в общественной жизни железной дороги. Ква-

лифицированные молодые кадры – это будущее компании. И мы радуемся, когда сотрудники ЮКЖД получают высшее профессиональное образование в специализированных вузах. А вообще все наши железнодорожники – настоящие патриоты и готовы работать на благо Армении. ■

предпринимаем все меры, чтобы подобная традиция продолжалась и в будущем.

– Как Вы оцените сложившийся на ЮКЖД уровень социального партнерства и социальную политику компании в целом?

– Сказать, что отношения между сторонами идеальны нельзя, но у нас нет никаких конфликтов с работодателем, все вопросы мы решаем путем обсуждений и переговоров. Я считаю это нашим общим и наиболее важным достижением. По моему мнению, все проблемы и спорные

вопросы можно решить только на основе сотрудничества. Для нас главное защита интересов работников, а для работодателя – развитие железной дороги, и тут без взаимопонимания нельзя.

Так что социальную политику компании я оцениваю положительно. В рамках возможностей

принимается меры для оказания работникам социальной помощи, усиливаются социальные гарантии. Например, в Армении не существует закона об индексации заработной платы в случае роста цен. Однако на железной дороге в связи с повышением уровня потребительских цен заработная плата была повышена на 10%, хотя никто этого от нее не требовал и был не вправе требовать.

проведении подобных мероприятий. Например, есть предложения выдавать лучшим работникам железной дороги абонементы на посещение бассейна, спортивного зала. Это можно расценивать, в том числе, как поощрение за хорошую работу. Кстати, на ЮКЖД сформирован достаточно сильный Совет молодежи, который активно участвует в общественной жизни железной дороги. Ква-

лифицированные молодые кадры – это будущее компании. И мы радуемся, когда сотрудники ЮКЖД получают высшее профессиональное образование в специализированных вузах. А вообще все наши железнодорожники – настоящие патриоты и готовы работать на благо Армении. ■

предпринимаем все меры, чтобы подобная традиция продолжалась и в будущем.

– Как Вы оцените сложившийся на ЮКЖД уровень социального партнерства и социальную политику компании в целом?

– Сказать, что отношения между сторонами идеальны нельзя, но у нас нет никаких конфликтов с работодателем, все вопросы мы решаем путем обсуждений и переговоров. Я считаю это нашим общим и наиболее важным достижением. По моему мнению, все проблемы и спорные

вопросы можно решить только на основе сотрудничества. Для нас главное защита интересов работников, а для работодателя – развитие железной дороги, и тут без взаимопонимания нельзя.

Так что социальную политику компании я оцениваю положительно. В рамках возможностей

принимается меры для оказания работникам социальной помощи, усиливаются социальные гарантии. Например, в Армении не существует закона об индексации заработной платы в случае роста цен. Однако на железной дороге в связи с повышением уровня потребительских цен заработная плата была повышена на 10%, хотя никто этого от нее не требовал и был не вправе требовать.

проведении подобных мероприятий. Например, есть предложения выдавать лучшим работникам железной дороги абонементы на посещение бассейна, спортивного зала. Это можно расценивать, в том числе, как поощрение за хорошую работу. Кстати, на ЮКЖД сформирован достаточно сильный Совет молодежи, который активно участвует в общественной жизни железной дороги. Ква-

лифицированные молодые кадры – это будущее компании. И мы радуемся, когда сотрудники ЮКЖД получают высшее профессиональное образование в специализированных вузах. А вообще все наши железнодорожники – настоящие патриоты и готовы работать на благо Армении. ■

На новый технический уровень

После объединения в Ереване локомотивного и вагонного депо прошло не так уж много времени, но уже сейчас ясно, что это позволит повысить качество обслуживания и ремонта тягового подвижного состава и вагонов электропоездов.

Едва переступив порог предприятия замечаешь непривычную для таких производств чистоту, отсутствие суеты и шума. Как будто попал в лабораторный корпус, а не в цех, где имеют дело в основном с металлом. Объяснение этому оказалось довольно простым и весьма убедительным. В рамках капитального ремонта здесь заново забетонировали полы, привели в порядок кровлю, оборудовали помещения газолучистым отоплением, а главное, после этого приобрели и запустили более десятка единиц нового оборудования и стенов. Причем, на все это понадобилось лишь пол года!

Как сказал начальник производственно-технического отдела депо Константин Касканделов, сразу же стабилизировалась обстановка с кадрами. До этого было порабатает новичок месяца полтора и увольняется, ссылаясь на плохие условия труда. Сейчас жалоб на это нет и быть не может. Наоборот. По словам мастера электроаппаратного цеха Романа Наресяна, в подчинении у



локомотивного с соседним вагонным депо пошло только на пользу. Благодаря тому, что в 2009 и 2010 годах в рамках инвестиционной программы было приобретено 10 тепловозов и 7 составов электропоездов, сейчас половина из 200 работников депо со-

артериальное давление, ритм сердечной деятельности, пары алкоголя. То есть, выявляются предрасположенность к сердечно-сосудистым заболеваниям, стрессовые и депрессивные состояния. Тем самым проявляется забота о сохранении здоровья

нок и так далее, приняли в депо всего 5 новых работников.

Надо сказать, что для такого штата ремонтников годовой объем работ выглядит весьма внушительно. Без малого 400 раз электровазны заходят на технический осмотр ТО-2. Полторы тысячи вагонов проходят осмотр ТО-2 и ТО-3. Еще полторы сотни вагонов проходят технический ремонт ТР-1 и ТР-2. Что же касается тепловозов, то более сотни раз они проходят технический осмотр ТО-2 (на открытой площадке, возле главного корпуса), а в самом цехе проводят ТО-3 (113

депо в Гюмри. Кстати, там же находится единственное вагонное депо, а в Масисе – эксплуатационное. И везде проблем с кадрами не существует, благодаря тому, что за последние два года зарплата у ремонтников вы-

Не удивительно, что текущие кадров у депочан практически не стало. Люди дорожат своей работой, учитывая, что в стране есть проблемы с трудоустройством. Тот же мастер электроаппаратного цеха Роман Наресян раньше работал



росла на 60-80 процентов, а у локомотивных бригад на 40-50 процентов.

— С марта нынешнего года на наиболее сложные работы ввели повышающий коэффициент 1,6, — говорит Петрос Миликисян. —

на ракетостроительном заводе. С распада Советского Союза предприятие медленно, но без альтернативно сокращало производство, а три года назад полностью прекратило существование. Вот и оказался опытный специалист не у дел и



которого восемь человек, за месяц они выполняют техническое обслуживание ТО-3 для 80 вагонов электропоездов ЭР-2. И хотя зарплата не превышает 120 тысяч драм (250 долларов) никто не думает менять место работы.

Начальник Ереванского локомотивного депо Петрос Меликисян подтвердил, что объединение

ставляют эксплуатационный штаб локомотивных бригад, которые участвуют в грузовом и пассажирском движении.

Кстати, в обоих локомотивных депо (Ереван и Гюмри) внедряется автоматизированная система предрейсового осмотра локомотивных бригад. При этом регистрируются такие параметры, как

машинистов и снижается риск аварийности.

Непосредственно на технических осмотрах и ремонтах, включая мастеров и начальников участков, заняты чуть более 50 человек. Причем, хотя в трех отделениях появились новые стенды, например, для испытания топливных насосов, форсу-



машин), для 20 – выполняют ТР-1 и для 13 – ТР-2.

Чего не делают в депо Ереван, так это перемотку обмоток двигателей. Эта работа выполняется на базе локомотивного

А недавно зарплата для всех железнодорожников была повышена еще на 10 процентов. В итоге, у ремонтников она выросла до 130 тысяч драм, а у локомотивных бригад – до 230 тысяч драм.

очень доволен, что удалось устроиться в локомотивное депо Ереван.

Единственное о чем сетовал мастер, да и начальник депо, так это о том, что время от времени проявляется дефицит запасных частей, большинство из которых получают из России. Несмотря на это, с установленными заданиями коллектив депо успешно справляется, а иногда здесь даже берутся за выполнение работ для сторонних организаций. Недавно, например, выиграли тендер на ремонт тепловоза ТМ-4 для одной из здешних экспедиционных фирм. Данный заказ оформляется как прочие доходы, а значит эти средства можно будет потратить на обновление техники. А это справедливо считают главной задачей для дальнейшего повышения качества технического обслуживания и ремонта подвижного состава. ■

В нынешний высокотехнологичный век, который в одинаковой мере ценит скорость и комфорт, неприменным условием успеха на рынке транспортных услуг является желание и умение идти в ногу со временем, соответствовать его требованиям. Именно на это нацелена деятельность Белорусской железной дороги. Приоритетными направлениями развития магистральной сегодня являются: внедрение передовой техники, развитие инфраструктуры, совершенствование действующих и создание новых технологий перевозок грузов и пассажиров, внедрение энергосберегающих технологий, электрификация железнодорожных линий, развитие скоростного пассажирского сообщения, создание собственной базы по модернизации и производству подвижного состава.

Большое внимание магистраль уделяет развитию своего транзитного потенциала, формированию комплексных высококонкурентоспособных логистических услуг. С этой целью дорога проводит ряд мероприятий в рамках утвержденных Правительством Стратегии развития транзитного потенциала Республики Беларусь на 2011–2015 годы, Программы развития транзитного потенциала Республики Беларусь на 2011–2015 годы, Программы развития логистической системы Республики Беларусь на период до 2015 года.

Новый формат пассажирских перевозок

В 2010 году Белорусская железная дорога приступила к реформированию транспортного обслуживания населения, начав внедрение нового формата пассажирских перевозок. Это качественней прорыв не только в плане технических средств для перевозки пассажиров, но и в самой организации движения. Новый формат предусматривает классификацию сообщений на городские, региональные, межрегиональные, коммерческие и международные линии.

10 сентября 2011 года в Минске было открыто регулярное движение электропоездов городских линий по маршруту Минск-Пассажирский – Беларусь (город-спутник Заславль). В дальнейшем планируется развитие маршрутной сети и до других городов-спутников.

Городские линии – это первый этап реализации проекта нового формата пассажирских перевозок. Они свяжут Минск с ближайшей пригородной зоной и городами-спутниками и предоставят пассажирам возможность с минимальными затратами времени осуществлять передвижение и совершать пересадки на другие виды городского транспорта.

Открытию регулярного движения по маршруту городских линий предшествовала проведенная магистралью работа по разработке нормативных актов, стандартов, закупке современного подвижного состава и его сертификации, масштабная модернизация и реконструкция инфраструктуры. На участке Минск-Пассажирский – Ждановичи был построен 3-й главный электрифицированный путь, модернизированы 1 и 2 главные пути, полностью реконструирована контактная сеть.

19 марта 2010 года Белорусская железная дорога заключила контракт с компанией Stadler Bussnag AG на поставку современных электропоездов семейства Flirt. До конца 2012 года в Беларусь будет поставлено 10 со-

Белорусская магистраль – инновации для эффективного развития

Белорусская железная дорога – это важнейшая составляющая не только транспортного комплекса, но и всей экономики Беларуси. Магистраль играет значимую роль в системе международной экономической интеграции, является связующим звеном между Востоком и Западом.



временных электропоездов, 6 из которых предназначены для городских линий, а 4 – для региональных линий. Предпочтение было отдано этому производителю, поскольку его электропоезда в полной мере соответствуют основной концепции городских линий: мобильности и экологичности. Кроме этого, Flirt надежны, экономичны и комфортны для пассажиров.

Для городских линий предусмотрено собственное графическое оформление, свой цвет. Товарный знак городских линий – астра на красном фоне. Бренд нашел свое отражение в оформлении поезда, форменной одежды машинистов, проездных документов и др.

железной дороге нового формата пассажирских перевозок Государственным комитетом по стандартизации Республики Беларусь утвержден государственный стандарт «Перевозки пассажирские поездами межрегиональных, региональных и городских линий. Общие требования», который будет введен в действие с 01 января 2012 года.

Для городских линий предусмотрено собственное графическое оформление, свой цвет. Товарный знак городских линий – астра на красном фоне. Бренд нашел свое отражение в оформлении поезда, форменной одежды машинистов, проездных документов и др.

Расширяя транспортную географию

На сегодняшний день железнодорожное пассажирское сообщение связывает Беларусь с Амстердамом, Берлином, Варшавой, Прагой, Варной, Базелем, Бухарестом, Венной, Софией, Констанцей, а также столицами и административными центрами России, Украины, Молдовы, Литвы, Латвии, Казахстана.

Важнейшим направлением деятельности Белорусской же-

лезной дороги на международном уровне является расширение ее транспортной географии, чему способствуют углубление сотрудничества с зарубежными железнодорожными администрациями.

В том числе, с 2010 года белорусские железнодорожники совместно с литовскими коллегами осуществляют поэтапную реализацию проекта по организации скоростного железнодорожного пассажирского сообщения между Минском и Вильнюсом. В 2011 году время следования пассажирского поезда между Минском и Вильнюсом было сокращено с 4 до 3 часов, до конца 2014 года его планируется сократить до 2 часов.

Направления электрификации

С целью повышения качества предоставляемых услуг, обеспечения экологической безопасности, повышения уровня технологического обслуживания, развития скоростного движения белорусская магистраль проводит активную работу по электрификации железнодорожных линий.

На сегодняшний день протяженность магистральных линий белорусской железной дороги составляет 5,5 тыс. км, из них

электрифицированы 0,9 тыс. км (16%).

В настоящее время в полном объеме электрифицирована белорусская часть II Международного транспортного коридора. Продолжаются работы по электрификации участков в рамках IX Международного транспортного коридора. В 2011 году Белорусская железная дорога приступила к реализации масштабного инвестиционного проекта – электрификации участков Гомель – Жлобин – Осиповичи и Жлобин – Калинковичи. Проект рассчитан на 2011–2015 годы и осуществляется за счет кредитных средств Экспортно-импортного банка Китая и собственных средств Белорусской железной дороги. В ходе реализации первого этапа данного проекта в настоящее время проводится установка опор кон-

ИХВ. Это позволит организовать движение всех видов поездов на электричестве, что будет способствовать повышению конкурентоспособности перевозок, привлечению дополнительных транзитных потоков в направлении Север – Юг. В перспективных планах – по согласованию с администрацией железных дорог Украины электрифицировать приграничные участки Гомель – Терюха – Гострица и Калинковичи – Барбаров – Словечно – Гострица.

Белорусский маневровый

Располагаясь на одном из самых интенсивных полигонов евроазиатских сообщений, Белорусская железная дорога уделяет большое внимание техническому состоянию подвижного состава и его надежности. В 2011–2015 годах магистраль планирует закупить 29 электропоездов, 20 дизель-поездов, 24 пассажирских и 30 грузовых электровазнов, 6 маневровых и 8 пассажирских тепловозов.

Важным этапом в развитии локомотивного хозяйства белорусской магистральной является начало изготовления в 2010 году в локомотивном депо Лида в рамках совместного проекта с чешской компанией «CZ LOKO a.s.» маневровых тепловозов серии ТМЗ. В новом тепловозе от прежнего ЧМЗЗ фактически остались только рама и тележки, но и они были значительно переработаны.



Таким образом, в ближайшие пять лет должен быть полностью электрифицирован белорусский участок ответвления IX Международного транспортного коридора

на сегодняшний день в локомотивном депо Лида выпущено шесть маневровых тепловозов: три локомотива – серии ТМЗ-1 и три – серии ТМЗ-2. Все они переданы на Минский железнодорожный узел для проведения опытной эксплуатации.

Белорусские тепловозы отличаются усовершенствованными техническими характеристиками, повышенной безопасностью и комфортностью условий работы локомотивных бригад, современным дизайном. ТМЗ отвечают жестким экологическим требованиям. По сравнению с ЧМЗЗ эксплуатационные расходы ТМЗ-1 значительно снизились, экономия топлива составила до 20%, масла – до 80%.

Всего в 2010–2014 годах на Белорусской железной дороге планируется построить 49 маневровых тепловозов. В том числе, в 2011 году в локомотивном депо Лида изготовят 12 маневровых локомотивов.

В Беларуси подобный проект реализуется впервые. По расчетам специалистов Белорусской железной дороги, использование современных высокотехнологичных маневровых тепловозов даст значительный экономический эффект благодаря их техническим и энергосберегающим характеристикам, а также позволит повысить эффективность маневровой работы по переработке поездов и оптимизировать доставку вагонов на предприятия. ■



-Николай Алексеевич, какое наследство получили новые ремонтные компании от ЦДРВ и каковы их возможности?

— Скажем однозначно: наследство ЦДРВ новым компаниям передала неплохое, в том числе одно из главных — интеллектуальное. За время почти шестилетней работы в рамках центральной дирекции 116 вагоноремонтных предприятий ОАО «РЖД» удалось освоить новые методы взаимодействия с клиентами, расширить спектр предоставляемых услуг, внедрить прогрессивные технологии и подготовить высокопрофессиональные кадры.

По итогам работы ЦДРВ за 6 месяцев 2011 года перевыполнение плана ремонта составило 5,4 тыс. вагонов (103,2%). Прогнозный объем ремонта вагонов на конец года составит 352 тыс. ед. или на 52,6 тыс. ед. больше, чем за 2010 год (рост 17,5%) с использованием мощностей вагонных депо в среднем на 90%.

За 6 месяцев 2011 года предприятия ЦДРВ допущено 510 связанных с нарушением правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта событий против 503 за аналогичный период 2010 года (+7 событий или +1%), количество отказов снизилось на 581 (1063 против 1644) случаев или на 35,3% против аналогичного периода 2010 г.

За счет реализации комплекса мер по улучшению качества ремонта грузовых вагонов, установленки при проведении плановых видов ремонта деталей и узлов с улучшенными техническими характеристиками по итогам 2011 года планируется снижение количества событий по технологическим причинам не менее чем на 10% к уровню 2010 г.

При этом, качество ремонта грузовых вагонов в вагонных депо центральной дирекции, система обеспечения гарантированной безопасности движения на более высоком уровне, чем в сторонних организациях, не входящих в холдинг ОАО «РЖД». Это свидетельствует об их конкурентоспособности.

Так, за 2010 г. показатель безотказной работы предприятий центральной дирекции превысил данный показатель предприятий, не входящих в ее состав, на 2,47% (95,49% — у предприятий ЦДРВ, 93,02% — сторонних). За шесть месяцев текущего года тот же показатель выглядит так: 98,45% — у предприятий центральной дирекции, 97,57% — сторонних предприятий).

Чтобы обеспечить финансовую прозрачность ценообразования при оказании услуг по проведению плановых видов ремонта грузовых вагонов, оплата за ремонт вагонов производится по фактически выполненным работам согласно прейскуранту цен, единому для всех клиентов.

РЕМОНТ ВАГОНА: ВОЗМОЖНОСТЬ ВЫБОРА

20 декабря 2010 года Совет директоров ОАО «РЖД» принял решение о создании трех открытых акционерных обществ — вагонных ремонтных компаний (ВРК), таким образом завершая очередной этап реформирования вагоноремонтного комплекса ОАО «РЖД», предусмотренный Программой структурной реформы на железнодорожном транспорте, утвержденной постановлением Правительства Российской Федерации от 18 мая 2001 г. № 384.

О положении в одной из вновь созданных компаний, ВРК-1, и на рынке ремонта грузовых вагонов в целом наш корреспондент беседует с генеральным директором компании, председателем Комиссии Совета по железнодорожному транспорту полномочных специалистов вагонного хозяйства железнодорожных администраций стран СНГ и Балтии Николаем Алексеевичем Бочкаревым.



Фотографии В. Дулебо

В целях создания конкурентной среды в вагоноремонтном отрасли было решено создать, как уже было сказано, три самостоятельные компании. Рассматривались различные варианты. Наиболее предпочтительным признан вариант создания на базе мощностей Центральной дирекции по ремонту грузовых вагонов — филиала ОАО «РЖД» трех, примерно равных по производственным мощностям, сетевых компаний с экстерриториальным расположением объектов производства по всей сети железных дорог.

Основным рынком для вновь образованных дочерних обществ, как и прежде, являются плановые ремонты грузовых вагонов.

С появлением трех дочерних обществ рынок ремонтных услуг грузовых вагонов можно считать вполне конкурентным. Конкурировать «дочкам» РЖД придется как между собой, так и с частным бизнесом, работающим на ремонтном рынке. Основным конкурентом по депо-скому и капитальному ремонту являются российские вагоноремонтные предприятия частных собственников, рыночные позиции которых существенно усилились после продажи в 2008–2009 гг. части депо центральной дирекции.

И новообразованные компании уже об этом задумались. По доле, которую каждый из них занял на рынке ремонта вагонов, наличии мощностей, техническому оснащению и степени универсальности они не сильно отличаются друг от друга, что создает для всех примерно равные стартовые условия.

Что касается организационной структуры ВРК, то она идентична. Это — центральный аппарат, четыре филиала, вагонные ремонтные депо и ВКМ.

По отзывам большинства участников рынка, процесс выстраивания взаимодействия между собственниками подвижного состава и созданными ВРК не по-

влиял на темпы выполнения планов ремонта вагонов. Отмечу, что с клиентами, договорные отношения с которыми существовали еще в составе ЦДРВ, договоры на плановые виды ремонта грузовых вагонов и ремонт запасных частей были своевременно перезаключены. Кроме этого, их число неуклонно растет!

— Какими возможностями обладает конкретно ВРК-1?

— В состав ВРК-1 входят, как мы выражаемся, системообразующие вагонные ремонтные предприятия и она становится лидером рынка, задающим ориентиры уровня цен и качества плановых ремонтов. Компания выступает как стабилизатор ценовой политики, сглаживая возможные резкие колебания цен на ремонтные услуги, а также территориальные ценовые диспропорции. Важной задачей при этом является формирование «эталона» качества вагоноремонтных услуг, сравнивая с которым потребитель может оценить качество услуг других конкурирующих компаний.

