

евроЗИЯ

2015

вести

МЕЖДУНАРОДНОЕ СОТРУДНИЧЕСТВО



XI

**Взаимодействие
и сотрудничество –
залог успеха**



стр. 4



стр. 21

**«РЖД Интернешнл»:
опыт российских
железнодорожников
востребован за рубежом**



стр. 7

**АО «Узбекистон темир йуллари» –
работать с перспективой
на будущее**

Уважаемый Петр Григорьевич, расскажите, пожалуйста, об итогах работы Совета за третий квартал 2015 года.

За период с июня по октябрь 2015 года состоялось 48 совещаний уполномоченных представителей железнодорожных администраций, профильных комиссий, рабочих и экспертных групп.

В результате подготовлены изменения и дополнения в действующие правила, положения и другие нормативные и технические документы, которые выносятся для утверждения на 63 заседание Совета:

– изменения и дополнения в Правила эксплуатации, пономерного учета и расчетов за пользование грузовыми вагонами собственности других государств;

– изменения и дополнения в Правила перевозок опасных грузов по железнодорожным дорогам, Аварийные карточки на опасные грузы, Правила перевозки жидким грузом наливом в вагонах-цистернах и вагонах бункерного типа для перевозки нефтепродуктов;

– отнесение ряда грузов с определенным кодом ЕТСНГ, а также дополнение ряда тарифных позиций грузов.

На совещаниях рассматривались ход выполнения работ по Плану НИОКР 2015 года и представленные исполнителями заявки на выполнение работ для включения в проект Плана НИОКР на 2016 год. Откорректированный проект Плана НИОКР 2015 года и проект Плана НИОКР 2016 года выносятся на утверждение 63 заседания Совета.

В целях исполнения поручения 62 заседания Совета на очередном заседании Рабочей группы 9–11 сентября в г. Тихвин было проведено заседание Комиссии вагонного хозяйства, на котором были рас-

Взаимодействие и сотрудничество – залог успеха

Деятельность Совета по железнодорожному транспорту государств – участников Содружества является наглядным примером тесного взаимодействия железнодорожников разных стран, объединенных общими целями.

Исполнительным органом Совета является Дирекция Совета, которую возглавляет многие годы ее Председатель Петр Григорьевич Кучеренко. Традиционно, накануне очередного 63 заседания, которое пройдет в Республике Узбекистан, мы обратились к Петру Григорьевичу с просьбой ответить на вопросы, интересующие наших читателей.

железнодорожной инфраструктуры МТК на период до 2020 года», которые были включены в проект Плана НИОКР на 2016 год.

В соответствии с графиком проведения совещаний в июне – октябре 2015 г. состоялось 3 заседания экспертизы группы Комиссии вагонного хозяйства, 2 заседания рабочей группы по рассмотрению вопросов эксплуатации грузовых вагонов, заседание рабочей группы по подготовке мер по реализации технических требований к конструкции вагонов для перевозки опасных грузов согласно Приложения № 2 к СМГС.

По результатам рассмотренных вопросов на заседаниях указанных рабочих и экспертных групп 9–11 сентября в г. Тихвин было проведено заседание Комиссии вагонного хозяйства, на котором были рас-

– Правила технического обслуживания и текущего ремонта железнодорожных транспортных средств № 767/2014.

Кроме того, на заседание Совета для утверждения выносятся 13 Извещений об изменении нормативных документов по вагонному хозяйству.

В начале сентября в г. Вильнюс состоялось 16 заседание Комиссии по пассажирскому хозяйству, на котором рассматривались итоги работы пассажирского комплекса железнодорожных администраций в международном сообщении за истекший период 2015 года и согласованы проекты документов для представления на утверждение 63 заседания Совета:

– Руководящий документ по ремонту и техническому обслуживанию колесных пар с буксо-



вными узлами пассажирских вагонов магистральных железных дорог колен 1520 (1524) мм;

– новая редакция «Единых требований к системе технического обслуживания пассажирских вагонов, курсирующих в международном сообщении».

