

ЕВРОАЗИЯ

2012

Вести

МЕЖДУНАРОДНОЕ СОТРУДНИЧЕСТВО



ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ ТУРКМЕНИСТАНА



**БЕЗОПАСНОСТЬ, КОМФОРТ
И СОБЛЮЖДЕНИЕ ГРАФИКА**



ОБОШЛИСЬ БЕЗ ФОРС-МАЖОРА



-Владимир Иванович, заседание пройдет в Туркменистане. Расскажите, пожалуйста, о взаимодействии головной компании отрасли с министерством железнодорожного транспорта этого государства.

— Наше сотрудничество в сфере обеспечения перевозок грузов и пассажиров осуществляется на основе ряда межправительственных и межведомственных соглашений и договоров. Мы руководствуемся правилами и нормативными документами, принятыми в рамках Совета по железнодорожному транспорту государств — участников Содружества, Организации сотрудничества железных дорог и других международных объединений, членами которых являются Россия и Туркменистан.

Следует отметить, что объемы внешнеторговых перевозок между нашими странами имеют в последнее время тенденцию к увеличению.

Так, в 2011 году объем перевозок грузов по сравнению с 2010 вырос на 43,4 процента и составил 1,3 миллиона тонн. Имело место увеличение во всех видах сообщения: по экспорту — на 15,5 процента (на 73,7 тысячи тонн), по импорту — на 72,4 (на 38,3), по транзиту — на 75,3 (на 276,6 тысячи тонн).

Основное увеличение объемов произошло за счет российского экспорта черных металлов, импорта нефтяных грузов, а также транзитных перевозок.

В нынешнем году продолжился рост перевозок внешнеторговых грузов (на 76,3 процента по сравнению с прошлым годом). Их общий объем достиг к сентябрю 1,4 миллиона тонн. Увеличение произошло как по экспорту — 74,6 процента (на 269,1 тысячи тонн), так и по транзиту — в два раза (на 346 тысяч тонн). Однако импортные перевозки снизились почти на 29 процентов (на 22,4 тысячи тонн).

Что касается пассажирских перевозок, то в настоящее время прямое железнодорожное пассажирское сообщение между Российской Федерацией и Туркменистаном отсутствует.

Хотелось бы также отметить, что по достигнутым ранее договоренностям холдинг «РЖД» оказывает техническое содействие «Туркменским железным дорогам».

Например, в 2012 году ОАО «Торговый дом РЖД» осуществляло работу по организации ремонта туркменского подвижного состава на мощностях Астраханского тепловозоремонтного завода — филиала ОАО «Желдорремаш». Был проведен технический осмотр локомотивов, требующих ремонта. Туркменской стороне направлен расчет экспортных цен на этот вид работ. В ближайшее время переговорный процесс с Министерством железнодорожного транспорта Туркменистана по данному вопросу будет продолжен.

— Как Вы оцениваете перспективы развития международного транспортного коридора «Север — Юг»? Какую работу ведет «РЖД» по актуализации перевозок по этому МТК?

— Его формирование было инициировано в свое время Минтрансом России в целях реализации стратегического партнерства со странами Прикаспийского региона. Одновременно коридор должен был улучшить связи России с государствами Персидского залива и Южной Азии, а также обеспечить развитие транзитных перевозок по отечественным транспортным коммуникациям. Все это,

«РЖД»: МЕЖДУНАРОДНЫЕ ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ

Незадолго до 57 заседания Совета по железнодорожному транспорту государств-участников Содружества его председатель президент ОАО «РЖД» В.И. Якунин дал интервью корреспонденту нашей газеты.



в конечном счете, нацелено на усиление геостратегической и геополитической позиции России в рассматриваемом регионе.

Перспективы грузовых перевозок по коридору связаны, в первую очередь, со следующими факторами:

— с развитием торгово-экономических связей стран — участниц Международного соглашения о МТК «Север — Юг» между собой и привлечением товаропотоков в сообщении стран Европы, Персидского залива и Южной Азии;

— с реализацией проекта строительства новой железнодорожной линии Решт — Астара (Иранская) — Астара (Азербайджанская), которая обеспечит прямое сообщение с Ираном;

— с дальнейшим развитием российских участков этого транспортного коридора.

Товарный рынок МТК «Север — Юг» прогнозно оценивается на уровне 25–26 миллионов тонн в год. Сейчас объемы перевозок внешнеторговых грузов железнодорожным транспортом через пограничные станции и порты южной части российского участка МТК составляют около 10 миллионов тонн.

Надо отметить, что российская часть международного транспортного коридора «Север — Юг» имеет достаточно высокое техническое оснащение. Для дальнейшего повышения его пропускной способности и снижения эксплуатационных расходов предусмотрены работы по реконструкции и развитию железнодорожной инфраструктуры на отдельных участках. Так, в соответствии с «Генеральной схемой развития железнодорожного транспорта ОАО «РЖД» до 2015 и 2020 года» запланированы строительство вторых путей и электрификация на участке Трубаня — Аксарайская, реконструкция мостового перехода через реку Ахтуба в районе станции Астрахань, а также удлинение приемо-отправочных путей ряда станций.

Введение в эксплуатацию строящейся иранской стороной линии Казвин — Решт — Бендер-

Энзели и прокладка новой упомянутой мною линии Решт — Астара (Иранская) — Астара (Азербайджанская) будет последним «замыкающим» звеном прямого железнодорожного маршрута МТК «Север — Юг», соединяющего Иран с Европой через территорию России.

Формирование этого маршрута позволит впервые в истории создать железнодорожный «мост» протяженностью около четырех с половиной тысяч километров от Санкт-Петербурга до порта Бендер-Аббас в Персидском заливе и сократить сроки доставки грузов на направлении Север — Юг.

Абсолютно уверен: маршрут будет востребован европейскими и азиатскими грузоотправителями, прежде всего, за счет организации прямых международных контейнерных перевозок.

— Вы продвигаете идею формирования нового евразийского коридора. В чем ее смысл? Какой эффект обещает ее реализация для России?

— Интеграционные процессы, что развиваются в последние годы на «пространстве 1520» и в

Европейском Союзе, нуждаются в бесперебойно действующих международных транспортных коммуникациях, неотъемлемой частью которых являются железные дороги.

В этой связи нами продвигается проект формирования нового евразийского транспортного коридора, который предполагает строительство железнодорожной линии с шириной колеи 1520 миллиметров от города Кошице (Словакия) по территории Словакии через пригород Братиславы до пригорода Вены.

Цель проекта — соединить железнодорожную систему Центральной Европы с регионами Трансильбурской магистрали, привлечь грузопоток на маршрут «Азия — Центральная Европа» (в рамках коридора «Восток — Запад») и повысить конкурентоспособность железнодорожных перевозок.

Проект создаст условия для бесперебойного и безперегрузочного сообщения между странами Азиатско-Тихоокеанского региона и Центральной Европы, а также позволит предложить принципиально новую, конкурентоспособ-

ную и экологичную транспортную услугу на пространстве Евразии.

Основными преимуществами использования новой железнодорожной линии (по сравнению с другими видами транспорта, в том числе перевозками по существующим линиям европейской колеи) являются снижение времени транспортировки, высокие операционная эффективность и уровень безопасности доставки грузов.

Строительство и дальнейшая эксплуатация широкой колеи будет генерировать значительные макроэкономические эффекты для всех стран, вовлеченных в проект, — Австрии, России, Словакии и Украины.

За последние десять лет внешнеторговый оборот Российской Федерации с государствами, тяготеющими к новой железнодорожной линии Кошице — Братислава — Вена, возрос в 3,4 раза.

Развитие транспортных связей, появление новых маршрутов и оптимизация условий перевозок положительным образом повлияют на динамику экономического роста как в России, так и в прилегающих к новому коридору странах. Будет также дан дополнительный стимул для дальнейшего улучшения торговых отношений.

— Какие вызовы Вы видите для ОАО «РЖД» и в целом для транспортного комплекса нашей страны в связи с вступлением России в ВТО?

— Присоединение к ВТО требует от отечественных участников рынка транспортно-логистических услуг повышения их качества, создания современной распределительной сети на территории Единого экономического пространства, выхода на новые высокодоходные сегменты, преимуществ в которых сегодня обладают зарубежные компании.

Важно своевременно предпринять упреждающие действия, поскольку растущие запросы рынка могут быть удовлетворены другими участниками процесса путем создания собственной логистической инфраструктуры на территории нашего государства.

Обозначенные задачи могут быть решены за счет объедине-

ния бизнесов российских и иностранных участников рынка в целях привлечения передового опыта лучших мировых транспортно-логистических компаний и постепенного получения доступа к клиентской базе за рубежом.

«Российские железные дороги» ведут активную работу по налаживанию сотрудничества с ведущими зарубежными логистическими компаниями. Примером сотрудничества является развитие совместных предприятий компаний нашего холдинга с DB Schenker AG. Эти СП ориентированы как на привлечение транзитных грузов на сеть «РЖД», так и на оказание в будущем комплексных транспортных услуг клиентам в России и других европейских и азиатских странах.

Условия ВТО предполагают упрощение допуска иностранных компаний на национальные рынки, в частности, и за счет изменения системы лицензирования видов деятельности и сертификации продуктов (услуг).

Это может привести к обострению конкуренции на рынке перевозок импортных грузов между автомобильным и железнодорожным транспортом, поскольку основной прирост объемов перевозок будет приходиться на высокотехнологичную продукцию обрабатывающих отраслей, транспортируемую автомобилями.

В пассажирских перевозках возможно появление иностранных компаний в прибыльных сегментах: скоростные и высокоскоростные перевозки, перевозки в сообщении «город — аэропорт».

Велика вероятность повышения конкуренции на отечественном рынке машиностроения. С одной стороны, позиции российского производителя могут пошатнуться, с другой — появится реальный стимул для модернизации производства. При этом не исключен рост инвестиций и в модернизацию производств, и в передовые технологии.

Для железнодорожной инфраструктуры присоединения к ВТО повлечет за собой рост транспортных потоков и, как следствие, увеличение спроса на данные услуги.

Неосомненно, ускорится обновление подвижного состава и инфраструктуры — для отечественных перевозчиков станут доступны качественные подвижной состав и оборудование. Особо выигрывают здесь высокотехнологичные сегменты, где отсутствуют аналоги российского производства (высокоскоростные поезда, поезда высокого комфорта и т.д.).

Однако следует отметить, что в целом участие России в ВТО приведет к росту конкуренции на рынке перевозок, а поддержание позиций «РЖД» потребует специальных мер. В частности, необходимыми станут меры, обеспечивающие в отношении железнодорожного транспорта равные конкурентные условия деятельности по отношению к автомобильному и другим видам транспорта.

— Владимир Иванович, редакция благодарит Вас за ответы на вопросы.

-Петр Григорьевич, подведите, пожалуйста, итоги работы Дирекции Совета и железных дорог Содружества в преддверии заседания 57 Совета.

— За восемь месяцев текущего года на сети железных дорог государств — участников Соглашения о совместном использовании грузовых вагонов и контейнеров перевезено 1417,5 млн. тонн грузов, что на 2,9% выше уровня аналогичного периода прошлого года. План погрузки выполнен на 100,8%.

Принятые обязательства выполнили все железнодорожные администрации, кроме Молдовы (-4%), Таджикистана (-13,4%), Туркменистана (-1,7%), Украины (-1,1%) и Эстонии (-8,7%).

Основная доля объемов перевозок приходится на такие важнейшие грузы, как уголь (23,8%), нефть и нефтепродукты (16,6%), строительные грузы (14,1%), руда железная и марганцевая (10%), черные металлы (5,3%), химические и минеральные удобрения (3,6%).

По 34 позициям или 79,1% из учитываемой номенклатуры грузов обеспечивается выполнение обязательств, принятых в план перевозок. Объемы перевозок грузов в контейнерах выросли на 7,4% к аналогичному периоду 2011 года и составили 17,6 млн. тонн.

Средняя дальность перевозки за восемь месяцев 2012 г. увеличилась по сравнению с аналогичным периодом прошлого года на 1,6% и составила 1328,4 км. Грузооборот в целом по сети железных дорог вырос на 5%.

Перевозки грузов в международном сообщении составили 17,1% от общего объема, а во внутреннем сообщении соответственно 82,9%. Темпы прироста перевозок грузов во внутреннем сообщении увеличивались медленнее (+1,48%), чем в международном сообщении (+6,9%).

По обращениям железнодорожных администраций Дирекции Совета были объявлены 136 конвенционных запретов суммарно продолжительностью 11 418 суток и увеличился по количеству к аналогичному периоду 2011 года на 40,2%, а по суммарной продолжительности на 28,5%, в том числе 30 конвенций (7320 дней) действуют с 2008 по настоящее время.

27 конвенционных ограничений на передачу порожних приватных вагонов суммарно продолжились 692 суток. Наиболее часто за введением конвенционных запретов обращались железнодорожные администрации России — 34 раза, Украины — 45, Казахстана — 15 и Латвии — 18. Конвенционные запрещения устанавливались в основном из-за несовершенного подхода судов и сущенной погрузки грузов в отдельные назначения, что приводило к накоплению вагонов в ожидании выгрузки.

В целом по сети среднесуточная погрузка в вагонах увеличилась на 2,37%. Общий оборот грузового вагона выполнен на уровне 13,57 суток и ускорен к нормативу на 0,02 суток.

Среднесуточная погрузка контейнеров увеличилась на 6,3%, а оборот контейнера ускорился на 2,3 суток.

За 8 месяцев 2012 года инвентарный парк совместного использования грузовых вагонов сократился на 89,3 тыс. единиц и составил на 1 сентября 2012 года 317,1 тыс. вагонов. В этих условиях продолжалась работа по оказанию «вагонной» помощи для погрузки предъявляемых гру-

Высокий уровень взаимодействия администраций

Традиционно, накануне очередного 57-го заседания Совета по железнодорожному транспорту государств — участников Содружества, который пройдет в г. Ашхабаде 16–17 октября 2012 года, редакция обратилась к председателю Дирекции Совета Петру Григорьевичу Нучеренко с просьбой рассказать о деятельности Дирекции за прошедший период.



зов вагонами принадлежности других железнодорожных администраций. По просьбам железнодорожных администраций было направлено 5,2 тыс. вагонов. За помощью чаще других обращались железнодорожные администрации Беларуси, Казахстана и Грузии, а оказывали больше других — Азербайджана, Беларуси, Грузии, Украины, Узбекистана и Литвы.

Необходимо отметить сохранение высокого уровня взаимозависимости железнодорожных администраций при обеспечении погрузки «на выход» грузовыми вагонами, зарегистрированными согласно автоматизированному банку данных парка грузовых вагонов (АБД ПВ) в других государствах. Так, за 8 месяцев 2012 года в среднем по сети железных дорог железнодорожная администрация обеспечивала свою погрузку на выход «чужими» вагонами в течение 16,9 суток.

Режим срочного возврата грузовых вагонов вводился 333 раза и их количество увеличилось в 1,6 раза. Зафиксировано 71,5 тыс. нарушений с увеличением на 53,7%. На железнодорожные администрации-нарушители наложены экономические санкции в сумме 14,3 млн. шв. франков.

За необоснованный невывоз поездов Дирекцией Совета в соответствии с «Правилами эксплуатации, пономерного учета и расчетов за пользование грузовыми вагонами собственности других государств» применялись экономические санкции. Наибольшее затронули по пропуску поездов отокотков имели место по межгосударственным стыковым пунктам (МГСП) Казачья Лопань, Успенская, Зауралье, Ходжадавет, Талимарджан, Тахияташ, Килиф, Кигаш, Зерново, Красное и Заольна.

За 8 месяцев 2012 года на МГСП было отпущено 57,7 тыс. грузовых вагонов. По сравнению с аналогичным периодом прошлого года прирост составил 11%, в т.ч. по техническим причинам (+21%), по таможенным причинам (+11%), по другим причинам (+143%). По коммерческим причинам отцепки снизились на 18%.

Основные случаи отцепки грузовых вагонов связаны с низким качеством ремонта вагонов и недостаточной технической подготовки работниками ПТО грузовых вагонов под погрузку, несоблюдением конвенционного запрета, неправильным оформлением или неполным комплектом сопроводительных и перевозочных документов, а также нарушением таможенных правил.

В целом по сети железных дорог выполнение графика движения пассажирских поездов по отпавлению и по последованию снизилось в сравнении с аналогичным периодом прошлого года на 1,3% и 2,1% соответственно, а по прибытию улучшилось на 0,1%.

На высоком уровне выполняется график движения пассажирских поездов на железнодорожных дорогах Армении, Беларуси и Эстонии. Для улучшения выполнения графика движения пассажирских поездов Дирекция Совета продолжает практику систематического анализа проследования пассажирских поездов по расписанию по каждой железнодорожной администрации с принятием необходимых мер по устранению причин, вызывающих опоздания поездов.

— На 57 заседании Совета вынесены важнейшие вопросы, от решения которых зависит будущее. Если можно, остановитесь на некоторых из них подробнее. В частности, нашим читателям было бы интересно узнать, как проходит реализация Соглашения о единой системе управления и использования парка грузовых вагонов?

— Железнодорожными администрациями и Дирекцией Совета ведется работа по выполнению решений Совета по железнодорожному транспорту для реали-

зации Соглашения о единой системе управления парками грузовых вагонов (ЕСУПГВ).

Следует отметить, что изменение доли инвентарного парка в определенной мере осложнило работу железнодорожных администраций. За 8 месяцев текущего года инвентарный парк уменьшился на 89,3 тыс. единиц и составил 317,1 тыс. вагонов (приватный парк — 1,3 млн. вагонов). В результате увеличения доли приватного парка увеличились коэффициенты порожнего пробега, а коэффициент двоемных операций сократился с 60% в 2002 году до 10% в текущем году. Это привело к существенному росту нагрузки на инфраструктуру сети железных дорог. Железнодорожные администрации столкнулись с проблемой обеспечения порожними вагонами для погрузки и одновременно использования простаивающих в путях общего пользования порожних вагонов, ожидающих выгодных контрактов.

Переходя к решениям Совета по железнодорожному транспорту, должен сказать, что в первую очередь была организована работа по пересмотру 11 действующих нормативных документов.

Решением 56 заседания Совета распространено действие Порядка планирования перевозок грузов железнодорожными дорогами государств — участников Содружества Независимых Государств, Грузии, Латвийской Республики, Литовской Республики, Эстонской Республики применительно к системе управления Единым парком. На совещании уполномоченных представителей железнодорожных администраций 31 июля — 3 августа 2012 года принято решение о нецелесообразности на данном этапе создания Центра по управлению Единым парком.

На 57 заседание Совета вынесены важнейшие вопросы, от решения которых зависит будущее. Если можно, остановитесь на некоторых из них подробнее. В частности, нашим читателям было бы интересно узнать, как проходит реализация Соглашения о единой системе управления и использования парка грузовых вагонов?

— Железнодорожными администрациями и Дирекцией Совета ведется работа по выполнению решений Совета по железнодорожному транспорту для реали-

зации Соглашения о единой системе управления парками грузовых вагонов (ЕСУПГВ).

Следует отметить, что изменение доли инвентарного парка в определенной мере осложнило работу железнодорожных администраций. За 8 месяцев текущего года инвентарный парк уменьшился на 89,3 тыс. единиц и составил 317,1 тыс. вагонов (приватный парк — 1,3 млн. вагонов). В результате увеличения доли приватного парка увеличились коэффициенты порожнего пробега, а коэффициент двоемных операций сократился с 60% в 2002 году до 10% в текущем году. Это привело к существенному росту нагрузки на инфраструктуру сети железных дорог. Железнодорожные администрации столкнулись с проблемой обеспечения порожними вагонами для погрузки и одновременно использования простаивающих в путях общего пользования порожних вагонов, ожидающих выгодных контрактов.

Переходя к решениям Совета по железнодорожному транспорту, должен сказать, что в первую очередь была организована работа по пересмотру 11 действующих нормативных документов.

Решением 56 заседания Совета распространено действие Порядка планирования перевозок грузов железнодорожными дорогами государств — участников Содружества Независимых Государств, Грузии, Латвийской Республики, Литовской Республики, Эстонской Республики применительно к системе управления Единым парком. На совещании уполномоченных представителей железнодорожных администраций 31 июля — 3 августа 2012 года принято решение о нецелесообразности на данном этапе создания Центра по управлению Единым парком.

На 57 заседание Совета вынесены для рассмотрения и утверждения Регламент передачи грузовых вагонов в Единый парк и их изъятия из Единого парка, Порядок применения понижающих коэффициентов к базовым ставкам платы за пользование вагонами Единого парка и Методические положения по ведению

АБД ПВ по грузовым вагонам Единого парка, подготовленные рабочими группами и согласованные уполномоченными представителями железнодорожных администраций.

Будет продолжена работа по переработке следующих нормативных документов:

— правила эксплуатации и пономерного учета собственных грузовых вагонов применительно к ЕСУПГВ (изменения и дополнения);

— проект Методики определения ставок платы за пользование грузовыми вагонами собственности других государств, применительно к вагонам Единого парка;

— правила комплексных расчетов между железнодорожными администрациями государств — участников СНГ, Латвийской Республики, Литовской Республики, Эстонской Республики применительно к вагонам Единого парка (изменения и дополнения);

— альбом знаков и надписей на вагонах грузового парка колеи 1520 № 632-2000 ПКБ ЦВ вагонов применительно к ЕСУПГВ (изменения и дополнения);

— формирование сетевого справочно-аналитического материала, необходимого железнодорожным администрациям для оценки качества работы вагонов Единого парка.

— Петр Григорьевич, не могли бы вы сказать несколько слов о тарифной политике железных дорог на перевозку грузов в международном сообщении на 2013 фрахтовый год?

— На рабочем совещании экспертов железнодорожных администраций по подготовке проекта Тарифной политики железных дорог государств — участников СНГ на перевозки грузов в международном сообщении на 2013 фрахтовый год (4–7 сентября 2012 года, г. Юрмала) рассмотрено более 20 предложений, большая часть которых согласована. Рабочее совещание экспертов согласовало предложение железных дорог Украины о внесении дополнений в Тарифное Соглашение. Статья 3 Тарифного Соглашения дополнена новым пунктом 8 в следующей редакции: «Управление делами после

заций Соглашения о единой системе управления парками грузовых вагонов (ЕСУПГВ).

Следует отметить, что изменение доли инвентарного парка в определенной мере осложнило работу железнодорожных администраций. За 8 месяцев текущего года инвентарный парк уменьшился на 89,3 тыс. единиц и составил 317,1 тыс. вагонов (приватный парк — 1,3 млн. вагонов). В результате увеличения доли приватного парка увеличились коэффициенты порожнего пробега, а коэффициент двоемных операций сократился с 60% в 2002 году до 10% в текущем году. Это привело к существенному росту нагрузки на инфраструктуру сети железных дорог. Железнодорожные администрации столкнулись с проблемой обеспечения порожними вагонами для погрузки и одновременно использования простаивающих в путях общего пользования порожних вагонов, ожидающих выгодных контрактов.

Переходя к решениям Совета по железнодорожному транспорту, должен сказать, что в первую очередь была организована работа по пересмотру 11 действующих нормативных документов.

Решением 56 заседания Совета распространено действие Порядка планирования перевозок грузов железнодорожными дорогами государств — участников Содружества Независимых Государств, Грузии, Латвийской Республики, Литовской Республики, Эстонской Республики применительно к системе управления Единым парком. На совещании уполномоченных представителей железнодорожных администраций 31 июля — 3 августа 2012 года принято решение о нецелесообразности на данном этапе создания Центра по управлению Единым парком.

На 57 заседание Совета вынесены для рассмотрения и утверждения Регламент передачи грузовых вагонов в Единый парк и их изъятия из Единого парка, Порядок применения понижающих коэффициентов к базовым ставкам платы за пользование вагонами Единого парка и Методические положения по ведению

АБД ПВ по грузовым вагонам Единого парка, подготовленные рабочими группами и согласованные уполномоченными представителями железнодорожных администраций.

Будет продолжена работа по переработке следующих нормативных документов:

— правила эксплуатации и пономерного учета собственных грузовых вагонов применительно к ЕСУПГВ (изменения и дополнения);

— проект Методики определения ставок платы за пользование грузовыми вагонами собственности других государств, применительно к вагонам Единого парка;

— правила комплексных расчетов между железнодорожными администрациями государств — участников СНГ, Латвийской Республики, Литовской Республики, Эстонской Республики применительно к вагонам Единого парка (изменения и дополнения);

— альбом знаков и надписей на вагонах грузового парка колеи 1520 № 632-2000 ПКБ ЦВ вагонов применительно к ЕСУПГВ (изменения и дополнения);

— формирование сетевого справочно-аналитического материала, необходимого железнодорожным администрациям для оценки качества работы вагонов Единого парка.

— Петр Григорьевич, не могли бы вы сказать несколько слов о тарифной политике железных дорог на перевозку грузов в международном сообщении на 2013 фрахтовый год?