Имея право оперативного перераспределения заказов между собственными мощностями, руководство дочернего общества получает возможность в значительной мере сглаживать и ожидаемые локальные дефициты предложения. Необходимость в таком перераспределении уже нарастает по причине перевода

всего парка грузовых вагонов на рыночные принципы работы. Вследствие чего становится трудной прогнозировать изменения географии даже самых массовых вагонопотоков, так как они напрямую зависят от рыночной



конъюнктуры цен и спроса на основные виды перевозимых грузов, как во внутреннем так и на международном сообщениях. Одна из важных функций возложенных на нашу компанию — это умение чутко реагировать на техническую политику в вагоноремонтном комплексе в соответствии со стратегическими направ-

лениями научно-технического развития ОАО «РЖД».

Наше дочернее общество примет на себя основной груз НИ-ОКР в части совершенствования технологических регламентов, их адаптации к текущим требованиям рынка, взаимодействия с производителями новых видов грузовых вагонов в направлении повышения их межремонтного ресурса, снижения трудоемкости ремонтных работ. Модернизация технологической базы придет прежде всего на те собственные предприятия, которые нацелены на работу с новыми видами подвижного состава.

Что для этого, по нашему мнению, необходимо сделать в первую очередь? Во-первых, усилить наиболее мощные и технически оснащенные вагонные ремонтные предприятия, подчинив им большее число объектов с относительно небольшой производственной мощностью. Этот шаг одновременно позволит повысить и равномерность их распределения по сети ОАО «РЖД». Ведь именно крупные и технически высокооснащенные депо обладают значительным резервом производственных мощностей, которые при необходимости можно увеличивать, переводя наиболее загруженные участки на трех- и четырехсменный режим работы.

В то же время, в интересах развития конкурентной среды мощности ВРК-1 на момент создания не должны превышать 30% объема российского рынка плановых ремонтов грузовых вагонов. Компания должна оставаться тесно интегрированной в систему хозяйственных взаимосвязей холдинга РЖД, который, сохраняя контрольный пакет участия в ВРК-1, имеет возможность контролировать работу вагоноремонтных мощностей в интересах сбалансированного развития всего железнодорожного хозяйства.

Поскольку наша компания в основном сохраняет «костяк» производственно-управленческой структуры ЦДРВ, создание ВРК-1 не потребовало существенных изменений бизнес-процессов, внешних хозяйственных взаимосвязей. Это существенно снижает сопутствующие реформированию риски, а также его временные и стоимостные издержки.

Тесная интеграция ВРК-1 в холдинг РЖД позволит компании эффективно задействовать корпора-

стратегический документ по четырем нашим филиалам — Петербургскому, Ростовскому, Самарскому, Новосибирскому. В нем предусмотрен комплекс мер, направленных на обеспечение устойчивой работы, производственно-экономической деятельности, расширение перечня предоставляемых услуг, повышение их качества в периодах: краткосрочном, среднесрочном, долгосрочном (перспективном). Краткосрочные — июль, август 2011, среднесрочные — до конца года и перспектива — это 2012 год и далее. И это не просто слова, есть надлежащим образом оформленный и подписанный мною документ по каждому филиалу, по срокам их развития.

Меры учитывают востребованность рынком тех или иных ремонтных услуг, корректирующих операций. К примеру, возрос спрос на ремонт специальных видов вагонов (зерновозы, цементовозы). Но не все депо имеют право их ремонтировать, так как у них нет лицензии на ремонт таких вагонов. А ведь это хорошая возможность загрузить предприятия на 100%. И мы подгоняем наши депо, чтобы они имели право на широкий спектр ремонтов подвижного состава как депо-ских, так и капитальных.

Кроме того в составе ВРК-1, кроме ремонтных депо, есть еще 12 вагонных колесных мастерских (ВКМ), в том числе достаточно мощных — Иртышское, Батайск, Брянск Львовский, Горький и Свердловск-сортировочный, мощности, которые позволяют формировать колесные пары, выполнять ремонт колесных пар с проведением полной ревизии.



Все ВКМ оснащены современными компьютеризированными станками, автоматизированными линиями, новейшим диагностическим и пресовым оборудованием. Объем ремонта данных предприятий составляет 20–50 тыс. колесных пар в год.

Вагоноремонтный комплекс ОАО «ВРК-1» имеет также возможность производить переоборудование узла гашения колебаний тележек модели 18-578, покрытие вагонов «герликом». Компания располагает окрасочными цехами нового поколения. На территории окрасочных участков ВЧД Воскресенск (Санкт-Петербургский филиал), Батайск (Ростовский филиал) и Нижнеудинск (Новосибирский филиал) установлено современное оборудование Getrasur, позволяющее обеспечить подготовку вагонов под окрасивание с использованием дробеструйной очистки с последующим нанесением высоко-



качественных лакокрасочных материалов иностранного производства, которые прошли сертификацию на использование их в российских условиях.

Предлагаемая технология окраски обеспечивает высокое качество работ. Гарантия составляет не менее пяти лет. Данная услуга широко востребована, учитывая приемлемый уровень цен. Окраска осуществляется как при плановых видах ремонта, так и без его проведения. В первом случае в стоимость ремонта не будет включаться работа по окраске вагона.

ОАО «ВРК-1» заключены договоры на приобретение колесных пар нового формирования,



реализация которых организована в ВЧД Батайск.

В настоящее время в ВКМ Батайск Регистром сертификации на федеральном железнодорожном транспорте уже проведена комиссия проверка условий производства колесных пар. По ее результатам выдан сертификат.

Не за горами подготовка более детального анализа по доходам и расходам ВРК-1 за квартал, который даст возможность перейти к перспективам развития, к определению путей увеличения доходности и прибыли от деятельности компании.

— Раз уж вы затронули вопрос о перспективах. Какими видятся вам, перспективы развития компании, возможности повышения ее конкурентоспособности и, в конечном итоге, увеличение ее капитализации?

— На сегодняшний день у нас есть некий документ, который специально для нас подготовила



ресурсов. И все это должно быть направлено на выполнение основной задачи общества — получение максимальной прибыли от основных видов деятельности.

Важнейшая часть модели такого управления на данном этапе — взаимодействие, точнее, эффективность взаимодействия основного собственника, ОАО РЖД, и ДЗО.

Необходимо определиться и в части корпоративной социальной ответственности, хотя уже существует документ, регламентирующий социальную ответственность общества перед своими работниками, это коллективный договор. Социальные гарантии, прописанные в нем, никак не ухудшаются в связи с созданием новой структуры.

Рассматривая перспективы развития компании, нельзя забывать и о том, что через какое-то время солидная часть акций ВРК-1 будет продана, хотя контрольный пакет останется за ОАО «РЖД». Но мы по-прежнему останемся системообразующей компанией в холдинге.

Преобразования, структурные изменения в связи с продажей акций, они для нас будут менее существенны, чем для ВРК-2 и ВРК-3, для которых предусмотрено на продажу в 2013 году пакета

акфилированная структура ОАО РЖД. Это бизнес-план развития нашей компании, который охватывает период вплоть до 2015 года. А по отдельным критериям и больше. Эти нормы прописаны. Этот план для нас в некотором роде настольная книга. Мы должны выполнять намеченные в нем мероприятия и нормы этого бизнес-плана.

Но, как при создании любой новой структуры, ВРК-1 — не исключение, возникает много вопросов. Эти вопросы не касаются напрямую производственных вопросов, но без их решения это производство успешно работать не сможет. Здесь и управленческие вопросы, вопросы корпора-



тия материнской компании в капитале ДЗО, перспективы и стратегические цели такой совместной деятельности.

Ясность в этих вопросах, несомненно, будет способствовать тому, чтобы мы могли четко выстроить модель управления компанией в рыночных условиях, организовав рациональное использование трудовых, финансовых и прочих

акций в размере не менее 75% акций минус две акции.

По большому счету, как мы выстроим корпоративное управление, насколько оно окажется успешным, во многом зависит разрыв между рыночной и балансовой оценкой компании.

Если же говорить про стратегическое развитие, говорить о нем предметно, здесь не обой-

Отдельным вопросом, если говорить опять-таки про стратегию развития, является вопрос расширения спектра дополнительных услуг. Имею в виду дробеструйную очистку и покраску вагонов, дополнительную закупку и установку агрегатов дробеструйной обработки, мини-пропарочных станций, там, где это необходимо сделать. Такой вид деятельности, как ремонт и производство отдельных видов запасных частей своими силами, увеличение капитального ремонта за счет ремонта колесных пар нового формирования. Это очень весомое направление, которое нам поможет на рынке конкурировать и взять дополнительные доходы.

И на сегодняшний день самое прогрессивное, имеющее перспективу на будущее, на мой взгляд, это ремонт с установкой деталей и узлов с повышенными техническими характеристиками.

Об этом много говорились на совещаниях вагонников, заседаниях Совета СНГ. Эта мера направлена на сокращение стоимости жизненного цикла вагона, увеличение срока его службы. Дознано практикой, что для собственника вагона от такого вида ремонта — очевидный экономический эффект за счет сокращения расходов на ремонт и непроизво-



дительно проста, т.е. снижение стоимости жизненного цикла вагона, увеличения пробега уже обновленного вагона. Повторюсь – экономия расходов очевидна.

И на сегодняшний день мы предлагаем собственнику новый сервис, (впервые мы это сделали в ноябре прошлого года в ЦДРВ) по переводу вагонов на увеличенный межремонтный пробег – со 160 тыс. км до 250 тыс. км в четырех различных комплектациях. Широота спектра внедрения данного сервиса на рынке ремонтных услуг, методичное и выгодное его предложение собственникам вагонов поможет достичь высоких результатов в части именно системного фирменного обслуживания.

Это необходимо делать хотя бы потому, что покупка нового подвижного состава не всегда по силам собственнику – это огромные затраты, огромные вложения, а как меняется структура рынка сегодня не всегда понятна,

и будет ли окупаться дорогостоящее приобретение, и будет ли окупаться вообще, не совсем ясно. А затраты на такой ремонт в сравнении с покупкой нового вагона – ничтожны и, главное, такие расходы собственнику по силам.

Для этих целей мы подготовились и провели работу с производителями одновесных конических подшипников кассетного типа и других новинок, открыли сервисные центры в отдельных ремонтных депо ОАО «ВРК-1». Но после разделения ЦДРВ на три самостоятельные компании, количество таких центров пропорционально сократилось, и в составе ОАО «ВРК-1» их количество надо наращивать.

На мой взгляд, примерно к 2015 году вопрос по увеличению количества сервисных центров, проведению регламентных работ в этих сервисных центрах, включая и все гарантийные обязательства, должен быть решен.

Мы должны научиться работать по гарантии, не прибегая к штрафным санкциям в отношении с заводами-производителями и не делая на это упор. Одним словом, мы обязаны научиться жить цивилизованно.

Почему я назвал именно 2015 год? К этому рубежу, по прогнозной оценке, имеющейся в бизнес-плане, наступит профицит ремонтных мощностей. О чем это говорит? Это говорит о том, что будет больше ремонтных мощностей, чем предложений на ремонт.

Сейчас положение пока прямо противоположное – предложение больше, чем возможности имеющейся ремонтной базы. Но когда это наступит, у клиента появится настоящий широкий выбор предприятия для ремонта. Обострится борьба за клиента. И борьба будет жесткая, плотная.

А чем можно привлечь клиента? Прежде всего, классическим предложением – цены и качества

услуги, спектром предоставляемых услуг. И чтобы обеспечить себе конкурентное преимущество в тот период, мы уже сегодня должны отчетливо понимать, какие преимущества мы можем иметь к тому времени?

Это то, что касается технической и технологической оснащенности. Что к этому еще можно добавить? На сегодняшний день наблюдаются существенные недоработки в плане программного обеспечения и автоматизации работ, связанных с контролем за документооборотом. Эта проблематика на предприятиях ощущается очень остро. Если мы сегодня запустили в опытную эксплуатацию цифровую подпись и пытаемся сократить время прохождения первичных документов, подтверждающих проведение ремонта, а пилотный проект предусматривает использование электронной подписи только с ОАО «Вторая грузовая компания». Надо активно форсировать это направление, надо внедрять эту цифровую подпись в работе и с другими собственниками подвижного

состава, в том числе с ОАО «ПГ», ЦДРП и другими.

Если раньше мы считали, что ремонт вагонов ОАО РЖД – это основная наша деятельность, а ремонт частных вагонов – это вспомогательная деятельность, то работая уже в статусе акционерного общества – вся деятельность единая. И развитие специальной АСУ, учитывающей выполненные работы на грузовых вагонах собственности и позволяющей осуществлять электронный документооборот между заинтересованными структурами, является одним из основных стратегических направлений на сегодняшний день для ВРК.

– **Как нововведения в российском секторе отозвучат на пространстве 1520?**

– Отметим, что в соответствии с решением Совета по железнодорожному транспорту государства – участников Содружества и решениями ОАО «РЖД» с августа 2011 года введен в действие новые нормативные документы на производство плановых видов ремонта грузовых вагонов. В целях улучшения эксплуатационных



Виктор Перемышев

НАСТАЛА ПОРА ПЕРЕМЕН

52 заседание Комиссии Совета по железнодорожному транспорту полномочных специалистов вагонного хозяйства железнодорожных администраций прошло в г. Витебск (Республика Беларусь) 4–6 октября 2011 года.



Фотографии В. Дулебо

начинается с вступительного слова принимающей стороны. От принимающей стороны выступил начальник службы вагонного хозяйства Белорусской железной дороги Иван Степанович Бычек. В частности, он напомнил собравшимся, что Белоруссия является своеобразным мостом между Востоком и Западом, что по ее территории проходит один из Общеввропейских коридоров. Сообщил и о том, что протяженность железнодорожных путей

Белорусской дороги насчитывает почти шесть тысяч километров. Вагонный парк магистрали ежегодно обновляется. Вагоноремонтный комплекс белорусской железной дороги – это 12 вагонных депо и две промышленно-пропарочные станции. По государственной программе модернизации намечена постройка вагоностроительного завода и завода крупногабаритного литья, завода по производству вагонных тележек и многое другое.

Традиционная и подробная информация заместителя председателя Дирекции Совета – руководителя Департамента подвижного состава и безопасности движения Василия Ивановича Зеленкова об итогах заседания Совета по железнодорожному транспорту, которое состоялось в мае 2011 года в Хельсинки (Финляндия Республика), а также о выполнении решений Комиссии Совета, принятых на заседании в апреле 2011 года в г. Дрездин-

ске, результатах работы предприятий вагонного хозяйства железнодорожных администраций за период от последнего заседания до нынешнего.

Что касается решений Комиссии Совета, принятых на предыдущем заседании полномочных представителей вагонного хозяйства, то они в большинстве своем выполнены. По итогам работы за восемь месяцев текущего года инвентарный парк вагонов уменьшился, количество же собственных грузовых вагонов выросло. Сегодня собственными вагонами, работающими на сети, стало больше, чем вагонов инвентарного парка. И с этим фактом придется считаться при принятии мер по техническому состоянию подвижного состава. К тому же, и приобретается собственниками новых вагонов больше, чем для инвентарного парка.

В рекомендациях комиссии присутствуют требования установить контроль за соблюдением контрольных цифр плановых видов ремонта, полному охвату ими парка вагонов и обеспечению подачи вагонов под погрузку в международном сообщении в строгом соответствии с действующими инструкциями. Присутствует и рекомендация старожил, которая постоянно находится месту в решениях последних двух-трех заседаний Комиссии – о замене

морально устаревших и физически изношенных приборов контроля нагрева буксовых узлов типа ПОНАБ и ДИСК.

Оживленную дискуссию вызвал вопрос о временном моратории на рассмотрение и согласование технической документации ОАО «Азовмаш» в связи с участием в ней изломами буксовых рам тележек грузовых вагонов.

История этого вопроса такова: когда в прошлом году участились изломы буксовых рам производства «Азовэлектросталь», входящей в концерн «Азовмаш», а со стороны производителя вагонов на эти поломки реакции не последовало, было приостановлено действие российского сертификата соответствия, а Комиссия большинством голосов приняла решение о введении моратория.

Сегодня руководством завода сделано многое – вносятся необходимые изменения в технические условия на отдельные узлы и детали и на вагон в целом, рабочий предприятия и сам генеральный директор Игорь Николаевич Карапелкин выезжали на переговоры в Казахстан, там приобретали много вагонов с этими рамами, в Прибалтику, Российскую Федерацию. Разбирались и в самой Украине, поставка этих деталей производилась и на подвижной состав своей страны.

Одним словом, сделано многое, и Комиссия сочла возможным мораторий снять, но при этом рекомендовано ужесточить контроль за продукцией на заводе-поставщике силами заводских инспекторов-приемщиков.

Вопрос с «Азовмашем» – принципиальный и поучительный. С одной стороны, необходимо действительно реагировать на дефекты продукции, выпускаемой даже таким авторитетным и сильным предприятием, каковым, несомненно, является «Азовмаш». С другой стороны, эти меры должны быть адекватными. С таким решением согласилось абсолютное большинство участников заседания, в том числе и представители железнодорожной администрации Украины.

Как всегда большое внимание комиссия уделила согласованию технических условий на новые грузовые вагоны, их модернизацию с включением в классифика-



тор «Условные коды дополнительных работ с грузовыми вагонами», капитальный ремонт с продлением срока службы грузовых вагонов.

Предоставлено право проведения капитального ремонта с продлением срока службы грузовых вагонов на определенные типы вагонов ООО ПО «Вагонмаш» в г. Железнодорожск и ООО «СМУ Бийск» (Российская Федерация), ТОО «Жамбыл Рем Сервис» (Республика Казахстан), Жмеринскому предприятию «Экспресс» (Украина), Волоцкому вагонному депо (Республика Беларусь).

Подтвердили право проведения работ по техническому диагностированию с целью продления срока службы грузовых и рефрижераторных вагонов с выдачей нового свидетельства: ОАО «НИИ вагоностроения» (Россия); ООО «Балтийский испытательный центр» (Латвийская Республика); ООО «Проектно-внедренческий центр «Вагтехсервис» (ООО «ПВЦ «Вагтехсервис», Россия); ОНИЛ «ТТОРЕПС» Белорусского государственного университета (Республика Беларусь).

Вопросы информатизации на железнодорожном транспорте в последние годы приобрели первостепенное значение. Поэтому предложение Комиссии по информатизации включить в план НИОКР на 2012 год создание автоматизированной системы оценки надежности грузовых вагонов эксплуатационного парка по показателю безотказной работы; картотеки колесных пар, надгресных балок и буксовых рам; учета производства КРП в информационной базе межгосударственного уровня и другие не менее важные работы получили полное одобрение присутствующих.

Всесторонне рассматривался и обсуждался вопрос по установке сливных приборов с тремя степенями защиты. И дело не только в том, что такие приборы выпускают несколько предприятий и не сразу можно определиться, какой прибор выбрать для установки. Отмечалась универсальность сливного прибора производства «Газпромколлекта», в который можно установить третий слив любого другого завода.

Высказана просьба к железнодорожным администрациям, чтобы они разъяснили собственникам вагонов-цистерн необходимость ускорения этой работы.

Преобладающее количество собственных вагонов на сети заставляет возвращаться к таким фундаментальным и очевидным истинам, как поддержание исправного состояния вагона. В данном случае речь шла об ответственности собственника за исправное содержание подвижного состава. Но члены Комиссии не пришли к единому мнению, вопрос решено доработать, а железнодорожным администрациям направить свои предложения до середины ноября.



Первую редакцию переработанного документа «Единый порядок согласования технической документации на строительство новых, модернизацию грузовых вагонов и их узлов и деталей, представленной железнодорожными администрациями государств – участников СНГ, Грузии, Латвийской Республики, Эстонской Республики, предназначенных для эксплуатации в межгосударственном сообществе» же-



лезнодорожным администрациям предложено рассмотреть и свои замечания направить ОАО «ВНИИЖТ» и Дирекции Совета.

Одним из важных предложений, содержащихся в документе, является требование, чтобы завод-изготовитель представлял одновременно с вагоном эксплуатационную и ремонтную документацию.

Нормативы ремонта и содержания в эксплуатации ходовых частей грузовых вагонов постоянно на контроле Комиссии. Более тысячи вагонов, отремонтированных по новым нормам величины гребня колеса, находится в эксплуатации. При этом в три раза уменьшилось количество вагонов, отправляемых в отцепочный ремонт по этому дефекту. На заседании изменены нормы на разность диаметров колес, допустимую норму проката колес, завышение фрикционных клиньев порожних цистерн в эксплуатации.



ПКБ ЦВ – филиалу ОАО «РЖД» поручили подготовить установленным порядком соответствующие извещения об изменении руководящих документов по капитальному, деповскому, текущему отцепочному ремонту грузовых вагонов и «Инструкции по техническому обслуживанию вагонов в эксплуатации» с вынесением их установленным порядком для согласования на Комиссии Совета.

Вполне рядовой вопрос о применении нового прибора – вихревого дефектоскопа – вывел на принятие обобщенных предложений. Так, предложено не вводить в распухшую от всяческих дополнений инструкцию на проведение дефектоскопии конкретные приборы, а, наконец, уточнить ее, дав в ней основные рекомендации по видам контроля и требуемым качествам. Мнение специалистов: инструкцию пора менять главное – не прибор, а какой дефект им обнаруживается. Нужны и критерии контроля.

Было предложено тему включить в план НИОКР 2012.