А также проекты изменений и дополнений в:

– Положение о продлении срока службы пассажирских вагонов, курсирующих в международном сообщении;

– Правила пользования пассажирскими вагонами в международном сообщении (ППП), в части согласования новой формы патурного листа пассажирского поезда;

– Инструкция по техническому обслуживанию вагонов в эксплуатации (Инструкция осмотрщику вагонов);

– Соглашение между железнодорожными администрациями государств – участников Содружества Независимых Государств, Грузии, Литовской Республики, Эстонской Республики об особенностях применения отдельных



смогутены и согласованы 46 технических условий и извещений об их изменениях на строительство и модернизацию грузовых вагонов, их узлов и деталей, изменения в справочнике «Модели грузовых вагонов», а также сборники классификаторов «Грузовые вагоны». Основные узлы и детали», рассмотрено и согласовано внесение более 50 изменений в справочник «Модели грузовых вагонов», а также сборники классификаторов «Грузовые вагоны. Основные узлы и детали».

Комиссия вагонного хозяйства выносит для утверждения на 63 заседание Совета:

– Правила технического обслуживания и текущего отцепочного ремонта вагонов-термосов № 770-2014 ПКБ ЦВ;

– Правила технического обслуживания и текущего отцепочного ремонта рефрижераторного подвижного состава;



форм Соглашения о международном пассажирском сообщении (СМПС) – ОП СМПС;

– Соглашение о Межгосударственном пассажирском тарифе;

– Каковы краткие итоги организации эксплуатационной работы на сети железных дорог за 9 месяцев 2015 года?

– По итогам работы за девять месяцев 2015 года отмечается сокращение объемов перевозок как в целом по сети железных дорог, так и у большинства железнодорожных администраций.

Только железнодорожные администрации Республики Таджикистан (+26%), Туркменистан (+2,5%) и Республики Узбекистан (+0,9%) обеспечили увеличение погрузки грузов по сравнению с аналогичным периодом 2014 года.

В целом по сети погрузка грузов сократилась на 5,1%. Всего было перевезено 1435,6 млн тонн грузов, что на 21,4 млн тонн, или на 1,5% выше принятых обязательств. 11 железнодорожных администраций выполнили принятые обязательства по погрузке грузов.

По одиннадцати позициям, или 25,6% наименований грузов, учтываемых номенклатурой, наблюдался рост погрузки к уровню аналогичного периода 2014 года, и по 38 позициям (84,4%) – к принятым за девять месяцев 2015 года обязательствам.

По однаждцати позициям, или 25,6% наименований грузов, учтываемых номенклатурой, наблюдался рост погрузки к уровню аналогичного периода 2014 года, и по 38 позициям (84,4%) – к принятым за девять месяцев 2015 года обязательствам.

АО «Узбекские железные дороги» ведется непрерывная работа по развитию железнодорожной отрасли. Определены и успешно реализуются основные направления развития железнодорожного транспорта для удовлетворения потребностей пользователей в качественных перевозках пассажиров и грузов и повышения уровня безопасности движения поездов в транзитном и внутреннем сообщении: обновление и ремонт подвижного состава, реконструкция, модернизация и электрификация железнодорожных линий.

В настоящее время реализуются проекты: Строительство электрифицированной железнодорожной линии Ангрен – Пал, а также электрификация железнодорожных участков Марказ – Карши – Терmez, Ангрен – Пал – Андиказ. Определена целесообразность реализации проекта строительства новой железнодорожной линии Навои – Канимех – Мискан протяженностью 396,9 км. Реализация этого проекта позволит увеличить пропускную и пропускную способности этого направления и более чем на 100 км сократить маршрут.

Железнодорожная администрация Республики Узбекистан активно участвует в развитии высокоскоростных пассажирских перевозок. В 2011 году была введена в эксплуатацию первая в Центральной Азии высокоскоростная железнодорожная дорога, которая связала города Ташкент и Самарканд. Испанский поезд Talgo развивает на этом направлении максимальную скорость до 250 км/ч и преодолевает 343 км за 2 часа 8 минут. Сегодня реализуется очередной проект высокоскоростного пассажирского движения на направлении Бухара – Самарканд.

Железнодорожные администрации Республики Узбекистан активно участвуют в развитии высокоскоростных пассажирских перевозок. В 2011 году была введена в эксплуатацию первая в Центральной Азии высокоскоростная железнодорожная дорога, которая связала города Ташкент и Самарканд. Испанский поезд Talgo развивает на этом направлении максимальную скорость до 250 км/ч и преодолевает 343 км за 2 часа 8 минут. Сегодня реализуется очередной проект высокоскоростного пассажирского движения на направлении Бухара – Самарканд.