— На рабочем совещании экспертов железнодорожных администраций по подготовке проекта Тарифной политики железных дорог государств — участников СНГ на перевозки грузов в международном сообщении на 2013 фрахтовый год (4–7 сентября 2012 года, г. Юрмала) рассмотрено более 20 предложений, большая часть которых согласована. Рабочее совещание экспертов согласовало предложение железных дорог Украины о внесении дополнений в Тарифное Соглашение. Статья 3 Тарифного Соглашения дополнена новым пунктом 8 в следующей редакции: «Управление делами после

заций Соглашения о единой системе управления парками грузовых вагонов (ЕСУПГВ).

Следует отметить, что изменение доли инвентарного парка в определенной мере осложнило работу железнодорожных администраций. За 8 месяцев текущего года инвентарный парк уменьшился на 89,3 тыс. единиц и составил 317,1 тыс. вагонов (приватный парк — 1,3 млн. вагонов). В результате увеличения доли приватного парка увеличились коэффициенты порожнего пробега, а коэффициент двоемных операций сократился с 60% в 2002 году до 10% в текущем году. Это привело к существенному росту нагрузки на инфраструктуру сети железных дорог. Железнодорожные администрации столкнулись с проблемой обеспечения порожними вагонами для погрузки и одновременно использования простаивающих в путях общего пользования порожних вагонов, ожидающих выгодных контрактов.

Переходя к решениям Совета по железнодорожному транспорту, должен сказать, что в первую очередь была организована работа по пересмотру 11 действующих нормативных документов.

Решением 56 заседания Совета распространено действие Порядка планирования перевозок грузов железнодорожными дорогами государств — участников Содружества Независимых Государств, Грузии, Латвийской Республики, Литовской Республики, Эстонской Республики применительно к системе управления Единым парком. На совещании уполномоченных представителей железнодорожных администраций 31 июля — 3 августа 2012 года принято решение о нецелесообразности на данном этапе создания Центра по управлению Единым парком.

На 57 заседание Совета вынесены для рассмотрения и утверждения Регламент передачи грузовых вагонов в Единый парк и их изъятия из Единого парка, Порядок применения понижающих коэффициентов к базовым ставкам платы за пользование вагонами Единого парка и Методические положения по ведению

АБД ПВ по грузовым вагонам Единого парка, подготовленные рабочими группами и согласованные уполномоченными представителями железнодорожных администраций.

Будет продолжена работа по переработке следующих нормативных документов:

— правила эксплуатации и пономерного учета собственных грузовых вагонов применительно к ЕСУПГВ (изменения и дополнения);

— проект Методики определения ставок платы за пользование грузовыми вагонами собственности других государств, применительно к вагонам Единого парка;

— правила комплексных расчетов между железнодорожными администрациями государств — участников СНГ, Латвийской Республики, Литовской Республики, Эстонской Республики применительно к вагонам Единого парка (изменения и дополнения);

— альбом знаков и надписей на вагонах грузового парка колеи 1520 № 632-2000 ПКБ ЦВ вагонов применительно к ЕСУПГВ (изменения и дополнения);

— формирование сетевого справочно-аналитического материала, необходимого железнодорожным администрациям для оценки качества работы вагонов Единого парка.

— Петр Григорьевич, не могли бы вы сказать несколько слов о тарифной политике железных дорог на перевозку грузов в международном сообщении на 2013 фрахтовый год?

— На рабочем совещании экспертов железнодорожных администраций по подготовке проекта Тарифной политики железных дорог государств — участников СНГ на перевозки грузов в международном сообщении на 2013 фрахтовый год (4–7 сентября 2012 года, г. Юрмала) рассмотрено более 20 предложений, большая часть которых согласована. Рабочее совещание экспертов согласовало предложение железных дорог Украины о внесении дополнений в Тарифное Соглашение. Статья 3 Тарифного Соглашения дополнена новым пунктом 8 в следующей редакции: «Управление делами после

ЕДИНАЯ СИСТЕМА
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО
ТРАНСПОРТА

В Латвии хорошо развита транспортная сеть: порты, широкая сеть шоссе и железных дорог, международное авиасообщение. Железная дорога соединяет латвийские порты с крупнейшим транзитным партнером на Востоке – Россией, а также с Беларуссией, Литвой и Эстонией. Удачное географическое положение Латвии позволяет LDz в сотрудничестве с латвийскими портами конкурировать с железными дорогами других стран Балтийского региона – Литвой и Эстонией, а также Россией и Финляндией.

Железная дорога – один из самых экологически чистых, безопасных и экономичных видов транспорта. По сравнению с автодорогами, железная дорога занимает меньшие земельные площади и потребляет относительно меньше энергии для тех же самых объемов пассажирских или грузовых перевозок. В хозяйственной жизни Латвии LDz выделяется особо – предприятие является не только крупнейшим работодателем в стране, но и крупнейшим налогоплательщиком, внося значимый вклад в государственный бюджет. Менеджмент предприятия сумел не только сохранить единую систему железнодорожного транспорта, но и развить ее, превратив предприятие в конкурентоспособного партнера на активном рынке транзитных перевозок.

Значительную роль в развитии транзитных перевозок по международным коридорам Восток – Запад и Север – Юг играет Совет по железнодорожному транспорту

НА КОЛЕСЕ СОТРУДНИЧЕСТВА

Концерн «Latvijas dzelzceļš» (Латвийская железная дорога, LDz) занимает значительное место в обеспечении пассажирских и грузовых перевозок в стране и в связи с этим – не только в транспортной инфраструктуре Латвийской Республики, но и в международном масштабе, так как транспортная инфраструктура Латвии ориентирована главным образом на предоставление транзитных услуг в направлении Восток – Запад.

Накануне очередного 57 заседания Совета по железнодорожному транспорту государств – участников Содружества, которое состоится в Туркменистане 16–17 октября 2012 г., корреспондент нашей газеты обратился к президенту концерна «Latvijas dzelzceļš» Угису Магонису с просьбой рассказать нашим читателям о сегодняшнем дне возглавляемого им предприятия, его международной деятельности и перспективах развития.

но официально ассоциированным членом Совета Латвия стала в 1996 году, когда 16 заседание Совета по железнодорожному транспорту проходило в Юрмале. Заключенный тогда с дирекцией Совета по железнодорожному транспорту договор предусматривал, что решения Совета распространяются на LDz только после решения руководства LDz. В работе 16-го заседания Совета по железнодорожному транспорту, состоявшегося 12–13 сентября 1996 года, приняли участие 20 представителей делегаций – руководители и ответственные работники железнодорожных администраций стран, где ширина железнодорожной колеи составляет 1520 мм. Это страны СНГ, Финляндия и страны Балтии, а также руководители и координаторы Организации сотрудничества железных дорог.

Были отмечены и имеющиеся потенциальные возможности для организации комбинированных перевозок между Латвией и Россией. Решено было провести совместные исследования по развитию контейнерных перевозок маршрутными поездами и по пе-

пы, в деятельности которых значительную роль играли и играют специалисты LDz. Специалисты LDz также постоянно участвуют в разработке различных нормативных документов, регламентов, правил эксплуатации вагонов и контейнеров, пассажирские перевозки, информатизацию, а также в разработке других актуальных вопросов.

Участие в Совете дает латвийской стороне возможность получать непосредственную информацию о сложных процессах, происходящих в транспортных системах стран СНГ, и позволяет на эти процессы влиять. В основном эти заседания проходят в странах СНГ, однако и LDz играет не последнюю роль в работе Совета. Яркий пример тому – очередное, 52 заседание Совета по железнодорожному транспорту стран СНГ и Балтии, Болгарии, Грузии и Финляндии, состоявшееся 13–15 мая 2010 года в Юрмале.

52-е заседание Совета по железнодорожному транспорту завершилось в Юрмале 14 мая торжественным подписанием прото-



подписать важные двусторонние соглашения с Российскими железными дорогами».

НАИБОЛЕЕ ЗНАЧИТЕЛЬНЫЕ
СОБЫТИЯ 2012 ГОДА

ГРУЗОВЫЕ ПЕРЕВОЗКИ
Как и предыдущий, 2012 год обещает стать для Латвийской железной дороги новым рекордом, связанным с доселе небывалым объемом грузовых перевозок. В I полугодии нынешнего года уже перевезено 33 млн. 708 тыс. т грузов. Это на 12% превышает показатель аналогичного периода прошлого года, составивший 29 млн. 885 тыс. т грузов.

ОБНОВЛЕНИЕ УЧАСТКА
RAIL BALTIKA I

В этом году активно идет реализация двух проектов капитального ремонта пути. Один из них – на маршруте Rail Baltica I, где в 2012 году планируется провести капремонт типа «А» на 16-километровом отрезке участка Елгава – Мейтене. В то же время на участке Инчукалне – Сигулда на протяжении 2 км проводится капремонт пути типа «Б». Маршрут

Rail Baltica Таллин – Рига – Вильнюс – Варшава принадлежит к проектам, финансируемым Европейским союзом. Он предусматривает реконструкцию существующего пути с увеличением скорости движения поездов до 120 км/ч. Всего в рамках обновления участка Rail Baltica I планируется провести работы на 152 км пути участков Валмиера – Валка, Елгава – Латвийско-литовская граница и Сигулда – Валмиера. Работы намечено завершить в 2015 году. Их стоимость составляет 43,5 млн. латов. Из этой суммы 33,5 млн. латов покрывает государство, 10 млн. латов – Фонд выравнивания ЕС, а 5 млн. латов составляют средства LDz.

СТРОИТЕЛЬСТВО ВТОРОГО
ПУТИ НА НАИБОЛЕЕ
ЗАГРУЖЕННОЙ ЛИНИИ
ЛАТВИИ

Так же активно в этом году идет укладка второго пути на участке Скривери – Крустпилс, которую предполагается полностью завершить в 2013 году. Впервые в XXI веке Латвийская железная дорога построит новый путь протяженностью 54 км. Он расположен в наиболее загруженном железнодорожном коридоре Латвии, где при интенсивном движении ощущается нехватка пропускной способности. Железнодорожники называют его «бутылочным горлышком». Строительство второй колеи ставит своей целью увеличение мощности участка для обеспечения равномерного и надежного грузопотока к Рижскому порту и более эффективного использования транзитного коридора Восток – Запад. Общая стоимость проекта составляет 93 412 308 евро. 70% этой суммы предоставляет Фонд выравнивания ЕС,



Фото Мариса Озолса, LDz

30% затрат покрывает Латвийская железная дорога.

ДВА МАСШТАБНЫХ
ПРОЕКТА РАЗВИТИЯ
ИНФРАСТРУКТУРЫ

В этом году начинается реализация двух крупных проектов развития инфраструктуры Рижского железнодорожного узла: – реконструкция сортировочной горки на станции Шкиротава; – развитие инфраструктуры левого берега Даугавы (проект строительства станции Болдера-2 с соединительной веткой на терминалы Русского острова; модернизация систем СЦБ, телекоммуникации и электроснабжения на участке Болдера-1 – Засулаукс).

РЕКОНСТРУКЦИЯ
СОРТИРОВОЧНОЙ ГОРКИ
НА СТАЦИИ ШКИРОТАВА
(краткое описание проекта)

Сердцем Рижского железнодорожного узла является сортировочная станция Шкиротава, ежедневно обрабатывающая более 2500 грузовых вагонов. В ходе модернизации станции ее обрабатывающие мощности удасться повысить до 3500 вагонов в сутки. На станции формируются большая часть грузовых поездов на главные терминалы Рижского порта. Однако технологически процесс сортировки очень устарел, ведь здесь на последней передовой позиции до сих пор применяется ручное торможение вагонов с помощью тормозных башмаков. После масштабного строительства и модернизации систем СЦБ торможение вагонов будет проводиться с только автоматическим, с использованием технологии Siemens. Договор на выполнение работ по реконструкции был заключен в 2011 году. Проект был запущен 22 мая 2012 года: его окончание запланировано на 21 мая 2015 года.

РАЗВИТИЕ
ИНФРАСТРУКТУРЫ ЛЕВОГО
БЕРЕГА ДАУГАВЫ
(краткое описание проекта)

План развития Риги предусматривает перенос грузовых терминалов городского порта с правого на левый берег Даугавы. Таким образом, появится возможность разгрузить центр города и увеличить мощности порта. Целью проекта являются развитие, модернизация и совершенствования железнодорожной инфраструктуры левого берега Даугавы, а также увеличение мощности Рижского железнодорожного узла. Вновь проложенная железнодорожная ветка даст дополнительный позитивный эффект для движения грузов на участке Засулаукс – Болдера-1 и по другим маршрутам Рижского железнодорожного узла. Она также откроет новые возможности для активного формирования инфраструктуры Русского острова и обеспечит новые виды логистических услуг Рижского транспортного узла. ■

Белорусская железная дорога – это современная, хорошо развитая транспортная система, эксплуатационная длина которой составляет более 5,5 тыс. км, из которых 900 километров электрифицировано. Удельный вес грузооборота Белорусской железной дороги в общем объеме грузооборота республики составляет около 80% и более 40% – в общем объеме пассажирооборота.

Беларусь – транзитная страна, по территории которой проходят II и IX общеевропейские транспортные коридоры. Исходя из этого, приоритетным направлением деятельности Белорусской железной дорогой является увеличение объемов грузовых перевозок, развитие транзитного потенциала железнодорожного транспорта.

Благоприятные предпосылки для наращивания грузовых транзитных перевозок создают развитая терминальная инфраструктура белорусской магистрали, эффективная технология перегрузки и передачи вагонов, современное информационное обеспечение перевозок, гибкая тарифная политика. Для всех основных грузопотоков применяются специально разработанные понижающие коэффициенты и фиксированные ставки; каждое обращение грузо-



На сегодняшний день создание единых подходов к таможенному оформлению и контролю позволило значительно усовершенствовать данные процедуры при перевозке транзитных грузов, в том числе железнодорожным транспортом. С момента вступления в силу Таможенного кодекса ТС отменена необходимость осуществления таможенного оформления товаров, вывозимых из Беларуси в Россию и Казахстан. При ввозе грузов, следующих транзитом через страны-

участницы Таможенного союза, таможенное оформление на белорусско-российской и российско-казахстанской границе не производится. Таможенное оформление осуществляется только один раз – на белорусском участке внешней границы Таможенного союза.

Необходимо отметить, что в рамках Единого экономического пространства подписано и ратифицировано Соглашение о регулировании доступа к услугам железнодорожного транспорта, включая основы тарифной политики. Соглашением предусмотрена унификация тарифов до 1 января 2013 года в каждом из государств-участников ЕЭП. Таким образом, с 1 января следующего года при перевозках грузов железнодорожным транспортом по территории Беларуси, за исключением транзитных перевозок из третьих стран в третьи страны, не входящие в ЕЭП, будут применяться унифицированные (единые во всех видах сообщений) тарифы.

НОВЫЕ ПЕРСПЕКТИВЫ В ЕЭП

Стимулом для дальнейшего увеличения объемов перевозок грузов по белорусской магистрали в сообщении с Россией и Казахстаном, а также при транзитных перевозках из них в третьи страны и в обратном направлении является функционирование Таможенного союза Беларуси, России и Казахстана (ТС) и Единого экономического пространства (ЕЭП).

В 2011 году наблюдалась устойчивая тенденция роста объема грузоперевозок по Белорусской железной дороге в рамках ЕЭП, которая сохранялась и в текущем году. В январе-августе по Белорусской железной дороге в сообщении с Россией и Казахстаном было перевезено 43,8 млн. т грузов, что превысило уровень аналогичного периода 2011 года на 7,4%.

БЕЛОРУССКАЯ МАГИСТРАЛЬ:
ПРЕИМУЩЕСТВА ТРАНЗИТА

В декабре текущего года Белорусской железной дороге исполнится 150 лет. Это важное для магистрали событие ознаменует собой не только большой пройденный путь и уже достигнутые цели, но и начало нового этапа развития. Для Белорусской железной дороги он будет связан с продолжением реализации начатых масштабных инвестиционных проектов, решением новых задач с учетом интеграционных процессов в рамках Единого экономического пространства Беларуси, России и Казахстана, современных тенденций в сфере грузовых и пассажирских перевозок.

Этим вопросам посвящена статья начальника Белорусской железной дороги Владимира Михайловича Морозова.

массовых грузов (каменный уголь, кокс, щепа, руда, круглый лес) как в направлении Запад-Восток, так и Восток-Запад.

Учитывая мировую тенденцию контейнеризации перевозок грузов, Белорусская железная дорога уделяет большое внимание организации перевозок грузов в контейнерах, в первую очередь, специализированными контейнерными поездами. На сегодняшний день по белорусской магистрали регулярно курсируют 11 контейнерных поездов. За восемь месяцев текущего года ими перевезено 180 тысяч контейнеров ДФЭ или 129,4% к аналогичному периоду прошлого года.

В августе 2012 года по Белорусской железной дороге проследовал пилотный контейнерный поезд с продукцией компании Bosch Siemens Hausgerate GmbH по маршруту Гинген (Германия) – Брест – Кунцево-2 (Россия). Особенностью данного проекта, реализуемого Белорусской железной дорогой совместно с компаниями ОАО «ТрансКонтейнер» и DB Schenker, является организация перегруза груженых и порожних контейнеров в направлении Восток-Запад и Запад-Восток в одном месте на терминале станции Брест-Северный. Это не только уменьшает сроки доставки грузов, но и позволяет значительно сократить оборот подвижного состава, исключить расходы, связанные с возвратом порожних вагонов по западноевропейской колее 1435 мм и по колее 1520 мм.

РАЗВИТИЕ ИНФРАСТРУКТУРЫ

Основные перегрузочные мощности Белорусской железной дороги расположены на белорусско-польской границе в Брестском и Гродненском железнодорожных узлах.

На крупнейших терминалах в Бресте, Барановичах, Колядичах, Степанке, Гомеле, Могилеве, Витебске действует система полного комплексного обслуживания клиентов. Выдача и прием грузов

к перевозке ведется круглосуточно. При этом информационное обеспечение по сопровождению грузов осуществляется в режиме реального времени.

В настоящее время проводится активная работа по модернизации и развитию терминально-складского комплекса дороги.

Ведется реконструкция станции Брест-Северный. Уже сегодня ее перегрузочные мощности позволяют увеличить переработку грузов более чем в два раза. В результате проведения реконструкции, которую планируется завершить до 2014 года, станция будет оснащена новой техникой и механизмами, что позволит оптимизировать технологию переработки грузов. Также будут созданы условия для переработки грузов, подвергающихся коррозии и повреждению под воздействием атмосферных осадков: большие-грузных контейнеров, рулонной листовой стали и др.

Ведется реконструкция городской товарной станции Колядичи. После ее завершения станция Колядичи станет одним из ведущих терминалов Белорусской железной дороги, предоставляющих полный комплекс услуг, связанных с переработкой крупнотоннажных контейнеров, тяжелых грузов и др.

Большое внимание уделяется усилению пропускных способностей станций и участков белорусской магистрали. На станции Орша-Центральная, обеспечивающей, в первую очередь, обработку вагонопотока в международном сообщении по II и IX общеевропейским транспортным коридорам, реализуется проект по удлинению 5-ти путей приемо-отправочного (транзитного) парка Е до 100 и более условных вагонов. Реализация проекта направлена на обеспечение устойчивого пропуска транзитных поездов без переработки в направлении Минск-Смоленск-Минск.

Также проводится работа по увеличению пропускной способности в направлении портов Латвии. Белорусская железная дорога поэтапно реализует проект по развитию участка Полоцк-Гос-

граница с Латвией и прилегающих к станции Полоцк перегонов. В перспективе это позволит увеличить пропускную способность всего белорусского участка до 50 пар поездов в сутки.

НОВАЯ ТЕХНИКА
ДЛЯ ПЕРЕВОЗКИ ГРУЗОВ

На развитие транзитного потенциала железнодорожного транспорта направлена реализация инвестпроекта по приобретению 12 500 грузовых вагонов. В январе-августе текущего года уже закуплено 2 808 грузовых вагонов.

ЭЛЕКТРИФИКАЦИЯ

Белорусская железная дорога реализует масштабный инвестиционный проект по электрификации железнодорожных линий на участке Гомель-Жлобин-Осиповичи. Уже в декабре 2012 года планируется завершить строительство-монтажные работы на участке Осиповичи – Жлобин.

Государственной программой развития железнодорожного транспорта Республики Беларусь



готовленных в Китае. До конца 2012 года ожидается поставка еще 4-х таких электровозов. Электровоз БКГ-1 обладает повышенной мощностью 9600 кВт и способен вести грузовые составы весом до 9000 тонн в зависимости от профиля пути и скоростного режима.

С 2010 года дорога реализует проект по модернизации и сборке высокотехнологичных маневровых локомотивов, значительно повышающих эффективность маневровой работы. В январе-августе текущего года в локомотив-

до 2015 года также предусмотрено электрификация участков Жлобин – Калинковичи, Молодечно – Гудогой – госграница, обходов города Минска Колодичи – Шабаны и Гатово – Михановичи. Общая протяженность участков, которые планируется электрифицировать, составит 387 км, что в результате позволит довести долю электрифицированных железнодорожных линий до 23%.

Электрификация позволит организовать сквозное движение грузовых и пассажирских поездов на электротяге по маршруту Киев – Минск – Вильнюс – Каунас – Клайпеда/Калининград, который обеспечивает перевозку грузов из Украины и центральной России к портам Клайпеда, Вентспилса и Калининграда.

Кроме того, Белорусская железная дорога совместно с администрациями Московской и Латвийской железных дорог рассматривает возможность электрификации железнодорожных линий на участках Смоленск – Витебск, Полоцк – Бигосово – Даугавпилс.

Последовательная реализация Белорусской железной дорогой современных технологий по развитию национального транспорта позволит повысить транзитную привлекательность Республики Беларусь, качество предоставляемых услуг, экологическую безопасность и конкурентоспособность. ■



ОБОШЛИСЬ БЕЗ ФОРС-МАЖОРА

Перенос даты проведения Совета по железнодорожному транспорту с ноября 2012 г. на 16–17 октября 2012 г. в связи с обращением Министерства железнодорожного транспорта Туркменистана внес серьезные коррективы в график проведения совещаний уполномоченных представителей железнодорожных администраций, комиссий, рабочих групп и совещаний экспертов, проводимых в рамках работы по выполнению поручений Совета и подготовки к его проведению. Несмотря на возникшие сложности в организации, руководство Дирекции Совета по железнодорожному транспорту государств – участников Содружества проявило оперативность и взаимодействие со всеми заинтересованными сторонами, запланированные мероприятия прошли на высоком уровне. Об одном из них пойдет речь в материалах статьи нашего корреспондента.

Заседание Комиссии Совета по железнодорожному транспорту полномочных специалистов вагонного хозяйства железнодорожных администраций прошло раньше назначенных сроков практически на месяц, 4–6 сентября 2012 года в Москве, в Дирекции Совета по железнодорожному транспорту на базе ОАО «РЖД».

Сокращение времени на подготовку к работе Комиссии проявилось в более длительном, чем обычно, обсуждении вопросов повестки дня, более детальном рассмотрении представленных документов, внесении поправок в документы непосредственно на заседании. Не обошлось на этот раз и без записей особых мнений в Протокол заседания некоторыми железнодорожными администрациями. Обычно такие неточности устраняются в рабочем порядке в период подготовки.

Несмотря на это, работа Комиссии прошла в обычном штатном режиме.

Можно с уверенностью утверждать, что Комиссия с задачами, вынесенными на заседание, уверенно справилась, в чем, несомненно, сыграли большую роль руководители и специалисты железнодорожных администраций, Дирекция Совета. Принятые решения, которые самым непосредственным образом решают ряд вопросов эксплуатации вагонного парка пространства 1520, намечены цели его дальнейшего развития, пути совершенствования и модернизации подвижного состава.

В работе Комиссии приняли участие члены Комиссии Совета по железнодорожному транспорту полномочных специалистов вагонного хозяйства железнодорожных администраций Азербайджанской Республики, Республики Армения, Республики Беларусь, Республики Казахстан, Киргизской Республики, Республики Молдова, Российской Федерации, Республики Таджикистан, Республики Узбекистан, Украины, Грузии, Латвийской Республики, Литовской Республики, Эстонской Республики, представители Дирекции Совета, приглашенные научно-исследовательские организации и производственные предприятия.

Заседание прошло под председательством заместителя председателя Комиссии Совета, начальника службы вагонного хозяйства Белорусской железной дороги Бычקה Ивана Степановича.

По сложившемуся порядку свою работу Комиссия начала с информации заместителя председателя Дирекции Совета Зеленова Василия Ивановича об итогах работы 56-го заседания Совета по железнодорожному транспорту государств – участников Содружества, относящихся к сфере деятельности железнодорожных администраций в области вагонного хозяйства.

Следует отметить, что 56-й Совет был юбилейным. 14 февраля 1992 года в Минске, решением Совета глав правительств Содружества Независимых Госу-



дарств был учрежден Совет по железнодорожному транспорту государств – участников Содружества для координации работы железнодорожного транспорта на межгосударственном уровне, выработки согласованных принципов деятельности в этом виде транспорта, организации совместной эксплуатации подвижного состава и выполнения обширного круга других производственных задач.

Благодаря Совету сохранено технологическое единство железнодорожной сети 1520, единое информационное и тарифное пространство, приняты важнейшие решения по взаимодействию железных дорог. За двадцать лет деятельности Совета подготовлено более 200 нормативных документов, регламентирующих совместную деятельность по организации перевозок грузов и пассажиров, эксплуатации подвижного состава, содержанию технических средств, соответствие международным правилам перевозки грузов и пассажиров.