Много дискутировали о неравноценной, так дипломатично звучит в пункте Протокола эта проблема, замене колесных пар и деталей тележек грузовых вагонов.



Для лучшей отработки новой редакции Положения решили создать рабочую группу, направив в нее по одному уполномоченному представителю от каждой железнодорожной администрации.

Логическим продолжением только что рассмотренного вопроса выглядел вопрос о согласовании «Основных положений обоснования межремонтных нормативов новых моделей грузовых вагонов и их составных частей (узлов и деталей), допущенных в обращение на железнодорожные пути общего пользования».

Рассмотрен и согласован «Перечень составных частей грузовых вагонов, для изготовления, ремонта и модернизации которых соответствующему предприятию необходимо пройти процедуру получения условного номера». Дирекции Совета высказана просьба – вынести документ на утверждение заседания Совета по железнодорожному транспорту.

Приняв во внимание результаты испытаний надгресных балок, проведенных ОАО «ВНИИЖТ», комиссия сочла возможным согласо-

вать продление срока службы указанных надгресных балок до 34 лет для вагоноремонтных предприятий Российской Федерации.

Вопрос браковки колесных пар и литых деталей тележек грузовых вагонов и организации логического контроля за недопущением их повторного использования в эксплуатации важен для всех, и от ВНИИЖТа будут ждать соответствующих рекомендаций по этому поводу.

Принята к сведению информация ЦТех ОАО «РЖД» о фактах, выявивших несовершенство технологии опробования тормозов в грузовых поездах. Конкретно имелось в виду крушение поезда на перегоне Ерал-Симская Башкирского отделения Куйбышевской железной дороги. И, как реакция на это событие, необходимость коренного изменения ряда разделов пересмат-

риваемых Правил по эксплуатации тормозов подвижного состава железных дорог, утвержденных 48 заседанием Совета по железнодорожному транспорту государств – участников Содружества.

Приняты к сведению информация о разработке НТЦ «ВагонТормоз» – филиалом ОАО «РЖД» «Норм безопасности на концевые краны для железнодорожного подвижного состава» и о разработке компаний «Кнорр-Бремзе» воздухораспределителей нового поколения (KAB 60).

Подобная информация, а с нею выступали и другие производители (ОАО «Ритм» – концевые краны и безрезьбовое соединение трубопроводов; фирма SKF – касовые подшипники для буксовых узлов и др.), воспринималась присутствующими не просто

с интересом, но и огромной пользой для себя, ведь во время таких мини-презентаций можно выяснить для себя все интересующие вопросы, высказать мнение по этому поводу.

Рассмотрены предложения железнодорожной администрации Республики Казахстан о принятии мер по предупреждению течи вагонов-цистерн.

Чтобы исключить такие случаи, они предложили вывести из эксплуатации в 2012 году вагоны-цистерны для нефтеналивных грузов и кистот, отработавших нормативный срок службы; уменьшить норматив периодичности проведения деповского ремонта вагонов-цистерн для нефтеналивных грузов после капитального ремонта; наконец, просить ПКБ ЦВ – филиал ОАО «РЖД» дать разъяснения по проведению гидравлического испытания вагонов-цистерн после выполнения на котле цистерны электросварочных работ.

В традициях работы Комиссии – знакомиться с передовым производственным опытом. На этот раз – Витебского вагонного депо. Знакомство с ним началось с посещения ПТО. Идеальная чистота и на территории, и в служебных помещениях. Всевозможные наглядные учебные пособия для обучения осмотровщиков вагонов.

Учебный класс – огромное помещение, по периметру которого, вдоль стен, в специальных демонстрационных стеллажах представлены различные механизмы и приборы в разобранном виде. За огромным овальным столом – учебные места, оборудованные компьютерами со специальной программой. На стене – экран, на



с интересом, но и огромной пользой для себя, ведь во время таких мини-презентаций можно выяснить для себя все интересующие вопросы, высказать мнение по этому поводу.

Рассмотрены предложения железнодорожной администрации Республики Казахстан о принятии мер по предупреждению течи вагонов-цистерн.

Чтобы исключить такие случаи, они предложили вывести из эксплуатации в 2012 году вагоны-цистерны для нефтеналивных грузов и кистот, отработавших нормативный срок службы; уменьшить норматив периодичности проведения деповского ремонта вагонов-цистерн для нефтеналивных грузов после капитального ремонта; наконец, просить ПКБ ЦВ – филиал ОАО «РЖД» дать разъяснения по проведению гидравлического испытания вагонов-цистерн после выполнения на котле цистерны электросварочных работ.

В традициях работы Комиссии – знакомиться с передовым производственным опытом. На этот раз – Витебского вагонного депо. Знакомство с ним началось с посещения ПТО. Идеальная чистота и на территории, и в служебных помещениях. Всевозможные наглядные учебные пособия для обучения осмотровщиков вагонов.

Учебный класс – огромное помещение, по периметру которого, вдоль стен, в специальных демонстрационных стеллажах представлены различные механизмы и приборы в разобранном виде. За огромным овальным столом – учебные места, оборудованные компьютерами со специальной программой. На стене – экран, на



который выводится картинка с компьютеров. В депо та же поразительная чистота. Технологические карты на каждом рабочем месте. Дробеструйное и покрасочное отделение, оснащенные финским оборудованием, дает высокое качество окраски.

Депо одно из первых на полигоне 1520 приступило к установке на вагонах безрезьбовой арматуры воздушных магистралей тормозного оборудования. Из последних новинок в технологии – прочистка этих труб с помощью оригинального приспособления – специального ершика, поставляемого по трубе сжатым воздухом. Чистота гарантирована.

Знакомил с работой депо его начальник Юрий Николаевич Запачковский.

Знакомство получилось поучительным и полезным. Многие зафиксировали на пленку фотоаппарата производственные участки, оборудование, оснастку, чтобы воспроизвести подобное у себя.

Очередное заседание Комиссии Совета решено провести в г. Мариуполь (Украина) в марте 2012 года.

Виктор Перемышев

Несмотря на то, что мы являемся компанией-оператором, нам приходится отстаивать интересы своего основного грузополучателя. Взаимодействуем с инфраструктурой и другими компаниями-операторами. В пиковый летний сезон мы привлекаем довольно значительное количество вагонов. Производство цемента растет, а это непрерывный процесс – если цемент произведен, его надо вывозить. Для исключения случаев затоваривания силосных мощностей процесс отгрузки должен быть непрерывным.

– Павел Анатольевич, первая проблема, с которой вы столкнулись – нехватка подвижного состава?

– В полной мере мы ощутили дефицит в этом сезоне. И сегодня на многочисленных конференциях, в процессе встреч и разговоров с коллегами, мы, как и многие другие, тоже говорим: «Нам нужны вагоны, нам не хватает подвижного состава».

Наша компания управляет собственным и арендованным парком. У нас большой пул операторов, с которыми мы работаем – с «Рейл-гарантом», «Трансгарантом», другими компаниями.

Дело в том, что цементовозы – специализированный вагон, который со времен кризисного 2008 года не очень популярен в плане производства и закупок. А рост объемов перевозок и снижение общего парка привело к серьезному разрыву между потребным и рабочим парком.

В этой погоне за вагоном мы решили посчитать экономику. И столкнулись со следующим: вагона вроде бы не хватает, а на самом деле мы пересодержим парк вагонов на 1,5 тыс. единиц.

Такой вот парадокс. Начали разбираться. В прошлом году коэффициент оборачиваемости нашего вагона составлял 2,36. В этом – от 1,9 до 2,0. То есть, если в прошлом году мы имели возможность делать две погрузки с лишним в месяц, в этом году и двух не набираем.

Вывод неутешительный: причина дефицита подвижного состава, который раскручивает цены на перевозки, не в нехватке вагонов, дело в работе самой инфраструктуры. Полигоны Московской и Юго-Восточной железных дорог этим летом в основном «стояли». Оборот цементовоза, если говорить не о коэффициенте, а о реальных сроках оборота вагона, составлял от 15 до 18(!) суток против 13 в прошлом году. То есть, из-за того, что инфраструктура не справляется с необходимым вагонопотоком, требуются дополнительные вагоны.

Получается замкнутый круг – мы привлекаем вагоны, так как их не хватает, а они встают в гигантскую пробку. 30-процентный рост оборачиваемости вагона приводит к необходимости пересодержания парка, что при его очевидном дефиците ставит под угрозу выполнение договорных обязательств по поставке готовой продукции потребителю.

Серьезные проблемы возникли с выполнением договорных обязательств с «ЕВРОЦЕМЕНТОМ» и у нас. Участились случаи срывов нормативных сроков доставки. Единичные порожние вагоны после выгрузки находились в пути следования значительно дольше нормативных сроков.

Железная дорога делает следующее: заводы отгружают вагоны равномерно согласно условиям договора с клиентом, который не в силах принять, к примеру, целый состав одновременно, железная дорога в пути следования ук-

ГРУЗОВЛАДЕЛЬЦА ЗАБЫЛИ!

Специализированная компания «Спецвагонтранс» по транспортировке цемента имеет в своем распоряжении пять тысяч вагонов. Это крупнейший оператор на рынке перевозок специальных грузов, действующий на транспортировке продукции «Евроцемент групп». О положении этого вида перевозок и проблемах, которые возникают на этом рынке, с нашим корреспондентом беседовал генеральный директор компании «Спецвагонтранс» Павел Анатольевич Иванкин.



рупняет отгруженные партии и подает грузополучателю группу вагонов, превышающую фронты и мощности выгрузки. Состав проставляет на путях общего пользования, начинаются бесконечные маневры, идет плата за простой. У клиента лишние, ненужные затраты, у меня – нехватка вагонов.

– Но ведь должен быть хоть какой-то выход из положения? Или все жутко, когда ситуация сама собой рассосется?

– Мы начали более пристально следить за поведением наших вагонов на полигоне. Выяснилось, что этим летом перед крупными сортировочными узлами – Орехово, Бекасово, перед условными станциями наши вагоны простаивали в груженом состоянии в брошенных поездах по пять и более суток. Оборот вагона вырос на 30 процентов. Ставка аренды выросла с апреля по июль этого года в 1,5 раза. И, как показывает анализ, с окончанием сезона значительное снижение не ожидается. Следовательно, и в сезоне 2012 года уровень ставок будет высоким.

В этих условиях в полный рост встает вопрос управления собственным подвижным составом. Появилась потребность в едином центре, который должен «растшить» ситуацию. Пока же реальная ситуация такая: инвентарного парка вагонов уже нет, и маленькому грузоотправителю реально отправить груз невозможно. Ему нужен вагон, а цены на него запредельно высокие. Только за этот год они выросли на 35%. Совокупные же транспортные расходы за сезон выросли на 45%. Без всяких очевидных экономических причин.

Другая сторона проблемы – возврат порожних вагонов.

Мы стали применять технологический календарный отгрузки техническими маршрутами. Эта мера ускорила доставку груза потребителю в среднем на двое суток, позволило сократить рабочий парк вагонов на 8–10 процентов. Аналогичные решения приняты по маршрутизации возврата порожних вагонов из регионов большой выгрузки. В этом вопросе мы тесно работаем с «Первой грузовой компанией».

Эффективность данной меры – уменьшение времени нахождения порожнего вагона в пути на четверо суток, соответственно, сокращение рабочего парка на 15 процентов.

В 2002–2004 годах началась реформа железнодорожного транспорта с целью обеспечения конкуренции. Это звучало красиво, все за этим пошло, но в процессе создания рынка стало ясно, что сама площадка требует модернизации, инфраструктура конкурентному рынку не готова, про нее тогда просто забыли. А программа проводимой реформы железнодорожного транспорта не учитывает износа инфраструктуры и, как следствие, уменьшаются пропускные и провозные возможности железных дорог. За порывами создания и расширения конкуренции полностью потеряна необходимость модернизации, развития инфраструктуры, на которой эта конкуренция должна разворачиваться.

Из-за отсутствия правил игры, по которым эта конкуренция должна существовать, возникло очень много экономических, технологических и прочих проблем, препятствующих реальной конкуренции. И вот что при этом удивительно: владельцы инфраструктуры, крупные компании-операторы ведут между собой постоянный диалог. Пытаются выяснить: кто, за что, кому должен платить. Но в этом диалоге грузополучатели не участвуют.

А что в результате? Вроде, все красиво: много операторов, но при этом – инфраструктура стоит. И становится предельно ясно: грузополучатель не достать цемент покупателю на согласованных условиях.

Раньше, как и все, мы тоже обращали внимание исключительно на оборот вагона. Сегодня как грузополучатели мы уже думаем об ином: нам важно, как исполнить договор поставки товара. И хорошо, что у нас есть технологи и высококвалифицированный персонал. Это облегчает проблему, хотя до конца ее не решает.

При этом мы имеем поддержку со стороны железной дороги. Она всегда поддерживает наши идеи, старается как-то помогать в этом направлении.

В создавшейся ситуации надо четко понимать, что на сегодняшний момент на этом поле никто в одиночку положения не исправит. Здесь как никогда верна пословица, что один в поле – не воин. Стараемся работать вместе с другими компаниями-операторами, работаем в тесном контакте с ПГК, которая владеет практически 50% парка цементовозов. И на уровне конкретного сегмента по подвижному составу – цементовозов, мы можем определенно говорить о том, что на сегодня назрела проблема обсуждения работы общим парком, который должен управляться из единого центра.

– Но это какая-то надструктурная система.

– Пока только думаем, как это сделать. Но уже понимаем: если делать единую регулировку, единый центр управления – это будет более эффективно, потому что можно будет уменьшить порожний пробег вагонов, или, на крайний случай, упорядочить его; у нас, в принципе, жесткий график перевозок, географические маршруты практически для всех заводов одинаковы. И если переходить от

уровня идеи на уровень реализации, то к следующему сезону эти идеи можно будет осуществить.

Мэрия Москвы постоянно устраивает совещания с единой идеей: «Где цемент?», в то же время мы выполняем производственные показатели полностью, отгружаем цемент в полном объеме, но в Москве его нет, такая ситуация ненормальная.

И речь не идет о том, хорошо или плохо работает конкретная железная дорога, проблема в другом – в системном себе. Инфраструктура не развивается, а вагонный парк постоянно пополняется. Каждый собственник везет куда хочет. Увеличивается количество порожних поездов. Значит, нужно больше локомотивов, локомотивных бригад – все это ведет к серьезным инфраструктурным рискам. А в результате – сегодня большим парком мы вывозим меньше грузов, чем это было во времена СССР. И выражается это не в сотых долях процентов, в десятках.

– Что для этого требуется?

– Для начала признать непреложный факт: существующая на сегодня инфраструктура к создаваемому положению на рынке перевозок не готова. Понятны заявления ОАО «РЖД», что для модернизации инфраструктуры потребуются сотни миллиардов рублей и длительные сроки. С другой стороны, чисто технологически недопустимо, чтобы из пункта «А» в пункт «Б» шло десять порожних вагонов, и из пункта «Б» в пункт «А», им навстречу, шло столько же порожних. А сейчас наблюдается именно такая ситуация. Но как с этим бороться, не выходя из правового поля, сейчас неизвестно.

Конечно, собственник, имеющий, к примеру, 10 тыс. вагонов, так просто отдать их в управление ОАО «РЖД» не захочет. С другой стороны, все понимают, что если не будет единого центра, железные дороги погрузят в пробках. Нужен проект реализации по структурным изменениям на рынке операторских услуг. Не можем изменить юридически управление парком вагонов, так как речь идет о частной собственности, остается единственный путь – договариваться.

– Единый центр, диспетчеризация из этого единого центра. И этот центр называется ЦФТО?

– Это уже делается по полувагонам. Но у каждого нового проекта есть свой период запуска с выявлением слабых и сильных сторон. А если говорить о специализированном подвижном составе

ве – точки погрузки и выгрузки, в общем-то, известны. Остается выявить, кто свободен и кому удобней подать подвижной состав на требуемое расстояние.

Речь должна быть не о сиоимических сверхприбылях, а о технологических стратегических решениях, обеспечивающих работу вагона с максимальной загрузкой, а не проставать на путях, не болатся по сети порожним.

Если не жить только сегодняшним днем, а посмотреть на перспективу, то можно зарабатывать умеренные деньги, зато финансовый поток в течение периода будет равномерным.

Я для себя как собственник пытаюсь какие-то задачи решить. Но, встречаясь с коллегами, ведя с ними разговоры, всегда находятся точки соприкосновения, выстраиваются модели. И хочется сказать: «Давайте сядем за круглый стол, давайте по этой модели поработаем!»

Большое количество участников – большое количество рисков, но в конечном итоге мы получим гораздо больше. Когда работа ведется с управлением из единого центра, ОАО «РЖД» первое, кто будет заинтересован,



чтобы вагонов было вовлечено как можно больше. В этой схеме риски пытаются разложить те, кто считает, что они сами, в одиночку, заработают гораздо больше, чем подчиняя свою деятельность единому центру.

Сами операторы больше переживают, идти в центр или нет. А ведь из центра управлять технологически проще. Сейчас почему не хватает локомотивов? Да потому что, изначально рассчитывая их количество, исходили из нормальных взаимоотношений, а не таких, какие сложились сейчас.

Я пытаюсь донести до всех мысль, что «наезжать» на РЖД по всем этим неусузнаностям непродуктивно, оно что может для нас, все делает.

Нужна информационная площадка, куда может выйти маленький грузополучатель. А на сегодня более эффективное решение, чем ЦФТО в качестве единого центра по диспетчеризации парка вагонов, пока никто не предложил. Грузовладелец делает заявку в ЦФТО, а оно уже думает, откуда выгодней направить вагон, чтобы он был ближе к грузу.

Наша задача как дочерней структуры «ЕВРОЦЕМЕНТА» – создать систему транспортной безопасности. На нас такая задача возложена, и мы обязаны это сделать. Несмотря на волюнтарность на финансовых рынках, которая затрудняет определиться с точкой входа в следующий сезон. ■

Виктор Перемышлев

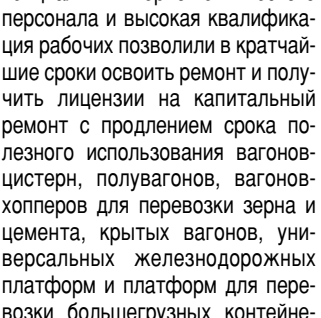


Это объединение единого технологического цикла (от сырья до готовой продукции). Главной целью такого объединения является снижение общих издержек, достижение ценовой стабильности. Предприятия, входящие в холдинг, были специализированы в основном на ремонте подвижного железнодорожного состава. До распада СССР мы входили в систему заводов Главного Управления по ремонту подвижного состава (ЦТБР) Министерства путей сообщения и обслуживали 19 железных дорог России, Белорусии, Украины, Закавказья и Средней Азии.



Директор ООО «Вагоностроительная компания» Мамука Долидзе

Постоянно совершенствуя систему и организацию производства, мы освоили более сложные виды ремонтов. Творческий потенциал инженерно-технического персонала и высокая квалификация рабочих позволили в кратчайшие сроки освоить ремонт и получить лицензии на капитальный ремонт с продлением срока полезного использования вагонов-цистерн, полувагонов, вагонов-хопперов для перевозки зерна и цемента, крытых вагонов, универсальных железнодорожных платформ и платформ для перевозки большегрузных контейнеров, на капитально-восстановительный ремонт с модернизацией пассажирских вагонов, капитально-восстановительный ремонт с модернизацией электропоездов с продлением срока службы. При этом удалось значительно улучшить комфортность перевозки пассажиров с полным обновлением пассажирского салона, оборудованного мягкими креслами, решить вопрос кабины машиниста, придав ей современные обтекаемые формы и оснатив ее современным электронным оборудованием, новыми системами управления, кондиционирования и вентиляции, системами санитарно-технического оборудования. Все это дало предпосылки к строительству нового подвижного состава.



Член наблюдательного совета Нино Цилосани

говых двигателей при благоприятных режимах работы, что существенно повышает их срок службы. Модульный статический преобразователь напряжения обеспечивает снижение электрической энергии.

Беззазорные сцепные устройства и переходные площадки повышенной комфортности, обеспечивающие жесткую сцепляемость вагонов между собой, снижение ударных нагрузок на раму вагона и безопасный переход пассажиров по поезду. Модуль кабины машиниста, дающий следующие технико-экономические преимущества: современный дизайн, высокие эргономические и аэродинамические характеристики, приведение в соответствие с зарубежными требованиями и нормами рабочего места машиниста электропоезда за счет улучшения комфортности, оптимизации управления, поддержания оптимальных климатических характеристик. Стеклопанельная линияка – один из основных элементов внешнего дизайна, образована клееными стеклопакетами и чернотелыми фальшстенками, выполнена заподлицо с металлической обшивкой вагона. Прислонно-сдвижные двери, обеспечивающие быстрый и удобный вход-выход пассажиров и герметичность салона, уменьшают потери тепла, обеспечива-

Наличие высококвалифицированного контингента инженерно-технологов, конструкторов, конструкторов-электронщиков в сотрудничестве с ведущими научными организациями республики позволяет решать самые сложные вопросы в модернизации и ремонте подвижного состава, строительстве новых вагонов, улучшения комфортности и безопасности перевозки пассажиров и грузов.

Первые результаты уже налицо. Совместно с китайскими партнерами, используя разработку передовых западноевропейских фирм, мы осуществили проект трех новых электропоездов повышенной комфортности с вагонами первого и второго клас-

«Вагоностроитель» Грузии – для железных дорог СНГ

Холдинг «Вагоностроитель» Грузии – сравнительно молодое производственное объединение, в состав которого входят АО «Электровозоремонтный завод» со 130-летним опытом работы в железнодорожной отрасли, ООО «Вагоностроительная компания», ООО «Тепловозоремонтная компания», литейно-механический завод, испытательно-диагностический центр «Вагонтест» и другие организации. О деятельности этой очень перспективной компании мы попросили рассказать специалиста в этой области, профессора кафедры «Вагоны. Вагонное хозяйство и управление перевозок на железнодорожном транспорте» Грузинского Технического Университета Тамаза Григорашвили.