Железнодорожные администрации Республики Узбекистан активно участвуют в развитии высокоскоростных пассажирских перевозок. В 2011 году была введена в эксплуатацию первая в Центральной Азии высокоскоростная железнодорожная дорога, которая связала города Ташкент и Самарканд. Испанский поезд Talgo развивает на этом направлении максимальную скорость до 250 км/ч и преодолевает 343 км за 2 часа 8 минут. Сегодня реализуется очередной проект высокоскоростного пассажирского движения на направлении Бухара – Самарканд.

– Руководящий документ по ремонту и техническому обслуживанию колесных пар с буксо-

вными узлами пассажирских вагонов магистральных железных дорог колен 1520 (1524) мм;

– новая редакция «Единых требований к системе технического обслуживания пассажирских вагонов, курсирующих в международном сообщении».

А также проекты изменений и дополнений в:

– Положение о продлении срока службы пассажирских вагонов, курсирующих в международном сообщении;

– Правила пользования пассажирскими вагонами в международном сообщении (ППП), в части согласования новой формы патурного листа пассажирского поезда;

– Инструкция по техническому обслуживанию вагонов в эксплуатации (Инструкция осмотрщику вагонов);

– Соглашение между железнодорожными администрациями государств – участников Содружества Независимых Государств, Грузии, Литовской Республики, Эстонской Республики об особенностях применения отдельных

форм Соглашения о международном пассажирском сообщении (СМПС) – ОП СМПС;

– Соглашение о Межгосударственном пассажирском тарифе;

– Каковы краткие итоги организации эксплуатационной работы на сети железных дорог за 9 месяцев 2015 года?

– По итогам работы за девять месяцев 2015 года отмечается сокращение объемов перевозок как в целом по сети железных дорог, так и у большинства железнодорожных администраций.

Только железнодорожные администрации Республики Таджикистан (+26%), Туркменистан (+2,5%) и Республики Узбекистан (+0,9%) обеспечили увеличение погрузки грузов по сравнению с аналогичным периодом 2014 года.

В целом по сети погрузка грузов сократилась на 5,1%. Всего было перевезено 1435,6 млн тонн грузов, что на 21,4 млн тонн, или на 1,5% выше принятых обязательств. 11 железнодорожных администраций выполнили принятые обязательства по погрузке грузов.

По одиннадцати позициям, или 25,6% наименований грузов, учтываемых номенклатурой, наблюдался рост погрузки к уровню аналогичного периода 2014 года, и по 38 позициям (84,4%) – к принятым за девять месяцев 2015 года обязательствам.

АО «Узбекские железные дороги» ведется непрерывная работа по развитию железнодорожной отрасли. Определены и успешно реализуются основные направления развития железнодорожного транспорта для удовлетворения потребностей пользователей в качественных перевозках пассажиров и грузов и повышения уровня безопасности движения поездов в транзитном и внутреннем сообщении: обновление и ремонт подвижного состава, реконструкция, модернизация и электрификация железнодорожных линий.

В настоящее время реализуются проекты: Строительство электрифицированной железнодорожной линии Ангрен – Пал, а также электрификация железнодорожных участков Марказ – Карши – Терmez, Ангрен – Пал – Андиказ. Определена целесообразность реализации проекта строительства новой железнодорожной линии Навои – Канимех – Мискан протяженностью 396,9 км. Реализация этого проекта позволит увеличить пропускную и пропускную способности этого направления и более чем на 100 км сократить маршрут.

Железнодорожная администрация Республики Узбекистан активно участвует в развитии высокоскоростных пассажирских перевозок. В 2011 году была введена в эксплуатацию первая в Центральной Азии высокоскоростная железнодорожная дорога, которая связала города Ташкент и Самарканд. Испанский поезд Talgo развивает на этом направлении максимальную скорость до 250 км/ч и преодолевает 343 км за 2 часа 8 минут. Сегодня реализуется очередной проект высокоскоростного пассажирского движения на направлении Бухара – Самарканд.