В настоящее время в состав Совета входят железнодорожные администрации 17 государств: на правах членов Совета – 11 государств – участников СНГ; ассоциированных членов – Республика Болгария, Грузия, Латвийская Республика, Финляндская Республика; Литовская Республика и Эстонская Республика работают в соответствии с заключенными договорами.

В качестве наблюдателя в работе Совета принимает участие Международная Конфедерация профсоюзов железнодорожников и транспортных строителей.

Работа Совета получила высокую оценку со стороны Совета глав правительств государств-участников СНГ. В настоящее время, когда так востребована способность эффективно взаимодействовать, развивая интеграционные процессы, совместно преумножать и умело использовать транспортный потенциал, который является надежной основой дальнейшего сотрудничества этих государств, роль Совета возрастает во много раз.

Необходимо отметить, что Комиссия Совета по железнодорож-

ному транспорту полномочных специалистов вагонного хозяйства железнодорожных администраций была создана Советом одной из первых на основании решения 9 заседания Совета (14–15 октября 1993 г., г. Бишкек).

Что касается принятых Советом решений на 56-м своем заседании, относящихся к деятельности железнодорожных администраций в сфере вагонного хозяйства, и вытекающих из результатов работы Комиссии Совета, следует отметить следующее.

Утверждено и введено в действие Извещение 32 ЦВ 7-2012 об изменении руководства «Грузовые вагоны железных дорог колеи 1520 мм. Руководство по депоовскому ремонту», которое, в том числе, обязывает с 01.01.2013 г. на цистерны для перевозки опасных грузов при производстве депоовского ремонта устанавливать аппараты повышенной энергоёмкости не ниже класса Т2, что, безусловно, повысит уровень обеспечения безопасности движения.

С 1 января 2013 года вводится в действие Извещение 32 ЦВ 8 – 2012 об изменении «Инструкции по техническому обслуживанию вагонов в эксплуатации (Инструкция осмотрищику вагонов), которое ужесточает требования к подаче вагонов под погрузку в международном сообщении в це-

лях исключения эксплуатации грузовых вагонов с превышением межремонтных нормативов.

Также с 1 января 2013 года вводится в действие Извещение 32 ЦВ 1 – 2012 об изменении «Общего руководства по ремонту тормозного оборудования вагонов», которое обязывает при плановых видах ремонта устанавливать в тормозную систему вагона только новые и предварительно продутые сжатым воздухом сетчато-волокнистые фильтры и пылеулавливающие сетки, что будет способствовать повышению надежности работы тормозного оборудования.

С 1 июля 2012 года действует «Руководящий документ. Ремонт тележек грузовых вагонов», в который также были внесены изменения. Особо следует отметить изменение, касающееся ужесточения требований к ходовым частям цистерн при выпуске их из плановых видов ремонта, что является первым этапом реализации мер по повышению уровня безопасности движения для вагонов с повышенным центром тяжести, наиболее подверженных сходам с рельс.

Советом также были отмечены недостатки в работе, над которыми еще предстоит работать всем работникам вагонного хозяйства железнодорожных адми-

нистраций, а также Комиссии Совета по поиску оптимальных решений. Так, отмечено увеличение (на 27%) количества отцепок грузовых вагонов от поездов на международных стыковых пунктах. И 42% отцепок происходит по техническим причинам, что свидетельствует о том, что улучшения технической подготовки грузовых вагонов для следования в международном сообщении не происходит. В связи с этим железнодорожным администрациям рекомендовано принять меры по улучшению подготовки вагонов под погрузку, сокращению отцепок.

Прозвучала информация о выполнении решений, принятых на предыдущем заседании Комиссии. Отмечено, что решения 53-го заседания Комиссии Совета в большинстве выполнены, что также свидетельствует о высокой эффективности работы Комиссии Совета и реализации ее решений.

Не выполнено только одно поручение, а именно: продолжают иметь место случаи использования кодов старого классификатора при формировании сообщения 4770 (поездная передаточная ведомость) на МГСП.

Итоги работы вагонного хозяйства железнодорожных администраций за семь месяцев 2012 года показали, что инвентарный парк грузовых вагонов сокращается (на 82 445 вагонов), парк собственных грузовых вагонов увеличивается (на 139 252 вагона), что является следствием ремонта вагонов, в который также были внесены изменения. Особо следует отметить изменение, касающееся ужесточения требований к ходовым частям цистерн при выпуске их из плановых видов ремонта, что является первым этапом реализации мер по повышению уровня безопасности движения для вагонов с повышенным центром тяжести, наиболее подверженных сходам с рельс.

По данным ИВЦ ЖА за рассматриваемый период (семь месяцев 2012 года) на МГСП по техническим причинам отцеплен 24 821 грузовой вагон, что превышает этот показатель за аналогичный период 2011 года на 26,8%.

Как вывод из сказанного: Комиссией выработаны рекомендации по обеспечению подачи ваго-

нов под погрузку в международном сообщении в строгом соответствии с техническими требованиями, изложенными в Приложении №3 к «Правилам эксплуатации, пономерного учета и расчетов за пользование грузовыми вагонами собственности других государств».

Как всегда, на рассмотрение Комиссии было представлено много технических условий на новые и модернизированные вагоны. И это радует, так как свидетельствует о том, что конструкторские поиски не стоят на месте, растут оснащенность производственных мощностей заводов – производителей вагонов, идет совершенствование подвижного состава, находящегося в эксплуатации. В числе производителей нового подвижного состава присутствуют вагоностроительные заводы Казахстана, России, Узбекистана, Украины, других стран на пространстве 1520.

Согласованию Комиссией Совета технических условий (ТУ) на новые грузовые вагоны, на модернизацию грузовых вагонов и извещений об изменении ТУ, предшествует большая работа по их рассмотрению, проводимая Экспертной группой Комиссии.

Для более продуктивной работы экспертов решено просить железнодорожные администрации при представлении заявок на согласование извещений об изменении технических условий на грузовые вагоны, в том числе с увеличением (на 139 252 вагона), что является следствием ремонта вагонов, в который также были внесены изменения. Особо следует отметить изменение, касающееся ужесточения требований к ходовым частям цистерн при выпуске их из плановых видов ремонта, что является первым этапом реализации мер по повышению уровня безопасности движения для вагонов с повышенным центром тяжести, наиболее подверженных сходам с рельс.

По данным ИВЦ ЖА за рассматриваемый период (семь месяцев 2012 года) на МГСП по техническим причинам отцеплен 24 821 грузовой вагон, что превышает этот показатель за аналогичный период 2011 года на 26,8%.

Как вывод из сказанного: Комиссией выработаны рекомендации по обеспечению подачи ваго-

нов под погрузку в международном сообщении в строгом соответствии с техническими требованиями, изложенными в Приложении №3 к «Правилам эксплуатации, пономерного учета и расчетов за пользование грузовыми вагонами собственности других государств».

Одновременно предоставлено право на проведение капи-

тального ремонта с продлением срока службы грузовых вагонов ряду вагоноремонтных предприятий. Среди них российские – ВРП «Смычка»-обособленное структурное подразделение ОАО «ВГК», ООО ПО «Вагонмаш» (г. Железнодорожский), ОАО «Вологодский ВРЗ», а также ВЧД Волноваха (Украина), рефрижераторное вагонное депо Аляты-новая ЗАО «Азербайджанские Железные Дороги» (Азербайджан), ООО «Вагоностроительная компания» (Грузия).

Рассмотрев предложение железнодорожной администрации Российской Федерации по сокращению перечня документов, представляемых в железнодорожную администрацию при проведении перерегистрации грузовых вагонов по причине простоя признака аренды, Комиссия сочла целесообразным исключить из данного перечня акт технического осмотра вагона. И обратился с просьбой к совещанию уполномоченных представителей администрации рассмотреть этот вопрос.

Рассмотрен проект «Регламента браковки и разделки в металллом ответственных литых деталей грузовых вагонов». В результате рассмотрения решено просить ПКБ ЦВ переработать представленный проект по замечаниям железнодорожных администраций для последующего обсуждения.

Согласованы выполненные в соответствии с планом НИОКР-2012 работы. В частности, Положение об аттестации контрольных пунктов (отделений) по ремонту автосцепного устройства, актуализированный Альбом-справочник «Знаки и надписи на вагонах грузового парка железных дорог колеи 1520 мм», «Правила по неразрушающему контролю вагонов, их деталей и составных частей при ремонте. Общие положения», в состав которых входит «Положение об аттестации подразделений (лабораторий) неразрушающего контроля» и др. Комиссия обратилась к Дирекции Совета с просьбой вынести данные документы на утверждение Совета с вводом в действие с 1 января 2013 года.

Также Комиссия согласовала ряд работ, выполненных в рамках НИОКР, которые предусмотрены планом 2012 года и являются составной частью работ, проводимых в рамках одной большой тематики. Это «Разработка исходных требований и технологии ведения автоматизированного контроля по ограничению региона обращения грузовых вагонов в межгосударственном сообщении», выполненная в рамках темы «Разработка автоматизированной системы контроля за выполнением требований по ограничению региона обращения грузовых вагонов в межгосударственном сообщении»; Методика создания картотеки колесных пар вагонов, выполненная в рамках работы «Создание картотеки колесных пар грузовых вагонов» и др.

По-разному восприняли участники заседания возможности создаваемого Альбома «Запасные части грузовых вагонов». Кое-кто рассчитывал, что Альбом можно будет использовать при заказе запасных частей. Комиссия сочла, что настоящий Альбом является лишь информационно-аналитическим документом и не может использоваться в качестве нормативного документа, а также для заказа запасных частей к вагону. Тем не менее некоторые администрации высказали пожелание поручить ПКБ ЦВ вести Альбом на постоянной основе, на что, естественно, потребуются

Комиссия – Москва – октябрь 2012 г.
Говорят участники заседания

Дарий Дмитрий Семенович, первый заместитель начальника службы подвижного состава по вагонному хозяйству ГП «Железная дорога Молдовы»:

– Работа Комиссии по вагонному хозяйству для нас очень важна. В ней участвуют специалисты высокого класса. А это – неоценимый опыт для нас, ведь вагоны курсируют по всему пространству колеи 1520 миллиметров. И совсем неважно, современную ли технику ты имеешь внутри своей администрации или нет. Обязан уметь эксплуатировать любую. Помощь Комиссии в освоении новой техники – самая непосредственная.

Мы принимаем участие уже в третьем заседании Комиссии и очень довольны ее работой, реально осознаем пользу от такой работы. Каких-то особенностей в работе сегодняшнего заседания, в связи с переносом на более ранние сроки ее работы, не заметил. Это и подтвердилось ее результатами.

Зеленков Василий Иванович, заместитель Председателя Дирекции Совета по железнодорожному транспорту:

– Форс-мажорных обстоятельств для работы сегодняшнего заседания не вижу. Вопросы, вынесенные на рассмотрение, отработаны, подготовлены, хотя мы принимали предложения администраций до самых предельных сроков. Некоторые вопросы из-за этого попали в раздел «Разное». Но их мы будем решать так же внимательно, как и все другие, включенные в повестку дня работы Комиссии.

Что касается отсутствия председателя Комиссии, то никаких трудностей в связи с этим не было и не должно было быть – это рабочий момент, предусмотренный регламентом работы Комиссии.

Не могу и не буду выделять из вынесенных на рассмотрение вопросов какой-то главный, наиболее важный – в этом нет смысла, они все главные, ведь отработка технических условий, других документов не терпит отлагательства. За ними – работа конк-ретных предприятий, эксплуатационная деятельность железнодорожного транспорта на пространстве 1520, ведь жизнь не стоит на месте.

Бычек Иван Степанович, начальник службы вагонного хозяйства Белорусской железной дороги:



– Все выносимые на обсуждение вопросы серьезные: новые технические условия на что-либо – это прогресс, это новые технические разработки, это новое производство.

И таких вопросов много. Это не текущие вопросы, это именно новое, что появилось и что только должно появиться. Это и техника нового поколения, это и модернизация, это и освоение нового производства.

Приведу лишь один пример: железнодорожная администрация Беларуси вынесла на утверждение технические условия на изготовление вагона-цистерны для нефтеналивных грузов модели 15-9887, которые разработал и будет изготавливать СЗАО «Осиповичский вагоностроительный завод», очень серьезное предприятие, бывшая оборонка. Разве может ждать новое производство? Технические условия нужны сегодня.

ся дополнительные финансовые средства. Предложение поддержки не получило.

Комиссия согласовала перечень работ (они перечислены в отдельном приложении), которые следует включить в проект плана НИОКР на 2013 год.

Согласованы ТУ на тележки грузовых вагонов модели 18-9922, разработчик ООО «НИЦЖТ», изготовитель СЗАО «Могилевский вагоностроительный завод» (Республика Беларусь) и 18-9918, разработчик и изготовитель АО «ЗИКСТО» (Республика Казахстан) с внесением соответствующих изменений в классификатор «Условные обозначения моделей тележек грузовых вагонов».

С учетом замечаний и предложений железнодорожных администраций согласован «Единый план совместных действий по повышению качества узлов и деталей грузовых вагонов, эксплуатируемых в международном сообщении на железных дорогах государств – участников Соглашения о совместном использовании грузовых вагонов и контейнеров». В процессе обсуждения отмечена необходимость создания на вагоноремонтных предприятиях, где это еще не сделано, изоляторов брака.

Члены Комиссии Совета не поддержали предложение Украины об изменении редакции п. 2.3 «Правил эксплуатации и пономерного учета и расчетов за использование грузовых вагонов собственности других государств» в части организации стопроцентного контроля комплектации вагонов.

В вопросе сохранности основных узлов и деталей вагонов, такие как колесная пара и литые детали тележки, созданная Комиссия идет по пути создания картотеки деталей колесных пар и боковых рам, что отражается в системе комплектации. При этом вопрос определения места и времени совершения события нарушения первичной комплектации вагона остается актуальным. И альтернативой визуальному контролю комплектации вагонов съемными частями, по мнению Комиссии, является автоматизированная система удаленного контроля с применением электронных пломбировочных устройств.

Вопрос определения места и времени совершения события нарушения первичной комплектации вагона остается актуальным. И альтернативой визуальному контролю комплектации вагонов съемными частями, по мнению Комиссии, является автоматизированная система удаленного контроля с применением электронных пломбировочных устройств.

Комиссия согласилась с доводами ООО «ГСКББ» в нецелесообразности применения краш-элементов на вагонах-цистернах, оборудованных автосцепными устройствами и имеющих поглощающие аппараты повышенной энергоёмкости, и обратилась к железнодорожным администрациям, принимающим участие в работе второй Комиссии ОСЖД по транспортному праву, вынести данное предложение на рассмотрение очередного заседания вышестоящей Комиссии в целях внесения соответствующих дополнений в специальное положение ТЕ22.

Согласована актуализированная редакция «Положения о системе технического обслуживания и ремонта грузовых вагонов, допущенных в обращение на железнодорожные пути общего пользования в международном сообщении». Выказана просьба Дирекции Совета – вынести документ на 57-е заседание Совета по железнодорожному транспорту с вводом в действие с 1 января 2013 года.

Принят за основу проект «Положения об окраске собственных грузовых вагонов», подготовленный ПКБ ЦВ ОАО «РЖД», а информация ОАО «РЖД» о разработке цветовой фотографии схемы окраски грузовых вагонов в фирменном стиле ОАО «РЖД» принята к сведению.

В процессе обсуждения представленных документов пришли к выводу, что важен не просто цвет, он может быть различным, а чита-

Комиссия сочла целесообразным участие всех железнодорожных администраций в финансировании разработок по созданию картотек данных ходовых частей грузовых вагонов.

Комиссия поручила Экспертной группе продолжить работу по корректировке «Положения о продлении срока службы грузовых вагонов, курсирующих в международном сообщении», по которому пришли замечания от железнодорожных администраций.

Рассмотрели предложение Управления вагонного хозяйства Центральной дирекции инфраструктуры ОАО «РЖД» о продолжении работ по оборудованию грузовых вагонов устройствами, обеспечивающим автоматическую идентификацию бортового номера вагона. Обратились с просьбой к железнодорожным администрациям в срок до 1.11.2012 года представить в Дирекцию Совета информацию об оснащении инфраструктуры необходимыми устройствами и оборудованием (САИПС), обеспечивающими взаимодействие с системой диспетчерского управления и базами данных ИВЦ ЖА, позволяющими определять местонахождение подвижного состава на сети.

Рассмотрев некоторые меры по реализации решения Совета в части приведения конструкции вагонов для перевозки опасных грузов в соответствие с требованиями Приложения 2 к СМГС, Комиссия обратилась к ОАО «ВНИИЖТ» с просьбой подготовить единую таблицу из представленных Российской Федерацией и Украиной данных по кодам и спецификациям и до 1 ноября 2012 года направить ее разработчикам вагонов-цистерн для согласования с последующим представлением данных материалов на заседание рабочей группы.

Работа по разработке единого порядка учета спецификаций СМГС для моделей вагонов-цистерн в информационной базе межгосударственного уровня включена в проект плана НИОКР – 2013 года.

Комиссия согласилась с доводами ООО «ГСКББ» в нецелесообразности применения краш-элементов на вагонах-цистернах, оборудованных автосцепными устройствами и имеющих поглощающие аппараты повышенной энергоёмкости, и обратилась к железнодорожным администрациям, принимающим участие в работе второй Комиссии ОСЖД по транспортному праву, вынести данное предложение на рассмотрение очередного заседания вышестоящей Комиссии в целях внесения соответствующих дополнений в специальное положение ТЕ22.

Согласована актуализированная редакция «Положения о системе технического обслуживания и ремонта грузовых вагонов, допущенных в обращение на железнодорожные пути общего пользования в международном сообщении». Выказана просьба Дирекции Совета – вынести документ на 57-е заседание Совета по железнодорожному транспорту с вводом в действие с 1 января 2013 года.

Принят за основу проект «Положения об окраске собственных грузовых вагонов», подготовленный ПКБ ЦВ ОАО «РЖД», а информация ОАО «РЖД» о разработке цветовой фотографии схемы окраски грузовых вагонов в фирменном стиле ОАО «РЖД» принята к сведению.

В процессе обсуждения представленных документов пришли к выводу, что важен не просто цвет, он может быть различным, а чита-

емость на его фоне номеров вагонов, предупреждающих знаков и прочих служебных надписей.

Комиссия одобрила совместную работу, проводимую ОАО «РЖД» и Укразлизицей, по формированию «технического облика» грузовых вагонов нового поколения, включающего в себя технико-эксплуатационные характеристики, а также перечень инновационных узлов, составных частей грузовых вагонов, применяемых при их изготовлении. Комиссия обратилась к железнодорожным администрациям с просьбой рассмотреть предложение по формированию «технического облика», подготовленные ОАО «РЖД» и Укразлизицей, и направить в Дирекцию Совета свои замечания и предложения.

На предыдущем заседании Комиссии (14–16 марта 2012 года, г. Мариуполь) были согласованы первоочередные меры по повышению уровня безопасности движения поездов в части исключения событий, связанных с изломами литых деталей тележек. В их числе решено регистрацию грузовых вагонов после постройки производить только

дорожной администрации, в течение двух месяцев со дня покупки вагонов, в железнодорожной администрации, на территории которой находится покупатель, ИВЦ ЖА по таким вагонам в АБД ПВ проставляет признак «предстоят изменения», а затем и признак «запрет на курсирование».

Комиссия сочла целесообразным внести такое изменение и просит совещание уполномоченных представителей железнодорожных администраций рассмотреть данный вопрос.

Комиссия обратилась в Дирекцию Совета вынести на рассмотрение 57-го Совета вопрос о продлении до 1.01.2016 г. срока действия нормативно-технической документации по ремонту и техническому содержанию грузовых вагонов бывшего МПС СССР, не пересмотренной до октября 2012 года.

Как никогда нагруженным оказался раздел «Разное», в который вошли предложения железнодорожных администраций (Казахстана – о неравноценной замене деталей вагонов и замене на цистернах для перевозки опасных грузов, не выходящих за пределы железнодорожной администра-

ционная администрация принимает решение о назначении комиссии по обследованию Предприятия на предмет фактической готовности к проведению работ (далее Комиссия). Комиссия назначается приказом по железнодорожной администрации либо формируется заявителем по согласованию с железнодорожной администрацией. Железнодорожная администрация при необходимости может привлекать иные компетентные ведомства и организации в состав Комиссии.

Комиссия поручила Экспертной группе разработать перечень составных частей грузовых вагонов, технические условия на изготовление которых подлежат согласованию Комиссией Совета. Одновременно предложено рассмотреть возможность применения данного перечня в качестве приложения к «Единому порядку согласования технической документации на изготовление и модернизацию грузовых вагонов, курсирующих в международном сообщении, а также их составных частей, узлов и деталей».

Комиссия согласилась с предложением ОАО «РЖД» о необхо-



при условии наличия данных о комплектации вагона. Комиссия поручила железнодорожной администрации Российской Федерации и ИВЦ ЖА подготовить предложения по дополнению нормативных документов для реализации данного решения.

Предложения были подготовлены, и Комиссия согласовала их. Теперь, если по новому вагону, зарегистрированному в АБД ПВ, в течение месяца не будет передано сообщение о комплектации, ему будет автоматически запрещено курсирование, а после передачи сообщения признак «запрет курсирования» будет снят.

Рассмотрели и утвердили ряд извещений об изменениях руководящих документов по неразрушающему контролю, подготовленных ОАО «ВНИИЖТ».

Укразлизица проинформировала Комиссию о проблеме, связанной с длительной нерегистрацией собственниками – не резидентами Украины вагонов, проданных им предприятиями Украины, и предложила внести изменения в «Правила эксплуатации и пономерного учета собственных вагонов», направленные на недопущение подобных случаев, а именно – пункт 2.6. Правильно изложить в редакции:

– «В случае не регистрации новым собственником вагона, приобретенного у организации или предприятия, находящихся на территории другой железно-

дородной администрации, в течение двух месяцев со дня покупки вагонов, в железнодорожной администрации, на территории которой находится покупатель, ИВЦ ЖА по таким вагонам в АБД ПВ проставляет признак «предстоят изменения», а затем и признак «запрет на курсирование».

Комиссия сочла целесообразным внести такое изменение и просит совещание уполномоченных представителей железнодорожных администраций рассмотреть данный вопрос.

Комиссия обратилась в Дирекцию Совета вынести на рассмотрение 57-го Совета вопрос о продлении до 1.01.2016 г. срока действия нормативно-технической документации по ремонту и техническому содержанию грузовых вагонов бывшего МПС СССР, не пересмотренной до октября 2012 года.

Как никогда нагруженным оказался раздел «Разное», в который вошли предложения железнодорожных администраций (Казахстана – о неравноценной замене деталей вагонов и замене на цистернах для перевозки опасных грузов, не выходящих за пределы железнодорожной администра-

ционная администрация принимает решение о назначении комиссии по обследованию Предприятия на предмет фактической готовности к проведению работ (далее Комиссия). Комиссия назначается приказом по железнодорожной администрации либо формируется заявителем по согласованию с железнодорожной администрацией. Железнодорожная администрация при необходимости может привлекать иные компетентные ведомства и организации в состав Комиссии.

Комиссия поручила Экспертной группе разработать перечень составных частей грузовых вагонов, технические условия на изготовление которых подлежат согласованию Комиссией Совета. Одновременно предложено рассмотреть возможность применения данного перечня в качестве приложения к «Единому порядку согласования технической документации на изготовление и модернизацию грузовых вагонов, курсирующих в международном сообщении, а также их составных частей, узлов и деталей».

Комиссия согласилась с предложением ОАО «РЖД» о необходимости переработки с изменением структуры «Правил по эксплуатации тормозов подвижного состава железных дорог» и просила Дирекцию Совета рассмотреть возможность включения указанной работы в план НИОКР – 2013 г., проинформировав об этом рабочую группу по locomotive хозяйству и Комиссию по пассажирскому хозяйству.

Одним из заключительных вопросов повестки дня работы Комиссии был вопрос о председателе Комиссии, возникший в связи с переходом председателя Комиссии Дмитрия Николаевича Лосева на другую работу.

На пост Председателя Комиссии Совета по железнодорожному транспорту полномочных специалистов вагонного хозяйства железнодорожных администраций согласована кандидатура Сергея Евгеньевича Гончарова, начальника Управления вагонного хозяйства Центральной дирекции инфраструктуры – филиала ОАО «РЖД». В соответствии с Положением о Комиссии Совета по железнодорожному транспорту полномочных специалистов вагонного хозяйства железнодорожных администраций государственной администрации государства, кандидатура Гончарова С.Е. будет представлена для утверждения Советом по железнодорожному транспорту. ■

Виктор Перемышлев

Увеличение веса поезда, его длины и скорости движения является одним из основных факторов повышения эффективности перевозочного процесса. И на решение этой проблемы ориентировано внимание конструкторов и технологов КБ. Одновременно ведутся работы по совершенствованию конструкций грузовых вагонов, разработке и внедрению современных технологий технического их обслуживания в эксплуатации.