сов, оснащенный современным электронным оборудованием. Впервые применены такие конструкторские решения, как система импульсного регулирования тяговых двигателей, обеспечивающая плавное регулирование скорости во всем диапазоне ее изменений, увеличение межремонтных пробегов, повышение комфортности проезда, микропроцессорная система управления движения электропоезда осуществляющая контроль за сбором тяговой силовой схемы, параметрами напряжения и токов тяговых двигателей и обеспечивающая функционирование тя-

ют автономное управление со стороны пассажиров. Особенность электропоездов заключается в масштабном внедрении на одном электропоезде всей совокупности технико-технологических, эргономических, дизайнерских решений и их увязке в единую современную схему. Эти поезда успешно эксплуатируются на Грузинской железной дороге.

Одна из основных задач «Вагоностроителя» – это дальнейшее развитие вагоностроения Грузии. Это становится возможным только при значительном техническом перевооружении действующих предприятий, внедрения новых технологий. Станочный парк предприятий пополнен современным оборудованием, таким как плазменные установки для резки металла, листогибочное оборудование с программным управлением, целой гаммой металлообрабатывающего оборудования.

По техническим заданиям, разработанным нашими специалистами, украинскими предприятиями изготовлен стенд для сборки и сварки котлов вагонов-цистерн производительностью 1000–1200 котлов в год. Это дало серьезный импульс к увеличению объема строительства вагонов-цистерн для перевозки нефтепродуктов, строительство которых было начато в 2010 году. Система организации производства вагонов-цистерн, степень его готовности, система контроля качества стали одним из основных факторов получения сертификата соответствия на этот вид продукции.

Постоянно изучая потребности в грузовых вагонах, нами была

разработана программа по строительству новых грузовых вагонов. По результатам выпуска опытных партий полувагонов, вагонов-хопперов для перевозки зерна, причем собственных разработок, мы получили сертификаты соответствия. Понимая, что рост объема производства полностью зависит от степени его механизации, мы завершили монтаж и пусконала-



Финансовый директор ООО «Вагоностроительная компания» Владимир Абуладзе

дочные работы двух поточно-механизированных линий с элементами автоматической сварки для строительства полувагонов и вагонов-хопперов для перевозки зерна. Подготовлено производство для изготовления опытной партии вагонов-платформ для пере-

возки крупнотоннажных контейнеров и контейнеров. Потенциальными заказчиками новых грузовых вагонов являются железнодорожники нашей республики, Армении, Азербайджана и стран Средней Азии.

Приобретение литейно-механического завода в систему Холдинга поставило задачу освоения железнодорожного литья. Мы проводим его техническое перевооружение с учетом передовых технологий сталеного литья. Мы получили целый ряд коммерческих предложений от ведущих фирм Италии, Германии по поставке формовочного оборудования, внедрения различных технологий формовки. Эти предложения изучаются нашими специалистами и в самое ближайшее время примут реальную основу.

Наличие литейного производства, целой гаммы металлообрабатывающих станков ставит перед сотрудниками холдинга осуществление основного принципа холдинга «От сырья до готовой продукции», т.е. максимальное изготовление комплектующих изделий на местах. Мы уже имеем сертификаты соответствия на:

- тележки двухосные;
- новое формирование колесных пар РУ1Ш;
- триангель тормозной рычажной передачи;
- унифицированные сливные приборы вагонов-цистерн.

Эта работа продолжается непрерывно. Но конечно основным направлением Холдинга остается вагоностроение, тем более в условиях развития железных дорог, повышения требований к комфортности

ти перевозки пассажиров и сохранности грузов.

Строительство нового железнодорожного пути Грузия – Турция ставит перед нами новые задачи: предстоит существенно увеличить объем выпуска подвижного состава, отличающегося повышенной грузоподъемностью, лучшими ходовыми качествами, современными формами.

Проведены предварительные переговоры с будущими потребителями нашей продукции. Они единодушны в своем желании использовать на своих стальных магистралях прогрессивные электропоезда и комфортабельные вагоны с грузинской маркой. Понятно, что для нас это мощный стимул.



Директор АО «Электровозоремонтный завод» Гурам Ратиани

Перспективное строительство скоростного железнодорожного пути Тбилиси – Батуми выдвигает на первый план вопрос создания новых электропоездов, отвечающих европейским стандартам, оснащенных электронным оборудованием безопасности движения последнего поколения. В этой связи главное для нас сегодня – найти надежного партнера в предстоящем большом деле, успех которого немаловажен без освоения и масштабного применения передовых технологий, без эффективного технического дооборудования нашего действующего производства.

Зная, что многим вагоностроительным заводам не хватает свободных производственных мощностей для удовлетворения растущих потребностей в новом подвижном составе, мы выходим с коммерческим предложением организовать совместное предприятие нашего профиля. Обосновываем это тем, что располагаем нужными производственными площадями и квалифицированной рабочей силой. Создание совместного предприятия дало бы приоритетную возможность поставки нового подвижного состава в регионы Грузии, нашим казахским соседям, в среднеазиатские государства. ■



Вряд ли кто-нибудь не согласится с утверждением, что «здоровая» экономика стран СНГ и Балтии основывается на современной, мощной, эффективно работающей транспортной составляющей – железнодорожном транспорте этих стран. После распада «бывшего» СССР практически единственной и эффективно функционирующей артерией, связывающей наши железнодорожные администрации, и координирующей эту деятельность является Совет по железнодорожному транспорту государств – участников Содружества и созданный им рабочий орган – Комиссия Совета по ж.д. транспорту полномочных специалистов вагонного хозяйства железнодорожных администраций.

Одним из важнейших направлений деятельности Комиссии Совета является количественное и качественное управление парками подвижного состава.

Подвижной состав занимает особое место на железнодорожном транспорте, так как он непосредственно предназначен для перевозки грузов и пассажиров. Все остальные технические средства дорог служат лишь для обеспечения возможности этих перевозок. Поэтому каждый вагон нужно рассматривать как элемент сложной транспортной системы, взаимодействующей с соответствующими средствами железных дорог и промышленных предприятий. При изменении технических средств в развитии секторов рынка должны изменяться как конструкции отдельных экипажей, так и количественный со-



Александр Владимирович Третьяков – генеральный директор «НПФ Интернаучвагонмаш» и первый зам. генерального директора НВЦ «Вагоны» (г. Санкт-Петербург) – двух специализированных организаций, более 15 лет занимающихся техническим диагностированием подвижного состава с целью продления срока службы.

Доктор технических наук. Профессор кафедры «Вагоны и вагонное хозяйство» ПГУПС. Почетный железнодорожник.

Автор двух монографий:
– «Управление индивидуальным ресурсом вагонов в эксплуатации». СПб.: ООО «Издательство «ОМ-ПРЕСС», 2004 г.;
– «Продление срока службы подвижного состава». Москва.: «МБА», 2011 г.

став разных типов подвижного состава. К тому же экономическая эффективность работы железнодорожного транспорта во многом зависит от экономической работоспособности подвижного состава, которая характеризуется сроком службы и ресурсом.

Как известно, срок службы – это календарная продолжительность эксплуатации объекта или ее возобновление после ремонта до перехода в предельное состояние. Назначенный срок службы (в технической литературе встречается также – установленный или нормативный срок службы) – это календарная продолжительность

Продление срока службы подвижного состава – технология ресурсосбережения

В преддверии 55 заседания Совета по железнодорожному транспорту государств – участников Содружества по просьбе редакции газеты об основных аспектах деятельности специализированных организаций по проведению работ по продлению сроков службы рельсового подвижного состава рассказывает генеральный директор «Научно-производственной фирмы «Интернаучвагонмаш» А.В. Третьяков.

эксплуатации, при достижении которой эксплуатация объекта должна быть прекращена независимо от его технического состояния. По истечении назначенного срока службы объект должен быть изъят из эксплуатации и должно быть принято решение, предусмотренное соответствующей нормативно-технической документацией – направление в ремонт, списание, уничтожение, проверка или установление нового назначенного срока. Назначенный срок службы характеризует долговечность объекта, его способность в течение установленного

который дает возможность безопасно (с доверительной вероятностью, близкой к 1) эксплуатировать его в течение назначенного (нормативного) срока и некоторое время после окончания этого срока. Остаточный ресурс – это суммарная наработка объекта от момента контроля его технического состояния (технического диагностирования) до перехода в предельное состояние.

Характеристика в виде остаточного ресурса представляет собой возможную наработку объекта, выраженную в годах, километрах пробега и т. п., от текущего момента до достижения им предельного состояния. Отличается от ресурса объекта тем, что в качестве начала отсчета принимается текущий момент времени, до которого объект уже некоторое время эксплуатировался и часть его начального ресурса была исчерпана. Кроме того, этот остаточный ресурс может увеличиваться и уменьшаться при выполнении ремонтных воздействий (плановые виды ремонта), проведенных модернизаций, условий эксплуатации и обслуживания экипажей.

В рамках такой методологии можно понять и те реальные факты, когда фактический срок службы определенного количества экипажей может существенно превышать назначенный срок, а у других экипажей предельное состояние наступает раньше назначенного срока службы.

Следовательно, установленный в нормативно-технической документации срок службы экипажа

срока сохранять эксплуатационные характеристики, указанные в технической документации завода-изготовителя. Изъятие объекта из эксплуатации по причине достижения предельного состояния до завершения назначенного срока эксплуатации считается маловероятным событием.

При этом достижение объектом нормативного срока не означает, что объект достиг предельного состояния и должен быть снят с эксплуатации. Это объясняется тем, что для обеспечения безопасной работы экипаж должен иметь определенный запас прочности (остаточный ресурс),



пасса должен трактоваться как минимальный срок эксплуатации, в течение которого изготовитель гарантирует нормальную безаварийную работу экипажа с большой вероятностью и несет за это ответственность.

Как показывает многолетняя практика оценки остаточных ресурсов экипажей различных типов, целесообразно ввести персональную характеристику каждого экипажа в виде его индивидуального ресурса.

Индивидуальный ресурс отражает реальную картину технического состояния конкретного экипажа, которая сложилась на данный момент времени, с учетом специфики его постройки и условий ретроспективной эксплуатации.

Ретроспективная (прошедшая) эксплуатация отражает расход ресурса от момента постройки экипажа до момента проведения оценочного технического контроля (технической диагностики).

Использование технического показателя работоспособности

экипажа в виде индивидуального ресурса особенно важно в настоящее время в условиях рыночной экономики и конкуренции на транспортном рынке, когда принципиально изменился подход к эксплуатации транспортных экипажей. На первый план выдвигаются факторы экономической эффективности перевозок в условиях транспортного рынка и максимально полного использования наличных парков подвижного состава.

Управление индивидуальным ресурсом позволяет приспособлять экипаж к эффективному функционированию в рыночных условиях, предупреждать возникновение непредвиденных предельных состояний, рационально планировать режимы эксплуатации, профилактическое обслуживание и т. д. Более того, переход к управлению индивидуальным



Срок службы экипажа, также, как и его ресурс, являются случайными величинами, зависящими от многих конструктивных и эксплуатационных факторов, они должны быть установлены с помощью методов математической статистики (на основе составления вероятностных моделей), что позволит избежать принятия необоснованных решений по исключению экипажей из инвентарных парков железнодорожных администраций и компаний-собственников.

ресурсом ведет к увеличению среднего ресурса экипажей, ранее необоснованно отправляемых в ремонт или на исключение, и открывает путь для обоснованного выбора оптимального срока эксплуатации по их реальному техническому состоянию.

В ряде случаев рентабельная эксплуатация экипажей со значительным исчерпанием технического ресурса может быть продолжена в условиях снижения нагрузки, т.е. прогнозирование и управление индивидуальным остаточным ресурсом можно рассматривать как систему управления процессом эксплуатации и

технического обслуживания подвижного состава.

Общая идея оценки остаточного ресурса экипажей с истекшим назначенным сроком службы и целенаправленное управление этим ресурсом с целью продления срока их службы после соответствующих ремонтных воздействий (плановых видов ремонта – ДР, КР – и сравнительно недавно появившихся новых видов ремонта – КВР и КРП) была сформирована в совместных исследованиях ученых ВНИИЖТ, ПГУПС и ПО АЗОВМАШ и поддержана Департаментом вагонного хозяйства МПС России.

Практическая реализация этой идеи была начата в конце 80-х годов прошлого столетия. Первый опыт выполнения работ по продлению сроков службы грузовых вагонов позволил установить требуемый объем исследований, который должен быть выполнен для объективной оценки и прогнозирования остаточного ресурса вагонов, что позволяет обеспечить их безаварийную эксплуатацию за пределами нормативного срока службы. Анализ результатов этой работы дал возможность создать в 1996 году нормативно-технический документ – Указание МПС РФ от 27.08.1996 г. № Г-764у, согласованное с Госростехнадзором РФ, регламентирующее порядок выполнения работ по продлению сроков службы грузовых вагонов, а в марте 1999 года разработать и внедрить единое для стран СНГ, Латвии, Литвы и Эстонии «Положение о продлении сроков службы грузовых и рефрижераторных вагонов государств – участников Соглашения о совместном использовании рельсового подвижного состава».

В последнее время наблюдается тенденция расширения номенклатуры технических средств рельсового транспорта, срок службы которых может быть продлен. Сюда уже включены пассажирские вагоны, вагоны промышленного транспорта, специального подвижного состава, городского транспорта (трамваи и вагоны метрополитена) и локомотивы. Правда, следует отметить, что для этого подвижного состава еще не в полной мере разработана стройная система правил, методик и программ выполнения работ по продлению сроков службы. Эта работа в настоящее время ведется.

На примере одной из специализированных организаций – ОАО «НВЦ «Вагоны» (г. Санкт-Петербург) – можно проследить динамику изменения объемов работ по продлению сроков службы вагонов:

- в 2001 году выполнена работа по продлению сроков службы 624 вагонов;
- в 2005 – 1002 вагона;
- в 2008 – 10 972 вагона;
- в 2009 – 6008 вагонов (экономический кризис – снижение объемов);
- в 2010 – 18 579 вагонов.

По итогам 2010 года, инвентарный парк совместного использования грузовых вагонов сократился на 168 131 вагон и составил на 1 января 2011 года 526 980 вагонов, парк собственных грузовых вагонов увеличился на 194 418 вагонов и составил 954628 вагонов. В инвентарном парке грузовых вагонов совместного использования по состоянию на 1 января 2011 года эксплуатировалось 232 762 вагона с истекшим сроком службы, в том числе в Российской Федерации – 108 970 вагонов, а с продлением срока службы в России – в инвентарном парке 49 365 и собственных вагонов – 142 800 единиц.

Необходимо отметить, что продление сроков службы такого большого числу вагонов было выполнено полномочными специалистами вагонного хозяйства же-

лезнодорожных администраций стран СНГ, Грузии, Латвии, Литвы и Эстонии. Сейчас их уже 25 (по состоянию на 01.01.2011 г.) – в России, Украине, Белоруссии, Казахстане, Латвии, Литве, Грузии и Узбекистане.

Актуализация этой информации (для Российских организаций) ведется на сайте Федерального агентства железнодорожного транспорта Минтранса РФ (ФАЖТ) – www.roszeldor.ru.

В настоящее время четко регламентирован механизм выполнения работ по продлению сроков службы грузовых и рефрижераторных вагонов – в январе 2003 года Комиссией Совета по ж.д. транспорту утверждены «Единые методические указания по техническому диагностированию грузовых и рефрижераторных вагонов государств – участников соглашения о совместном использовании грузовых и рефрижераторных вагонов в международном сообщении», разработаны и утверждены единые для всех стран Содружества типовые программы и методики технического диагностирования различных типов вагонов и объемы проводимых экспериментальных исследований, установлены единые требования по включению новых организаций – исполнителей работ по продлению сроков службы вагонов. Разработаны ТУ на КРП основных типов грузовых вагонов, и список таких вагонов постоянно расширяется, как и список организаций, имеющих право выполнения КРП определенных типов вагонов.

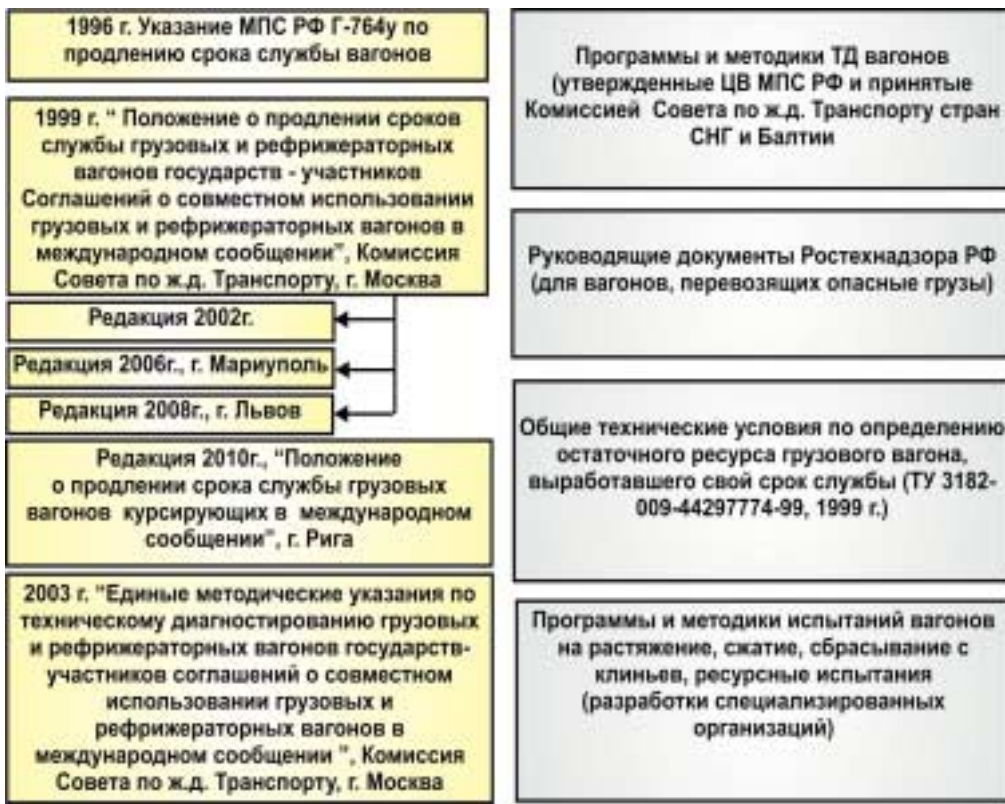
В последнее время наблюдается тенденция расширения номенклатуры технических средств рельсового транспорта, срок службы которых может быть продлен. Сюда уже включены пассажирские вагоны, вагоны промышленного транспорта, специального подвижного состава, городского транспорта (трамваи и вагоны метрополитена) и локомотивы. Правда, следует отметить, что для этого подвижного состава еще не в полной мере разработана стройная система правил, методик и программ выполнения работ по продлению сроков службы. Эта работа в настоящее время ведется.

На примере одной из специализированных организаций – ОАО «НВЦ «Вагоны» (г. Санкт-Петербург) – можно проследить динамику изменения объемов работ по продлению сроков службы вагонов:

- в 2001 году выполнена работа по продлению сроков службы 624 вагонов;
- в 2005 – 1002 вагона;
- в 2008 – 10 972 вагона;
- в 2009 – 6008 вагонов (экономический кризис – снижение объемов);
- в 2010 – 18 579 вагонов.

По итогам 2010 года, инвентарный парк совместного использования грузовых вагонов сократился на 168 131 вагон и составил на 1 января 2011 года 526 980 вагонов, парк собственных грузовых вагонов увеличился на 194 418 вагонов и составил 954628 вагонов. В инвентарном парке грузовых вагонов совместного использования по состоянию на 1 января 2011 года эксплуатировалось 232 762 вагона с истекшим сроком службы, в том числе в Российской Федерации – 108 970 вагонов, а с продлением срока службы в России – в инвентарном парке 49 365 и собственных вагонов – 142 800 единиц.

Необходимо отметить, что продление сроков службы такого большого числу вагонов было выполнено полномочными специалистами вагонного хозяйства же-



ем всех требований обеспечения безопасности движения на ж.д. транспорте. На техническое состояние вагонов с продленным сроком службы не было отнесено ни одно крушение.

Таким образом, можно констатировать, что большой опыт продления сроков службы накоплен для грузовых и рефрижераторных вагонов, для которых уже есть апробированная временем строгая система положений, регламентов,

курентную среду и, главное, обеспечивая безопасность перевозок грузов в стареющем подвижном составе, который, однако, еще имеет остаточный ресурс и срок службы которого может быть продлен.

Как известно, в Российской Федерации статус железнодорожной администрации перешел от правопреемника бывшего МПС РФ – ОАО «РЖД» – к РОСЖЕЛДОРУ – Федеральному агентству

постсоветском железнодорожном пространстве.