Железнодорожные администрации Республики Узбекистан активно участвуют в развитии высокоскоростных пассажирских перевозок. В 2011 году была введена в эксплуатацию первая в Центральной Азии высокоскоростная железнодорожная дорога, которая связала города Ташкент и Самарканд. Испанский поезд Talgo развивает на этом направлении максимальную скорость до 250 км/ч и преодолевает 343 км за 2 часа 8 минут. Сегодня реализуется очередной проект высокоскоростного пассажирского движения на направлении Бухара – Самарканд.

– Руководящий документ по ремонту и техническому обслуживанию колесных пар с буксо-

вными узлами пассажирских вагонов магистральных железных дорог колен 1520 (1524) мм;

– новая редакция «Единых требований к системе технического обслуживания пассажирских вагонов, курсирующих в международном сообщении».

А также проекты изменений и дополнений в:

– Положение о продлении срока службы пассажирских вагонов, курсирующих в международном сообщении;

– Правила пользования пассажирскими вагонами в международном сообщении (ППП), в части согласования новой формы патурного листа пассажирского поезда;

– Инструкция по техническому обслуживанию вагонов в эксплуатации (Инструкция осмотрщику вагонов);

– Соглашение между железнодорожными администрациями государств – участников Содружества Независимых Государств, Грузии, Литовской Республики, Эстонской Республики об особенностях применения отдельных

– Руководящий документ по ремонту и техническому обслуживанию колесных пар с буксо-

вными узлами пассажирских вагонов магистральных железных дорог колен 1520 (1524) мм;

– новая редакция «Единых требований к системе технического обслуживания пассажирских вагонов, курсирующих в международном сообщении».

А также проекты изменений и дополнений в:

– Положение о продлении срока службы пассажирских вагонов, курсирующих в международном сообщении;

– Правила пользования пассажирскими вагонами в международном сообщении (ППП), в части согласования новой формы патурного листа пассажирского поезда;

– Инструкция по техническому обслуживанию вагонов в эксплуатации (Инструкция осмотрщику вагонов);

– Соглашение между железнодорожными администрациями государств – участников Содружества Независимых Государств, Грузии, Литовской Республики, Эстонской Республики об особенностях применения отдельных

– Руководящий документ по ремонту и техническому обслуживанию колесных пар с буксо-

— реабилитация 240 км железнодорожных путей.

В целях создания нового международного транзитного железнодорожного коридора Китай — Центральная Азия — Европа ведется строительство новой электрифицированной линии Ангрен — Пал. Реализация проекта в перспективе позволит надежно соединить области Ферганской долины с центральной частью Узбекистана, завершив формирование единой по всей территории республики железнодорожной транспортной системы. Важное значение проекта обретает в связи с возможностью включения данного участка железнодорожной линии в международные транспортные коридоры, проходящие по территории Республики Узбекистан.

Развитие современной железнодорожной инфраструктуры, обеспечивающей ускорение движения потока пассажиров, грузов, снижение транспортных издержек в экономике позволит обеспечить экономический рост и социальное развитие, укрепить связи между регионами Узбекистана. Также это позволит повысить конкурентоспособность в конечной стоимости узбекской продукции, которое будет способствовать росту предпринимательской деятельности и деловой активности, непосредственно влияющей на качество жизни и уровень социальной активности населения.

— Какую работу проводят АО «Узбекистон темир йуллари» в Совете по железнодорожному транспорту и других междуна-



учениями схемы железнодорожных транспортных коридоров.

Кроме того, АО «Узбекистон темир йуллари» участвует в деятельности Международного союза железных дорог (UIC, Франция), Экономической и социальной комиссии ООН для стран Азиатско-Тихоокеанского региона и Центральной Азии (UNESCAP, ESCAP), проводит совместную работу с проектом ТРАСЕКА (транспортный коридор Европа — Кавказ — Азия), программой ТАСИС Комиссии Европейского Союза, Центрально-азиатского регионального экономического сотрудничества (CAREC) в рамках Азиатского Банка Развития, Организации экономического сотрудничества (ЕСО, Иран).

развития торгово-экономических отношений, а значит, привлечению дополнительных объемов грузооборота.