Поставленные задачи решаются комплексно с целью обеспечения безопасности движения и снижения эксплуатационных затрат. И в осуществлении этих задач совместно с другими организациями ОАО «РЖД» принимает участие Проектно-конструкторское бюро вагонного хозяйства – филиал ОАО «РЖД».

Технологическая нормативная база вагонного хозяйства неразрывно связана с конструкторской документацией, в состав которой входят эксплуатационные и ремонтные документы. На основе конструкторской документации, правила работы определены системой ГОСТ «Единая система конструкторской и технологической документации», разрабатываются технологические документы.

Разработка документации для вагонного хозяйства (типовых технологических процессов, технологических карт и т.д.) осуществляется в связи с созданием новых или актуализацией действующих нормативных документов, устанавливающих новые технические требования или технологии по техническому обслуживанию и ремонту грузовых вагонов. Такое случается в связи с появлением новых моделей вагонов и их ответственных составных частей (тележки, колесные пары, автосцепное устройство, тормозное оборудование и т.д.).

Согласно тематическому плану работ, в 2012 году Проектно-конструкторское бюро вагонного хозяйства выполняло разработку новой и актуализацию действующей технической и нормативной документации; осуществляло ведение реестров нормативной и технологической документации вагоностроения и вагонного хозяйства; вело разработку норма-

НА ПУЛЬСЕ ИННОВАЦИЙ

Трудно найти вопрос, выносимый на обсуждение Комиссии Совета по железнодорожному транспорту полномочных специалистов вагонного хозяйства железнодорожных администраций, который в той или иной мере не требовал бы участия в его решении ПКБ ЦВ – филиала ОАО «РЖД». Но о непосредственной работе этого важного учреждения известно меньше.

Сегодня о деятельности Проектно-конструкторского бюро вагонного хозяйства в 2012 году рассказывает директор ПКБ ЦВ Иван Александр Олегович.



– конструкторы вагонов в процессе эксплуатации на надежность, ремонтпригодность, безотказность, долговечность.

Одновременно с разработкой или актуализацией технической документации осуществляется внедрение новых информационных технологий. В настоящее время основной массив действующих технологических документов по вагонному хозяйству переведен на электронные носители.

Усилиями конструкторов и технологов создается полноценное обеспечение предприятий вагонного хозяйства нормативной и технической документацией.

В последние годы достигнуты значительные успехи в области создания средств малой механизации для технического обслуживания грузовых вагонов, в том числе с применением «порывных» технологий.

Проектно-конструкторское бюро вагонного хозяйства принимает также участие в разработке государственных и международных стандартов, касающихся требований к вагонной технике, ее эксплуатации и ремонту.

Кроме того, ПКБ ЦВ проводит мониторинг:

– научно-технических достижений вагонной отрасли, состояния и перспектив развития вагоностроения и вагонного хозяйства на основе отечественного и зарубежного опыта;



тивной ремонтно-эксплуатационной документации, методов диагностики, инструментов, приспособлений и оснастки, программ и методик технического обучения и тестирования персонала эксплуатационно-ремонтных предприятий; вело разработку справочной и иллюстративной документации по конструкциям грузовых вагонов и их техническим характеристикам, инструкций по охране труда и технике безопасности в подразделениях ва-

– основных характеристик производственных процессов эксплуатационных и ремонтных предприятий ОАО «РЖД», с целью подготовки рекомендаций по переоснащению в связи с появлением в эксплуатации вагонов нового поколения;

– вариантов решения проблемных вопросов вагоностроения и вагонного хозяйства применительно к совершенствованию перевозочного процесса на железных дорогах;

– конструкторы вагонов в процессе эксплуатации на надежность, ремонтпригодность, безотказность, долговечность.

Одновременно с разработкой или актуализацией технической документации осуществляется внедрение новых информационных технологий. В настоящее время основной массив действующих технологических документов по вагонному хозяйству переведен на электронные носители.

Усилиями конструкторов и технологов создается полноценное обеспечение предприятий вагонного хозяйства нормативной и технической документацией.

В последние годы достигнуты значительные успехи в области создания средств малой механизации для технического обслуживания грузовых вагонов, в том числе с применением «порывных» технологий.

Проектно-конструкторское бюро вагонного хозяйства принимает также участие в разработке государственных и международных стандартов, касающихся требований к вагонной технике, ее эксплуатации и ремонту.

Кроме того, ПКБ ЦВ проводит мониторинг:

– научно-технических достижений вагонной отрасли, состояния и перспектив развития вагоностроения и вагонного хозяйства на основе отечественного и зарубежного опыта;

– основных характеристик производственных процессов эксплуатационных и ремонтных предприятий ОАО «РЖД», с целью подготовки рекомендаций по переоснащению в связи с появлением в эксплуатации вагонов нового поколения;

– вариантов решения проблемных вопросов вагоностроения и вагонного хозяйства применительно к совершенствованию перевозочного процесса на железных дорогах;

– основных характеристик производственных процессов эксплуатационных и ремонтных предприятий ОАО «РЖД», с целью подготовки рекомендаций по переоснащению в связи с появлением в эксплуатации вагонов нового поколения;

– вариантов решения проблемных вопросов вагоностроения и вагонного хозяйства применительно к совершенствованию перевозочного процесса на железных дорогах;

Проектно-конструкторское бюро вагонного хозяйства в процессе реформирования железнодорожного транспорта вносит весомый вклад в важнейшие направления устойчивого функционирования и развития ОАО «РЖД», в обеспечение качества перевозок и конкурентоспособности компании на рынке транспортных услуг. И в этом мы видим залог необходимости и полезности нашего труда на благо железнодорожной отрасли. ■

Сергей Евгеньевич, с образованием Центральной Дирекции инфраструктуры – филиала ОАО «РЖД», подчинением Управления вагонного хозяйства данной Дирекции и образованием новой вертикали управления, как выглядят основные функции вагонного комплекса в новых условиях реформирования?

– Передача эксплуатационного вагонного комплекса в Центральную Дирекцию инфраструктуры не повлекла за собой существенных изменений в функциональных задачах вагонного хозяйства.

Неизменными остались и основные задачи, возложенные на Управление вагонного хозяйства. Это – повышение качества услуг по эксплуатации, техническому обслуживанию и текущему ремонту грузовых вагонов; формирование условий для надежного обеспечения долгосрочных потребностей железнодорожного транспорта в техническом обслуживании и ремонте вагонов; обеспечение недискриминационного доступа к услугам по техническому обслуживанию вагонов в эксплуатации; недопущение на инфраструктуру технические неисправных грузовых и пассажирских вагонов; обеспечение безопасности движения поездов, охраны труда, пожарной и экологической безопасности в вагонном хозяйстве.

– Сегодня проблемы текущего отцепочного ремонта (ТОР) волнуют многих операторов подвижного состава как по стоимости, так и выстраиванию взаимоотношений с эксплуатационными депо. Вы планируете совместно с собственниками предпринять для решения данных вопросов?

– Значительное увеличение парка собственных вагонов в последние годы и включение вагонного комплекса в состав ЦДИ с образованием новой вертикали управления послужило поводом пересмотреть работу вагонного комплекса в вопросах организации ремонта и технического обслуживания собственных вагонов. В настоящее время, Центральная Дирекция инфраструктуры – филиал ОАО «РЖД» проводит политику по выстраиванию вертикали управления договорной компанией по текущему отцепочному ремонту подвижного состава.

Для реализации этой цели в августе текущего года в Управлении вагонного хозяйства Центральной Дирекции инфраструктуры – филиале ОАО «РЖД» создан отдел по работе с клиентами, в непосредственные обязанности которого входит оперативное взаимодействие с собственниками подвижного состава по заключению и реализации централизованных договоров на текущий отцепочный ремонт грузовых вагонов.

Основной задачей отдела до конца 2012 года является завершение работы по разработке типовой формы договора на текущий отцепочный ремонт грузовых вагонов (во изменение Распоряжения ОАО «РЖД» № 926р от 26 апреля 2011 года) и представление этого нового документа на рассмотрение собственникам подвижного состава.

В 2013 году планируется продолжить начатую в 2012 году работу по вовлечению собственников в договорную кампанию, то есть, добиться положения, когда текущий отцепочный ремонт грузовых вагонов собственностью компаний на рынке транспортных услуг.

В части взаимодействия с собственниками подвижного состава в 2013 году, Управление вагонного хозяйства видит следующие задачи:

– переход на ремонт грузовых вагонов только на основе договорных отношений по фактическим затратам с правом выбора собственника вагона уровня договора – сетевой или дорожный; – переход на электронный документооборот;

– минимизация пакета документов, предоставляемого собственнику вагона на отремонтированный вагон;

– ввод в промышленную эксплуатацию программы АСУ ТО-Рэк («Текущий отцепочный ремонт на основе экономических критериев»);

– мониторинг рынка услуг в части нововведений по ремонту грузовых вагонов.

– Расскажите о работе, которую под Вашим руководством проводят ПКБ ЦВ, комплексное

ГРУЗОВОЙ ВАГОН НА ПРОСТРАНСТВЕ 1520

Проблемы эксплуатации и содержания вагонного парка 1520 по итогам заседания Комиссии Совета по железнодорожному транспорту полномочных специалистов вагонного хозяйства железнодорожных администраций, состоявшегося 4–6 сентября в г. Москве, а также другие проблемы вагонного хозяйства мы попросили прокомментировать начальника Управления вагонного хозяйства Центральной Дирекции инфраструктуры – филиала ОАО «РЖД» Сергея Евгеньевича Гончарова.



факт, что значительная доля договоров, которые заключались в ОАО «РЖД» и на дорогах в предыдущие годы, составляли договора с единой стоимостью ремонта. Конечно, условия такого договора были взаимовыгодны для обеих сторон. В то же время, такой договор влечет за собой определенные финансовые риски (например, из-за обесценивания стоимости ремонта вагона дорогостоящих узлов и деталей и их отражении в бухгалтерском учете).

Сегодня эксплуатационные вагонные депо при расчете стоимости текущего отцепочного ремонта грузовых вагонов используют утвержденный ценовой комиссией ОАО «РЖД» Прейскурант цен на выполняемые работы при текущем ремонте.

В целях совершенствования работы владельцев подвижного состава на дорогах и в Управлении вагонного хозяйства регулярно проводятся совещания с крупнейшими компаниями-операторами. На них обсуждаются такие проблемы, как снижение простоя вагонов, обеспечение запасными частями для ремонта подвижного состава, гарантийная ответственность ремонтных предприятий. Рассматриваются также предложения собственников об оказании каких-либо дополнительных или новых услуг.

В части взаимодействия с собственниками подвижного состава в 2013 году, Управление вагонного хозяйства видит следующие задачи:

– переход на ремонт грузовых вагонов только на основе договорных отношений по фактическим затратам с правом выбора собственника вагона уровня договора – сетевой или дорожный; – переход на электронный документооборот;

– минимизация пакета документов, предоставляемого собственнику вагона на отремонтированный вагон;

– ввод в промышленную эксплуатацию программы АСУ ТО-Рэк («Текущий отцепочный ремонт на основе экономических критериев»);

– мониторинг рынка услуг в части нововведений по ремонту грузовых вагонов.

– Расскажите о работе, которую под Вашим руководством проводят ПКБ ЦВ, комплексное

отделение «Вагоны и вагонное хозяйство» ОАО «ВНИИЖТ» в рамках работы Комиссии и Управления вагонного хозяйства.

– Проектно-конструкторское бюро вагонного хозяйства – самостоятельный филиал ОАО «РЖД». Но вместе с тем, Управление вагонного хозяйства очень тесно сотрудничает с ним по различной тематике. Следует отметить, что Управление согласовывает и утверждает ежегодный Тематический (эксплуатационный) план работы Проектно-конструкторского бюро вагонного хозяйства.

Проводится большая совместная работа по созданию и актуализации нормативной базы по технологии технического обслуживания вагонов в эксплуатации и ремонта вагонов, а также по модернизации составных частей вагонов.

Совместно с Проектно-конструкторским бюро вагонного хозяйства и ОАО «ВНИИЖТ» проводятся научно-технические совещания, на которых вырабатывается единая политика и предпринимаются согласованные шаги в продвижении действующих и перспективных проектов. Это касается таких проблем, как:

– качество литых узлов и деталей (автосцепка, боковые рамы тележек, надрессорные балки);

– модернизации составных частей вагонов и их узлов;

– создание новых межгосударственных стандартов;

– проведение эксплуатационных испытаний опытных вагонов и их составных частей;

– применяемого инструмента для технического обслуживания и ремонта вагонов;

– неразрушающий контроль ответственных составных частей вагонов для обеспечения безопасности движения.

Что касается работы, которую проводит ОАО «ВНИИЖТ» и ПКБ ЦВ в рамках работы Комиссии Совета по железнодорожному транспорту полномочных специалистов вагонного хозяйства железнодорожных администраций, то доста-

точно привести один наглядный пример: из 19 работ по тематике вагонного хозяйства, включенных в План научно-исследовательских, опытно-конструкторских и технологических работ железнодорожных администраций на 2012 год, 12 работ выполняет ОАО «ВНИИЖТ», две работы – ПКБ ЦВ ОАО «РЖД», одна работа выполняется ими в сотрудничестве.

– Ваше мнение по рассмотрению проекта «Регламента браковки и разделки в металлолом ответственных литых деталей грузовых вагонов»?

– При создании проекта этого документа основная цель была – разработать механизм, исключая повторное использование забракованных литых деталей вагонов.

В условиях, когда вагонный парк принадлежал ОАО «РЖД», забракованные литые детали утилизируются в вагоноремонтном депо, которое признало их негодными к эксплуатации.

С изменением структуры вагонного парка, когда вагоны и соответственно, все узлы и детали вагонов принадлежат собственникам, стали нередки случаи обнаружения в эксплуатации забракованных литых деталей, которые были возвращены собственнику. Но вместо утилизации они были проданы и поставлены на вагоны. Причем, продажа осуществлялась через ряд фирм, в том числе однодневок, так что проследить всю эту, не побоюсь сказать, криминальную схему, довольно сложно.

Комиссия рассмотрела проект документа, подготовленный ОАО «РЖД», и обратилась ко всем железнодорожным администрациям с просьбой рассмотреть и направить свои предложения. Так что работа над документом будет продолжена.

– Хотелось бы услышать ваш комментарий по согласованию еще одного проекта – «Единого плана совместных действий по обеспечению контроля качества выпускаемой продукции, эксплуатируемой на железнодорожных предприятиях государств – участников Содружества».

– Данное решение можно по праву считать первым шагом, направленным на защиту инфраструктуры от некачественной вагонной продукции. Конечно, на этом нельзя останавливаться.

Следует развивать и наполнять его мерами, которые не позволят допустить некачественную продукцию на железные дороги.

Единый план должен стать руководством при разработке ответственных нормативно-правовых актов как национального, так и международного уровня.

– А как решаются вопросы повышения безопасности движения в вагонном хозяйстве?

– На сегодняшний день одной из острых проблем в вопросах повышения уровня безопасности движения поездов является из-

ломой боковых рам, которые на протяжении последних трех лет по количеству значительно превысили предыдущие годы. Решением по исключению случаев изломов боковых рам принимаются сегодня на всех уровнях технологического использования грузовых вагонов как при изготовлении продукции, так и в процессе ее эксплуатации.

В ходе обсуждения данной проблемы в ОАО «РЖД» с членами НП «Совет рынка», а также консультаций с Минтрансом России и Росжелдором были определены четыре основных принципиальных подхода к своевременному предупреждению изломов литых деталей тележек грузовых вагонов и выработаны совместные предложения по их реализации:

– гармонизировать нормативные требования (технические условия, технические требования, стандарты, руководства и т. п.) по производству и оценке соответствия (выбраковке) крупного вагонного лития;

– отзывать сертификат на некачественную продукцию и приостанавливать действие условного номера;

– сформировать достаточные финансовые гарантии участников перевозочного процесса для возмещения убытков, возникающих от транспортных происшествий и ликвидации их последствий;

– исключить возможность повторного использования боковых рам, в которых выявлен и подтвержден средствами неразрушающего контроля опасный дефект лития;

– рассматривать каждый дефект крупногабаритного вагонного лития, подтвержденный средствами неразрушающего контроля, как потенциальный излом, требующий издания предписания о запрете эксплуатации вагонов, укомплектованных литыми деталями опасной плавки.

Также в одном ряду по значимости последствий и ущербу, наносимого инфраструктуре, являются сходы подвижного состава в организованных поездках.

Многолетний анализ причин случаев схода подвижного состава с рельсов, особенно порожних грузовых вагонов, подтверждает необходимость учета комплексного влияния на параметры ходовых частей вагонов, которое должно закладываться, в первую очередь, при плановых видах ремонта.

Управление вагонного хозяйства на протяжении двух лет проводило плановую работу по согласованию с федеральными органами Российской Федерации и железнодорожными администрациями необходимости ужесточения требований к ходовым частям грузовых вагонов при выпуске их из плановых видов ремонта. Итогом данной работы стало согласование Советом по железнодорожному транспорту и ввод в действие с 1 июля 2012 изменений в «Руководящий документ. Ремонт тележек грузовых вагонов», в части ужесточения требований к ходовым частям цистерн при выпуске их из плановых видов ремонта, что является первым этапом реализации мер по повышению уровня безопасности движения поездов является из-

ломой боковых рам, которые на протяжении последних трех лет по количеству значительно превысили предыдущие годы. Решением по исключению случаев изломов боковых рам принимаются сегодня на всех уровнях технологического использования грузовых вагонов как при изготовлении продукции, так и в процессе ее эксплуатации.

В ходе обсуждения данной проблемы в ОАО «РЖД» с членами НП «Совет рынка», а также консультаций с Минтрансом России и Росжелдором были определены четыре основных принципиальных подхода к своевременному предупреждению изломов литых деталей тележек грузовых вагонов и выработаны совместные предложения по их реализации:

– гармонизировать нормативные требования (технические условия, технические требования, стандарты, руководства и т. п.) по производству и оценке соответствия (выбраковке) крупного вагонного лития;

– отзывать сертификат на некачественную продукцию и приостанавливать действие условного номера;

– сформировать достаточные финансовые гарантии участников перевозочного процесса для возмещения убытков, возникающих от транспортных происшествий и ликвидации их последствий;

– исключить возможность повторного использования боковых рам, в которых выявлен и подтвержден средствами неразрушающего контроля опасный дефект лития;

– рассматривать каждый дефект крупногабаритного вагонного лития, подтвержденный средствами неразрушающего контроля, как потенциальный излом, требующий издания предписания о запрете эксплуатации вагонов, укомплектованных литыми деталями опасной плавки.

Также в одном ряду по значимости последствий и ущербу, наносимого инфраструктуре, являются сходы подвижного состава в организованных поездках.

Многолетний анализ причин случаев схода подвижного состава с рельсов, особенно порожних грузовых вагонов, подтверждает необходимость учета комплексного влияния на параметры ходовых частей вагонов, которое должно закладываться, в первую очередь, при плановых видах ремонта. Итогом данной работы стало согласование Советом по железнодорожному транспорту и ввод в действие с 1 июля 2012 изменений в «Руководящий документ. Ремонт тележек грузовых вагонов», в части ужесточения требований к ходовым частям цистерн при выпуске их из плановых видов ремонта, что является первым этапом реализации мер по повышению уровня безопасности движения поездов является из-

ломой боковых рам, которые на протяжении последних трех лет по количеству значительно превысили предыдущие годы. Решением по исключению случаев изломов боковых рам принимаются сегодня на всех уровнях технологического использования грузовых вагонов как при изготовлении продукции, так и в процессе ее эксплуатации.

В ходе обсуждения данной проблемы в ОАО «РЖД» с членами НП «Совет рынка», а также консультаций с Минтрансом России и Росжелдором были определены четыре основных принципиальных подхода к своевременному предупреждению изломов литых деталей тележек грузовых вагонов и выработаны совместные предложения по их реализации:

– гармонизировать нормативные требования (технические условия, технические требования, стандарты, руководства и т. п.) по производству и оценке соответствия (выбраковке) крупного вагонного лития;

– отзывать сертификат на некачественную продукцию и приостанавливать действие условного номера;

– сформировать достаточные финансовые гарантии участников перевозочного процесса для возмещения убытков, возникающих от транспортных происшествий и ликвидации их последствий;

– исключить возможность повторного использования боковых рам, в которых выявлен и подтвержден средствами неразрушающего контроля опасный дефект лития;

– рассматривать каждый дефект крупногабаритного вагонного лития, подтвержденный средствами неразрушающего контроля, как потенциальный излом, требующий издания предписания о запрете эксплуатации вагонов, укомплектованных литыми деталями опасной плавки.

Также в одном ряду по значимости последствий и ущербу, наносимого инфраструктуре, являются сходы подвижного состава в организованных поездках.

Многолетний анализ причин случаев схода подвижного состава с рельсов, особенно порожних грузовых вагонов, подтверждает необходимость учета комплексного влияния на параметры ходовых частей вагонов, которое должно закладываться, в первую очередь, при плановых видах ремонта.

Управление вагонного хозяйства на протяжении двух лет проводило плановую работу по согласованию с федеральными органами Российской Федерации и железнодорожными администрациями необходимости ужесточения требований к ходовым частям грузовых вагонов при выпуске их из плановых видов ремонта. Итогом данной работы стало согласование Советом по железнодорожному транспорту и ввод в действие с 1 июля 2012 изменений в «Руководящий документ. Ремонт тележек грузовых вагонов», в части ужесточения требований к ходовым частям цистерн при выпуске их из плановых видов ремонта, что является первым этапом реализации мер по повышению уровня безопасности движения поездов является из-

ломой боковых рам, которые на протяжении последних трех лет по количеству значительно превысили предыдущие годы. Решением по исключению случаев изломов боковых рам принимаются сегодня на всех уровнях технологического использования грузовых вагонов как при изготовлении продукции, так и в процессе ее эксплуатации.

В ходе обсуждения данной проблемы в ОАО «РЖД» с членами НП «Совет рынка», а также консультаций с Минтрансом России и Росжелдором были определены четыре основных принципиальных подхода к своевременному предупреждению изломов литых деталей тележек грузовых вагонов и выработаны совместные предложения по их реализации:

– гармонизировать нормативные требования (технические условия, технические требования, стандарты, руководства и т. п.) по производству и оценке соответствия (выбраковке) крупного вагонного лития;

– отзывать сертификат на некачественную продукцию и приостанавливать действие условного номера;

– сформировать достаточные финансовые гарантии участников перевозочного процесса для возмещения убытков, возникающих от транспортных происшествий и ликвидации их последствий;

– исключить возможность повторного использования боковых рам, в которых выявлен и подтвержден средствами неразрушающего контроля опасный дефект лития;

– рассматривать каждый дефект крупногабаритного вагонного лития, подтвержденный средствами неразрушающего контроля, как потенциальный излом, требующий издания предписания о запрете эксплуатации вагонов, укомплектованных литыми деталями опасной плавки.

ОАО «ВРК-1» концентрирует 40 наиболее конкурентоспособных вагонных ремонтных предприятий из числа ранее входивших в состав ЦДРВ и расположенных по всей сети российских железных дорог. В том числе 12 вагонно-колесных мастерских (ВКМ), а также Аламайтский ремонтно-механический завод. Производственные мощности компании позволяют выполнять 110 тысяч дефовых и 21 тысячу капитальных ремонтов. Штатная численность всех предприятий превышает 13 тысяч человек, руководящий состав укомплектован специалистами с многолетним стажем работы на железнодорожном транспорте.

За первый год работы в рамках дочернего общества ОАО «РЖД» удалось сохранить целостность технологии ремонта грузовых вагонов в новых условиях хозяйственной деятельности, освоить новые методы взаимодействия с клиентами, внедрить на ряде участков прогрессивные технологии.

Компания осуществляет дефовый и капитальный ремонт всех типов грузовых вагонов, ремонт тележек грузовых вагонов модели 18-100 с установкой износоустойчивых элементов в узлах трения, установку узла гашения колебаний на тележку модели 18-578, полное и обыкновенное освидетельствование колесных пар, все виды ремонта колесных пар, в том числе со сменой элементов. Ремонтные депо компании предоставляют дополнительные услуги по восстановлению и упрочнению деталей методом наплавки, производству отдельных видов запасных частей грузовых вагонов, изготовлению колесных пар нового формирования, подготовке вагонов под окрашивание с использованием высокотехнологичной дробеструйной очистки с последующим нанесением высококачественных лакокрасочных покрытий. Выполняются заказы по нанесению логотипов любой сложности, промывке, пропарке и правке кузовов вагонов, постановке деталей и узлов с повышенными техническими характеристиками. Используя ресурс ОАО «РЖД», реализован механизм обеспечения исправными запасными частями пунктов железных дорог, производящих текущий отцепочный ремонт (ТОР), согласно заказ-наряда в необходимых объемах и с соответствующим качеством. Данный механизм в конечном итоге позволяет снижать риски потребителя по доставке грузов «точно в срок».

Взаимодействие с контрагентами построено на договорной основе. Условия договоров соответствуют российскому законодательству и являются типовыми для оказания стандартных услуг, которые пользуются стабильным спросом со стороны клиентов. В случае оказания услуг в соответствии с индивидуальными требованиями заказчика, возможно заключение договора на нестандартных (индивидуальных) условиях. Стоимость плановых видов ремонта складывается исходя из фактически выполненного объема работ и затрат по каждой из выполненных операций. В свою очередь, общий объем работ зависит от технического состояния вагона. При этом компания выступает как стабилизатор ценовой политики, сглаживая возможные колебания цен на ремонтные услуги, в том числе территориальные диспропорции.