Государственными надзорными органами в России этой деятельностью являются РОСТЕХНАДЗОР и ЖЕЛДОРКОНТРОЛЬ. Основными ремонтными организациями, выполняющими капитальный и деповской ремонт подвижного состава (грузовых вагонов), являются вагонные ремонтные компании (ВРК-1, ВРК-2 и ВРК-3), образовавшиеся после



методических указаний, программ и методик, т.е. необходимое и достаточное (по терминологии материалов) нормативно-техническое обеспечение. Не следует отметить, что отдельные железнодорожные администрации и государственные надзорные органы хотя и руководствуются общим для Совета по ж.д. транспорту стран СНГ, Грузии, Латвии, Литвы и Эстонии «Положением о продлении ...», однако вынуждены учитывать специфические особенности своей административно-бюрократической деятельности, и даже создавать свои местные (пример, Узбекистан) нормативно-правовые акты, вступающие в противоречие с «Положением ...» Комиссии Совета.

Также следует отметить, что темпы реформирования ж.д. отрасли, поиск все новых форм хозяйствования, передача подвижного состава в частную собственность, образование, слияние и разделение крупных операторских компаний, дирекций и вагонных ремонтных компаний приводят к необходимости адаптировать технологию работ по продлению сроков службы к быстросменяющимся условиям, а самим организациям – исполнителям этих работ вносить определенные изменения в свою деятельность, вписываясь в кон-

реформирования Центральной дирекции по ремонту вагонов (ЦДРВ). В настоящее время завершается работа по утверждению Регламентов по взаимодействию собственников вагонов, вагонных ремонтных компаний и специализированных организаций – исполнителей работ по продлению сроков службы.

Кризис, затронувший экономику стран СНГ и Балтии, отразился и на железнодорожном

транспорт. Существенно (по экспертным оценкам, например, в России – на 40%) упал объем перевозок, появился избыток вагонов отдельных типов, крупные и небольшие собственники потеряли часть заказчиков, уменьшилось количество вагонов, сдаваемых в аренду.

Как в условиях выхода из кризиса, последствия которого еще до конца не преодолены (!), видится решение этих проблем различными собственниками вагонов?

транспорте. Существенно (по экспертным оценкам, например, в России – на 40%) упал объем перевозок, появился избыток вагонов отдельных типов, крупные и небольшие собственники потеряли часть заказчиков, уменьшилось количество вагонов, сдаваемых в аренду.

Как в условиях выхода из кризиса, последствия которого еще до конца не преодолены (!), видится решение этих проблем различными собственниками вагонов?

Позиция вагоностроителей

Запретить продление сроков службы вагонов, отказаться от КРП, запросить (и получить!) финансовую поддержку у государства и строить новые вагоны – желательное «новое поколение» с улучшенными технико-экономическими показателями (ТЭП). Позиция, на первый взгляд, убедительная и правильная. Но где государство возьмет столько денег? Его резервы, даже с учетом государственно-частного партнерства, не безграничны, а объемы и темпы выбытия вагонов из-за истечения нормативного срока службы существенно превышают возможности вагоностроительных заводов по возобновлению парка вагонов. Если сейчас (как это было в «лихие» 90-е) разрешать все вагоны с истекшим нормативным сроком службы и сдавать в металлолом, то мы неизбежно столкнемся с проблемой дефицита в посткризисный период.

ци вагонов старых лет постройки с неудовлетворительными ТЭП. Идет закупка новых вагонов, наиболее востребованных сегодня, которые могут быть отнесены к вагонам «нового поколения», хотя и не в больших объемах. Вопрос продления сроков службы этими компаниями не снимается.

Позиция небольших компаний-собственников вагонов

Эти компании сегодня оказались в наиболее сложном положении, перед ними стоит проблема выживания – как и на что закупить новые вагоны, когда закончится нормативный срок службы существующих и будут исчерпаны все возможности, представленные сегодня «Положением о продлении...» и заключающиеся в полукратном продлении сроков службы после плановых видов ремонта и двойном (с определенными ограничениями) – после КРП. Сегодня перед такими компаниями нет дилеммы – запрещать или оставить возможность продления сроков службы. Их вывод очевиден – продление необходимо.

Хотелось бы высказать и мнение автора по данному вопросу.

Представляется, что решение указанных проблем заключается в сочетании рационального «хозяйского» подхода к любым экипажам, обладающим остаточным ресурсом, с возобновлением этого ресурса путем производства КРП, недорогой модернизацией существующих моделей экипажей, позволяющей повысить их потребительские свойства, продлением сроков службы после плановых видов ремонта – ДР и КР (возможно – и после ТР) с исключением из инвентаря лишь экипажей, у которых исчерпан остаточный ресурс их базовых частей. А также с повторным использованием отдельных элементов и узлов таких экипажей и, несомненно, проектирование и постройка экипажей «нового поколения» с улучшенными технико-экономическими параметрами. При этом строго должно выдерживаться баланс «старого» и «нового» парка экипажей с ориентиром на последующий выход из кризиса.

Позиция крупных собственников вагонов

Крупные компании, например, российские ОАО «ПГК» и ОАО «ВГК», сейчас сталкиваются с проблемой возрастающих накладных расходов на содержание и ремонт неиспользованного вагонного парка, трудностями с передачей вагонов в аренду, нерентабельностью эксплуата-

Такой подход к управлению парками экипажей следует классифицировать как главную ресурсосберегающую технологию любых транспортных систем.

Основная идея ресурсосберегающей технологии эксплуатации экипажей состоит в том, что на основе комплексного обследования оборудования (особенно базовых частей) оценивается их реальное техническое состояние и остаточный ресурс, на основе которых принимаются научно-обоснованные решения о дальнейшей судьбе экипажей – продлить их контролируемую эксплуатацию или списать в переработку.

Надо постоянно помнить, что любая переработка материалов ведет к безвозвратным потерям и загрязнению окружающей среды. Так, безвозвратные потери для закончившего срок службы металла составляет до 20–30%.

В заключение можно сделать вывод, что только ресурсосбережение может быть исходной базой дальнейшего развития человеческой цивилизации, а в транспортных системах одним из главных направлений ресурсосбережения и охраны окружающей среды является наиболее полное использование производственного потенциала (ресурса) транспортных экипажей. ■

Научное сопровождение железнодорожной отрасли

Днепропетровский национальный университет железнодорожного транспорта имени академика В. Лазаряна является одним из ведущих транспортных учебных и научных учреждений на территории СНГ и Восточной Европы. За более чем 80 лет существования университет подготовил около 80 тыс. высокопрофессиональных специалистов железнодорожной отрасли. О нем знают не только в стране, но и далеко за ее пределами. Наряду с подготовкой кадров неотъемлемой частью университета является его научная деятельность. Накануне очередного заседания Совета по железнодорожному транспорту государств участников Содружества, редакция нашей газеты обратилась к ректору университета, доктору технических наук профессору А.Н. Пшынко и проректору по научной работе С.В. Мямлину с просьбой рассказать об основных направлениях международной научной деятельности.



Генеральный директор «Укрзалізниця» Козак В.В. и проректор по научной работе ДИИТА Мямлин С.В.

сварки имени Е.О. Патона НАН Украины.

Созданная материально-техническая база, система организации выполнения научно-исследовательских работ и кадровый потенциал позволяют университету удерживать лидерские позиции во время выполнения научных работ в области развития национальной транспортной системы, успешно работать на рынке научных услуг как в пределах Украины, так и на международном уровне. Университет является полноправным членом Международной и Евразийской ассоциаций университетов, Ассоциации неразрушающего контроля, Ассоциации производителей и потребителей железнодорожной техники, поддерживает научные контакты более чем со 130 зарубежными учреждениями, организациями и предприятиями, при поддержке правительства и в сотрудничестве с Государственной администрацией железнодорожного транспорта Украины «Укрзалізниця» принимает участие в реализации совместного европейского проекта «Магистр: «Интероперабельность/Безопасность/Сертификация» в области международного железнодорожного транспорта в Украине и Центральной Азии» (MISTICF) по программе TEMPUS.

Необходимо отметить деятельность подразделений университета по научному сопровождению развития рельсового подвижного состава для железных дорог Украины, СНГ и Балтии, которая включает:

- предпроектные и проектные исследования рельсовых экипажей и элементов инфраструктуры железных дорог;
- теоретические исследования свойств нового и модернизи-

руемого подвижного состава железных дорог и промышленного транспорта;

- экспериментальные исследования подвижного состава и организации полного комплекса приемочных и сертификационных испытаний;

Основные научные работы университета в настоящее время связаны также с транспортным обеспечением проведения в Украине чемпионата Европы по футболу Евро-2012.

Для перевозки пассажиров в рамках проведения финальной части чемпионата по футболу Евро-2012 в настоящее время Украина приобретает межрегиональные электропоезда производства компании «Hyundai Rotem» (Корея) и двухэтажные двухсистемные межрегиональные поезда производства «SkodaVagonka» (Чешская Республика). ДИИТ является головной научной организацией по проведению, совместно с компанией «Hyundai Rotem» и соответствующим Органом по сертификации железнодорожной продукции в Украине, приемочных и сертификационных испытаний электропоездов в соответствии с требованиями Технических заданий. Также подписан контракт на сертификационные испытания межрегиональных поездов производства «SkodaVagonka» для эксплуатации на железных дорогах Украины.

В инфраструктурных проектах университет выполняет статические и динамические испытания, а также техническое диагностирование железнодорожно-автомобильного моста через реку Днепр в городе Киеве на железнодорожном участке Киев – Московский – Дарница для введения его в эксплуатацию. Дарницкий мост уникален тем, что он явля-

ется одновременно железнодорожным и автомобильным мостом. Его железнодорожная часть включает два пути, а автомобильная – шесть полос, то есть по три полосы в оба направления. В настоящее время Дарницкий железнодорожный мост служит сообщением с восточными городами страны (Харьков и Днепропетровск), и через него проходит транзитное сообщение большинства поездов международных маршрутов.

Университет также активно сотрудничает и с Советом по железнодорожному транспорту стран – участниц Содружества. По заказу Дирекции Совета по железнодорожному транспорту стран – участниц Содружества сотрудниками университета выполнялись работы по разработке предложений по внесению изменений в нормативную документацию, которые позволяют сократить сроки расчетов за пользование грузовыми вагонами в международном сообщении в соответствии с положениями Международных стандартов бухгалтерского учета. Также были разработаны предложения по внесению изменений в Правила комплексных расчетов по повышению экономической ответственности за несвоевременное проведение расчетов, внесенные предложения по совершенствованию механизма компенсации за поврежденный до степени исключения подвижного состава и расчетов за арендованные вагоны. Предложены методы совершенствования технологий, нормативной базы и расчетов при передаче грузовых вагонов собственности других государств в третьи страны. Совместно с Украинской академией железнодорожного транспорта выполнены работы по организа-

ции на территории СНГ единой системы управления парком грузовых вагонов. Последние несколько лет университет успешно сотрудничает с АО «Литовские железные дороги» в области испытаний европейской железнодорожной техники (тепловозы Siemens, электропоезда Skoda, рельсовые автобусы PESA), а также в сфере разработки и подготовки методического обеспечения по исследованию переходных режимов поездов и разработки тренажеров для повышения профессионального уровня работников железной дороги.

Преподаватели и ученые университета постоянно принимают участие в комиссиях и рабочих группах Государственной администрации железнодорожного транспорта Украины «Укрзалізниця», например, постояннодействующая комиссия по изучению влияния колес повышенной прочности на железнодорожные рельсы и элементы стрелочных переводов; рабочая постояннодействующая группа по внедрению серийной глубокой модернизации электропоездов ЧС2 при выполнении капитально-восстановитель-



Ректор ДИИТА Пшынко А.Н. и генеральный директор Европейского центра подготовки машинистов «CORVUS»-RailGuthmann (Франция). Подписание договора о сотрудничестве

ционного ремонта; рабочая группа для отработки вопроса продления нормативного срока службы грузовых вагонов с учетом технического состояния на максимально возможный срок их использования в перевозочном процессе в пределах железных дорог Украины; приемочная комиссия по вопросам проведения приемочных испытаний электропоездов 2ЕЛ4, 2ЕЛ5; приемочная комиссия по вопросам проведения приемочных испытаний двухсистемных дизельных поездов 630М/630М1 для пассажирских перевозок и др. Сотрудники университета являются членами научно-технического совета «Укрзалізниця», на которых решаются самые актуальные проблемы отрасли. При «Укрзалізниця» создан постояннодействующий Инвестиционный комитет, в состав которого во-

шли ректор университета Пшынко А.Н. и заведующий кафедрой «Экономика и менеджмент» Гненный Н.В. Комитет оценивает технико-экономическую эффективность проектов, которые подлежат финансированию за счет привлеченных средств.

Отраслевые лаборатории и Испытательный центр вовлечены практически во все новейшие разработки транспортного машиностроения. Сейчас проводятся работы по организации и проведению испытаний двухсистемных электропоездов производства ПАО «Крюковский вагоностроительный завод» для скоростей движения до 200 км/ч. Разрабатывается конструкторская документация по строительству экспериментального образца 6-осной цистерны для перевозок нефтепродуктов для железных дорог с шириной колеи 1520 мм, опытный образец которой был представлен на выставке ЭКС-ПО-1520 в Щербинке в сентябре этого года.

В целом, на современном этапе университет на высоком уровне обеспечивает подготовку кадров, в том числе высшей квалификации, и научную поддержку железнодорожной отрасли Украины, а также имеет собственные ресурсы для развития. В 2011 году совместно с Приднепровским научным центром НАН Украины, Днепровским центром инновационного развития, Днепровским стрелочным заводом и технопарком «Машиностроительные технологии» создан инновационно-технологический кластер «Транспортное машиностроение и технологии перевозок».

Последующими направлениями развития научного потенциала университета являются:

- решение вопросов системной интеграции результатов научной работы в учебный процесс;
- создание на базе индивидуальной учебы студентов системы взвозной подготовки научных кадров от бакалавра к доктору наук (PhD);

Украинские вагоностроители представили новую технику официальным структурам власти: Министерству инфраструктуры Украины, Укрзалізниця, Киевской городской государственной администрации, отечественным и зарубежным партнерам, специалистам в области транспорта, широким кругам общественности через средства массовой информации. А также просто всем желающим. Ведь прийти или приехать на завод в день открытых дверей и посмотреть новую уникальную технику от Крюковского вагоностроительного завода мог каждый житель города Кременчуга.

Сегодня новые межрегиональные скоростные поезда (локомотивной тяги и двухсистемный электропоезд) и их создание в рекордно короткие сроки в Украине, – новость номер один многих газет, телепередач, интернет-форумов. Она горячо и заинтересованно обсуждается специалистами и просто рядовыми гражданами.

Акционерное общество «Крюковский вагоностроительный завод» (город Кременчуг Полтавской области, Украина) презентовало свою новую продукцию – скоростные межрегиональные поезда со скоростью движения до 200 километров в час: локомотивной тяги и двухсистемный электропоезд. А также другую технику: вагон международного сообщения габарита R1C для скорости движения 200 километров в час, поезд метро с асинхронным тяговым приводом, вагон с местами для перевозки людей с ограниченными физическими возможностями, пассажирские тележки и тележки метрополитена.

Сегодня можно с уверенностью говорить, что коллектив Крюковского вагоностроительного завода выполнил очередной этап своих обязательств, данных правительству страны. Ведь приятно поручена поставка скоростных межрегиональных поездов – двух локомотивной тяги и двух электропоездов – для перевозки пассажиров во время футбольного чемпионата Евро-2012.

Сложные проекты в предельно сжатые сроки

Отрасль пассажирского вагоностроения, которой ныне исполнилось 10 лет и которая создана на Крюковском вагоностроительном заводе вместе с 20 предприятиями Украины, поздравляет руководителей предприятия – президентов акционерного общества Владимиру Приходько взять на себя такую смелость и ответственность – воплощение в жизнь столь сложных проектов в предельно сжатые сроки.

Украинское пассажирское вагоностроение – действительно очень молодая отрасль. Но уже 400 пассажирских вагонов от КВСЗ, рассчитанных на движение со скоростью до 160 километров в час (конструкционная – 176), трудятся на магистралях, появлялись заказы на экспорт, в Киевском метро бегает поезд из Кременчуга. Ведь еще в 2004 году на предприятии были начаты работы по созданию вагонов на скорость движения 200 километров в час.

Сегодня скоростные межрегиональные поезда – локомотивной тяги и двухсистемный электропоезд – еще у своих создателей: в Кременчуге, на Крюковском вагоностроительном заводе. Но уже завтра они покинут родные стены и уйдут на ходовые испытания. Потому что транспорт социального назначения, впрочем, как и другая продукция предприятия,

Скоростные межрегиональные поезда: сделано в Украине

Знаковому событию, приуроченному к знаменательной дате – 10-летию отрасли украинского пассажирского вагоностроения, была посвящена всеукраинская отраслевая выставка, проходившая на Крюковском вагоностроительном заводе города Кременчуга Полтавской области Украины, на которой демонстрировали свои возможности и достижения машиностроители из Харькова, Днепрпетровска, Киева, Николаева и еще 15 городов. Была представлена украинская наука – Днепрпетровский национальный университет железнодорожного транспорта имени академика Лазаряна, Украинский научно-исследовательский институт вагоностроения.

Разделить радость праздника, обсудить общие вопросы, перспективы сотрудничества съехались начальники украинских железных дорог во главе с генеральным директором Укрзалізниця Владимиром Козаком, представители железнодорожных ведомств из России, Азербайджана, Казахстана.



подвергаются сложному и длительному циклу многочисленных жестких испытаний. Этого требуют стандарты Украины, России и здравый смысл – людей возить будет! А скорости растут.

Кстати, еще раз о скоростях. Техника, представленная Крюковским вагоностроительным заводом, рассчитана на скорость движения 200 километров в час (конструкционная – 220). И при этом они дешевле импортных поездов такого же класса. Потому что 70 процентов их комплектации производится в Украине.

Подобной продукции в Украине еще не производилось. Вот лишь несколько новых решений, которые реализованы при их создании. Вагоны поездов оборудованы:

- кузовами из нержавеющей стали;
- пассажирскими тележками с центральным пневмоподвешиванием;
- жесткими сцепными устройствами;
- герметичными межвагонными переходами;
- модульными туалетными кабинками с экологически чистыми вакуумными туалетами;
- современной системой «климат-контроль»;
- воздушной системой отопления;
- пассажирские места оборудованы розетками для питания мобильных телефонов и персональных компьютеров;
- системой питания пассажиров в пути, аналогичной той, которая используется в настоящее время на авиалиниях.

В составе поездов вагоны с местами 1, 2 и 3 классов, а также зоны для VIP-пассажиров. Новые межрегиональные поезда от Крюковского вагоностроительного завода можно сравнивать с современными европейскими образцами.

Уникальный опыт

То, что сделано на Крюковском вагоностроительном заводе в плане развития пассажирского вагоностроения, можно назвать уникальным опытом. Но лишь некоторые основные вехи на этом пути.

Работы по созданию украинского пассажирского вагона нового поколения начаты в 1992 году в рамках Комплексной целевой научно-технической программы «Развитие железнодорожного транспорта Украины». Головным предприятием в области разработки и изготовления пассажирских вагонов был определен Крюковский вагоностроительный завод. Еще двадцать предприятий-смежников, УкрНИИВ, а также Днепрпетровский национальный университет железнодорожного транспорта имени академика Лазаряна были подключены к созданию новой наукоемкой продукции.

Совместно с французами, специалистами Укрзалізниця и Министерства промышленной политики была выполнена огромная работа по формированию концепции создания украинского пассажирского вагона, определены источники финансирования проекта, выполнен комплекс работ по получению государственных гарантий под реализацию этого проекта. Тем не менее, работы велись достаточно вяло, уходило время, ситуация с дефицитом пассажирских вагонов в Украине становилась все более критичной.

Переломным моментом стало назначение на должность генерального директора Укрзалізниця Георгия Кирпы, а также посещение в конце 2000 года Крюковского вагоностроительного завода Президентом Украины Леонидом Кучмой. В феврале 2001 года было принято решение о начале изготовления пассажирских вагонов силами



ми украинских производителей, которые к этому времени уже имели разработки таких сложных систем вагона, как кондиционер (г. Николаев, завод «Экватор»), система управления и диагностики (г. Харьков, «Хартрон-Экспресс») и др. К поставке интерьера была привлечена польская компания PESA.

И вот в августе 2001 года родился первый украинский пассажирский вагон.

От создания первого образца до промышленного изготовления вагонов скоростного маршрута Киев – Харьков прошло менее года. Уже в июне 2002-го государственная межведомственная комиссия дала право на производство 5 моделей вагонов, из которых было сформировано 2 экспресса, которые до настоящего времени активно эксплуатируются на этом маршруте и пользуются заслуженной популярностью у пассажиров.

2003 год ознаменовался введением в эксплуатацию нового скоростного маршрута. И снова из вагонов Крюковского завода были сформированы 2 экспресса, которые связали Киев с Днепрпетровском, сократив длительность пребывания в пути до 5 часов. При организации этого маршрута в Украине впервые была реализована технология перевозки пассажиров и их личных автомобилей в специальном вагоне, входящем в состав поезда. При создании вагонов было уделено максимальное внимание удобству пассажиров, не были забыты и пассажиры-инвалиды. Один из вагонов оборудован специальными подъемниками. Туалет увеличен до таких размеров, чтобы пользоваться им, перемещаясь в инвалидных колясках.

В том же 2003 году коллектив КВСЗ создал специальный пассажирский вагон для перевозки служебных автомобилей первых лиц государства с местами для сопровождающих лиц и охраны. Конструкция вагона позволяет максимум в течение 20 минут обеспечить выгрузку или погрузку автомобилей сопровождения на любом железнодорожном переезде.

В 2004 году на базе совместного разработанного с Укрзалізниця технического задания был изго-

товлен перспективный образец пассажирского вагона нового поколения серии 61-788 с гладкой обшивкой, прислонно-сдвижными входными дверями, централизованной системой энергоснабжения, системой отопления вагона на базе электрического котла и резервной системы, работающей на жидком топливе.