Как известно, Великий Шелковый путь — транзитный исторический торговый маршрут, соединивший Восток и Запад, ставший причиной возникновения множества уникальных городов, исторических памятников, архитектурных сооружений и даже государств. Великий Шелковый путь сыграл большую роль в развитии экономических и культурных связей народов Передней Азии, Кавказа, Средней Азии и Китая. Например, он служил проводником в распространении и популяризации последних новшеств таких сфер, как искусство, культура, религия. Также различные передовые технологии, например, производство шелка, пороха, бумаги и т. п.

В настоящее время АО «Узбекистон темир йуллари» совместно с китайскими партнерами реализует проект «Строительство электрифицированной железнодорожной линии Ангрен — Пал». Протяженность нового стального полотна, проходящего через горный перевал, — 123,1 км. На его пути находится единственный в Центральной Азии железнодорожный тоннель длиной в 19,1 км, который является ключевым звеном Нового Шелкового пути.

— Как реализуется меморандум о взаимопонимании по реализации Соглашения о создании транспортного коридора Средняя Азия — Ближний Восток (проект строительства железной дороги Узбекистан — Туркменистан — Иран — Оман — Катар)?

— Оснащение современными техническими средствами, географическое расположение делают железные дороги Узбекистана важнейшим звеном в соединении Европа — Азия. Она имеет особое значение в обеспечении

транспортных связей Китая, Японии, со странами СНГ, Ираном, Турцией и Европой. Международный транспортный коридор ТРАСЕКА (исторический «Шелковый путь») является кратчайшим и более экономичным маршрутом из Азии в Европу. В целях завершения формирования единой сети железных дорог Республики Узбекистан, развития нового международного железнодорожного коридора Китай — Центральная Азия — Европа, ведется строительство новой электрифицированной железнодорожной линии Ангрен — Пал. Развитие данного широкомасштабного проекта в перспективе важна для возможности включения данного участка железнодорожной линии в международные транспортные коридоры, проходящие по территории Республики Узбекистан.

АО «Узбекистон темир йуллари»

сотрудничает с Иранским и

Туркменским железными

дорогами в рамках Ашхабадского соглашения — Международного транспортного и транзитного коридора Узбекистан — Туркменистан — Иран — Оман, подписанного в 2011 г. в г. Ашхабад (вступившее в силу в 2014 г.). Подчеркивая важность эффективного использования международного транзитно-транспортного потенциала стран, ратифицировавших данное соглашение, АО «Узбекистон темир йуллари» является официальным экспедитором по железнодорожным дорогам Узбекистана и осуществляет транспортно-экспедиционное обслуживание локомотивов, определяемых основное развитие материально-технической базы. В состав локомотивного парка, здания и технические сооружения входят: локомотивные, вагонные, здания и технические сооружения в Ташкенте — Самарканд — Ташкент — Самарканд — Карши?

— Какие новые проекты в областях скоростных перевозок реализуются в Узбекистане совместно с компанией «Taigo»?

— Гордостью Узбекистана является современный высокоскоростной электропоезд «Аэрофлот»

из ведущих структурных подразделений АО «Узбекистон темир йуллари»

является функции связующего звена в транспортно-экспедиционной деятельности международных грузовых перевозок. Предприятия, организациям, фирмам, а также частным лицам оказывает такие виды экспедиторских услуг, как организация перевозки груза от железнодорожной станции отправления до железнодорожной станции назначения, выбор оптимальной схемы перевозок грузов по условиям клиента, консультации по вопросам, связанным с транспортно-экспедиционной деятельностью, расчеты с железнодорожными перевозчиками за выполнение перевозок грузов, предоставление услуг по слежению и контролю за всеми грузами, контейнерами и любым специализированным железнодорожным подвижным составом, обеспечение услуг в области рекламы, включая издание и распространение буклетов, брошюр и других материалов для пропаганды деятельности.

В целях обеспечения конкурентоспособных условий экспедиционного обслуживания УП «Узбекистон темир йуллари»

имеет прямые соглашения с транспортно-экспедиционным обслужи-

ванием

предприятиями

и демонстрации способности

предприятия осуществлять свою

деятельность в соответствии с

принципами менеджмента

качества и соблюдения законода-

тельных и нормативных требо-

ваний в 2006 году в УП «Узбекистон темир йуллари»

была внедрена Система менеджмента качества, соответствующая международ-

ным стандартам. Предприятие

имеет Сертификат соответствия

Системы менеджмента качества

требованиям международного

стандарта ИСО 9001:2000.