В настоящее время ОАО «ВРК-1» предлагает собственникам и изготовителям грузовых вагонов заключить договоры на приобретение колесных пар нового формирования, реализации которых компания имеет все необходимые ресурсы. В рамках договора компания гарантирует поставку колесных пар в срок, выполнение работ по ремонту колесных пар в соответствии с требованиями ОАО «РЖД», а также предоставление гарантийного обслуживания в течение всего срока эксплуатации колесных пар. Кроме того, имея достаточное представление о тенденциях изменения структуры перевозок, географии маршрутов, а также на основе анализа конкурентной среды, с целью развития логистики вагоноремонтных предприятий рассматривается вопрос о дополнительном приобретении и установке новых вагонов с целью расширения программы плановых видов ремонта различных родов грузовых вагонов по 252 дополнительным позициям.

По пути развития

С 1 июля 2011 года началась производственная деятельность вертикально интегрированной Вагонной ремонтной компании-1 (ОАО «ВРК-1»), основным рынком которой является рынок плановых видов ремонта всех типов грузовых вагонов. Занимаемая ею доля рынка по итогам 2011 года составила 25 процентов. О положении дел на сегодняшний день и перспективах на будущее рассказывает генеральный директор компании Роман Михайлович Власов.

вагонов заключить договоры на приобретение колесных пар нового формирования, реализация которых организована в вагонных ремонтных депо: Батайск, Горький-сортiroвочный, Свердловск-сортiroвочный, Иртишская, Брянск-Льговский, Лянгасово, Сольвычегодск, Магнитогорск, Тайга, Нижнеудинск. В этих целях Регистром сертификации между ремонтными депо, а у клиента появилась возможность выбора наиболее предпочтительных предприятий.

С нынешнего года наша компания внедрила у себя и предлагает перейти на электронный документооборот с применением электронно-цифровой подписи всем клиентам. По мнению заинтересованных сторон результативным признан прошлогодний пилотный проект по внедрению и использованию электронно-цифровой подписи (ЭЦП) первичных документов между ОАО «ВРК-1» и ОАО «ВГК», что позволило в десятки раз ускорить процесс обмена документами между организациями по сравнению с традиционными почтовыми услугами.

В настоящее время заключены договоры с ОАО «АОТ», ЗАО «Спецэнерготранс», ООО ТК «Р-Транс» и прорабатывается данный вопрос с ЦДРП, ОАО «ПГК», ОАО «ВРК-3», ОАО «НВЦ Вагоны», ОАО «ПВЦ Вагтехсервис», ОАО «НПП Вагонник».

С целью более глубокого проникновения в рынок по портфелю услуг и географии из числа реализованных проектов ОАО «ВРК-1» необходимо отметить весомые по масштабу на Северо-Кавказской железной дороге – в вагонных депо ремонтных депо Батайск и Краснодар, а на Дальневосточной – в депо

новке современных мини-пропарочных станций, дробеструйно-расочных комплексов. Например, с учетом накопленного опыта предприятиями Воскресенск, Батайск, Нижнеудинск, на которых установлено дробеструйное и расочное оборудование нового поколения Getrag, нам уже удалось создать основу для конкуренции между ремонтными депо, а у клиента появилась возможность выбора наиболее предпочтительных предприятий.

С нынешнего года наша компания внедрила у себя и предлагает перейти на электронный документооборот с применением электронно-цифровой подписи (ЭЦП) первичных документов между ОАО «ВРК-1» и ОАО «ВГК», что позволило в десятки раз ускорить процесс обмена документами между организациями по сравнению с традиционными почтовыми услугами.

В настоящее время заключены договоры с ОАО «АОТ», ЗАО «Спецэнерготранс», ООО ТК «Р-Транс» и прорабатывается данный вопрос с ЦДРП, ОАО «ПГК», ОАО «ВРК-3», ОАО «НВЦ Вагоны», ОАО «ПВЦ Вагтехсервис», ОАО «НПП Вагонник».

С целью более глубокого проникновения в рынок по портфелю услуг и географии из числа реализованных проектов ОАО «ВРК-1» необходимо отметить весомые по масштабу на Северо-Кавказской железной дороге – в вагонных депо ремонтных депо Батайск и Краснодар, а на Дальневосточной – в депо



Осурийск и Ружино. С помощью современного оборудования появилась возможность выполнять промывку и пропарку полувагонов, зерновозов, цистерн для последующих ремонтов. В стадии завершения модернизация депо Астрахань на Приволжской магистрали. На полигоне Западно-Сибирской железной дороги завершены аналогичные работы в вагонном ремонтном депо Омск-Сортировочный, в стадии завершения обновление технической базы депо Ленинск-Кузнецкий.

Все эти депо были выбраны не случайно, так как именно в данных регионах наблюдается большой грузопоток и обеспечивается поставка экспортно-импортных, транзитных грузов, в первую очередь, зерна в порты Черноморского бассейна, и грузов для строительства олимпийских объектов в Сочи. О стратегической важности обеспечения исправными погрузочными ресурсами маршрутов, следующих через порты Дальнего Востока в/из стран Юго-Восточной Азии, говорить излишне.

В ходе реализации проектов выполнен значительный объем работ по приведению технологии ремонта грузовых вагонов (в том числе нового поколения) в соответствие с требованиями действующих технической и технологической документации на современном уровне. Полагаем, что

собственники вагонов смогут значительно снизить свои издержки за счет сокращения времени на пересылку вагонов в ремонт в другие области (за несколько тысяч километров) от мест их оборота, простоя в ожидании ремонта, уменьшится также и нагрузка на инфраструктуру, в том числе на сортировочные мощности.

На пути оптимизации издержек производства одной из главных задач для ОАО «ВРК-1» было и остается повышение качества ремонта, снижение количества отказов и случаев брака в работе. В прошлом году на наших предприятиях внедрено 4 современных комплекса диагностики буксовых узлов, 4 комплекса диагностики подшипников, в этом году завершается внедрение еще 10 таких установок. Обновляется оборудование неразрушающего контроля, каждое депо оснащено профессиональными видеоскопами для обнаружения дефектов деталей в труднодоступных местах. Заменено 10 колесооткарных станков с установкой системы мониторинга, которая позволяет отслеживать работу станков и качество оточки колесных пар в режиме реального времени.

Повышение качества ремонта невозможно без четкой, слаженной работы участков АКП, в связи с чем было принято решение о замене морально устаревшего оборудования на более современное. В частности, замена технологического оборудования и объединение всех циклов ремонта авторемонтов в один комплекс позволило повысить качество ремонта.

В результате показатель безотказной работы по предприятиям ОАО «ВРК-1» за 6 месяцев 2012 года составил 98,34 процента, что лучше показателя частных вагоноремонтных предприятий (96,91 процента) на 1,43 процента. Все это позволяет ОАО «ВРК-1» обеспечить выполнение ключевой стратегической задачи – удерживать лидирующее положение в отрасли по объемам и качеству выполняемых ремонтных работ. Разумеется, необходимым условием для реализации этой задачи является также совершенствование системы управления. В первую очередь, за счет повышения качества финансового управления:

- формирования прозрачной финансовой структуры;
- применения механизмов мотивации для сокращения затрат и увеличения рентабельности операционной деятельности во всех производственных подразделениях;
- повышения качества управления маркетинговой деятельностью и продажами, то есть внедрения клиентоориентированного подхода;
- повышения качества сервиса, развития сбытовой сети;
- совершенствования системы управления логистикой и материально-техническим обеспечением;
- развития подсистемы управления персоналом, что обеспечивает личную мотивацию на повышение эффективности деятельности. Благодаря этому в ближайшие 2–3 года с дефицитом ремонтных услуг, думаю, будет покончено. Количество ремонтных мощностей и объемы предоставляемых ими услуг даже могут превысить спрос на эти услуги. Поэтому главная задача – научиться строго выполнять все договорные обязательства, исключать по возможности штрафные санкции, то есть работать цивилизованно. ■

Павел Тихолоз

В настоящее время Комиссией Совета по железнодорожному транспорту полномочных специалистов вагонного хозяйства железнодорожных администраций государств – участников СНГ, Грузии, Латвийской Республики, Литовской Республики, Эстонской Республики ведутся работы по корректировке действующего «Положения о продлении срока службы грузовых вагонов, курсирующих в международном сообщении». С предложениями по внесению изменений выступили ряд железнодорожных администраций, в том числе Росжелдор, жд. администрации Украины, Казахстана и Эстонии, крупные компании России – ОАО «ПГК», ОАО «ВГК» и некоторые другие собственники.

Если проанализировать поступившие предложения от административных органов по редакции основного документа, регламентирующего процесс продления срока службы грузовых вагонов, то можно выделить ряд наиболее важных требований, а именно:

- запретить продление срока службы более полугодного назначения;
- полностью возложить ответственность за разработанные Программы и методики технического диагностирования на организацию, осуществляющую техническое диагностирование;
- разрешить проведение работ по продлению срока службы только по техническим условиям на КРП с поэтапным запретом таких работ при проведении дефового и капитального ремонтов;
- производить продление срока службы только один раз, вне зависимости от срока предыдущего продления, повторное продление срока службы не допускать.

В то время как собственники подвижного состава считают, что срок службы вагонов должен определяться техническим состоянием и экономической перевозкой, основной активно обсуждаемой идеей является сокращение срока службы подвижного состава с постепенным запретом его продления. В первую очередь такая позиция выгодна вагоностроителям и взаимодействующим с ними компаниям. Их цель – запретить продление сроков службы вагонов, отказаться от КРП и продавать в возрастающих объемах новые вагоны.

Формальным прикрытием предложений о запрете продления является забота о безопасности железнодорожного транспорта. Новые вагоны должны быть надежнее, безопаснее, производительнее. Надзорные органы, отвечающие за безопасность, поддерживают эту позицию. Нет необходимости разбираться с состоянием каждого вагона, проще назначить формальный признак, например, полугодовой назначенный срок, и готов критерий, по которому за безопасность можно следить по бумагам, а не на реальном подвижном составе.

Однако, по нашему мнению, такая позиция является необоснованной и узковедомственной. Подтверждением этому является невысокое качество и недостаточная производительность новых вагонов, подтвержденная статистикой отказов и частотой попадания в текущий ремонт. Все крушения с изломом боковых рам произошли с новыми вагонами, находящимися в эксплуатации менее 3-х лет.

Предлагаем рассмотреть этот вопрос как с научной, так и с практической, учитывающей многолетний опыт, точки зрения.



Ю.П. Бороненко

Теоретически срок службы вагона может быть назначен несколькими способами (рис.1).

Первый из этих методов применяется, в основном, сейчас. На наш взгляд, наиболее целесообразным является третий метод. Анализ мировой практики технического обслуживания, ремонта и установления продолжительности жизненного цикла эксплуатации подвижного состава железных дорог позволяет говорить о том, что в большинстве развитых железнодорожных стран не используется термин «назначенный» (нормативный) срок службы. Этот термин и соответствующее понятие о директивных ограничениях сроков полезной эксплуатации единиц подвижного состава – родом из СССР и был взят на вооружение,



О корректировке «Положения о продлении срока службы грузовых вагонов, курсирующих в международном сообщении»

Вопросам корректировки «Положения о продлении срока службы грузовых вагонов, курсирующих в международном сообщении» с целью обеспечения транспортной безопасности на железных дорогах стран СНГ и Балтии посвящена статья Юрия Павловича Бороненко – д.т.н., профессора, заведующего кафедрой «Вагоны и вагонное хозяйство», ПГУПС, Александра Владимировича Третьякова – д.т.н., профессора, первого заместителя генерального директора ОАО «НВЦ «Вагоны», Екаторины Александровны Жаровой – к.т.н., доцента ПГУПС, начальника отдела маркетинга и технологии ремонта вагонов ОАО «НВЦ «Вагоны».

А также своим мнением как эксперта по данному вопросу с нами поделился Олег Александрович Семиглазов – начальник Управления инфраструктуры и перевозок Федерального агентства железнодорожного транспорта.

исходя из постулата плановой экономической системы социализма – «жизненный цикл того или иного оборудования должен быть ограничен периодом, в течение которого амортизационные отчисления за срок службы достигнут первоначальные затраты на постройки данного объекта». Многие при этом ссылаются на ГОСТ 27.002-89, статья 4.10, на основании которой «назначенный срок службы – это календарная продолжительность эксплуатации, при достижении которой эксплуатация объекта должна быть прекращена независимо от его технического состояния», не обращая внимания, что в ГОСТе к пункту 4.10 имелось примечание: «По истечении назначенного срока службы объект должен быть изъят из эксплуатации и должен быть принято решение, предусмотренное соответствующей нормативно-технической документацией – направление в ремонт, списание, уничтожение, проверка и установление нового назначенного срока и т.д.».

То есть, даже в советские времена предусматривалось, что после проверки и ремонта может быть установлен новый назначенный срок службы. Но большинство администраций, не обращая внимания на примечание, приняли соответствующие нормативно-технические документы, строго регламентирующие сроки службы практически всех видов подвижного состава и действующие

щие в железнодорожных администрациях стран СНГ и Балтии на пост-советском пространстве. Действующие в других странах подходы к установлению жизненного цикла подвижного состава основаны на кардинально ином принципе – объекты железнодорожной инфраструктуры подлежат исключению из полез-



А.В. Третьяков

ного использования только на основе истощения их технического и экономического ресурсов, т.е. по реальному техническому состоянию, превышающему предельное состояние, когда дальнейшая эксплуатация становится потенциально небезопасной или экономически нецелесообразной. Два указанных подхода принципиально отличаются друг от друга, но несомненно, что более

перспективен и экономически целесообразен тот, который, обеспечивая безусловное соблюдение безопасности движения, позволяет увеличить сроки службы подвижного состава.

С теоретической точки зрения, сроки службы вагонов, так же, 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.

Таким образом, фактический средний срок службы грузовых вагонов составляет 45 лет и превышает назначенный срок (рис. 2).

Следовательно, установленный в нормативно-технической документации срок вагона должен трактоваться как минимальный срок эксплуатации, в течение которого изготовитель гарантирует нормальную безаварийную работу экипажа с большой вероятностью и несет за это ответственность.

В конце 80-х годов прошлого столетия стали проявляться признаки дефицита отдельных типов подвижного состава, несбалансированность парка грузовых вагонов по видам перевозимых грузов, техническая и экономическая не-

возможность планового обновления выбывающего по нормативно-назначенному сроку службы подвижного состава. Негативные моменты, обусловленные этими факторами, грозили перейти в неуправляемую стадию, когда недостаток подвижного состава не позволил бы в должной мере обеспечивать перевозку народнохозяйственных грузов, т.е. мог возникнуть эффект «домино».

Своевременно найденное решение возникшей проблемы заключалось в частичном отказе от строго регламентированных нормативных сроков службы для тех единиц подвижного состава, индивидуального ресурс которых позволял разрешить их дальнейшую безаварийную эксплуатацию за пределами назначенного срока



Е.А. Жарова

службы. Эта идея оценки остаточного ресурса экипажей с истекшим (истекающим) назначенным сроком службы и целенаправленное управление этим ресурсом с целью продления срока службы после соответствующих ремонтных воздействий была сформирована в совместных исследованиях ученых ВНИИЖТ, ПГУПС и ПО «Азовмаш» (Украина) и поддержана Департаментом вагонного хозяйства МПС России и Госгортехнадзором РФ, а затем была признана Советом глав железнодорожных администраций стран СНГ и Балтии, была закреплена соответствующими нормативно-техническими документами и используется по настоящее время. Следует отметить, что в инвентарном парке грузовых вагонов совместного использования по состоянию на 1 августа 2012 года эксплуатировалось более 155 тысяч вагонов с истекшим сроком службы, из них продлен срок службы только 66,5 тыс. грузовых вагонов; собственных грузовых вагонов с продленным сроком службы на 1 августа 2012 года эксплуатировалось более 275 ты-

Теоретическое обоснование возможности увеличения срока службы

Учитывая γ – процентный срок службы вагонов, вероятность достижения планируемого срока службы можно записать в виде:

$$P(t) = \frac{1}{2\pi} \int_0^D e^{-\frac{t-T_{cp}}{2\sigma^2}} dt = \phi \left(\frac{T_{cp} - t}{\sigma} \right)$$

T_{cp} – средний срок службы вагонов;
 t – планируемый срок службы;
 σ – среднеквадратичное отклонение наработки до отказа.

Принимая во внимание $\gamma(t) = 0,9$ получаем уравнение:

$$0,9 = \phi \left(\frac{T_{cp} - t}{\sigma} \right)$$

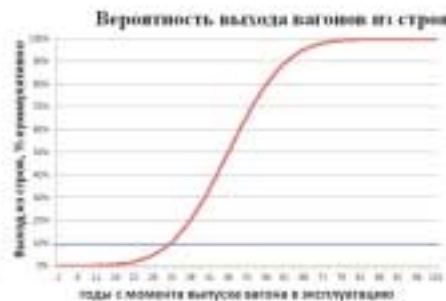
Проведем расчет для вагонов с планируемым сроком службы 32 года и среднеквадратичным отклонением наработки до отказа 16 лет (исполучено обработкой статистических данных по вабитно вагонов из эксплуатации).

Используя таблицу нормального распределения, определим значение функции при вероятности 0,9:

$$T_{cp} = 0,8159 \cdot \sigma + t = 45 \text{ лет}$$

$$\frac{(T_{cp} - t)}{\sigma} = 0,8159$$

Построим функцию «нормального» распределения, используя встроанные функции:



сяч единиц, и на техническое состояние таких вагонов не было отнесено ни одно крушение.

Накопленный опыт продления сроков службы подвижного состава позволяет сделать вывод о том, что такой «хозяйский» подход к любым рельсовым экипажам, обладающим остаточным ресурсом, возобновление этого ресурса путем производства капитального ремонта с продлением сроков полезного использования, недорогая модернизация существующих моделей экипажей, позволяющая повысить их потребительские свойства, и исключение из инвентаря лишь тех экипажей, у которых полностью исчерпан остаточный ресурс их базовых частей – является главной ресурсосберегающей технологией, которую надо внедрять для всего подвижного состава рельсового транспорта.

Неоспоримым, на наш взгляд, является утверждение, что в конце 80-х и 90-х годах прошлого столетия, когда экономика страны практически стояла «на коленках», благодаря предпринятым мерам по предотвращению списания и уничтожения «старых» вагонов удалось найти единственно верное решение по «возвращению к жизни» десятков тысяч грузовых вагонов, сотен метровагонов, ло-

комотивов и других типов подвижного состава. Это, с одной стороны, поддержало на плаву экономику страны в очень непростой момент, с другой же – явилось стимулом и экономической базой для постепенного наращивания «мускулов» развития железнодорожной отрасли и всей экономики России (да и других стран бывшего СССР) в целом.

И сегодня, когда недалекие (с нашей точки зрения) политики и экономисты, чиновники и даже... технари ставят вопрос об отказе от продления сроков службы подвижного состава и говорят исключительно о необходимости строительства экипажей «нового поколения» – надо задуматься и попытаться дать ответы на вопросы: как сегодня и сейчас обеспечить бесперебойную перевозку грузов; как это сделать без ущерба для экономического развития наших стран; как при этом не ущемить интересы небольших (по объему парка) собственников? По нашему мнению, продление срока службы уйдет само, как только вагоностроительная промышленность запустит в производство действительно инновационные вагоны, повышающие производительность хотя бы на 15–20%.

Считаем, что на современном этапе необходимо узаконить про-

дление срока службы грузовых вагонов после проведения КРП вплоть до удвоенного назначенного, ввести в Положение формулировку «... при предоставлении разработчиком ТУ на КРП обоснованных материалов, в которых по результатам расчетов и испытаний по определению остаточного ресурса получен не менее чем двукратный запас, общий срок службы, с учетом продления, может превышать полуторный назначенный срок службы, указанный в ТУ завода-изготовителя на базовый вагон, но не более удвоенного...». А учитывая особенности проведения КРП с заменой кузова, имеющего массовый характер, внести в Положение дополнительные уточнения, а именно: «В ТУ на КРП с заменой кузова и рамы (котла и рамы) на новые от сертифицированных моделей вагонов, новый назначенный срок службы устанавливается как для нового вагона, независимо от срока службы используемых кузовов и рам».

И, на наш взгляд, следует сформулировать общее отношение к вопросам продления сроков службы подвижного состава как единственно возможный в современных экономических условиях путь обеспечения транспортной безопасности стран СНГ и Балтии. И очень тщательно и вдум-

чиво отнестись к корректировке действующего «Положения», не поддаваясь на узковедомственные интересы, учитывать только стратегически важные интересы наших стран, заключающиеся в безусловном обеспечении в количественном и качественном выражении единиц подвижного состава с соблюдением требований его безопасной эксплуатации.

МНЕНИЕ ЭКСПЕРТА

Тема продления срока службы и обеспечение безопасности подвижного состава является актуальной. При ее рассмотрении хотелось бы определиться с терминами.

Смысл выражения «продление срока службы» подразумевает проведение каких-либо действий с конкретной единицей подвижного состава. Однако далеко не всегда эти действия необходимы, в большинстве случаев достаточно проведения технического диагностирования для того, чтобы убедиться, что конкретная единица подвижного состава может эксплуатироваться, не угрожая безопасности движения.

Действительно, созданная в прошлом веке система техниче-



О.А. Семиглазов

ского обслуживания и планово-предупредительных ремонтов позволяло с удовлетворительной степенью безопасности эксплуатировать подвижной состав и использовать его с экономической отдачей. Вообще срок службы, прописываемый в Технических Условиях (ТУ), можно назвать показателем довольно абстракт-

ным и, по меньшей мере, рекламно-коммерческим. Зная, что этот срок является величиной расчетно-усредненной, нужно помнить, что каждая конкретная единица подвижного состава эксплуатируется в отличных от других условиях.

Интенсивность и условия эксплуатации, определяемые такими индикаторами, как тонно-километровая работа, род перевозимого груза, способы погрузки-выгрузки, проходы через сортировочные горки, использование грузоподъемности подвижного состава и другие. Подвижной состав, в силу влияния этих условий, может как безопасно эксплуатироваться больше назначенного срока, так и стать потенциально опасным до его наступления.

Для безопасности движения лучшим выходом было бы установить сплошной технический контроль (с учетом вышеперечисленных индикаторов) за каждой конкретной единицей подвижного состава, но это дорогостоящий процесс и сегодня технологически это невозможно. Существующая система технического обслуживания и ремонта и технология продления сроков службы подвижного состава доказала свою состоятельность на протяжении десятилетий, и сегодня, благодаря ей, мы эксплуатируем подвижной состав независимо от формы его собственности с минимизацией рисков в области безопасности движения.

При техническом диагностировании на предмет «продления срока службы» определяется возможность дальнейшей эксплуатации подвижного состава и, в большинстве случаев, в технических решениях экспертная организация требует того или иного планового вида ремонта подвижного состава, реже каких-то дополнительных работ. То есть, дает заключение об эксплуатационной годности конкретной единицы подвижного состава на конкретный срок с условием выполнения планового вида ремонта и технического обслуживания, гарантируя то, что от планового до планового вида ремонта, несущие элементы конструкции сохраняют свои свойства и обеспечивают безопасность эксплуатации. Отсюда мы приходим к более верному

термину «определение эксплуатационной годности».

Определившись с «эксплуатационной годностью», нужно, естественно, рассмотреть и экономическую целесообразность. Переход к рыночной экономике отнюдь не является переходом к какому-то хаосу в области безопасности движения. Ни одна коммерческая организация не желает получать дополнительные расходы, связанные со случаями нарушения безопасности движения, то есть в условиях ведения бизнеса безопасность и экономика – понятия взаимосвязанные. Вкладывая средства в техническое диагностирование или в покупку нового подвижного состава, бизнес создает прибыльную экономику, а никак не убыточную, то есть подвижной состав генерирующий убытки, однозначно будет для бизнеса нецелесообразно роскошью, равно как и подвижной состав с рисками в области безопасности движения (рисками убытков). Отсюда конечно справедливо, что экономическая целесообразность включает в себя опосредованно безопасную эксплуатацию.

Я не буду проводить параллель с авиацией, морским транспортом, хотя нужно отметить, что почти все трагедии и происшествия происходили не по причине неправильного определения эксплуатационной годности или потери несущей способности конструкции, а по причинам нарушения в области технического обслуживания, ремонта или неправильных действий персонала.

Приведу ряд цифр только в области железнодорожного подвижного состава. За прописанными в ТУ сроками эксплуатации сейчас используется порядка 230 тыс. вагонов. Это пятая часть всего парка в Российской Федерации. При стоимости нового вагона в среднем 2,5 млн. руб. нетрудно подсчитать, что для замены их на новые отрасли потребуется порядка 600 млрд. руб., которые естественным образом лягут на плечи экономики в целом, а конкретные могут привести к увеличению транспортных расходов в стоимости продукции и снижению конкурентоспособности российских товаров на рынке. Если добавить пассажирские вагоны, вагоны электропоездов и локомотивы, то сумма возможных отраслевых затрат на подвижной состав приблизится к триллиону руб.