Та база, которая была создана, позволила коллективу Крюковского вагоностроительного завода взяться за создание еще одной отрасли транспорта социального назначения – создание вагонов метрополитена. При поддержке Киевского метрополитена такие работы были начаты в 2004 году.

Параллельно с разработкой новых направлений деятельности в области создания транспорта социального назначения от Укрзалізниця в 2005 году поступил заказ на создание «Столичного экспресса», который стал визитной карточкой Украины на маршруте Киев – Москва, создав достойную конкуренцию современным пассажирским вагонам



российского производства. Уже 1 августа этот экспресс отправился в свой первый рейс.

В том же августе 2005 года в Киев были отправлены два опытных вагона метрополитена. А через полгода 26 января 2006 года опытный состав метро уже передан Киевскому метрополитену для проведения испытаний.

По итогам 2005 года за создание семейства пассажирских вагонов для скоростного движения группе специалистов Укрзалізниця, Днепрпетровского университета железнодорожного транспорта, УкрНИИВ, Крюковского вагоностроительного завода присуждена Государственная премия Украины в области науки и техники.

В 2010 году предприятие получило первый промышленный заказ на изготовление пяти современных поездов для Киевского метрополитена, с которым коллектив справился с честью. Сегодня все шесть поездов введены в эксплуатацию и обеспечивают пассажирские перевозки на Сырецко-Печерской линии Киевского метрополитена.

Весной 2010 года КВСЗ получил разрешение на серийный выпуск вагона модели 61-7885 «Мета». Это спальный вагон с кузовом с гладкой обшивкой, вклеенными окнами. Оснащен пассажирскими тележками Крюковского вагоностроительного завода. На испытаниях с легкостью преодолел барьер скорости 160 км/ч. В этом же году разрешено производство вагона повышенной вместимости (плацкартного). Это совместный проект КВСЗ и Гомельского вагоноремонтного завода.

Перспективы

В июле 2011 года создан вагон международного класса габарита R1C. Это спальный вагон повышенной комфортности с корпусом из нержавеющей стали. Вагон может кураторов как по железным дорогам СНГ с шириной колеи 1520 мм, так и по магистралям Европы, Азии, с шириной колеи 1435 мм, быстро меняя подвагонные тележки. Вагон рассчитан на движение со скоростью до 220 км/час. Сейчас он находится на испытаниях в



Польше. В октябре будет показан на Международном салоне железнодорожной техники в Гданьске.

Украинские производители постоянно работают над улучшением качества и совершенствованием конструкции пассажирских вагонов. Учитываются все замечания и пожелания как заказчика, так и пассажиров.

За последнее десятилетие Крюковский вагоностроительный завод создал необходимые современные производственные мощности по выпуску 300 единиц пассажирского транспорта в год. На отрасль работают свыше 20 тысяч рабочих Украинцы. Освоены 32 модели и 24 модификации пассажирских вагонов, четыре модели вагонов метро, семь моделей тележек, в том числе на пневматическом подвешивании.

Сегодня можно с уверенностью говорить, что акционерное общество «Крюковский вагоностроительный завод» является одним из ведущих предприятий в СНГ и единственным в Украине по производству новых пассажирских вагонов различных моделей. ■

Совещание Министров ОСЖД является высшим руководящим органом ОСЖД, который рассматривает и принимает решения по всем важнейшим вопросам, касающимся деятельности Организации. На XXXIX сессии Совещания Министров ОСЖД были рассмотрены следующие вопросы:

- отчет о деятельности Организации сотрудничества железных дорог за 2010 год;
- отчет Ревизионной комиссии ОСЖД за 2010 год;
- отчет о результатах работы Комиссии ОСЖД по транспортной политике и стратегии развития за 2010 год;
- отчет о результатах работы Комиссии ОСЖД по транспортному праву за 2010 год;
- информация о ходе работы временной рабочей группы по совершенствованию основополагающих документов ОСЖД;
- информация о проводимой ЕЭК ООН работе «К единому железнодорожному праву в евроазиатском регионе и в евроазиатских транспортных коридорах»;
- информация Председателя Комитета ОСЖД о ходе работы над проектом меморандума о взаимопонимании между ОСЖД и Европейской комиссией по сотрудничеству в сфере железнодорожного транспорта;
- программа работы ОСЖД на 2012-ый и последующие годы;
- о задолженностях членов ОСЖД по уплате членских взносов;
- бюджет Комитета ОСЖД (окончательный – на 2011-ый, предварительный – на 2012 год);
- о назначении секретаря Комитета ОСЖД;
- о проекте предварительной повестки дня, месте и дате проведения XL сессии Совещания Министров ОСЖД.

С 6 по 7 сентября проходило подготовительное совещание Уполномоченных под председательством Председателя Комитета ОСЖД Тадеуша Шозды, а 8–9 сентября – пленарное заседание под председательством Министра железных дорог КНР Шэна Гуанцзю, который, открывая заседание, приветствовал всех участников и поздравил всех с 55-летним юбилеем ОСЖД. Он отметил, что в течение своего 55-летнего существования ОСЖД проводила большую долю плодотворной работы для содействия развитию международных железнодорожных перевозок в сообщении Европа-Азия и сотрудничеству между железными дорогами стран – членов ОСЖД, а также сделала большой вклад в развитие железнодорожных перевозок на Евроазиатском пространстве.

Шэн Гуанцзю далее рассказал о развитии и достижениях Китайских железных дорог и, в частности, отметил, что за последние годы под руководством Правительства КНР Китайские железные дороги добились больших успехов в области реформирования и развития железнодорожного транспорта, а именно:

- продолжалось активное строительство железнодорожных линий: большие успехи достигнуты в развитии высокоскоростного движения, грузовых направлений с большой мощностью и комплексных транспортных узлов; было сдано в эксплуатацию большое количество новых железнодорожных линий на важнейших направлениях, и таким образом общая эксплуатационная длина железнодорожных линий в Китае достигла 91 тыс. км, в т.ч. высокоскоростных линий – 5,904 км;
- активно применялись и внедрялись технические инновации

XXXIX сессия Совещания Министров ОСЖД

С 6 по 9 сентября 2011 года в Пекине (Китайская Народная Республика) прошла XXXIX сессия Совещания Министров ОСЖД, в которой приняли участие делегации стран – членов ОСЖД от Азербайджана, Беларуси, Болгарии, Венгрии, Вьетнама, Казахстана, Китая, КНДР, Латвии, Литвы, Молдовы, Монголии, Польши, России, Румынии, Словакии, Таджикистана, Украины, Чехии и Эстонии. В работе сессии принимали участие представители: СНГФ (наблюдатель ОСЖД), Международного союза железных дорог (МСЖД), Международного комитета по железнодорожному транспорту (ЦИТ), Европейской комиссии и Координационного совета по транссибирским перевозкам (КСТП).



в области железнодорожного транспорта, в сфере высокоскоростной техники осваивались новые инженерные сооружения, современные высокоскоростные поезда, системы управления поездами, осуществлено строительство пассажирских вокзалов, произведены системное интегрирование и ряд других технических и технологических новшеств; создана техническая система китайских высокоскоростных железных дорог;

– в области строительства высокогорных железнодорожных линий: при строительстве и после сдачи в эксплуатацию Цинхай-Тибетской железной дороги были преодолены многочисленные трудности инженерного порядка – тяжелые условия проведения грунтовых и земляных работ в условиях вечной мерзлоты, суровые климатические условия и нехватка кислорода, тем самым обеспечив высокую эксплуатационную эффективность;

– области крупнотоннажных перевозок железнодорожным транспортом успешно применяются мощные локомотивы и другое передовое оборудование; на многих тяжелопрогузных железных дорогах, например, на линии Датун – Циньхуандао уже беспрепятственно курсируют крупнотоннажные длинноставные поезда грузоподъемностью в 10 тыс. тонн и в 20 тыс. тонн;

– объем перевозок пассажиров и грузов на железнодорожном транспорте постоянно возрастает: в 2010 году число пассажиров, перевезенных железными дорогами всей страны, составило 1,68 млрд. человек, объем перевезенных грузов достиг 3,63 млрд. тонн – прирост составил 44,8% и 35,5% соответственно по сравнению с 2005 годом.

Министр железных дорог КНР также проинформировал о плане развития железнодорожного транспорта Китая на будущие годы. Он сказал, что в соответствии с 12-м Пятилетним планом

развития страны и Программой развития железнодорожного транспорта Китайские железные дороги, руководствуясь научной концепцией развития, предпринимают значительные шаги, направленные на социально-экономическое преобразование железных дорог и удовлетворение потребностей широких слоев населения.

Во-первых, к 2015 году общая эксплуатационная протяженность железных дорог должна увеличиться до 120 тыс. км. В том числе длина скоростных линий составит около 45 тыс. км, доля двухпутных и электрифицированных линий составит более 50% и 60% соответственно.

Во-вторых, будет и далее продолжен и расширен процесс внедрения научно-технических инноваций на железных дорогах, в том числе в ключевых технических областях высокоскоростного движения, крупнотоннажных перевозок, а также локомотивов и вагоностроения.

В-третьих, реализация стратегии мультиобластного хозяйствования на железных дорогах. Всеми силами развиваются ос-

новные направления в области развития пассажирского и грузового сообщения. Одновременно, опираясь на преимущество железнодорожного транспорта, планируется продлить цель железнодорожного обслуживания для увеличения эффективности комплексного транспорта железных дорог.

В-четвертых, продвижение структурной реформы на железных дорогах. Прежде всего, следует трансформировать функции Министерства железных дорог и укрепить роль железнодорожных предприятий в качестве хозяйствующих субъектов на рынке транспортных услуг.

В заключение своего выступления Шэн Гуанцзю сказал, что Китайские железные дороги постоянно уделяют большое внимание работам, проводимым в рамках ОСЖД, высоко оценивают роль Организации в развитии международных железнодорожных перевозок в сообщении между Европой и Азией, целенаправленно развивают деловое сотрудничество с другими железными дорогами стран – членов ОСЖД и вносят большой вклад в развитие

железнодорожных перевозок между Европой и Азией. Министерство железных дорог Китая, как и прежде, будет осуществлять тесное сотрудничество с ОСЖД и всеми железными дорогами – членами для совместного содействия развитию международных железнодорожных перевозок на евроазиатском пространстве.

Председатель Комитета ОСЖД Тадеуш Шозда проинформировал об итогах деятельности ОСЖД за 2010 г. Он отметил, что работы ОСЖД были сосредоточены на выполнении важнейших задач совершенствования и развития международных железнодорожных перевозок грузов и пассажиров, повышении их конкурентоспособности на огромном евроазиатском пространстве, укреплении нормативной и правовой базы с целью достижения наивысшей эффективности в работе транспортного комплекса и удовлетворения потребности стран в перевозке грузов и пассажиров.

Многие железные дороги стран – членов ОСЖД за последний период произвели значительную реорганизацию и совершенствование своей структуры управления для адаптации ее к рыночным условиям и требованиям новых времени.

На основе комплексных мероприятий и рекомендаций, разработанных ОСЖД совместно с министерствами и железными дорогами, были реконструированы многие железнодорожные линии, осуществлялась модернизация инфраструктуры во многих транспортных коридорах ОСЖД, что существенно сказалось на повышении уровня перевозок грузов и пассажиров на железных дорогах стран – членов ОСЖД, позволило

на прямом международном железнодорожном сообщении. Активно развивалось сотрудничество между ОСЖД и ОТИФ, направленное на гармонизацию международного транспортного права. Продолжались работы в рамках Временных рабочих групп ОСЖД, высоко оценивают роль Организации в развитии международных железнодорожных перевозок в сообщении между Европой и Азией, целенаправленно развивают деловое сотрудничество с другими железными дорогами стран – членов ОСЖД и вносят большой вклад в развитие

политики и стратегии развития, Тадеуш Шозда отметил, что в прошедшем 2010 году продолжалась разработка вопросов железнодорожной транспортной политики ОСЖД, основной стратегической задачей которой является скоординированное развитие железнодорожной системы ОСЖД, реализация комплексных мер, направленных на совершенствование перевозок и развитие транспортных коридоров ОСЖД, на облегчение процедур пересечения границ при международных железнодорожных пассажирских и грузовых перевозках, повышение конкурентоспособности железных дорог с целью привлечения международных транзитных перевозок, увеличение доли железнодорожного транспорта на транспортном рынке.

Были одобрены и утверждены разработанные технико-эксплуатационные паспорта коридоров ОСЖД №№ 1, 6 и 10. Таким образом, работа по созданию единой базы данных (технико-эксплуатационные паспорта) для 13-ти железнодорожных транспортных коридоров ОСЖД завершена.

Большой объем работы был проведен в рамках темы «Разработка комплексных мер, направленных на облегчение пересечения границ при международных железнодорожных перевозках в сообщении Европа – Азия».

Работа над проектом Приложения 9 «Облегчение процедур пересечения границ в ходе международных железнодорожных перевозок» к Международной конвенции о согласовании условий проведения контроля грузов на границах 1982 года завершена.

Оценивая работы ОСЖД в области транспортного права, Председатель Комитета ОСЖД подчеркнул, что правовой основой в обеспечении международных железнодорожных перевозок являются Соглашение о международном пассажирском сообщении (СМПС) и Соглашение о международном железнодорожном грузовом сообщении (СМГС). В прошедшем году работа по совершенствованию данных соглашений находилась в центре внимания Комиссии ОСЖД по транспортному праву.

Активно развивалось сотрудничество между ОСЖД и ОТИФ, направленное на гармонизацию международного транспортного права. Продолжались работы в рамках Временных рабочих групп ОСЖД, высоко оценивают роль Организации в развитии международных железнодорожных перевозок в сообщении между Европой и Азией, целенаправленно развивают деловое сотрудничество с другими железными дорогами стран – членов ОСЖД и вносят большой вклад в развитие

на прямом международном железнодорожном сообщении. Активно развивалось сотрудничество между ОСЖД и ОТИФ, направленное на гармонизацию международного транспортного права. Продолжались работы в рамках Временных рабочих групп ОСЖД, высоко оценивают роль Организации в развитии международных железнодорожных перевозок в сообщении между Европой и Азией, целенаправленно развивают деловое сотрудничество с другими железными дорогами стран – членов ОСЖД и вносят большой вклад в развитие

на прямом международном железнодорожном сообщении. Активно развивалось сотрудничество между ОСЖД и ОТИФ, направленное на гармонизацию международного транспортного права. Продолжались работы в рамках Временных рабочих групп ОСЖД, высоко оценивают роль Организации в развитии международных железнодорожных перевозок в сообщении между Европой и Азией, целенаправленно развивают деловое сотрудничество с другими железными дорогами стран – членов ОСЖД и вносят большой вклад в развитие

на прямом международном железнодорожном сообщении. Активно развивалось сотрудничество между ОСЖД и ОТИФ, направленное на гармонизацию международного транспортного права. Продолжались работы в рамках Временных рабочих групп ОСЖД, высоко оценивают роль Организации в развитии международных железнодорожных перевозок в сообщении между Европой и Азией, целенаправленно развивают деловое сотрудничество с другими железными дорогами стран – членов ОСЖД и вносят большой вклад в развитие

на прямом международном железнодорожном сообщении. Активно развивалось сотрудничество между ОСЖД и ОТИФ, направленное на гармонизацию международного транспортного права. Продолжались работы в рамках Временных рабочих групп ОСЖД, высоко оценивают роль Организации в развитии международных железнодорожных перевозок в сообщении между Европой и Азией, целенаправленно развивают деловое сотрудничество с другими железными дорогами стран – членов ОСЖД и вносят большой вклад в развитие

на прямом международном железнодорожном сообщении. Активно развивалось сотрудничество между ОСЖД и ОТИФ, направленное на гармонизацию международного транспортного права. Продолжались работы в рамках Временных рабочих групп ОСЖД, высоко оценивают роль Организации в развитии международных железнодорожных перевозок в сообщении между Европой и Азией, целенаправленно развивают деловое сотрудничество с другими железными дорогами стран – членов ОСЖД и вносят большой вклад в развитие

В 2010 году ОСЖД совместно с ЦИТ продолжали работы в рамках проекта «Транспортно-правовая гармонизация ЦИМ/СМГС». Были приняты изменения и дополнения, связанные с областью применения Руководства по накладной ЦИМ/СМГС, маршрутами применения накладной ЦИМ/СМГС, списками мест перетоварки.

Председатель Комитета ОСЖД также остановился на итогах работ комиссий ОСЖД по грузовым и пассажирским перевозкам, по инфраструктуре и подвижному составу, а также ПРГ по кодированию и информатике и ПРГ по финансовым и расчетным вопросам, которые уже обсуждались на XXVI заседании Конференции Генеральных директоров в г. Душанбе (Таджикистан) в апреле текущего года.

В 2010 году деятельность Комиссии ОСЖД по грузовым перевозкам была направлена на совершенствование действующих международных соглашений и договоров в области организации комбинированных перевозок в направлении Европа – Азия и транзитных грузовых тарифов; на актуализацию действующих правил о взаимном пользовании грузовыми вагонами в международном сообщении с целью обеспечения гармонизации их с аналогичными международными нормативными документами, на гармонизацию единой системы описания и кодирования грузов при перевозках по железным дорогам ОСЖД; на планирование и организацию маршрутных контейнерных поездов в сообщении Европа – Азия – Европа; на проведение сотрудничества в области эксплуатации железных дорог, связанных с повышением эффективности и конкурентоспособности международных железнодорожных перевозок.

Комиссия ОСЖД по инфраструктуре и подвижному составу продолжала свою работу в 2010 году по решению актуальных задач в технической области, с учетом перспективных направлений инфраструктуры и эксплуатационных средств железнодорожного транспорта. Было утверждено 11 новых и 12 актуализированных технических документов – памяток рекомендательного характера, а также согласованы проекты пяти новых и двух актуализированных памяток обязательного и обязательно-рекомендательного характера с представлением их на XXVI заседании КГД в 2011 году для утверждения.

Постоянная рабочая группа ОСЖД по кодированию и информатике проводила в 2010 году работы в сотрудничестве с МСЖД, ЦИТ, ОТИФ и ЕЖДА в интересах дальнейшего развития евроазиатского железнодорожного сообщения. Успешно продолжались работы по кодированию и информатике, безбумажной технологии перевозки грузов в международном сообщении, безопасности информационно-телекоммуникационной инфраструктуры, а также Web-сайту ОСЖД.

Постоянная рабочая группа по финансовым и расчетным вопросам в 2010 году проводила работы по актуализации действующих «Договора о Правилах о расчетах в международном пассажирском и грузовом железнодорожном сообщении» и самих «Правил о расчетах в международном пассажирском и грузовом железнодорожном сообщении» с учетом современных экономических условий работы железных дорог ОСЖД и законодательной базы каждой страны, по урегулированию взаиморасчетов и погашению задолженностей между железными дорогами, а также по развитию сотрудничества с МСЖД в финансово-расчетной области.

Тадеуш Шозда положительно оценил активное участие в деятельности ОСЖД 6 железных дорог – наблюдателей и 31 присоединенного предприятия ОСЖД и плодотворное сотрудничество с международными организациями, прежде всего с ЕЭК ООН, ЭСКАТО ООН, ОТИФ, ЕЖДА, МСЖД и др.

Совещание Министров одобрило результаты работы Комиссии ОСЖД по транспортной политике и стратегии развития за 2010 год и приняло решение продолжить целенаправленную работу по реализации стратегических задач, связанных с повышением эф-



майки ОСЖД/МСЖД по системам электронного резервирования мест, справочно-информационного обслуживания пассажиров, предоставления услуг и взаиморасчетов за перевозки.

Совещание Министров одобрило результаты работы Комиссии по транспортному праву за 2010 год и приняло следующие решения. Временной рабочей группе по ревизии СМПС Комиссии ОСЖД по транспортному праву продолжить доработку:

- проекта «Общих положений договора перевозки пассажиров в международном сообщении»;
- проекта правил пассажирских перевозок, предусмотренных отдельными статьями разрабатываемого проекта «Общих положений договора перевозки пассажиров в международном сообщении».

Временной рабочей группе по ревизии СМГС Комиссии ОСЖД по транспортному праву продолжить доработку:

- проекта «Общих положений о договоре перевозки грузов в международном сообщении» в качестве приложения к проекту Конвенции о прямом международном железнодорожном сообщении;
- проекта «Правил перевозки грузов», предусмотренных отдельными статьями разрабатываемого проекта «Общих положений о договоре перевозки грузов в международном сообщении».

Временной рабочей группе в области правил перевозок опасных грузов Комиссии ОСЖД по транспортному праву в связи с внесенными изменениями и дополнениями в международные и национальные регламенты в части перевозок опасных грузов продолжить работы по актуализации Приложения 2 к СМГС. Продол-

жить разработку «Общих требований к перевозке опасных грузов в международном сообщении» в качестве приложения к проекту Конвенции о прямом международном железнодорожном сообщении.

Временной рабочей группе Комиссии ОСЖД по транспортному праву по разработке Приложения 14 к СМГС продолжить:

- работы над проектом «Правил размещения и крепления грузов в вагонах и контейнерах»;

– разработку проекта «Правил размещения и крепления грузов в вагонах и контейнерах», предусмотренных отдельными статьями разрабатываемого проекта «Общих положений о договоре перевозки грузов в международном сообщении».

Временной рабочей группе по ревизии СМГС Комиссии ОСЖД по транспортному праву продолжить доработку:

- проекта «Общих положений о договоре перевозки грузов в международном сообщении» в качестве приложения к проекту Конвенции о прямом международном железнодорожном сообщении;
- проекта «Правил перевозки грузов», предусмотренных отдельными статьями разрабатываемого проекта «Общих положений о договоре перевозки грузов в международном сообщении».