— Каковы роль контейнерных перевозок в Узбекистане?

— АО «Узбекистон темир йуллари», являясь оператором контейнерного парка АО «Узбекистон темир йуллари»

и производителем контейнеров

в Узбекистане, в настоящее время

предоставляет услуги по

ремонту и изготавлению

парка контейнеров для

внешней торговли.

— Какую работу проводят АО «Узбекистон темир йуллари» в Совете по железнодорожному транспорту и других междуна-



родных организациях: ОСЖД, МСХД, организации Центральной Азии?

— АО «Узбекистон темир йуллари» успешно сотрудничает с такой международной организацией, как Совет по железнодорожному транспорту государств — участников СНГ (ЦСЖД, штаб-квартира в Москве, Россия). Начиная с 1993 года является членом ОСЖД (Организация Сотрудничества Железных дорог, штаб-квартира в Варшаве, Польша). В Комитете ОСЖД находится постоянный представитель от АО.

Координируя деятельность, позируют решать вопросы, связанные с пропуском негабаритных грузов в пределах дорог, а также комбинированных перевозок. После вступления в ОСЖД АО «Узбекистон темир йуллари» активно включилась в деятельность организаций, став стороной ряда важных соглашений по комбинированным перевозкам, участвовала в разработке согласований железнодорожной транспортной политики ОСЖД, включив вопрос

роль посредников АО «Узбекистон темир йуллари» являются Всемирный Банк, Азиатский Банк Развития, Японское Агентство Международного Сотрудничества (JICA), Европейский Банк Реконструкции и Развития, Екимбанк (КНР), также такие известные компании и фирмы, как Patentes Talgo L.S. (Испания), CNITC (Китай), CRTG (Китай), BELAM (Латвия), Jeismar (Франция), Plasser und Toyer (Австрия), Сумимото, Марубени, Шимидзу, Канимцу (Япония) и другие.

С участием данных партнеров сегодня активно реализуются следующие инвестиционные проекты:

- электрификация железнодорожного участка Каши — Термез;
- строительство электрифицированной железнодорожной линии Ангрен — Пал;

- обновление парка локомотивов;
- реконструкция и развитие деятельности АО «Ташкентский механический завод».

— Расскажите, пожалуйста, об участии Узбекистана совместно



в транспортных связях Китая, Японии, со странами СНГ, Ираном, Турцией и Европой. Международный транспортный коридор ТРАСЕКА (исторический «Шелковый путь») является кратчайшим и более экономичным маршрутом из Азии в Европу. В целях завершения формирования единой сети железных дорог Республики Узбекистан, развития нового международного железнодорожного коридора Китай — Центральная Азия — Европа, ведется строительство новой электрифицированной железнодорожной линии Ангрен — Пал. Развитие данного широкомасштабного проекта в перспективе важна для возможности включения данного участка железнодорожной линии в международные транспортные коридоры, проходящие по территории Республики Узбекистан.

— Реализация вышеуказанных проектов будет способствовать дальнейшему развитию единой сети железных дорог Республики Узбекистан, повышению эффективности перевозок, позволит значительно увеличить пропускную способность, сократить эксплуатационные расходы, снизить себестоимость грузовых перевозок, улучшить экологическую обстановку и обеспечить развитие современных систем коммуникаций и ресурсосберегающих технологий.

— Развитие подвижного состава комплекса.

— Локомотивное хозяйство АО «Узбекистон темир йуллари» является одной из ведущих структурных подразделений дороги по основным фондам потребляемой электроэнергии, задействованной материальными и трудовыми ресурсами. Техническая оснащенность и организация эксплуатации локомотивов определяет основное развитие материально-технической базы. В состав локомотивного парка, зданий и технических сооружений входят: локомотивные, вагонные, здания и технические сооружения в Ташкенте — Самарканд — Ташкент — Самарканд — Карши?

— Какие новые проекты в областях скоростных перевозок реализуются в Узбекистане совместно с компанией «Taigo»?