Как и во всех развитых странах, переход к новому подвижному составу возможен только при определенных условиях. Это в первую очередь, создание инновационного подвижного состава, качественно отличающегося от существующего по таким параметрам, как производительность, грузоподъемность, конструкционная скорость, экономичность «жизненного цикла», что понятным образом приведет к замене пусть еще безопасного, но уже экономически невыгодного, генерирующего меньшую прибыль подвижного состава.

Система технического обслуживания и плановых видов ремонта с экспертным техническим диагностированием эксплуатационной годности способна обеспечить как безопасность движения, так и экономико-хозяйственный подход к транспорту.

В заключение хотелось бы отметить, что поднятый в статье вопрос уточнения назначенных сроков службы является актуальным, и, на мой взгляд, выполнимый при продлении сроков службы перечень работ следовало бы назвать «определением эксплуатационной годности подвижного состава».

История развития железных дорог – это история развития торговых путей России. К 70-м годам XX века развитие сети достигло масштабного апогея. Железная дорога пришла даже туда, где производственные и добывающие мощности находились только в проекте (кое-где эти проекты до сих пор не реализованы). Вслед за развитием сети развивались и методы управления движением.

Однако распад СССР и отделение Российской Федерации сыграли деструктивную роль в этом процессе. Масштабное снижение объемов перевозок создало дефицит денежных средств, необходимых для поддержания инфраструктуры. Перед руководством стояла задача обеспечить сохранение инфраструктуры, задачи развития не было. После кризиса 1998 года началось обесценивание экономики, и это позволило обеспечить приток грузов на железную дорогу.

В 2001-м году началось реформирование отрасли. Основная цель реформы – развитие конкуренции на рынке вагонов. И вот через 10 лет реформирования возникли проблемы, о которых предупреждали еще перед стартом реформ. Связаны они, в основном с низкой управляемостью вагонопотоками. Айсбергом для всех участников рынка перевозок стали узкие места инфраструктуры, прежде всего частично законсервированные пути, а то и целые парк на крупных станциях и узлах. Сеть сегодня работает с коэффициентом полезного действия не выше 0,75, при коэффициенте загрузки системы 0,999. Именно этот пара-



докс и провоцирует тромбы на ряде направлений, в том числе на подходах к портам, становится причиной объявления конвенций.

В подтверждение данного вывода обратимся к ситуации на рынке специальных перевозок. Для транспортировки продукции «Евроцемент групп» мы имеем в своем распоряжении пять тысяч вагонов. В пиковый летний сезон дополнительно привлекаем довольно значительное количество вагонов. Производство цемента растет, а это непрерывный процесс, значит, его надо вывозить для исключения случаев затоваривания. Но даже с привлеченным парком ощущается нехватка подвижного состава.

Тогда решили посчитать экономикой. И столкнулись со следующим: вагонов вроде бы не хватает, а на самом деле мы пересодержим парк вагонов на 1,5

Дефицит вагонов: фантазии и реальность

Участники рынка железнодорожных перевозок после 10 лет с начала реформ так и не дождались стабилизации ситуации с доставкой сырья и готовой продукции от производителя к покупателю, хотя государственный, то есть инвентарный парк грузовых вагонов перестал существовать. Правда, появился еще универсальный парк ВСР (вагон собственный привлеченный). Но по ряду причин грузовладельцы не очень-то охотно пользуются им. И каждый собственник управляет принадлежащим ему подвижным составом по своему усмотрению.

О том, к чему это приводит, рассуждает генеральный директор компании «Спецвагонтранс» Павел Анатольевич Иванкин.

тысячи единиц. Начали разбираться, и выяснилось, что коэффициент оборачиваемости нашего вагона за два последних года упал с 2,36 до 1,9–2,0. То есть, если в 2010 году мы имели возможность делать две с лишним погрузки в месяц, то теперь и двух не набираем.

Вывод неутешительный: причина дефицита подвижного состава, который раскручивает цены на перевозки, не в нехватке вагонов, дело в управляемости вагонопотоками и самой инфраструктурой. Оборот цементовоза достигал 15–18 (!) суток, вместо прежних 13. Получается замкнутый круг – мы привлекаем вагоны, так как их не хватает, а они простаивают в пробках, что ставит под угрозу выполнение договорных обязательств по поставке готовой продукции потребителю. А кроме того, когда состав простаивает на путях общего

мера ускорила доставку груза потребителю в среднем на двое суток, позволила сократить рабочий парк вагонов на 8–10 процентов. Но время нахождения порожнего вагона в пути сократилось незначительно.

Вообще-то, в соответствии с действующими правилами, собственник вагонов должен направлять свободный подвижной состав на станции приписки. Однако сплошь и рядом это не делается, так как на станции приписки надо платить за использование путей. Поэтому собственники выгоднее направлять вагоны в район возможной погрузки. В результате часто складывается ситуация, которую невозможно «разрулить»: растут встречные пробеги однодородного подвижного состава, в связи с чем непроизводительно загружается инфраструктура, и все это ведет к серьезным экономическим потерям.



В целях повышения эффективности перевозочного процесса назрела необходимость разработки новых правил использования подвижного состава при организации перевозок грузов, в том числе на всем пространстве СНГ. Принимая во внимание, что собственники вагонов уже несколько тысяч, эффективное использование подвижного состава может быть достигнуто только при едином управлении.

Вроде бы именно этим обусловлено образование универсального парка ВСР. Однако обезличенный парк с фиксированной тарифной ставкой не очень-то привлекает грузовладельцев по той простой причине, что трудно обеспечивается регулярность подачи вагонов и не всегда они находятся в идеальном состоянии. А ведь когда начинались реформы, подразумевалось, что конкурентные механизмы будут стимулировать операторов предлагать более качественный сервис по более низкой цене, а грузовладельцев – оптимизировать транспортную составляющую своей производственной деятельности.

На уровне конкретного сегмента подвижного состава – цементовозов – мы можем определенно говорить о том, что на сегодня проблема управляемости кадрами предпенсионного и пенсионного возраста, приток же молодежи был крайне низок.

И конечно, задача извращения от заторов и конвенций должна решаться в рамках пространства «колей 1520». Нужна принципиальная концепция использования грузовых вагонов при железнодорожных перевозках. Само собой разумеется, что она должна быть рассмотрена и утверждена на Совете глав правительств стран СНГ. Это необходимо, чтобы внутренние законодательные акты каждой страны в области железнодорожного транспорта (в части использования вагонов) привели в соответствие с этой концепцией.

Параллельно необходимо обратить особое внимание на таможенные законодательства каждой из стран Содружества. Они должны обеспечивать свободное перемещение любых вагонов и контейнеров по железным дорогам всех государств. Имеющиеся информационные системы и средства вычислительной техники позволяют провести все необходимые организационные преобразования.

Только использование богатого опыта ветеранов и обновление системы управления вагоновым парком помогут ликвидировать барьеры в движении на перегонах и станциях, а в конечном итоге сохранить само пространство «колей 1520».

Проводимая сегодня молодежная политика позволила привлечь на транспорт молодежь, создать необходимые условия для развития. Однако институт наставничества был утрачен и теперь находится в стадии восстановления. Сегодня на линии работает много молодых перспективных сотрудников, но опыт – «сын ошибок трудных» – требует времени, которого нет. Именно наставничество всегда позволяло сократить временной промежуток для достижения звания – профессионала. Кризисы 1998 и 2008 годов вынудили РЖД расстаться с опытными, но пожилыми «профи». Реформирование частично отняло у системы железных дорог профессиональные кадры.

Передача опыта, особенностей и «профессиональных приемчиков» – это залог движения вперед. Иначе молодые специалисты вынуждены повторно открывать для себя временной промежуток для достижения звания – профессионала. Кризисы 1998 и 2008 годов вынудили РЖД расстаться с опытными, но пожилыми «профи». Реформирование частично отняло у системы железных дорог профессиональные кадры.

Целесообразно, на мой взгляд, на время привлечь к сотрудничеству кадры уже ушедшие на пенсию, но имеющие богатый опыт. Отсутствие знаний в области компьютерных технологий, компьютерных централизаций и прочих современных прибамбасов с лихвой будет компенсировано опытом организации перевозок. Это станет серьезным шагом по повышению профессионального уровня молодежи в условиях дефицита времени.

Иначе придется смириться с тем, что все больше грузов уходят на автомобильный и водный транспорт. Ведь если взять затраты на перевозки автомобильным и железнодорожным транспортом в расчете на одну тонну, то автотранспортом получается дешевле. Но мы возем не одну тонну, а миллион тонн. То есть, я могу собрать 70–80 вагонов, а это уже не одна вагонная отправка, а маршрутная доставка. Значит, тариф упадет. И мне для этого будет нужен один локомотив, один состав, одна поездовая бригада. Так что при массовых перевозках альтернативы железнодорожному транспорту нет.

И конечно, задача извращения от заторов и конвенций должна решаться в рамках пространства «колей 1520». Нужна принципиальная концепция использования грузовых вагонов при железнодорожных перевозках. Само собой разумеется, что она должна быть рассмотрена и утверждена на Совете глав правительств стран СНГ. Это необходимо, чтобы внутренние законодательные акты каждой страны в области железнодорожного транспорта (в части использования вагонов) привели в соответствие с этой концепцией.

Параллельно необходимо обратить особое внимание на таможенные законодательства каждой из стран Содружества. Они должны обеспечивать свободное перемещение любых вагонов и контейнеров по железным дорогам всех государств. Имеющиеся информационные системы и средства вычислительной техники позволяют провести все необходимые организационные преобразования.

Только использование богатого опыта ветеранов и обновление системы управления вагоновым парком помогут ликвидировать барьеры в движении на перегонах и станциях, а в конечном итоге сохранить само пространство «колей 1520».

Николай Давыдов



О возрастном авторитете Федеральной пассажирской компании в международных железнодорожных кругах свидетельствуют знаменательные события, произошедшие в прошлом и нынешнем годах, прогрессирующая динамика и структура международных пассажирских перевозок, а также экономическая эффективность данного вида деятельности. Достаточно сказать, что ОАО «ФПК» — крупнейшее дочернее общество ОАО «РЖД» по величине уставного капитала и численности работников. В уставный капитал ОАО «ФПК» было передано все имущество пассажирских перевозок, включая парк вагонов. Размер уставного капитала составил 4,9 млрд. долл. США. В подразделении компании работает более 82 тыс. человек. Ежедневно в рейс отправляется 600 поездов. В пиковые периоды дополнительно назначаются до 200 поездов в сутки. Ежегодно перевозится порядка 112,5 млн. пассажиров. Пассажирооборот компании превышает 111 млрд. пасс/км в год. ОАО «ФПК» является одним из крупнейших перевозчиков пассажиров на территории постсоветского пространства и активно интегрируется в мировое транспортное сообщество.

В 2011 году компания стала ассоциированным членом Организации сотрудничества железных дорог (ОСЖД) с правом участия во всех комиссиях, комитетах и рабочих группах ОСЖД, работающих в области пассажирского хозяйства. Следствием этого явилось признание европейским и национальным железнодорожным сообществом компании ОАО «ФПК» в качестве полноправного участника рынка железнодорожных пассажирских перевозок в дальнейшем сообщении.

В июле 2012 года в рамках 80-й сессии Генеральной ассамблеи Международного Союза Железных Дорог было принято решение о приеме ОАО «ФПК» в качестве ассоциированного члена Европейской ассамблеи МСЖД. Участие на правах самостоятельного члена в деятельности этой организации должно способствовать развитию сети продаж, разработке совместных проектов с крупнейшими европейскими компаниями — членами МСЖД.

Как отметил вице-президент ОАО «РЖД» — генеральный директор ОАО «ФПК» М.П. Акулов: «Компания работает как во внутригосударственном, так и в международном сообщении более чем с 30 странами Европы и Азии, является оператором самых длинных по протяженности маршрутов. Трансевропейский маршрут Москва — Ницца, длина которого составляет 3115 км, проходит по территориям 7 европейских стран. В Книгу рекордов Гиннеса занесено сообщение Москва — Пхеньян.

Со многими зарубежными партнерами налажен обмен опытом. Так, в 2011 году в рамках Петербургского международного экономического форума был подписан контракт на разработку и поставку семи поездов производства компании ПАТЕНТЕС ТАЛЬГО. В декабре того же года состоялся первый рейс поезда Москва — Берлин — Париж. В пути следования были организованы торжественные мероприятия, и проведены переговоры генерального директора ОАО «ФПК» с руководителями пассажирских комплексов Белоруссии, Польши, Германии и Франции.

В целях создания правовой базы для сотрудничества компании на рынке железнодорожных пассажирских перевозок разработан

Евроазиатские маршруты ОАО «ФПК» привлекают отечественных и зарубежных пассажиров

Международная деятельность Федеральной пассажирской компании направлена на повышение эффективности пассажирских перевозок, и позиционирование ОАО «ФПК» на евроазиатском транспортном рынке как надежного партнера и члена крупных транспортных организаций в целях обеспечения расширения доли ФПК на международном рынке транспортных услуг. Для достижения этой цели менеджмент компании стремится проводить эффективную маркетинговую политику и повышать качество предоставляемых услуг. Вопросам многогранной и эффективной международной деятельности компании посвящена статья нашего корреспондента.



Общеввропейская организация по согласованию международных расписаний пассажирских поездов FORUM TRAIN EUROPE (FTE), членом которой железные дороги нашей страны являются уже более 60 лет, обратилась к руководству компании с предложением провести на базе ОАО «ФПК» в 2013 году полный комплекс мероприятий по согласованию расписаний международных пассажирских поездов в Европе. И это тоже не только признание компании как авторитетного международного перевозчика, но и прекрасная возможность продвижения ее интересов на международном рынке. Прорабатывается вопрос вступления ОАО «ФПК» в Международный комитет по железнодорожному транспорту (CIT) — организацию, обеспечивающую нормативно-правовую базу международных железнодорожных перевозок между Европой и Азией.

В целях создания правовой базы для сотрудничества компании на рынке железнодорожных пассажирских перевозок разработан

ряд нормативных двусторонних и трехсторонних международных соглашений и договоров с железными дорогами и пассажирскими компаниями-перевозчиками. В частности, подписан Протокол о намерениях между ОАО «РЖД» (ОАО «ФПК») — SNCF — DB AG, в рамках которого планируется создание совместного предприятия по организации международных пассажирских перевозок.

Заключено трехстороннее Соглашение о порядке осуществления пассажирских перевозок в Российско-Финляндском прямом железнодорожном сообщении (ОАО «РЖД» — ОАО «ФПК» — VR GROUP LTD), а также двусторонние Соглашения о сотрудничестве в области железнодорожных перевозок пассажиров, багажа и грузов багажа в международном сообщении с Польшей, Латвией, Литвой, Эстонией, Казахстаном,



Абхазией, Азербайджаном, Монголией. Рабочие группы, созданные в рамках этих Соглашений, прорабатывают широкий спектр вопросов, направленных на повышение эффективности работы пассажирского комплекса.

В рамках этих соглашений в апреле нынешнего года немецкий концерн Siemens AG совместно с «Трансмашхолдингом» представил новый спальный вагон габарита RIC, предназначенный для поездов ОАО «ФПК», совершающих международные рейсы, который отличается высоким уровнем комфорта. Презентация новых вагонов состоялась на австрийском заводе Siemens AG в Вене.

Всего в вагоне 8 пассажирских купе, каждое из которых имеет 4 полки-кровати. Инновационной разработкой немецкого концерна стала система кондиционирования, которая позволяет

регулировать температурный режим в купе. Пассажиры даже могут принять душ в пути, попросить проводника разогреть пищу. Обеспечена и их личная безопасность. Пассажир теперь получает у проводника электронный ключ от купе, а в двери установлен глазок, благодаря чему можно осмотреть весь коридор. В 2012 году будет осуществлена поставка 30 первых вагонов габарита RIC. Всего же до 2015 г. на российских железные дороги будет поставлено 200 вагонов габарита RIC, которые рассчитаны на скорость движения до 200 км/ч.

По итогам 2011 года объем перевозок в международном сообщении (со странами СНГ, Балтии и дальнего зарубежья) составил почти 19,7 млн. человек. В направлении дальнего зарубежья отмечен рост порядка 16 процентов.

Предпринятые за последние 2 года меры позволили повысить экономическую эффективность международных перевозок. Однако чтобы вывести международные пассажирские перевозки на безубыточный уровень необходимо приложить максимум усилий для реализации следующих задач:

- совместная (с участием всех администраций иностранных железных дорог) оптимизация маршрутной сети с отменой нерентабельных маршрутов;
- увеличение среднего состава пассажирских поездов путем организации курсирования многогруппных поездов;
- поэтапное выравнивание тарифов на перевозки пассажиров в международном сообщении в части инфраструктуры и приведение их к фактическим платежам;

— ведение эффективной тарифной политики.

Важной вехой в развитии международного сообщения поездами ОАО «ФПК» стал запуск поезда № 17/18 Москва — Ницца, состоявшийся в сентябре 2010 года. За два года поезд перевез более 15 тысяч пассажиров, и популярность этого железнодорожного направления постоянно растет.

Компания проводит работу по совершенствованию графика движения поезда, а также по расширению перечня услуг, предоставляемых пассажирам. Так, в графике движения поезда была назначена новая остановка: 17 декабря 2011 года он впервые сделал остановку в Монте-Карло (княжество Монако). А с 1 августа нынешнего года на этот поезд введена услуга электронной регистрации. Пройти ее пассажир может в своем личном кабинете на сайте компании. Пассажиру, воспользовавшемуся услугой электронной регистрации, не нужно распечатывать билет на специальном бланке. Для посадки в поезд достаточно предъявить проводнику вагона электронный билет (в бумажном виде или на экране мобильного устройства), а также документ, удостоверяющий личность, который был указан при покупке билета.

Кстати, агентское соглашение на реализацию билетов по глобальным ценам в поездах и в вагонах дальнего следования в международном сообщении формирования в пунктах продаж железных



продаж железных дорог Польши пассажиры смогут приобрести билеты на поезда № 17/18 Москва — Ницца, № 23/24 Москва — Париж, № 69/70 Саратов — Берлин. А также в беспересадочные вагоны Новосибирск — Берлин, Омск — Берлин, Челябинск — Берлин, Адлер — Берлин, курсирующие в составе поезда № 69/70 Саратов — Берлин, и беспересадочный вагон Калининград — Берлин, курсирующий в составе поезда № 7/8 Калининград — Гдыня.

Следующим этапом сотрудничества стороны назвали организацию продажи билетов на поезд сообщением Россия — Польша через Интернет.



дорог Польши подписали в мае нынешнего года генеральный директор ОАО «ФПК» М.П. Акулов и председатель правления АО «ПКП Интерсити» Януш Малиновски.

«Мы оцениваем данное соглашение как существенный шаг вперед, у нас появляются новые возможности по привлечению пассажиров. Когда мы запускали поезда в Ниццу и Париж, то рассчитывали, что пользоваться ими смогут не только жители России и Франции, что пассажиры смогут покупать билеты в наши поезда и в тех странах, по территории которых пролегают маршруты следования поездов», — отметил М.П. Акулов.

По словам Януша Малиновски, подписанное соглашение пассажиры в Польше ждали давнее: «Это очень удобно для поляков, поскольку многие желают путешествовать в Париж и Ниццу российскими поездами».

Это первое подобное соглашение, заключенное ОАО «ФПК» с администрациями зарубежных железных дорог после введения новых условий по продаже билетов в международном сообщении — перехода на глобальные цены. По глобальным ценам в пунктах

Вообще, расширение каналов сбыта любой продукции или услуги — это ключевая составляющая успеха любого бизнеса.

С целью расширения взаимодействия с евроазиатскими партнерами ОАО «ФПК» принимает участие в значительных международных мероприятиях в области транспорта. В рамках бизнес-форума «Стратегическое партнерство 1520» подписаны двусторонние соглашения в области железнодорожных перевозок пассажиров, багажа и грузов багажа в международном сообщении с ЗАО «Азербайджанские Железные Дороги» и АО «Улан-Баторская железная дорога» (Монголия).

В рамках подписанных документов стороны приняли на себя обязательства организовать сотрудничество по следующим направлениям деятельности в области организации пассажирских перевозок в международном сообщении:

- тарифная политика;
- разработка предложений по изменению, дополнению, совершенствованию правовой базы, регулирующий перевозки в международном пассажирском сообще-

на широкое и своевременное информирование пассажиров о проводимых акциях с целью привлечения пассажиропотока. Также в рамках соглашений стороны договорились об обмене опытом и содействии по вопросам ремонта, содержания, эксплуатации и предоставления в аренду железнодорожного подвижного

по сотрудничеству в области транспорта Комиссии по подготовке регулярных встреч глав правительств России и Китая в Новосибирске. Минтранс РФ, под эгидой которого проводятся заседания Рабочей группы, и МЖД КНР поддержали инициативы ОАО «ФПК», направленные на развитие пассажирских перевозок между двумя странами.



состава; сокращения случаев задержки пассажирских поездов на межгосударственных стыковых пунктах; борьбы с провозом безбилетных пассажиров, излившейся ручной клади, контрабандного багажа и грузов багажа, взаимодействия с государственными органами контроля на границе.

В рамках соглашений создаются двусторонние рабочие группы, которые организуют взаимодействие и принятие решений по обозначенным направлениям сотрудничества.

В конце августа нынешнего года состоялось шестнадцатое заседание Рабочей группы по железнодорожному транспорту Подкомиссии

целью ОАО «ФПК» провела работу по оптимизации технологии обработки поезда № 19/20 на станции Забайкальск, сократив затрачиваемое время на смену тележек и контрольные процедуры с 6 до 3 часов. В этой связи ОАО «ФПК» предлагает МЖД КНР рассмотреть возможность ускорения поезда по территории Китая.

Следующим шагом к развитию пассажирского сообщения между Россией и Китаем может стать

— Проект организации этих железнодорожных маршрутов направлен на удовлетворение динамично растущих потребностей граждан в увеличении объемов перевозок между Россией и Финляндией, на создание безопасных, доступных и комфортных условий поезда. С учетом роста интеграционных процессов, вовлекающих все больше деловой, культурной и профессиональной общности обеих стран, проект будет способствовать расширению культурно-экономических связей между Россией и Финляндией, — отметил заместитель генерального директора ОАО «ФПК» Олег Никитин.

И, наконец, нельзя не вспомнить, что минувшим летом ОАО «ФПК» реализовала крупный проект по доставке болельщиков на матч чемпионата Европы по футболу в Польшу, назначив специальные поезда.

Еще один важный аспект в многогранной совместной деятельности ОАО «ФПК» с зарубежными коллегами: повышение безопасности движения в международном сообщении.

С апреля нынешнего года поезда формирования стран СНГ и Балтии, следующие по территории России, стали сопровождать инструкторы по безопасности. Предварительно ОАО «ФПК» обсудило ряд ключевых вопросов с представителями железнодорожных администраций стран СНГ и Балтии. Были подробно изучены существующие нормы и правила организации контроля в поездах формирования стран СНГ и Балтии на законных основаниях. Построение такой системы позволит минимизировать случаи использования технически неисправного подвижного состава, безбилетного провоза, провоза излишней ручной клади и контрабанды по территории РФ.

Впереди у ОАО «ФПК» много планов и участие компании в работе 57 Совета по железнодорожному транспорту государств — участников Содружества будет способствовать развитию пассажирских перевозок в международном сообщении. ■

Стороны договорились об оптимизации графика движения международного пассажирского поезда №19/20 Москва — Пекин формирования ОАО «ФПК». В сообщении с КНР первым шагом к развитию пассажирского сообщения необходимо реализовать существующий потенциал подвижного состава и инфраструктур железных дорог России и Китая, ускорив поезда №19/20 формирования ОАО «ФПК» и № 3/4 Пекин — Москва формирования МЖД КНР. С этой



ционных систем, отвечающих за бронирование билетов.

А в конце сентября в Петрозаводске был подписан меморандум о намерениях по взаимодействию российских и финляндских органов власти и компаний-перевозчиков. Он касается вопросов организации пассажирского железнодорожного сообщения по маршрутам: Петрозаводск — Сорвала — Йозенсуу, Петрозаводск — Костомукша — Каяни — Оулу и запуска туристического поезда Санкт-Петербург — Иматра.

Николай Давыдов

Возможность применения координатно-временной информации, получаемой с помощью современных глобальных навигационных спутниковых систем, в различных функциональных приложениях задач проектирования, строительства, содержания, ремонта и реконструкции железнодорожных магистралей активно прорабатывается во всех государствах, развивающих железнодорожный транспорт, включая Германию, Францию, Швейцарию, США, Канаду и Китай. Из стран СНГ наиболее активно занимается инновационными технологиями в данной области Казахстан.

Начало 2000-х годов отмечено развертыванием наземных сетей базовых референсных станций систем дифференциальной коррекции (ДГНСС), позволяющих вычислить корректирующие поправки к спутниковым данным, обеспечивая возможность определения местоположения объектов на земной поверхности с сантиметровыми точностями в режиме реального времени и миллиметровыми точностями в режиме постобработки.