Временной рабочей группе по ревизии СМГС Комиссии ОСЖД по транспортному праву в связи с внесенными изменениями и дополнениями в международные и национальные регламенты в части перевозок опасных грузов продолжить работы по актуализации Приложения 2 к СМГС. Продол-

жить разработку «Общих требований к перевозке опасных грузов в международном сообщении» в качестве приложения к проекту Конвенции о прямом международном железнодорожном сообщении и подлежать ратификации как часть Конвенции. Изменения и дополнения в данные приложения будут вноситься путем заключения отдельных международных договоров, подлежащих

ратификации. Правила перевозки грузов, вытекающие из Общих положений о договоре перевозки грузов в международном сообщении, и Правила перевозки пассажиров, вытекающие из Общих положений договора перевозки пассажиров в международном сообщении, будут приниматься на сессии Совещания Министров ОСЖД. Сессия Совещания Министров будет уполномочена вносить изменения и дополнения в указанные Правила;

– железнодорожные компании, которые могут принимать участие в работе ОСЖД – это железнодорожные компании (организации) или объединения (холдинг и т.п.) таких компаний страны – члена ОСЖД любой формы собственности, осуществляющие международные перевозки и/или владеющие (управляющие) железнодорожной инфраструктурой, используемой для осуществления указанных перевозок;

– систему актов ОСЖД в качестве основы для дальнейшей работы ВРГ по совершенствованию основополагающих документов ОСЖД над проектом Конвенции. Совещание Министров поручило ВРГ продолжить работу по подготовке статей проекта Конвенции о прямом международном железнодорожном сообщении,

– систему актов ОСЖД в качестве основы для дальнейшей работы ВРГ по совершенствованию основополагающих документов ОСЖД над проектом Конвенции. Совещание Министров поручило ВРГ продолжить работу по подготовке статей проекта Конвенции о прямом международном железнодорожном сообщении,

– систему актов ОСЖД в качестве основы для дальнейшей работы ВРГ по совершенствованию основополагающих документов ОСЖД над проектом Конвенции. Совещание Министров поручило ВРГ продолжить работу по подготовке статей проекта Конвенции о прямом международном железнодорожном сообщении,

– систему актов ОСЖД в качестве основы для дальнейшей работы ВРГ по совершенствованию основополагающих документов ОСЖД над проектом Конвенции. Совещание Министров поручило ВРГ продолжить работу по подготовке статей проекта Конвенции о прямом международном железнодорожном сообщении,

– систему актов ОСЖД в качестве основы для дальнейшей работы ВРГ по совершенствованию основополагающих документов ОСЖД над проектом Конвенции. Совещание Министров поручило ВРГ продолжить работу по подготовке статей проекта Конвенции о прямом международном железнодорожном сообщении,

– систему актов ОСЖД в качестве основы для дальнейшей работы ВРГ по совершенствованию основополагающих документов ОСЖД над проектом Конвенции. Совещание Министров поручило ВРГ продолжить работу по подготовке статей проекта Конвенции о прямом международном железнодорожном сообщении,

– систему актов ОСЖД в качестве основы для дальнейшей работы ВРГ по совершенствованию основополагающих документов ОСЖД над проектом Конвенции. Совещание Министров поручило ВРГ продолжить работу по подготовке статей проекта Конвенции о прямом международном железнодорожном сообщении,

– систему актов ОСЖД в качестве основы для дальнейшей работы ВРГ по совершенствованию основополагающих документов ОСЖД над проектом Конвенции. Совещание Министров поручило ВРГ продолжить работу по подготовке статей проекта Конвенции о прямом международном железнодорожном сообщении,

– систему актов ОСЖД в качестве основы для дальнейшей работы ВРГ по совершенствованию основополагающих документов ОСЖД над проектом Конвенции. Совещание Министров поручило ВРГ продолжить работу по подготовке статей проекта Конвенции о прямом международном железнодорожном сообщении,

– систему актов ОСЖД в качестве основы для дальнейшей работы ВРГ по совершенствованию основополагающих документов ОСЖД над проектом Конвенции. Совещание Министров поручило ВРГ продолжить работу по подготовке статей проекта Конвенции о прямом международном железнодорожном сообщении,

– систему актов ОСЖД в качестве основы для дальнейшей работы ВРГ по совершенствованию основополагающих документов ОСЖД над проектом Конвенции. Совещание Министров поручило ВРГ продолжить работу по подготовке статей проекта Конвенции о прямом международном железнодорожном сообщении,

– систему актов ОСЖД в качестве основы для дальнейшей работы ВРГ по совершенствованию основополагающих документов ОСЖД над проектом Конвенции. Совещание Министров поручило ВРГ продолжить работу по подготовке статей проекта Конвенции о прямом международном железнодорожном сообщении,

– систему актов ОСЖД в качестве основы для дальнейшей работы ВРГ по совершенствованию основополагающих документов ОСЖД над проектом Конвенции. Совещание Министров поручило ВРГ продолжить работу по подготовке статей проекта Конвенции о прямом международном железнодорожном сообщении,

при перевозках на сети железных дорог.

Совещание Министров приняло к сведению Отчет о ходе работ Временной рабочей группы по совершенствованию основополагающих документов ОСЖД и согласовало следующие положения:

- со вступлением в силу Конвенции о прямом международном железнодорожном сообщении не будет создана новая Организация;
- членами ОСЖД будут являться правительства государств;
- членство региональной организации экономической интеграции в ОСЖД определяется положением отдельной статьи в Конвенции и на условиях, устанавливаемых в Договоре, заключаемом между ОСЖД и региональной организацией экономической интеграции;
- наблюдателями в ОСЖД могут являться правительства или железнодорожные компании (организации) третьего государства, являющиеся перевозчиками в международном сообщении или/или управляющими инфраструктурой или объединение (холдинг и т.п.) таких компаний, а также железнодорожные организации;
- статус документов, регламентирующих перевозки грузов и пассажиров в международном сообщении,

– систему актов ОСЖД в качестве основы для дальнейшей работы ВРГ по совершенствованию основополагающих документов ОСЖД над проектом Конвенции. Совещание Министров поручило ВРГ продолжить работу по подготовке статей проекта Конвенции о прямом международном железнодорожном сообщении,

– систему актов ОСЖД в качестве основы для дальнейшей работы ВРГ по совершенствованию основополагающих документов ОСЖД над проектом Конвенции. Совещание Министров поручило ВРГ продолжить работу по подготовке статей проекта Конвенции о прямом международном железнодорожном сообщении,

– систему актов ОСЖД в качестве основы для дальнейшей работы ВРГ по совершенствованию основополагающих документов ОСЖД над проектом Конвенции. Совещание Министров поручило ВРГ продолжить работу по подготовке статей проекта Конвенции о прямом международном железнодорожном сообщении,

– систему актов ОСЖД в качестве основы для дальнейшей работы ВРГ по совершенствованию основополагающих документов ОСЖД над проектом Конвенции. Совещание Министров поручило ВРГ продолжить работу по подготовке статей проекта Конвенции о прямом международном железнодорожном сообщении,

– систему актов ОСЖД в качестве основы для дальнейшей работы ВРГ по совершенствованию основополагающих документов ОСЖД над проектом Конвенции. Совещание Министров поручило ВРГ продолжить работу по подготовке статей проекта Конвенции о прямом международном железнодорожном сообщении,

– систему актов ОСЖД в качестве основы для дальнейшей работы ВРГ по совершенствованию основополагающих документов ОСЖД над проектом Конвенции. Совещание Министров поручило ВРГ продолжить работу по подготовке статей проекта Конвенции о прямом международном железнодорожном сообщении,

– систему актов ОСЖД в качестве основы для дальнейшей работы ВРГ по совершенствованию основополагающих документов ОСЖД над проектом Конвенции. Совещание Министров поручило ВРГ продолжить работу по подготовке статей проекта Конвенции о прямом международном железнодорожном сообщении,

– систему актов ОСЖД в качестве основы для дальнейшей работы ВРГ по совершенствованию основополагающих документов ОСЖД над проектом Конвенции. Совещание Министров поручило ВРГ продолжить работу по подготовке статей проекта Конвенции о прямом международном железнодорожном сообщении,

– систему актов ОСЖД в качестве основы для дальнейшей работы ВРГ по совершенствованию основополагающих документов ОСЖД над проектом Конвенции. Совещание Министров поручило ВРГ продолжить работу по подготовке статей проекта Конвенции о прямом международном железнодорожном сообщении,

– систему актов ОСЖД в качестве основы для дальнейшей работы ВРГ по совершенствованию основополагающих документов ОСЖД над проектом Конвенции. Совещание Министров поручило ВРГ продолжить работу по подготовке статей проекта Конвенции о прямом международном железнодорожном сообщении,

– систему актов ОСЖД в качестве основы для дальнейшей работы ВРГ по совершенствованию основополагающих документов ОСЖД над проектом Конвенции. Совещание Министров поручило ВРГ продолжить работу по подготовке статей проекта Конвенции о прямом международном железнодорожном сообщении,

– систему актов ОСЖД в качестве основы для дальнейшей работы ВРГ по совершенствованию основополагающих документов ОСЖД над проектом Конвенции. Совещание Министров поручило ВРГ продолжить работу по подготовке статей проекта Конвенции о прямом международном железнодорожном сообщении,

– систему актов ОСЖД в качестве основы для дальнейшей работы ВРГ по совершенствованию основополагающих документов ОСЖД над проектом Конвенции. Совещание Министров поручило ВРГ продолжить работу по подготовке статей проекта Конвенции о прямом международном железнодорожном сообщении,

– систему актов ОСЖД в качестве основы для дальнейшей работы ВРГ по совершенствованию основополагающих документов ОСЖД над проектом Конвенции. Совещание Министров поручило ВРГ продолжить работу по подготовке статей проекта Конвенции о прямом международном железнодорожном сообщении,

– систему актов ОСЖД в качестве основы для дальнейшей работы ВРГ по совершенствованию основополагающих документов ОСЖД над проектом Конвенции. Совещание Министров поручило ВРГ продолжить работу по подготовке статей проекта Конвенции о прямом международном железнодорожном сообщении,

– систему актов ОСЖД в качестве основы для дальнейшей работы ВРГ по совершенствованию основополагающих документов ОСЖД над проектом Конвенции. Совещание Министров поручило ВРГ продолжить работу по подготовке статей проекта Конвенции о прямом международном железнодорожном сообщении,

– систему актов ОСЖД в качестве основы для дальнейшей работы ВРГ по совершенствованию основополагающих документов ОСЖД над проектом Конвенции. Совещание Министров поручило ВРГ продолжить работу по подготовке статей проекта Конвенции о прямом международном железнодорожном сообщении,

– систему актов ОСЖД в качестве основы для дальнейшей работы ВРГ по совершенствованию основополагающих документов ОСЖД над проектом Конвенции. Совещание Министров поручило ВРГ продолжить работу по подготовке статей проекта Конвенции о прямом международном железнодорожном сообщении,

– систему актов ОСЖД в качестве основы для дальнейшей работы ВРГ по совершенствованию основополагающих документов ОСЖД над проектом Конвенции. Совещание Министров поручило ВРГ продолжить работу по подготовке статей проекта Конвенции о прямом международном железнодорожном сообщении,

– систему актов ОСЖД в качестве основы для дальнейшей работы ВРГ по совершенствованию основополагающих документов ОСЖД над проектом Конвенции. Совещание Министров поручило ВРГ продолжить работу по подготовке статей проекта Конвенции о прямом международном железнодорожном сообщении,

– систему актов ОСЖД в качестве основы для дальнейшей работы ВРГ по совершенствованию основополагающих документов ОСЖД над проектом Конвенции. Совещание Министров поручило ВРГ продолжить работу по подготовке статей проекта Конвенции о прямом международном железнодорожном сообщении,

– систему актов ОСЖД в качестве основы для дальнейшей работы ВРГ по совершенствованию основополагающих документов ОСЖД над проектом Конвенции. Совещание Министров поручило ВРГ продолжить работу по подготовке статей проекта Конвенции о прямом международном железнодорожном сообщении,

– систему актов ОСЖД в качестве основы для дальнейшей работы ВРГ по совершенствованию основополагающих документов ОСЖД над проектом Конвенции. Совещание Министров поручило ВРГ продолжить работу по подготовке статей проекта Конвенции о прямом международном железнодорожном сообщении,

– систему актов ОСЖД в качестве основы для дальнейшей работы ВРГ по совершенствованию основополагающих документов ОСЖД над проектом Конвенции. Совещание Министров поручило ВРГ продолжить работу по подготовке статей проекта Конвенции о прямом международном железнодорожном сообщении,

– систему актов ОСЖД в качестве основы для дальнейшей работы ВРГ по совершенствованию основополагающих документов ОСЖД над проектом Конвенции. Совещание Министров поручило ВРГ продолжить работу по подготовке статей проекта Конвенции о прямом международном железнодорожном сообщении,

– систему актов ОСЖД в качестве основы для дальнейшей работы ВРГ по совершенствованию основополагающих документов ОСЖД над проектом Конвенции. Совещание Министров поручило ВРГ продолжить работу по подготовке статей проекта Конвенции о прямом международном железнодорожном сообщении,

– систему актов ОСЖД в качестве основы для дальнейшей работы ВРГ по совершенствованию основополагающих документов ОСЖД над проектом Конвенции. Совещание Министров поручило ВРГ продолжить работу по подготовке статей проекта Конвенции о прямом международном железнодорожном сообщении,

– систему актов ОСЖД в качестве основы для дальнейшей работы ВРГ по совершенствованию основополагающих документов ОСЖД над проектом Конвенции. Совещание Министров поручило ВРГ продолжить работу по подготовке статей проекта Конвенции о прямом международном железнодорожном сообщении,

– систему актов ОСЖД в качестве основы для дальнейшей работы ВРГ по совершенствованию основополагающих документов ОСЖД над проектом Конвенции. Совещание Министров поручило ВРГ продолжить работу по подготовке статей проекта Конвенции о прямом международном железнодорожном сообщении,

– систему актов ОСЖД в качестве основы для дальнейшей работы ВРГ по совершенствованию основополагающих документов ОСЖД над проектом Конвенции. Совещание Министров поручило ВРГ продолжить работу по подготовке статей проекта Конвенции о прямом международном железнодорожном сообщении,

– систему актов ОСЖД в качестве основы для дальнейшей работы ВРГ по совершенствованию основополагающих документов ОСЖД над проектом Конвенции. Совещание Министров поручило ВРГ продолжить работу по подготовке статей проекта Конвенции о прямом международном железнодорожном сообщении,

– систему актов ОСЖД в качестве основы для дальнейшей работы ВРГ по совершенствованию основополагающих документов ОСЖД над проектом Конвенции. Совещание Министров поручило ВРГ продолжить работу по подготовке статей проекта Конвенции о прямом международном железнодорожном сообщении,

– систему актов ОСЖД в качестве основы для дальнейшей работы ВРГ по совершенствованию основополагающих документов ОСЖД над проектом Конвенции. Совещание Министров поручило ВРГ продолжить работу по подготовке статей проекта Конвенции о прямом международном железнодорожном сообщении,

– систему актов ОСЖД в качестве основы для дальнейшей работы ВРГ по совершенствованию основополагающих документов ОСЖД над проектом Конвенции. Совещание Министров поручило ВРГ продолжить работу по подготовке статей проекта Конвенции о прямом международном железнодорожном сообщении,

Компания АО «Закарпатинтерпорт» с 1996 года предоставляет комплекс терминальных, таможенно-брокерских и транспортно-экспедиторских услуг в зонах таможенного контроля пункта пропуска ст. Чоп и ст. Мукачехо, а именно:

- перегруз грузов из вагонов ширины колеи 1435мм в вагоны колеи СНГ и в обратном направлении;
- перегруз крупнотоннажных контейнеров;
- перегруз насыпных грузов, в том числе зерновых, в направлении «Запад – Восток – Запад» вакуумной установкой «NEUERO»;
- пломбирование вагонов на приграничных станциях заporно-пломбировочным устройством (ЗПУ);
- разработка и согласование эскизов, схем (НТУ, МТУ) крепления грузов, не предусмотренных Техническими условиями погрузки и крепления грузов;
- разработка чертежей, проектов на негабаритные, тяжеловесные грузы, согласование с железными дорогами – участниками перевозки;
- взвешивание грузов как по колее 1435 мм, так и по колее 1520 мм собственными электро-механическими вагонными весами с точностью до 20 кг;
- перегруз тяжеловесных, длинномерных, негабаритных грузов;
- операции по складу СВХ (открытая площадка и закрытый склад);
- таможенно-брокерские услуги;
- оформление грузовых перевозочных документов: ГУ-29, СМГС, СМГС/ЦИМ, ЦИМ, СМР, ТПР, составление обоснования таможенной стоимости груза, и прочее;
- сопровождение и охрана грузов на всем пути следования до пункта назначения в международном и местном сообщении;
- паллетизирование грузов;
- передача фотографии о состоянии груза в вагонах (по e-mail);
- информация (круглосуточно) о перегрузе, отправлении грузов, по экологическому, фитосанитарному, таможенному и ветеринарному контролю;
- организация международных интермодальных перевозок по конкурентоспособным сквозным тарифам и логистической технологии «точно в срок»;

«Закарпатинтерпорт» приглашает к сотрудничеству международных операторов

АО «Закарпатинтерпорт» является присоединенным предприятием ОСЖД. Основным видом деятельности компании является организация транспортно-экспедиционного обслуживания экспортно-импортных и транзитных грузов в вагонах общего парка и частных вагонах компаний-операторов стран СНГ, Балтии и ЕС, перегруз грузов на терминалах станций Чоп, Мукачехо Львовской железной дороги (УЗ), привлечение к сотрудничеству по использованию грузового подвижного состава операторов и компаний-собственников стран СНГ и ЕС, решение задач по оптимизации и эффективной эксплуатации частного подвижного состава для увеличения грузовых транзитных железнодорожных перевозок по направлению 5-го международного транспортного коридора.



мировым финансовым кризисом, а также острую нехватку грузовых вагонов, предлагает операторам грузового подвижного состава свои услуги для привлечения грузов, следующих в рамках 5-го международного транспортного коридора. Со своей стороны гарантирует качественное использование и сохранность подвижного состава, рациональное и эффективное выполнение статистической нагрузки при пере-

Сотрудничество на договорных условиях

Выполняя вышеперечисленные работы, компания АО «Закарпатинтерпорт» готова к сотрудничеству на договорных условиях:

- в режиме «информационной биржи вагонов» предоставлять услуги по эффективному использованию частного подвижного состава компаний операторов и собственников железнодорожного подвижного состава стран СНГ и ЕС при организации транспортно-экспедиторского и терминального обслуживания экспортно-импортных и транзитных грузов;
- способствовать увеличению оборота собственного подвижного состава с минимизацией его порожнего пробега, сокращая при этом сроки доставки груза;
- осуществлять при эксплуатации вагонов контрольные функции технического состояния подвижного состава для компаний-операторов железнодорожного подвижного состава;
- осуществлять накопление подвижного состава для формирования партий вагонов;
- привлекать подвижной состав для комплексных операций в зонах таможенного контроля при организации смешанных перевозок;
- использовать подвижной состав при внутренних перевозках грузов со склада СВХ;
- использовать коды по Укр-ализации АО «Закарпатинтерпорт», что позволит осуществлять перегруз грузов по станциям Чоп, и Мукачехо в направлении Запад – Восток – Запад.

внесения изменений плателъщиков по железным дорогам в грузовые перевозочные документы. При этом конкурентные тарифные условия со стороны компаний-операторов и собственников железнодорожного подвижного состава и полный комплекс качественных транспортно-логистических услуг несомненно обеспечат сокращение сроков доставки грузов, их сохранность при транспортировке, привлечение дополнительных объемов, расширение номенклатуры перерабатываемых транзитных грузов, следующих в режимах стран ЕС – СНГ и СНГ – ЕС.

При АО «Закарпатинтерпорт» планируется развитие логистического центра АО «Закарпатинтерпорт» с целью объединения усилий в части развития приграничной транспортной инфраструктуры, технологического обслуживания экспортных, импортных и транзитных грузов, а также отработки механизмов функционирования 5-го международного транспортного коридора.

Главной задачей функционирования ЛЦ является внедрение современных логистических подходов и технологий при организации грузовых железнодорожных перевозок по маршруту 5-го МТК и прилегающих к нему других транспортных артерий, что дает возможность внедрять системный подход в организации грузовых перевозок и выгодно объединять процессы снабжения, производства, транспорта, распределения и потребления.

Сегодня с уверенностью можно сказать, что для удобства наших клиентов одними из первых на Украине обеспечили объединение процессов снабжения, производства и потребления в единую систему. Как результат, специалисты компании подберут наиболее экономичный для Вас вариант грузоперевозки, схемы терминальной обработки груза, накопления или дробления партий груза, используя большой опыт в области логистики, полное таможенное оформление груза и др. В интермодальных перевозках сотрудни-

компании создают оптимальные организационные формы взаимодействия различных видов транспорта на всем пути перемещения грузов от места их производства до места их потребления.

Производственные мощности

АО «Закарпатинтерпорт» располагает двумя грузовыми районами, один из которых расположен в 2-х км от венгеро-украинской и в 5-ти км от словацкой границы, функционирующий в режиме зоны таможенного контроля в пункте пропуска ст. Чоп и другой по ст. Мукачехо. Грузовые районы предназначены для



переработки (перегруз и другие терминально-складские операции) грузов с европейской колеи 1435 мм на СНГ колею 1520 мм, перевозимых в крытом подвижном составе (тарно-упаковочные и штучные, разрядные и химические) и на открытом подвижном составе (негабаритные, тяжеловесные, длинномерные, разрядные и химические).