— Гордостью Узбекистана является современный высокоскоростной электропоезд «Аэрофлот»

из ведущих структурных подразделений АО «Узбекистон темир йуллари»

является функции связующего звена в транспортно-экспедиционной деятельности международных грузовых перевозок. Предприятия, организациям, фирмам, а также частным лицам оказывает такие виды экспедиторских услуг, как организация перевозки груза от железнодорожной станции отправления до железнодорожной станции назначения, выбор оптимальной схемы перевозок грузов по условиям клиента, консультации по вопросам, связанным с транспортно-экспедиционной деятельностью, расчеты с железнодорожными перевозчиками за выполнение перевозок грузов, предоставление услуг по слежению и контролю за всеми грузами, контейнерами и любым специализированным железнодорожным подвижным составом, обеспечение услуг в области рекламы, включая издание и распространение буклетов, брошюр и других материалов для пропаганды деятельности.

В целях обеспечения конкурентоспособных условий экспедиционного обслуживания УП «Узбекистон темир йуллари» имеет прямые соглашения с транспортно-экспедиционным обслужи- ванием

предприятиями

и демонстрации способности

предприятия осуществлять свою

деятельность в соответствии с

принципами менеджмента

качества и соблюдения законода-

тельных и нормативных требо-

ваний в 2006 году в УП «Узбекистон темир йуллари»

была внедрена Система менеджмента качества, соответствующая международ-

ных стандартов. Предприятие

имеет Сертификат соответствия

Системы менеджмента качества

требованиям международного

стандарта ИСО 9001:2000.

— Развитие подвижного состава комплекса.

— Локомотивное хозяйство АО «Узбекистон темир йуллари»

является одной из ведущих структурных подразделений дороги по основным фондам потребляемой электроэнергии, задействованной материальными и трудовыми ресурсами. Техническая оснащенность и организация эксплуатации локомотивов определяет основное развитие материально-технической базы. В состав локомотивного парка, зданий и технических сооружений входят: локомотивные, вагонные, здания и технические сооружения в Ташкенте — Самарканд — Ташкент — Самарканд — Карши?

— Какие новые проекты в областях скоростных перевозок реализуются в Узбекистане совместно с компанией «Taigo»?

— Гордостью Узбекистана является современный высокоскоростной электропоезд «Аэрофлот»

из ведущих структурных подразделений АО «Узбекистон темир йуллари»

является функции связующего звена в транспортно-экспедиционной деятельности международных грузовых перевозок. Предприятия, организациям, фирмам, а также частным лицам оказывает такие виды экспедиторских услуг, как организация перевозки груза от железнодорожной станции отправления до железнодорожной станции назначения, выбор оптимальной схемы перевозок грузов по условиям клиента, консультации по вопросам, связанным с транспортно-экспедиционной деятельностью, расчеты с железнодорожными перевозчиками за выполнение перевозок грузов, предоставление услуг по слежению и контролю за всеми грузами, контейнерами и любым специализированным железнодорожным подвижным

История создания и развития железнодорожного транспорта в Узбекистане

История развития современного государства неразрывно связана с историей железнодорожного транспорта и является важнейшим показателем развития экономики государства, его социальной и внутренней политики.

Об истории развития железнодорожного транспорта на территории государства Узбекистан пойдет речь в материалах статьи нашего корреспондента.

В том же году Закаспийская железная дорога была передана в ведение Министерства путей сообщения и после слияния с линиями Самарканда – Андижан длина получила название Среднеазиатской, которая проходила по территориям Сырдарьинской, Самаркандской, Ферганской, Закаспийской областей и Бухарского ханства. Общая протяженность железной дороги с ответвлениями составила 2354 версты. В 1900 году железная дорога дошла до города Ташкента.

На первых этапах эксплуатации дороги ее роль в первую очередь заключалась в обеспечении политических и военных интересов, однако позже стала развиваться ее коммерческая составляющая. Как следствие, в период с 1887 по 1900 год грузооборот на железных дорогах увеличился в 7,3 раза. Из Центральной Азии вывозились хлопок, сухофрукты, шелк и каракуль, а Россия стала поставлять мануфактуру, сахар, металлы и другие продукты производства. Наличие возможностей товарооборота между Центральной Азией и Россией способствовало росту производства отдельных видов промышленности, в первую очередь хлопкоочистительной.