На основе описания железнодорожного пути как трехмерного пространственного объекта, в соответствующих службах передовых стран мира стали разрабатываться технологии проектирования, строительства и текущего содержания пути. При этом практически во всех разработках в качестве инструмента были выбраны цифровые модели пути (ЦМП) и геопространственные базы данных (ГБД), используемые для сбора, хранения и оценки информации о текущем состоянии пути и выработки рекомендаций по предупреждению и устранению выявленных неисправностей.

Применительно к странам ЕС суть подхода применения координатных методов и действующих спутниковых технологий ДГНСС составляли следующие положения:

- наиболее действенным методом контроля и выправки пути признается координатный;
- координатный метод базируется на системе непрерывного координатно-цифрового описания пути с применением единой общеевропейской системы координат ETRS;
- основным инструментом получения координатных данных по объектам железнодорожной инфраструктуры с требуемыми точностями являются технологии дифференциальной коррекции первичных данных GPS и ГЛОНАСС на основе развертываемых наземных сетей базовых спутниковых референсных станций.

Первым и сегодня приоритетным, направлением стало использование технологий спутникового позиционирования на основе ДГНСС для обеспечения привязки в едином координатном пространстве результатов измерений, полученных в ходе инструментального контроля геометрии пути, проводимых с помощью подвижных путеобследовательских станций (вагонов и тележек).

Ярким примером такого внедрения могут служить скоростные станции типа Archimede (Италия), IRISys (Германия) и т.п. Они оснащены уникальной аппаратурой, в состав которой входят спутниково-инерциальные системы для точного определения трехмерных координат оси пути.

Успехи в использовании технологий высокоточного спутникового позиционирования для координатной привязки результатов измерений, получаемых различными путеобследовательскими

НА ПИКЕ ИННОВАЦИОННЫХ ТЕХНОЛОГИЙ

На прошедшей в сентябре в Берлине крупнейшей международной железнодорожной выставке «InnoTrans 2012» дочерними компаниями «РЖД» «Росжелдорпроект» и «НИИАС» была представлена комплексная технология постановки пути в проектное положение с использованием ГЛОНАСС/GPS и данных Комплексной системы пространственных данных инфраструктуры железнодорожного транспорта (КСПД ИЖТ).

О новых технологиях рассказывают генеральный директор ОАО «Росжелдорпроект» Андрей Николаевич Волков, его заместитель по инфраструктурным проектам и инновациям, кандидат технических наук Александр Григорьевич Гельфгат и заместитель директора Центра инновационных инженерных изысканий на железнодорожном транспорте «Росжелдоризыскания» Андрей Александрович Воронков.



А.Н. Волков

станциями, обусловили дальнейшее развитие технологий, направленных на использование координатных методов непосредственно в системах управления машин, осуществляющих выправку пути.

Международный железнодорожный союз в 2008 году ввел в действие рекомендации по применению единой геоцентрической системы координат при инженерных путевых работах в странах ЕС.

Всем им при геодезическом обеспечении работ по строительству и содержанию железнодорожного пути рекомендовано использование единой Европейской системы наземных координат ETRS-89 совместно с подходами картографическими проекциями. Соответственно, практически все европейские страны запланировали к 2017 году обязательный переход от своих национальных координатных систем к единой координатной системе ETRS-89, а при построении ЦМП использование стандартизированной модели

непрерывного координатно-цифрового описания пути (CNTD). CNTD описывает 3D-модель железнодорожного пути с использованием непрерывных (бесшовных) математически точных элементов, позволяющих определить плановые координаты и высоты любой точки пути.

Необходимость создания и внедрения инновационной технологии реконструкции и ремонтов пути на основе координатных методов с применением глобальных навигационных спутниковых систем ГЛОНАСС/GPS обусловлена тем, что ОАО «РЖД» должна совершенствовать используемые в настоящее время традиционные методы выправки пути, базирующиеся на отсительных измерениях. Надо устранить ряд «узких мест» в применяемых технических решениях, повысить качество и эффективность ремонтных работ на сети российских железных дорог.

По поручению ОАО «РЖД», «Росжелдорпроект», начиная с 2009 года, ведет детальную работу по созданию и применению цифровых моделей пути. В 2010-ом в «РЖД» было принято решение о создании Комплексной системы пространственных данных инфраструктуры железнодорожного транспорта, включающей в себя основные базовые и инновационные достижения в области геодезии, инженерных изысканий и проектирования. Пилотный полигон для реализации КСПД ИЖТ был выбран участок высокоскоростного движения Москва – Санкт-Петербург – Бусловская.

В сложившейся за последние десятилетия практике съемка пу-

ти проектно-изыскательских работ ведется отсительным методом, а проектные данные (даже в случаях применения при изысканиях современного геодезического оборудования) готовятся в отсительных величинах, представляя собой на выходе эшпоры рихтовок и продольный профиль.

При использовании выправочных машин ВПО, ВПР, Дуоматик



А.Г. Гельфгат

за счет того, что текущее положение уложенного пути перед ними неизвестно, выправка осуществляется только по заданным эшпорам рихтовок. Как следствие, это приводит к появлению длинных профильных просядок на прямых участках и зарихтованности кривых.

Без единой координатной привязки проекта, после проведения ремонта, при последующих работах по текущему содержанию пути (включая планово-предупредительную выправку) происходит накопление «ухода» от исходного проектного положения, который относительными методами эф-

фективно проконтролировать быть не может.

Развитие инновационных технологий инженерных изысканий и появление новых методов получения пространственной информации обуславливает прогресс в области изысканий, проектирования и строительства объектов железнодорожной инфраструктуры.

К инновационным можно отнести технологии определения пространственных координат с использованием ГЛОНАСС/GPS-аппаратуры, получение пространственных данных при помощи измерительных комплексов воздушной аэрофотосъемки и лазерного сканирования (мобильного и наземного).

Накопленные пространственные данные используются на всех этапах жизненного цикла объектов инфраструктуры железных дорог – от изыскания и проектирования до строительства и текущего содержания. Единство и актуальность пространственных данных на всех этапах обеспечивают качество выполняемых работ, точный контроль постановки пути и объектов инфраструктуры в проектное положение, создают информационную основу для управления инфраструктурой.

Развертывание в ОАО «РЖД» работ по внедрению технологий, основанных на применении данных от глобальных навигационных спутниковых систем ГЛОНАСС/GPS, и возможности их высокоточной дифференциальной коррекции от наземных спутниковых референсных станций, позволяет получать в режиме реального времени координаты объектов путевой инфраструктуры с высокой точностью. Тем самым открывается перспектива перехода к новым инновационным технологиям выправки пути.

В основе создаваемой на полигоне Москва – Санкт-Петербург – Бусловская КСПД ИЖТ лежат высокоточная координатная система (ВКС) и цифровые модели пути (ЦМП).

Это позволило сформировать высокоточное координатное пространство на полигоне и на такой основе вплотную подойти к созданию «своих технологий», увязывающих на платформе единого координатного описания все процессы на стадиях проектирования, строительства, реконструкции, ремонтов и текущего содержания.

КСПД ИЖТ является информационно-технологической системой сбора, обработки, хранения и предоставления зарегистрированным пользователям координатной информации об объектах инфра-

структуры и подвижных объектах железнодорожного транспорта.

Основным назначением ВКС является создание единого высокоточного координатного пространства, реализуемого на основе механизмов использования глобальных навигационных спутниковых систем ГЛОНАСС/GPS и их дополнений, геодезическое обеспечение всех видов инженерных изысканий, проводимых для проектирования, строительства и эксплуатации железных дорог, а также полевого трассирования новых магистралей. Система предоставляет навигационное обеспечение работ по управлению строительными и ремонтными машинами и механизмами и создает основу для получения надежной оценки качества строительства и ремонтов железных дорог.

Таким образом, высокоточная координатная система впервые в практике отечественных железных дорог позволяет увязать воедино решение задач инженерно-геодезического обеспечения проектирования, капитального строительства, эксплуатации и строительства объектов железнодорожной инфраструктуры.

Развитие инновационных технологий инженерных изысканий и появление новых методов получения пространственной информации обуславливает прогресс в области изысканий, проектирования и строительства объектов железнодорожной инфраструктуры. К инновационным можно отнести технологии определения пространственных координат с использованием ГЛОНАСС/GPS-аппаратуры, получение пространственных данных при помощи измерительных комплексов воздушной аэрофотосъемки и лазерного сканирования (мобильного и наземного).

Накопленные пространственные данные используются на всех этапах жизненного цикла объектов инфраструктуры железных дорог – от изыскания и проектирования до строительства и текущего содержания. Единство и актуальность пространственных данных на всех этапах обеспечивают качество выполняемых работ, точный контроль постановки пути и объектов инфраструктуры в проектное положение, создают информационную основу для управления инфраструктурой.

Развертывание в ОАО «РЖД» работ по внедрению технологий, основанных на применении данных от глобальных навигационных спутниковых систем ГЛОНАСС/GPS, и возможности их высокоточной дифференциальной коррекции от наземных спутниковых референсных станций, позволяет получать в режиме реального времени координаты объектов путевой инфраструктуры с высокой точностью. Тем самым открывается перспектива перехода к новым инновационным технологиям выправки пути.

В основе создаваемой на полигоне Москва – Санкт-Петербург – Бусловская КСПД ИЖТ лежат высокоточная координатная система (ВКС) и цифровые модели пути (ЦМП).

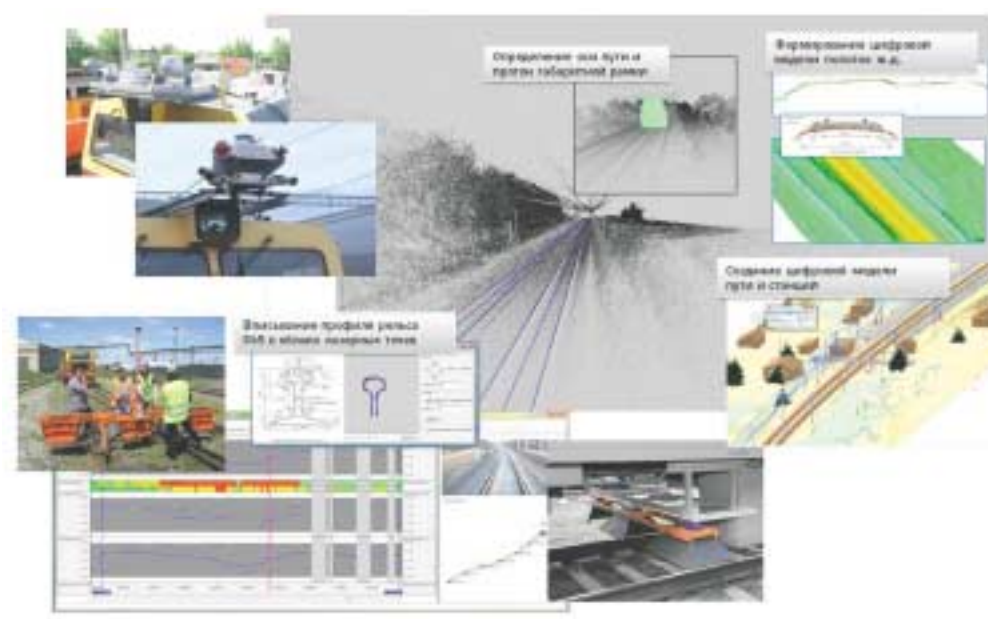
Это позволило сформировать высокоточное координатное пространство на полигоне и на такой основе вплотную подойти к созданию «своих технологий», увязывающих на платформе единого координатного описания все процессы на стадиях проектирования, строительства, реконструкции, ремонтов и текущего содержания.

КСПД ИЖТ является информационно-технологической системой сбора, обработки, хранения и предоставления зарегистрированным пользователям координатной информации об объектах инфра-

структуры и подвижных объектах железнодорожного транспорта. Основным назначением ВКС является создание единого высокоточного координатного пространства, реализуемого на основе механизмов использования глобальных навигационных спутниковых систем ГЛОНАСС/GPS и их дополнений, геодезическое обеспечение всех видов инженерных изысканий, проводимых для проектирования, строительства и эксплуатации железных дорог, а также полевого трассирования новых магистралей. Система предоставляет навигационное обеспечение работ по управлению строительными и ремонтными машинами и механизмами и создает основу для получения надежной оценки качества строительства и ремонтов железных дорог.

Таким образом, высокоточная координатная система впервые в практике отечественных железных дорог позволяет увязать воедино решение задач инженерно-геодезического обеспечения проектирования, капитального строительства, эксплуатации и строительства объектов железнодорожной инфраструктуры.

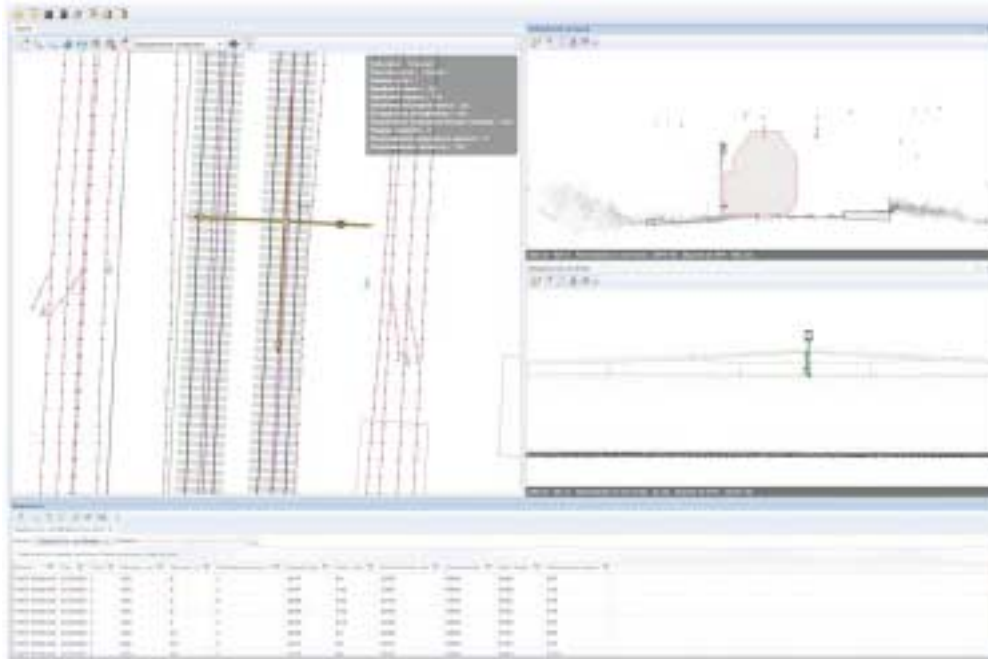
К инновационным можно отнести технологии определения пространственных координат с использованием ГЛОНАСС/GPS-аппаратуры, получение пространственных данных при помощи измерительных комплексов воздушной аэрофотосъемки и лазерного сканирования (мобильного и наземного).



ся автоматическое управление этой сетью. В случае необходимости возможно ручное управление работой дифференциальной подсистемы ГНСС.

Опорная геодезическая сеть, являющаяся геометрической основой железнодорожной инфраструктуры, формируется каркасными (совпадающими с базовыми станциями), главными и промежуточными пунктами, закладываемыми в полосу отвода и обеспечивающими в среднем плотность в два пункта на один километр дистанции.

Она обеспечивает резервирование функционирования подсистемы ГНСС на случай возможных отказов в ее работе или невозможности приема спутниковых сигналов на магистрали (например, при экранировании спутниковых радиосигналов зданиями, сооружениями, деревьями, рельефом местности и т.п.). Существует возможность обустройства временных базовых станций, более приближенных к району производства работ, что



позволяет точнее определять местоположение объектов.

С использованием промежуточных пунктов можно дополнять или заменять спутниковые измерения традиционными геодезическими, позволяющими на расстояниях до одного километра реализовывать более высокую точность при определении местоположения. Опорная геодезическая сеть служит основой для координатных и высотных калибровок дифференциальной подсистемы ГНСС, а также для контроля качества ее работы при текущих поверках и аттестации. С ее помощью можно развешивать съемочные сети в пределах полосы отвода магистрали и выполнять геодезическое обеспечение аэрофотосъемки, воздушного, мобильного и наземного лазерного сканирования.

Опорная геодезическая сеть обеспечивает среднюю квадратическую погрешность взаимного положения смежных пунктов в плане 8 мм, а по высоте (нормальной) – 5 мм.

Высокоточная координатная система позволяет обеспечить координатное единство решения задач инженерных изысканий, проектирования, капитального строительства и ведения путевого хозяйства, с одной стороны, и управления перевозочным процессом и повышение безопасности движения с другой.

Концепция применения ВКС предусматривает создание и использование цифровых моделей геометрических параметров пути и других объектов инфраструктуры как составной части комплексной системы пространственных данных инфраструктуры железнодорожного транспорта.

Таким образом, ВКС представляет собой основу формирования системы Единого координатного обеспечения создания и эксплуа-



тации инфраструктуры железных дорог как составной и неотъемлемой части единого геоинформационного пространства ОАО «РЖД» и инфраструктуры пространственных данных России.

В последние годы рядом ведущих предприятий и институтов «РЖД» (ОАО «Росжелдорпроект», «НИИАС», ЗАО «ИнтеГеоТранс», СГУПС и др.) в тесном взаимодействии с Центральной дирекцией инфраструктуры, департаментами капитального строительства, технической политики, корпоративной информатизации и другими причастными подразделениями компании, Центральной дирекцией по ремонту пути, дорожными службами Октябрьской, Запально-Сибирской, Северо-Кавказской разработан комплекс технических решений по обеспечению производства рекон-



струкции и ремонтов пути на базе координатных методов, основывающихся на спутниковых данных и пространственной информации об объектах инфраструктуры. Применяемая методология жидется на следующих принципах: – изыскания и проекты реализуются в едином координатном пространстве, формируемом спутниковыми системами ГЛОНАСС/GPS с высокоточными дифференциальными дополнениями и наземными

реперными сетями (ВКС) с выдачей результирующих материалов в координатной форме;

– проектные данные по конкретным участкам работ готовятся в координатной форме с подготовкой на выходе цифровых моделей пути и объектов инфраструктуры (ЦМП); – в ходе выправочных работ расчет сдвигов и подъемов осуществляется в режиме реального времени на основании сравнения фактического и проектного положения пути в единой координатной системе.

Основу методологии составляют цифровые модели пути и объектов инфраструктуры.

ЦМП – это математическое описание геометрических характеристик и пространственного положения пути и объектов инфраструктуры железных дорог.



Далее в процессе изысканий недостающие данные и исследование проводятся в поле и камеральными способами. Они служат основой для проектирования объектов инфраструктуры.

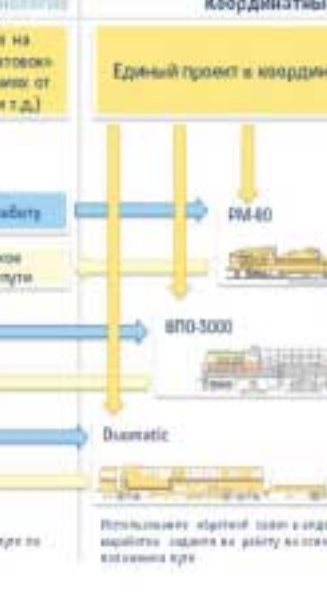
В результате проект сопровождается цифровым описанием пространственного положения запроектированных объектов в виде ЦМП. ЦМП может быть получена также по результатам изысканий для уже существующих магистралей и использована при оценке качества выполнения проекта, габарита приближения строений, геометрических характеристик пути, моделирования изменений геометрии пути и т.д.

На основании такой методологии разработаны инновационные технологии автоматизированного управления вырезкой балласта и выправкой пути. Реализованы проекты оснащения щечноочиствительных (типа RM-80 и СЧ) и путевых (типа ВПО-3000, ЭЛБ, Дуоматик) машин необходимыми средствами спутни-

ковой навигации и специальным программным обеспечением для бортовых систем управления.

При использовании инновационной технологии постановка пути в проектное положение осуществляется исходя из измеряемого в режиме реального времени фактического положения пути и сравнения его с проектным положением, представленным в координатной форме в виде непрерывного цифрового описания – цифровой модели пути.

Облако точек обрабатывается, в нем выделяются объекты



инфраструктуры (рельсы, ось пути, контактный провод, опоры контактной сети и т.д.).

К этой информации добавляется обзорная картографическая информация, полученная по результатам воздушной аэрофотосъемки, а также данные георадара, показывающие структуру слоев балластной призмы и земляного полотна железной дороги.

Далее в процессе изысканий недостающие данные и исследование проводятся в поле и камеральными способами. Они служат основой для проектирования объектов инфраструктуры.

В результате проект сопровождается цифровым описанием пространственного положения запроектированных объектов в виде ЦМП.

ЦМП может быть получена также по результатам изысканий для уже существующих магистралей и использована при оценке качества выполнения проекта, габарита приближения строений, геометрических характеристик пути, моделирования изменений геометрии пути и т.д.

На основании такой методологии разработаны инновационные технологии автоматизированного управления вырезкой балласта и выправкой пути. Реализованы проекты оснащения щечноочиствительных (типа RM-80 и СЧ) и путевых (типа ВПО-3000, ЭЛБ, Дуоматик) машин необходимыми средствами спутни-

ковой навигации и специальным программным обеспечением для бортовых систем управления.

При использовании инновационной технологии постановка пути в проектное положение осуществляется исходя из измеряемого в режиме реального времени фактического положения пути и сравнения его с проектным положением, представленным в координатной форме в виде непрерывного цифрового описания – цифровой модели пути.

Облако точек обрабатывается, в нем выделяются объекты

такие объекты, как рельсы, ось пути, контактный провод, опоры контактной сети и т.д.).

К этой информации добавляется обзорная картографическая информация, полученная по результатам воздушной аэрофотосъемки, а также данные георадара, показывающие структуру слоев балластной призмы и земляного полотна железной дороги.

Далее в процессе изысканий недостающие данные и исследование проводится в поле и камеральными способами. Они служат основой для проектирования объектов инфраструктуры.

В результате проект сопровождается цифровым описанием пространственного положения запроектированных объектов в виде ЦМП.

ЦМП может быть получена также по результатам изысканий для уже существующих магистралей и использована при оценке качества выполнения проекта, габарита приближения строений, геометрических характеристик пути, моделирования изменений геометрии пути и т.д.

На основании такой методологии разработаны инновационные технологии автоматизированного управления вырезкой балласта и выправкой пути. Реализованы проекты оснащения щечноочиствительных (типа RM-80 и СЧ) и путевых (типа ВПО-3000, ЭЛБ, Дуоматик) машин необходимыми средствами спутни-

ковой навигации и специальным программным обеспечением для бортовых систем управления.

При использовании инновационной технологии постановка пути в проектное положение осуществляется исходя из измеряемого в режиме реального времени фактического положения пути и сравнения его с проектным положением, представленным в координатной форме в виде непрерывного цифрового описания – цифровой модели пути.

Облако точек обрабатывается, в нем выделяются объекты

такие объекты, как рельсы, ось пути, контактный провод, опоры контактной сети и т.д.).

К этой информации добавляется обзорная картографическая информация, полученная по результатам воздушной аэрофотосъемки, а также данные георадара, показывающие структуру слоев балластной призмы и земляного полотна железной дороги.

Далее в процессе изысканий недостающие данные и исследование проводится в поле и камеральными способами. Они служат основой для проектирования объектов инфраструктуры.

В результате проект сопровождается цифровым описанием пространственного положения запроектированных объектов в виде ЦМП.

ЦМП может быть получена также по результатам изысканий для уже существующих магистралей и использована при оценке качества выполнения проекта, габарита приближения строений, геометрических характеристик пути, моделирования изменений геометрии пути и т.д.

На основании такой методологии разработаны инновационные технологии автоматизированного управления вырезкой балласта и выправкой пути. Реализованы проекты оснащения щечноочиствительных (типа RM-80 и СЧ) и путевых (типа ВПО-3000, ЭЛБ, Дуоматик) машин необходимыми средствами спутни-

Такая технология выправки исключает появление длинных неровностей в плане и профиле, позволяет осуществить автоматизацию технологического процесса, обеспечивая при этом повышение качества работ за счет точности проводимых измерений, минимизации влияния человеческого фактора и оптимизации использования путевых машин вследствие исключения дополнительных измерительных проходов.

Обеспечение единства измерений путем привязки объектов к высокоточной координатной системе открывает перспективы повышения точности исполнения проектных решений.

Разработка проектов с выдачей ЦМП с привязкой к ВКС позволяет после завершения ремонта решать задачи приведения пути к проектному положению и при последующем текущем содержании пути, сравнивая фактическое положение пути с проектными данными, обеспечивая тем самым существенную экономию затрат на текущее содержание пути и подготовку новых проектных решений.

Перечислим основные цели новой технологии:

- постановка и содержание пути в проектное положение на основе координатных методов, реализуемых с помощью спутниковых технологий, формирования единого координатного про-

странства, использования проектов и цифровых моделей пути в координатной форме, создания и ведения актуализированной базы данных КСПД ИЖТ проектных решений и текущего состояния пути;

– переход к ремонтам пути по фактическому состоянию с учетом координатной привязки выявленных расстройств;

– сокращение затрат на проведение изысканий, разработку проектов, выполнение работ по выправке пути и контролю их качества;

– оптимизация использования путевых машин при выполнении работ по ремонту пути.