Справка

5-й транспортный коридор. Современное определение сети существующих международных транспортных коридоров было утверждено на II-ой Панъевропей-

Азии и наоборот, а ведь именно маршрут 5-го МТК значительно короче других альтернативных маршрутов. Кроме этого, 5-й МТК примыкает к другим транспортным коридорам, что дает возможность экспедиторам выбирать наиболее привлекательные маршруты перемещения груза, экономя на стоимости и времени доставки. Дополнительную привлекательность этому коридору придало последнее расширение ЕС, что значительно упростило и тем самым ускорило перемещение грузопотоков через государственные границы стран – членов ЕС. Кроме этого, один из ключевых узлов данного коридора – Чопско-Захонский транспортный узел – постоянно модернизируется, совершенствует материально-техническую базу, расширяет перечень услуг.

- Характеристика 5-го МТК:
- железные дороги – 1600 км;
- автомобильные дороги – 1620 км;
- количество государств, по территории которых проходит 5-й МТК – 7 (Италия, Словения, Венгрия, Украина, Словакия, Хорватия, Босния-Герцеговина).
- • •

Для заинтересованных операторов подвижного состава: +380 312 424222 www.interport.com.ua.



В числе приоритетных целей этого сотрудничества – внедрение передовых технологий, которыми обладает «Бомбардье Транспорттейшн». На основе этих технологий предполагается расширить номенклатуру продукции ОАО «ЭЛТЕЗА», оптимизировать и модернизировать производственные площади предприятия; объединить опыт и «передовые наработки» взаимодействующих сторон; расширить рынки сбыта продукции, существенно повысить ее качество.

ОАО «РЖД» в результате такого альянса должно получить доступ к передовым технологиям для их использования на сети дорог России. ОАО «ЭЛТЕЗА» получит возможность приобрести серьезные конкурентные преимущества для своей продукции и выйти с ней на новые рынки, в том числе и зарубежные, чтобы, в конечном итоге, стать производителем мирового класса в отрасли железнодорожного автоматизации и телемеханики с квалифицированным персоналом, продукцией высокого качества и низкими затратами на производство.

Надежду на это высказал в своем выступлении на презентации открытия нового производства руководитель Управления автоматизации и телемеханики Центральной Дирекции инфраструктуры ОАО «РЖД» Николай Николаевич Балуев.

Для компании Бомбардье эта сделка означала новый шаг в реализации активно проводимой компанией стратегии долгосрочных взаимовыгодных отношений с заказчиками, основанной на готовности к инвестициям и созданию совместной инженерно-производственной базы.

Выбор партнера для российского предприятия сегодня не вызывает сомнений в правильности. Сегодня преимущества международного интеграции и сотрудничества во всех сферах человеческой деятельности широко используются в России и в мире. ООО «Бомбардье Транспорттейшн (Сигнал)» – первое совместное предприятие ОАО «РЖД» и Бомбардье – наглядный пример успеха подобной деятельности.



Это одна из немногих компаний, сумевших по-настоящему осуществить синтез лучших мировых технологий и российских инженерных традиций. А создание новой производственной базы на ОАО «ЭЛТЕЗА» позволит компании стать международным инжиниринговым центром по внедрению передовых технологий ЖАТ. По словам Генерального директора компании «Бомбардье Транспорттейшн (Сигнал)» Константина Хромушкина, компания Бомбардье нацелена на дальнейшее внедрение инновационных решений и высокотехнологичной продукции на железных дорогах России. И эти цели полностью созвучны с планами ОАО «РЖД» по модернизации железных дорог России, внедрении их в работу инновационных составляющих.

«БОМБАРДЬЕ ТРАНСПОРТЕЙШН» И ОАО «ЭЛТЕЗА»: НОВАЯ СТУПЕНЬ СОТРУДНИЧЕСТВА

В конце 2010 года по результатам проведенного ОАО «РЖД» конкурса по поиску стратегического партнера для своего дочернего предприятия крупнейшего производителя устройств железнодорожной автоматизации и телемеханики в нашей стране, – ОАО «ЭЛТЕЗА» («Объединенные электротехнические заводы») всемирно известная компания «Бомбардье Транспорттейшн» была признана победителем. На сегодняшний день канадская компания приобрела 50% минус одна акция российского предприятия. Совсем недавно состоялась презентация нового совместного производства.



Для осуществления этих планов на ОАО «ЭЛТЕЗА» была создана Дирекция по внедрению зарубежных технологий, в составе которой на сегодня десять человек – два иностранных специалиста, остальные – российские. Возглавил Дирекцию представитель компании «Бомбардье Транспорттейшн» Юхан Ольдхофф, который и давал пояснения собравшимся специалистам и многочисленным журналистам в процессе презентации.

Новые цеха по производству передовых систем железнодорожной автоматизации разместились на территории Лосиноостровского электротехнического за-

платуруется свыше 800 систем EBI Lock 950). Сегодня она успешно работает более чем на ста железнодорожных станциях России (контроль и управление более чем тремя тысячами стрелок и 350 км интегрированной автоблокировки) и около 50 в странах СНГ и Балтии.

Система МПЦ – это высокоинтеллектуальный продукт, который не может быть одинаковым для разных стран. Адаптация к правилам, стандартам, техническим особенностям, климату конкретного региона, интеграция новой системы с уже действующими – необходимые условия для успешного внедрения.

Продукт, внедряемый в России, – результат многолетнего труда работников ООО «Бомбардье Транспорттейшн (Сигнал)» – ответственных специалистов и предназначен для удовлетворения требований и условий эксплуатации именно железных дорог России, стран СНГ, Балтии и всего пространства колеи 1520.

МПЦ EBI Lock 950 соответствует всем отраслевым стандартам ОАО «РЖД» по уровню обеспечения безопасности движения, а также требованиям соответствующих международных стандартов, что позволяет успешно внедрять ее повсеместно.

Нет сомнений, что локализация производства системы на ОАО «ЭЛТЕЗА» – это новый шаг вперед, закрепляющий окончательный переход российских железных дорог к микропроцессорным системам.

Параллельно линии по сборке устройств МПЦ EBI Lock 950, будет собираться аппаратура рельсовых цепей нового поколения EBI Track 400. Это бесстыковые кодовые рельсовые цепи тональной частоты, разработанные для применения в условиях высокого уровня помех от тягового тока на участках с электрической тягой переменного и постоянного тока, участках с двойной электрификацией.

Главными особенностями EBI Track 400 являются фиксированная длина зоны дополнительного

шунтирования при любой длине рельсовой цепи, применение помехозащищенного кода с большим количеством кодовых комбинаций, адаптивность, возможность удаленного мониторинга параметров. Это позволяет уменьшить количество рельсовых цепей на перегонах за счет большей длины, получить возможность применения без изолирующих стыков на станциях, исключить срабатывание от сигналов смежных рельсовых цепей и рельсовых цепей соседних путей, снизить влияние человеческого фактора на безопасность за счет отсутствия необходимости ручной регулировки, обеспечить устойчивое функционирование вне зависимости от внешних условий и перейти от регулярного обслуживания к обслуживанию по состоянию.

На первом этаже инженерного корпуса расположаты еще две линии сборки – системы автоматической переездной сигнализации EBI Gate 2000 и модульной системы EBI Switch 2000 – шпального стрелочного привода.

Система автоматической переездной сигнализации EBI Gate 2000 является одним из самых эффективных решений, обеспечивающих безопасность движения на железнодорожных перегодах, расположенных как на станциях, так и на перегонах. Управляется автоматически или вручную через дежурного по переезду. В состав системы, в зависимости от проектных решений, могут включаться переездные светофоры, шлагбаумные приво-ды, счетчики осей, заградитель-

ные светофоры и др., а также действующее оборудование.

Система неприхотлива к жестким климатическим и вибрационным условиям, то есть может эксплуатироваться даже в условиях Крайнего Севера (рабочий диапазон температур от –60 до +70 градусов Цельсия).

Модульная система EBI Switch 2000 является встраиваемым в шпалу стрелочным приводом, предназначенным для повышения безопасности, снижения рисков задержек в движении поездов и отказов в процессе эксплуатации. Она позволяет производить более быстрый ремонт. Любой ее компонент может быть заменен менее чем за 15 минут без снятия шпалы. Масса наиболее тяжелого блока не превышает 46 кг.

Основными преимуществами EBI Switch 2000 являются быстродействие, что дает возможность ее применения на участках с вы-

рой также стала «Бомбардье Транспорттейшн», создан и повсеместно внедряется новый международный отраслевой стандарт IRIS.

Система, внедряемая на новом производстве компаний Бомбардье, рассчитана на долгосрочную перспективу, которая поможет создать новую культуру производства, где каждый будет действовать в соответствии с отведенной ему ролью при поддержке непосредственного руководителя.

Во вступительном слове глава Дирекции по внедрению зарубежных технологий Юхан Ольдхофф как важную особенность отметил, что производство строится не по диктату плана, а исходя из потребностей в той или иной системе, исходя из спроса на нее. Обратил внимание собравшихся, что каждое рабочее место четко обозначено. На монтажном столе рабочего выложены в строгом по-



сокоскоростным движением, высокая надежность, широкий диапазон условий эксплуатации, простота и быстрота установки и др.

Все это интеллектуальная техника с автоматическим контролем, возможностью мониторинга, с фиксацией параметров, предшествующих отказу.

Немного подробнее о технологии производства на совместном предприятии, тем более что именно благодаря технологии во многом достигается то качество системы, за которое их ценят в мире. Производственные процессы, используемые Бомбардье, сертифицированы по системе ISO 9001. Кроме того, рабочей группой Европейской ассоциации железнодорожной промышленности (UNIFE), одной из основных компаний кото-

рядке все необходимые для работы инструменты. Полкой ниже – детали для сборки. И не надо беспокоиться, что они закончатся и надо куда-то бежать за новыми деталями. За этим следит специалист, который проходит вдоль сборочной линии, пополняя запасы деталей. Все это экономит время, не отвлекая рабочего от главного его занятия – сборки.

Технология – не только техника, оборудование, но, прежде всего, люди, обученные работать на этом оборудовании. С этой точки зрения даже при отверточном производстве, когда, казалось бы, и все запасные части, и оборудование привозятся из-за рубежа, базовое предприятие уже выигрывает, так как его персонал обучен передовой технологии.

Такой подход, когда ориентиры с «инструментов и техники» переводятся на «принципы и порядок работы», не исключение, а правило для компании.

Глава Дирекции внедрения зарубежных технологий свое выступление на презентации закончил такими словами: «Обновленная «ЭЛТЕЗА» – производитель мирового класса. Мы сравниваем себя с заводами Бомбардье. Но стараемся сделать лучше». Искренне надемся, что именно так и будет. ■

Виктор Перемышлев

БАЛТИЙСКИЙ ФОРУМ «1520»

В Риге 17 октября открылся III Международный региональный железнодорожный бизнес-форум «Стратегическое Партнерство 1520: Балтийский регион», в работе которого приняли участие свыше 300 делегатов – представителей 150 компаний из 15 стран мира. Ключевая тема форума – «Балтийский регион: железнодорожный бизнес трансъвропейского масштаба».

На церемонии открытия с приветственными словами к участникам представительного форума обратились президент Латвийской Республики Андрис Берзиньш, президент ОАО «Российские железные дороги» Владимир Якунин и президент Латвийской железной дороги Угис Магонис.

Пожелав делегатам успешной работы, президент Латвии указал на необходимость согласованности действий в транзитных перевозках, гармонизации дорог с колеи 1520 и 1435 мм. Президент ОАО «РЖД» Владимир Якунин в своем выступлении сказал: «...железнодорожникам важна политическая поддержка и тот факт, что президент Латвии нашел время для выступления – честь для нас, и создает определенные условия для продуктивной работы в рамках третьего бизнес-форума». Кроме того, Президент ОАО «РЖД» Владимир Якунин отметил: «Хочешь знать состояние экономики – посмотри на объемы перевозок по железной дороге. Мы сейчас живем в условиях колоссальных

В Риге 17–18 октября 2011 года проходил III Международный региональный железнодорожный бизнес-форум «Стратегическое партнерство 1520: Балтийский регион». В ходе этого мероприятия обсуждались наиболее острые вопросы развития железнодорожного бизнеса, среди которых механизмы привлечения инвестиций в отрасль, повышение транспортной конкурентоспособности, совершенствование качества и комплексности предоставляемых услуг, модернизация железнодорожной инфраструктуры.

Международный бизнес-форум «Стратегическое Партнерство 1520» является уникальной коммуникационной площадкой, назначение которой – способствовать сохранению, установлению и развитию деловых связей на всем «пространстве 1520». Организатором форума выступила компания «Бизнес Диалог». ОАО «РЖД» выступало в качестве генерального международного партнера этого мероприятия.



представители международных организаций, главы крупнейших компаний-перевозчиков, операторов и грузовладельцев, представители банковского и инвестиционного сектора, деловых ассоциаций.

быть соединены с железнодорожной сетью.

Для достижения этих целей необходимо:

- развитие системы железнодорожных транспортных коридоров;

- обеспечение взаимодействия и сотрудничества железнодорожных администраций стран «широкой» и «узкой» колеи;

- согласованное развитие международных транспортных сетей.

Географическое положение стран Балтийского региона уникально и дает прекрасные возможности: находясь на стыке «широкой» и «узкой» колеи они являются связующим звеном или мостом между системами, которые были когда-то изолированными.

Балтийские страны, с одной стороны, работают в пространстве 1520, соблюдая технические предписания в отношении ширины колеи 1520 мм, а, с другой стороны, являясь с 2004 года членами Европейского Союза, должны учитывать директивы ЕС, предназначенные для колеи 1435 мм. Образно говоря, это можно назвать сменой менталитета.

Уже в 2005 году министры транспорта трех балтийских государств обратились в Европейскую Комиссию, чтобы в данной ситуации можно было найти решение в форме конкретных технических предписаний. С этой целью с 2006 по 2008 год Европейской Комиссией было проведено исследование о важнейших различиях между железнодорожными системами 1520 и 1435.

Уже многое сделано для сближения «широкой» и «узкой» колеи, но многое еще предстоит сделать.

Позвольте сделать вывод: предложенные для обсуждения вопросы на III Международном региональном железнодорожном бизнес-форуме «Стратегическое партнерство 1520: Балтийский регион» представляют интерес для всех участников транспортного процесса в панъевропейском пространстве и призваны

ной инфраструктуры, увеличения маршрутной скорости и объемов грузоперевозок, синхронизации систем управления и безопасности движения и ряд других важных аспектов сотрудничества железнодорожных систем 1520 и 1435.

На протяжении работы форума также обсуждались перспективы развития железнодорожного бизнеса, среди которых: механизмы привлечения инвестиций в отрасль, повышение транспортной конкурентоспособности, совершенствование качества и комплексности предоставляемых услуг, модернизация железнодорожной инфраструктуры.

Остановимся подробнее на проектах, реализуемых между Россией и Латвией.

Вопросы ускорения пассажирского сообщения между Москвой и Ригой стали предметом обсуждения представителей железнодорожных администраций в ходе «круглого стола». Как было отмечено российской стороной, ОАО «РЖД» рассматривает варианты организации скоростного пассажирского сообщения на данном маршруте. ОАО «Институт экономики и развития транспорта» (ОАО «ИЭРТ» – дочернее общество ОАО «РЖД») провел предварительную оценку проекта. По мнению специалистов, сократить время в пути возможно за счет уменьшения продолжительности стоянок на российской и латвийской границах путем совершенствования таможенных и пограничных процедур, а также повышения участковых скоростей на маршруте следования примерно на 20%.

При этом сокращение времени хода может составить около 3 часов 50 минут (в том числе за счет сокращения времени стоянок на контрольных пунктах на 1 час 40 минут, увеличения участковой скорости – на 2 час 10 минут). Таким образом, проведение указанных мероприятий позволит превратить пассажирское сообщение в комфортабельную ночную поездку со временем хода 10-12 часов с 16 часов сегодняшнего времени в пути.

На основании обращения Президента Латвийской железной дороги Угиса Магониса и с целью переключения грузопотока с автомобильного на железнодорож-

ный транспорт специалистами ОАО «РЖД» и Латвийской железной дороги проводится работа по организации курсирования контейнерного поезда из порта Рига назначением на станцию Москва-Товарная Октябрьская («Рижский экспресс»).

Инициатором проекта является компания ООО «Логистический оператор», которая 1 июня 2010 г. подписала Соглашение о сотрудничестве с ОАО «РЖД». Основным направлением сотрудничества является привлечение на инфраструктуру ОАО «РЖД» дополнительных грузопотоков с оказанием полного комплекса логистических услуг. В настоящее время у ООО «Логистический оператор» имеется опыт по предоставлению комплексного сервиса и обеспечению грузовой базы контейнерного поезда, курсирующего из порта Таллин по маршруту Муга – Москва-Товарная Октябрьская (до 500 контейнеров в месяц). При этом в связи с тем, что крупные компании – грузовладельцы стремятся к диверсификации схем доставки своих товаров, новый сервис на направлении Рига – Москва уже востребован.

20 декабря 2010 г. между ОАО «РЖД» и Латвийской железной дорогой подписан Меморандум о намерении организовать курсирование контейнерного поезда по маршруту Рига – Москва – Рига.

В настоящее время проект реализуется ОАО «Трансконтейнер», 27 сентября 2011 г. с терминала компании на станции Москва-Товарная Октябрьской железной дороги отправился первый тестовый контейнерный поезд на платформах, принадлежащих ОАО «Трансконтейнер», в составе которого было перевезено 48 40-футовых контейнеров. После выгрузки на станции Рига-Краста Латвийской железной дороги на платформы были погружены 82 20-футовых контейнера (груз: керамическая плитка и сантехника), и 4 октября 2011 года вновь сформированный поезд был отправлен по обратному маршруту.

Таким образом, Международный форум «1520» еще раз продемонстрировал высокую отдачу в деле укрепления межгосударственного сотрудничества и бизнеса транспортных отраслей. ■

Тематический выпуск газеты подготовлен при информационной поддержке Дирекции Совета по железнодорожному транспорту государств – участников Содружества, Департамента корпоративных коммуникаций ОАО «РЖД», Департамента международного сотрудничества ОАО «РЖД», ЗАО Южно-Кавказской железной дороги, Белорусской железной дороги, Латвийской железной дороги.



экономических изменений. Именно поэтому сотрудничество железных дорог в кризисное время приобретает особое значение».

Также было подчеркнуто, что развитие сотрудничества в рамках транспортных коридоров, связывающих Запад и Восток, Север и Юг, является приоритетом деятельности железных дорог и международных организаций. При этом, по мнению Президента ОАО «РЖД», очень важно, чтобы такое сотрудничество железных дорог развивалось синхронно и в одном направлении.

Господин Угис Магонис от имени принимающей стороны, в своем приветствии сказал: – «Я рад приветствовать Вас в городе Риге на открытии III Международного регионального железнодорожного бизнес-форума «Стратегическое партнерство 1520: Балтийский регион».

В этом представительном международном мероприятии примут участие руководители железнодорожных администраций пространств 1520 и 1435,

Ключевая тема нынешнего бизнес-форума «Балтийский регион: железнодорожный бизнес трансъвропейского масштаба».

Сегодня становится все более очевидным возрастающее значение железнодорожного транспорта как эффективного и экологически чистого вида транспорта, обеспечивающего устойчивую мобильность. В Белой книге, опубликованной Европейской Комиссией, поставлены долгосрочные задачи, основными среди которых являются следующие:

- к 2030 году 30% грузов, перевозимых автотранспортом на расстояние свыше 300 км, а к 2050 году – 50% грузов должны быть переданы другим видам транспорта, таким как железнодорожный и водный;

- к 2030 году планируется укоротить длину имеющейся высокоскоростной железнодорожной сети и обеспечить плотную железнодорожную сеть во всех государствах – членах ЕС;

- к 2050 году аэропорты и все основные морские порты должны

Главный редактор: **Рашид Садыков**
Зам. главного редактора: **Илья Серебряный**
Редактор: **Сергей Снегов**
Выпускающий редактор: **Ирина Максимов**
Предпечатная подготовка: **И. Максимов**
Корректор: **Маргарита Журанкова**
Корреспонденты: **В. Перемышлев** (Москва),
Е. Перемышлев (Москва),
А. Паленис (Литва)

Адрес редакции: 109029, Россия, Москва, ул. Нижегородская, 32 стр. 3 офис 222
Контактный телефон/факс: (495) 229-3287
E-mail: eav@eav.ru
Интернет-версия газеты: www.eav.ru

Перепечатка материалов газеты допускается со ссылкой на Источник. Газета не отвечает за содержание рекламных публикаций. Мнение редакции может не совпадать с мнением авторов.

Газета распространяется бесплатно
Подписано к печати 26.10.2011 г.
Отпечатано в типографии «Стратим-ПКП», г. Рыбинск
Тираж: 13 000 экземпляров
Зак № 1834

В номере использованы фото Департамента корпоративных коммуникаций ОАО «РЖД»

ЕВРАЗИЯ
вести

Газета издается при информационной поддержке Министерства транспорта РФ, ОАО «РЖД», ЕвразЭЭС, НП «Гильдия Экспедиторов», Федеральной службы по надзору в сфере транспорта, РС ФЖТ.
Газета зарегистрирована в Федеральной службе по надзору в сфере связи, информационных технологий и массовых коммуникаций.
Свидетельство о регистрации ПИ № ФС77-36671 от 29 июня 2009 года.
Учредитель ООО «Редакционные вести»