Подход к ведению базы пространственных данных, принятый в ОАО «РЖД», развивается на пике инновационных технологий и опыта европейских железных дорог, которые по праву считаются передовыми в области железнодорожной инфраструктуры. По опыту зарубежных коллег можно судить, что применение развиваемой комплексной технологии дает существенный экономический эффект, повышает качество и ответственность исполнителей за счет сопоставимости результатов измерений и возможности технического контроля проектирования и строительства.

Техника нового поколения

Прошло всего 10 лет, как Крюковский вагоностроительный завод (ПАО «КВСЗ», город Кременчуг, Украина) создал первые ускоренные межрегиональные поезда для движения со скоростью до 160 километров в час. Они вышли на маршрут Киев – Харьков и были настолько популярны у пассажиров, что окупились всего за 3 года. Сегодня ПАО «КВСЗ» предлагает своим покупателям технику нового поколения.

Разработан и изготовлен новый межрегиональный двухсистемный электропоезд повышенной комфортности для движения со скоростью 160 километров в час. Поезд прошел этап запуска и первую часть испытаний на Приднепровской железной дороге на постоянном токе 3000 В, которую успешно выдержал. Последним этапом была его проверка на движение со скоростью 160 км/час. Сегодня второй этап испытаний продолжается на Юго-Западной дороге, где проверяется его работоспособность на участках с переменным током. В плане испытаний проведение испытаний при движении со скоростями 200 – 220 км/ч. Эти испытания дадут большой материал для выполнения подобных поездов на эксплуатационную скорость 200 км/ч. Реализация такой скорости движения заложена в конструкцию поезда.

Каждая новая информация с участков испытаний, многочисленные фотографии, в том числе и сделанные с борта вертолета, вызывают повышенный интерес средств массовой информации. И это не удивительно. Новый двухсистемный скоростной межрегиональный поезд от КВСЗ – это техника высокого уровня, которая способна вызвать восторг, удивление и восхищение как у специалистов, так и у обычных граждан.

Он очень органично смотрится на путях в инфраструктуре железной дороги: белоснежный, стремительный, с аккуратными формами, кажется легким, невзирая на свои внушительные габариты. Длина состава из 9 вагонов – примерно 250 метров. Он прекрасно вписывается как в городскую инфраструктуру, так и в пейзажи украинских степей.

В испытаниях участвует большая группа специалистов. Среди них, конечно же, работники Украинизации, Украинского научно-исследовательского института вагоностроения (Кременчуг), Днепропетровского университета железнодорожного транспорта, Крюковского вагоностроительного завода, партнеры из России, Польши, Германии. Все эти люди работают на одну задачу, scrupulously выполняя все пункты программы испытаний.

Когда поезд начинает движение, то создается ощущение, что он взлетает. Мягко и плавно. Бесшумно и легко. Стремительно набирает скорость. На мониторе управления цифры меняются молниеносно: 90, 120, 137, 141, 155, 160! С большой скоростью на полигоне просто не разрешается ездить по техническим причинам, но присутствует ощущение, что можно еще быстрее.

Надежность и безопасность

В новом скоростном поезде очень много технических решений, направленных на обеспечение безопасности движения. Главное – современная тормозная система от ведущей фирмы «Knorr-Bremse» (Германия). В этой системе удачно

Пассажирские поезда Крюковского вагоностроительного: ускоренный, скоростной, высокоскоростной

Сегодня визитной карточкой Крюковского вагоностроительного завода является создание техники нового поколения, это скоростные электропоезда, отвечающие и соответствующие самым современным требованиям: скорость, безопасность, комфорт. О последних разработках известного не только в Украине, но и далеко за ее пределами предприятия пойдет речь в нашей статье.



Председатель наблюдательного совета ПАО «Крюковский ВСЗ» В.И. Приходько

сочетаются несколько схем торможения, электронное управление замещения их, прочная конструкция тормозных механизмов и интеллект при возможных ситуациях в движении.

Просторная кабина управления, продуманное расположение органов управления и индикации, использование современных управляющих устройств, программ и диагностики оборудования позволяют с большой вероятностью исключить ошибки в управлении. Наличие современной аппаратуры «Комплексное локомотивное устройство безопасности» от Ижевского радиозавода (Россия) позволяет обеспечить в пути строгое исполнение команд автоматической линейной системы сигнализации (АЛСЧ), контролировать действительную скорость движения и не позволяет превышать максимально допустимую, предупреждает о сигналах светофоров.

Для контроля за состоянием машиниста используется еще одна система – ТСКБМ – «Телемеханическая система контроля бодрствования машиниста».

На руке машиниста расположен браслет, который внешне напоминает обыкновенный пластиковый браслет для наручных часов. ТСКБМ «чувствует» состояние машиниста. Если он (все может случиться) заснул, то последуют звуковой и световой сигналы. Машинист должен нажать так называемые кнопки бдительности, подтвердить, что он бодрствует. Если этого не сделать, то поезд затормозит и остановится в автоматическом режиме.

Все параметры основных систем поезда пишутся на кассету регистрации – «черный ящик», их при необходимости можно будет расшифровать.

Межвагонные переходы в электропоезде – герметичные. При нажатии кнопки внутренние двери вагонов легко открываются, а закрываются автоматически. Проходы между сиденьями – широкие. В пассажирских салонах, как и в кабине машиниста, комфортная температура в любое время года – работает система обеспечения климата.



Презентация электропоезда

Межрегиональный скоростной двухсистемный электропоезд ПАО «КВСЗ» был представлен в Берлине на Международной выставке рельсового транспорта «ИнноТранс-2012». Видеоролик о ходе его создания и испытаниях привлёк всеобщее внимание, потому что демонстрировался не только на стенде Крюковского вагоностроительного завода, но и на стендах наших партнеров – фирмы «Медком» (Варшава) и «МДС» (Днепропетровск). Многие посетители выставки отметили появление на рынке скоростных поездов нового поколения на колее 1520 мм – ПАО «КВСЗ».

Сегодня в Киевском метрополитене проходит испытания новый поезд метро с асинхронным приводом на тележках с пневмоподвесиванием. Эти тележки – новинка от Крюковского вагоностроительного завода. Поезд был показан специалистам всех метрополитенов СНГ на заседании Международной ассоциации «Метро», которая проходила в Киеве 25–27 сентября, и вызвал всеобщую заинтересованность и восхищение.

В 2014 году мы намерены предложить клиентам двухэтажный вагон. Это вагон локомотивной тяги для межрегиональных перевозок со скоростью 160–200 км/час. Кузов будет изготовлен из экструдированных алюминиевых панелей, чтобы уменьшить нагрузку на ось и увеличить скорость. Естественно, вагон будет оснащен современными системами электрооборудования, жизнеобеспечения, видеонаблюдения, новым санитарно-техническим оборудованием. Межвагонные переходы – герметичные, сцепные устройства – жесткие. Это для удобства пассажиров в пути, уменьшения шума и влияния окружающей среды. Мы будем также применять тележки с центральным пневмоподвесиванием собственного производства.

В таком вагоне может ехать до 140 пассажиров. Поэтому двухэтажный вагон – это самый экономически выгодный вагон для перевозок пассажиров. На повестке дня уже сегодня создание нового скоростного электропоезда со скоростью движения 250 километров в час. Кабинет Министров Украины включил Крюковский вагоностро-

ительный завод в Государственную программу развития внутреннего производства для создания ряда (линейки) электропоездов со скоростью движения до 250 километров в час.

Соответствующее дополнение внесено в Государственную программу развития внутреннего производства. Проект должен быть реализован до 2015 года. Среди ожидаемых результатов реализации программы – создание высокотехнологичных современных электропоездов, повышение экспортного потенциала вагоностроительной отрасли, снижение энергопотребления в сфере железнодорожного транспорта, обеспечение его экологичности. Оптимизация пассажиропотоков, в частности, с соседними государствами, обеспечит в будущем высокоскоростное сообщение между государствами-соседями, в том числе за счет повышения качества обслуживания пассажиров, высокой скорости, комфортности и безопасности железнодорожных пассажирских перевозок.

Мы попросили прокомментировать эту новость президента компании, председателя наблюдательного совета Публичного акционерного общества «Крюковский вагоностроительный завод» Владимира Приходько:

– Для нас важно включение предприятия в государственную программу. В плане того, чтобы показать значимость проекта создания межрегиональных электропоездов, над которым мы работаем целенаправленно последние годы. Чтобы, как говорится, «застолбить» эту тему.

Межрегиональный скоростной электропоезд с эксплуатационной скоростью движения 160–200 км/час мы уже создали. Поезда, которые движутся с более высокой скоростью – это уже высокоскоростные. Для них все расчеты делаются по нормам и правилам как для поездов на 300, 350 и даже 400 километров в час.

Мы сейчас работаем в этом направлении. У высокоскоростных поездов должен быть легкий и прочный кузов из алюминия, нагрузка на ось не более 16 тонн. Такой поезд требует особенной тормозной системы, изменений во внешнем виде согласно законам аэродинамики.

Переходим от работы с конструктивными стальными к нержавеющей сталью, алюминиевым сплавам, полимерным материалам. Это открывает новые перспективы в создании транспорта и соответствует сегодняшнему уровню в европейском транспортном машиностроении.

Приятно осознавать, что коллектив Крюковского вагоностроительного завода на взятие все новых вершин на пути своего развития, который, как известно, идет по принципу – вперед и вверх. ■

Анна Кудиярова

«Русский вечер в Берлине» на InnoTrans!

21 сентября сего года в Берлине завершила трехдневную работу крупнейшая мировая выставка InnoTrans. С 1996 года данный форум является ведущим международным смотром рельсового транспорта, который проводится один раз в два года в крупнейшем выставочном комплексе мира Messe Berlin.

для очень многих элитарным транспортным клубом, где собираются лучшие динамично развивающиеся компании».

Лучшее подтверждение этих слов – те люди, которые выходили на сцену в этот вечер, который, кстати, вела популярная ведущая радиостанции «Радио Русский Берлин» Мария Кричевская. А победителями в различных номинациях стали действительно как уважаемые в отрасли люди, так и достойные компании, доказавшие делом по праву называться лучшими. Транспортный Оскар в Берлине получили в номинации «За вклад в развитие транспортной отрасли»: Лев Владимирович Кузнецов – губернатор Красноярского Края, Российская Федерация; Фредерик Парде – директор Департамента Европы и Центральной Азии Национального общества Французских железных дорог (SNCF), Французская Республика; Жуков Виктор Павлович – заместитель председателя Комитета организации сотрудничества железных дорог (ОСЖД), Российская Федерация. В номинации «Лидер железнодоро-

19 сентября в отеле «Kempinski Hotel Bristol» прошел «Русский вечер в Берлине», который сопровождался торжественной церемонией награждения лучших мировых отраслевых компаний премией «Золотая Колесница», праздничным банкетом и концертом популярных зарубежных артистов. Поздравить участников и гостей вечера пришли представители Федерального министерства транспорта, строительства и городского развития Германии, руководство Комитета Организации сотрудничества железных дорог (ОСЖД) и других отраслевых международных ассоциаций. Депутаты Госдумы – член Комитета по транспорту Александр Васильев и член Комитета по промышленности Олег Савченко, прибыли в Берлин, чтобы передать самые теплые пожелания всем присутствующим от нижней палаты парламента и зачитать ряд приветствий от своих коллег. В частности, в своем приветственном обращении, почетный председатель президиума, депутат Госдумы Валерий Язев отметил, что «за прошедшие семь лет премия стала своего рода знаком качества для всех компаний, которые работают в сфере транспорта. А это – и дополнительный стимул для работников, и налаживание деловых связей со своими коллегами из других стран, обмен опытом. По сути, «Золотая Колесница» стала



рожного транспорта» лауреатами премии стали: VR Group (Железные дороги Финляндии) (Финляндская Республика); Patentes Talgo (Королевство Испания).

Лучшим российским региональным предприятием морского транспорта стала компания «Группа «ТРАНЗИТ-ДВ», Российская Федерация, г. Владивосток. Победителями также признаны: ОАО «РЖДстрой» – в номинации «Лидер строительства объектов транспортного назначения», Российская Федерация; Westmatic AB – в номинации «Лидер в сфере транспортного обслуживания», Королевство Швеция; ОАО «ДОРИСС» – в номинации «Лучшее российское региональное предприятие строительства объектов транспортного назначения в Европе», Российская Федерация, г. Чебоксары; VPA Logistics – в номинации «Проект года», Литовская Республика; Красноярский Узел ОАО «В-Сибпромтранс» – в номинации «Лучшее российское

региональное предприятие промышленного транспорта», Российская Федерация, г. Красноярск; KronHard GmbH – в номинации «Лидер дорожной отрасли», Федеративная Республика Германия; UNITED BUS COMPANY OF TEHRAN – в номинации «Лидер общественного пассажирского транспорта», Исламская Республика Иран.

Награды лауреатам вручали депутаты Государственной думы Российской Федерации, а также члены Президиума премии: Айхан Кара – Президент компании «Roman Ottoman» (Турецкая Республика), Тадеуш Шозда – председатель Комитета Организации сотрудничества железных дорог (ОСЖД) (Республика Польша) и др. «Русский вечер в Берлине» проходил в форме торжественного ужина-приема, который сопровождался гала-концертом. Победителей, гостей и всех участников вечера радовали своими



хитами популярный певец Брандон Стоун, очаровательная певица Лаура в дуэте с Игорем Куба, но настоящим открытием для всех присутствующих стало выступление популярной в Европе группы «Apparatichik». Телевизионную съемку осуществлял давний и добрый информационный партнер отраслевого конкурса – 24-часовой информационный телеканал «Вести 24».

«Русский вечер в Берлине» прошел по-русски: с размахом, особой теплотой и душевностью. За что оргкомитет премии «Золотая Колесница» благодарит своих постоянных друзей и партнеров – ФГУП «Росморпорт» и лично Генерального директора Лаврищева Андрея Васильевича, компанию «Максилот» – системы комплексной логистики», ОАО «Ленгипротранс» (г. Санкт-Петербург), ЗАО «Транспроект» (г. Казань) и НКМЗ.

Необходимо добавить, что «Русский вечер в Берлине» рас-

На правильном пути

Прошло два года с момента основания «Второй грузовой компании» (ОАО «ВГК»). Теперь ВГК – один из лидеров на рынке грузовых железнодорожных перевозок в России.

К самостоятельному оперированию ОАО «ВГК» приступило в феврале 2011 года. К концу третьего квартала 2011 года все грузовые вагоны были внесены в уставный капитал Компании. Сегодня в парке ОАО «ВГК» более 137 тысяч полувагонов, 24 тысячи единиц крытых, около 10 тысяч платформ и более 3 тысяч единиц прочего подвижного состава. К концу 2015 года, в результате системной работы по модернизации существующих вагонов и закупке новых вагонный парк ОАО «ВГК» увеличится до 198,2 тыс. единиц.

Компания оказывает услуги по предоставлению собственных вагонов под перевозку грузов на всей сети железных дорог России, а также стран СНГ и Балтии. ОАО «ВГК» выполняет обязательства по осуществлению доставки грузов до получателя, оперативно информируя своих клиентов о ходе выполнения работы.

В настоящее время деятельность Компании сконцентрирована на предоставлении вагонов под перевозку как маршрутными, так и повагонными отправками, а также на работе не только с ключевыми клиентами, но и с предприятиями малого и среднего бизнеса. По итогам первого полугодия 2012 года приоритетными грузами в структуре перевозок ОАО «ВГК» являются: каменный уголь, строительные грузы, черные металлы, руда, лесные грузы, удобрения и пр. ОАО «ВГК» обслуживает предприятия ЖКХ и энергетики, структуры, обеспечивающие строительство олимпийских объектов и объектов Универсиады, предприятия других отраслей. В целом грузы первого тарифного класса в общей структуре перевозок ОАО «ВГК» превышают 72%.

Доля парка ОАО «ВГК» в самостоятельном оперировании в настоящее время составляет 10% в

платформы – 800 тыс. тонн. В первом полугодии 2012 года грузооборот достиг 52,1 млрд. т км (прирост на 34%), а объем среднесуточной погрузки возрос до 2027 вагонов (прирост на 29%).

Финансовые показатели ОАО «ВГК» также внушают оптимизм. Так, в соответствии с ежегодным рейтингом операторов INFOLine RAILRUSSIA TOP, по итогам 2011 года Компания занимает II место среди всех российских железнодорожных операторов по размеру выручки – более 42 млрд. рублей. Кроме того, в этом же рейтинге ОАО «ВГК» заняло III место по всем показателям операционной и финансовой деятельности среди операторов рынка железнодорожного подвижного состава. По количеству вагонов в собственности (с учетом финансово-лизинга) ОАО «ВГК» занимает II место. При этом Компания стала лидером по количеству собственных крытых и полувагонов: 24,5 тыс. и более 114 тыс. единиц соответственно. По объему перевозки грузов в собственных и арендованных вагонах «Вторая грузовая компания» входит в TOP-5 компаний-операторов.

Учитывая возраст вагонов, переданных в уставный капитал Компании, одна из стратегических задач ОАО «ВГК» – обновление подвижного состава и максимизация эффективности его использования. В сентябре 2011 года Компания взяла в аренду у Свердловской железной дороги эксплуатационное депо «Смыш-

ка» и организовала на его базе вагоноремонтное производство. В июле 2012 года вагоноремонтным предприятием «Смышка» были выпущены первые 80 вагонов по программе модернизации вагонного парка Компании: старые кузова на них заменены на новые, а срок службы продлен на 22 года (Программа КРП-22). До конца года планируется наращивать объемы капитально-восстановительного ремонта вагонов с выходом на уровень 250 единиц в месяц.

У ОАО «ВГК» серьезная программа по обновлению подвижного состава. Генеральный директор ОАО «ВГК» Виталий Михайлович Евдокименко отмечает: «Объем инвестиций в 2011 году превысил 12 млрд. рублей, 95%



Генеральный директор
ОАО «ВГК»
В.М. Евдокименко

том числе корреспонденцию отправки, фактор сезонности, фактический оборот вагона на данном направлении. Упрощены и автоматизированы все процессы оформления заказа для обеспечения круглосуточной работы сервиса: от регистрации грузоотправителя, приема заявок, выставления счета до зачисления платежей и адресации порожнего вагона под погрузку. Отличительная особен-

ности данного предложения – сравнительно невысокая цена за услугу по гарантированному предоставлению крытых вагонов. «Оказание услуг грузоотправителям на условиях публичной оферты на всей сети российских железных дорог является одним из важнейших элементов нашего сервиса. В планах – увеличить до 30% долю клиентов, подающих заявки на подвижной состав через автоматизированные системы, а не традиционным, «бумажным» способом. Таким образом, многие

предприятия малого и среднего бизнеса смогут воспользоваться услугами в ОАО «ВГК» без значительных временных затрат. Это позволит увеличить клиентскую базу и занять прочные позиции в данном сегменте рынка», – считает Виталий Михайлович Евдокименко.

Важным направлением деятельности ОАО «ВГК» является взаимодействие с иностранными железнодорожными администрациями.

ОАО «ВГК» является одной из немногих российских компаний, которые предоставляют собственные вагоны для перевозок грузов с участием иностранных дорог на всем «пространстве 1520», придерживаясь при этом сдержанной ценовой политики.

ОАО «ВГК» ведет активную работу по организации взаимодействия с администрациями железных дорог стран СНГ и Балтии:

– подписаны соглашения о курсировании собственных вагонов с администрациями желез-

ных дорог Казахстана, Украины, Монголии, Эстонии;

– направлены на подписание соглашения о курсировании собственных вагонов в адрес администраций железных дорог стран СНГ и Балтии – Латвию, Литву, Азербайджан, Беларусь, Молдову, Узбекистан, Туркменистан, Таджикистан, Кыргызстан, а также Финляндию;

– заключены договоры с экспедиторскими организациями-резидентами стран СНГ, Балтии и третьих стран, планируется за-



ключение договоров на информационное обслуживание по территории Латвии, Литвы, Эстонии, Узбекистана, Армении, Туркменистана, Монголии, Финляндии.

В ближайшее время ОАО «ВГК» планирует заключение договоров со стивидорными компаниями, предоставляющими услуги по перевалке, хранению, формированию судовых партий в портах Дальнего Востока.

В Компании также считают приоритетным развитие двухстороннего сотрудничества со странами СНГ и Балтии, а также Болгарией и Финляндией в сфере перевозок грузов крытыми вагонами.

Стоит также напомнить, что в 2012 году было открыто представительство ОАО «ВГК» в Украине, планируется открытие представительства ОАО «ВГК» в Казахстане.

Вместе с тем необходимо обратить внимание на ряд существующих проблем в части организации перевозочного процесса за пределами территории Российской Федерации. Среди наиболее важных вопросов – недостаточность актуальной информации по дислокации частного парка на территории иностранных государств и совершаемых с ним операций, а также о проводимых ремонтах.

Кроме того, определенные сложности создает отсутствие автоматизированных систем, аналогов АС ЭТРАН РЖД, дающих возможность оформления



парке универсальных вагонов Российской Федерации. Доля ОАО «ВГК» в российском парке полувагонов – 6%, крытых вагонов – 33%, универсальных платформ – 18%. Кроме того, в настоящее время более 100 тысяч собственных полувагонов ОАО «ВГК» передано по договору привлечения в управление ОАО «РЖД».

В первом полугодии 2012 года общий объем погрузки в вагоны «Второй грузовой компании» в самостоятельном оперировании составил 22,6 млн. тонн грузов (прирост на 19% ко второму полугодю 2011 года). При этом объем погрузки в полувагоны ОАО «ВГК» в первом полугодии 2012 года составил 17,6 млн. тонн, в крытые вагоны – 4,2 млн. тонн, в

ка» и организовала на его базе вагоноремонтное производство. В июле 2012 года вагоноремонтным предприятием «Смышка» были выпущены первые 80 вагонов по программе модернизации вагонного парка Компании: старые кузова на них заменены на новые, а срок службы продлен на 22 года (Программа КРП-22). До конца года планируется наращивать объемы капитально-восстановительного ремонта вагонов с выходом на уровень 250 единиц в месяц.

У ОАО «ВГК» серьезная программа по обновлению подвижного состава. Генеральный директор ОАО «ВГК» Виталий Михайлович Евдокименко отмечает: «Объем инвестиций в 2011 году превысил 12 млрд. рублей, 95%



Генеральный директор
ОАО «ВГК»
В.М. Евдокименко

ОАО «ВГК» планирует заключение договоров со стивидорными компаниями, предоставляющими услуги по перевалке, хранению, формированию судовых партий в портах Дальнего Востока.

В Компании также считают приоритетным развитие двухстороннего сотрудничества со странами СНГ и Балтии, а также Болгарией и Финляндией в сфере перевозок грузов крытыми вагонами.

Стоит также напомнить, что в 2012 году было открыто представительство ОАО «ВГК» в Украине, планируется открытие представительства ОАО «ВГК» в Казахстане.

Вместе с тем необходимо обратить внимание на ряд существующих проблем в части организации перевозочного процесса за пределами территории Российской Федерации. Среди наиболее важных вопросов – недостаточность актуальной информации по дислокации частного парка на территории иностранных государств и совершаемых с ним операций, а также о проводимых ремонтах.

Кроме того, определенные сложности создает отсутствие автоматизированных систем, аналогов АС ЭТРАН РЖД, дающих возможность оформления

электронных заготовок накладных на перевозку порожнего вагона с помощью ЭЦП.

Однако главной проблемой при осуществлении перевозок по территории иностранных государств по-прежнему остается несанкционированное использование частного парка. В этой связи существует серьезная потребность в рассмотрении существующих штрафных санкций при урегулировании подобных ситуаций с использованием подвижного состава ОАО «ВГК».

Положительное решение вышеуказанных вопросов в организации перевозочного процесса позволит ОАО «ВГК» в значительной мере увеличить объем грузоперевозок в международном сообщении. ■

Редакция газеты выражает благодарность Дирекции Совета по железнодорожному транспорту государств – участников Содружества, Департаменту международного сотрудничества ОАО «РЖД», Департаменту корпоративных коммуникаций ОАО «РЖД», Министерству железнодорожного транспорта Туркменистана за участие в подготовке тематического номера к Совету.

Газета издается при информационной поддержке Министерства транспорта РФ, ОАО «РЖД», ЕвразЭС, 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 № ФС77-49102 от 22 марта 2012 года. Учредитель ООО «ТрансВест»

Главный редактор: **Рашид Садиков**
Зам. главного редактора: **Илья Серебряный**
Редактор: **Сергей Снегов**
Выпускающий редактор: **Ирина Максимова**
Предпечатная подготовка: **И. Максимов**
Корректор: **Маргарита Журанкова**
Корреспонденты: **В. Перемышев** (Москва), **А. Паленис** (Литва)

Адрес редакции: 107078, Россия, Москва, ул. Новая Басманная, 14 стр. 1 офис 57
Контактный телефон/факс: (495) 632-2196
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 08.10.2012 г.
Отпечатано в типографии «Стратим-ПКП», г. Рыбинск
Тираж: 13 000 экземпляров
Зак № 1308

В номере использованы фото Департамента корпоративных коммуникаций ОАО «РЖД»

ЕВРАЗИЯ
вести