Начало эксплуатации железной дороги положительно сказалось также на развитии торговли России с Афганистаном и Персией. В период 1896–1900 годов товарооборот русско-афганской торговли составил 2,7 млн руб., в



слабой, подвижной состав был представлен маломощными паровозами серии О, Ш, Н и двухосными деревянными вагонами с винтовой упряжью (цепкой) и ручными тормозами, на путях были уложены рельсы легкого типа

жигистана и частично Киргизии, управление распологалось в Ташкенте.

В годы Второй мировой войны дорога обрела еще более стратегическое значение, в связи с тем, что она обеспечи-



на деревянных шпалах и песчаном основании, использовались несовершенные системы сигнализации и связи (железная система и телеграф), недостаточное

связь Средней Азии с Кавказом и центром России. Были принятые меры по значительному увеличению ее пропускной способности, производству на месте дефицитных материалов и запасных частей.

В 1933 году были организованы вагонная служба и вагонные участки, в 1935 году построены вагоноремонтные пункты, что позволило создать условия для укрепления производственно-технической ремонтной базы вагонов. К концу 80-х годов на дороге действовало 16 вагонных депо, оснащенных необходимыми техническими средствами, технологическим оборудованием и механизмами. Были созданы также ремонто-экипировочные пункты пассажирских вагонов, 16 пунктов подготовки полуавтоматов и платформ, 13 пунктов комплексной подготовки крытых и изотермических вагонов, 5 промывочно-пропарочных станций и

«Узбекистон темир йуллари» Ачилбай Жуманиязович Раматов. Мы много и часто говорим о тех победах, которые ведут нас в будущее, зачастую забывая о том, кто и как создает национальное достояние, несмотря на все трудности переходных процессов нашей жизни.

В сложный период развития узбекских железных дорог 23 октября 2002 года на должность Председателя правления ГАЖКК «Узбекистон темир йуллари» был назначен Ачилбай Жуманиязович Раматов. Выбор этот был не случаен, потому что если посмотреть на жизненный путь этого замечательного человека, хочется сказать, что Узбекскому народу есть, кем гордиться.

После окончания железнодорожного училища в 1980 году работал слесарем, помощником машиниста локомотивного депо Ургенч. После службы в Советской армии – студент Ташкентского института инженеров транспорта. Студенческие годы пролетели незаметно. Человек, обладающий необходимым трудовым и жизненным опытом за короткий срок прошел трудовой путь от мастера цеха Ташкентского тепловозоремонтного завода до начальника вагоноремонтного цеха ТПРЗ. В сложные девяностые годы Ачилбай Жуманиязович – начальник производственного управления, Студенческие годы пролетели незаметно. Человек, обладающий необходимым трудовым и жизненным опытом за короткий срок прошел трудовой путь от мастера цеха Ташкентского тепловозоремонтного завода до начальника вагоноремонтного цеха ТПРЗ. В сложные девяностые годы Ачилбай Жуманиязович – начальник производственного управления, а затем Генеральный директор ПО «Узледорреммаш».

В 2002 году был назначен главным менеджером-главным инженером ГАЖКК «Узбекистон темир йуллари». С 2002 года и по настоящее время Председатель правления компании.

Ачилбай Жуманиязович – талантливый человек, настоящий специалист своего дела, обладая большими организаторскими способностями, с уверенностью возглавляет железнодорожную отрасль страны, которая создает все условия для экономического развития государства. Многообразна общественная деятельность Ачилбая Жуманиязова, он является Председателем специальной комиссии при Кабинете Министров Республики Узбекистан по транспорту, член Сената Олий Мажлиса Республики Узбекистан, Депутат Жогарги Кенеса Республики Каракалпакстан.

Государство неоднократно оценивало его трудовую и общественную деятельность. Раматов Ачилбай Жуманиязович – Герой Узбекистана! Является Заслуженным работником транспорта Республики Узбекистан, награжден Орденом Республики Узбекистан «Элдорт Хурмати» (Уважаемому народу и Родине), Орденом Республики Узбекистан «Фидокорона изматлари учун» (За бескорыстную службу), Орденом Дружбы Российской Федерации и многими другими наградами. Трудовая де-

ятельность Ачилбая Жуманиязова, его жизненный путь – это часть истории железнодорожной отрасли Узбекистана.

Коллектив железнодорожной

отрасли Узбекистана постоянно ощущает внимание и заботу Руководства Компании и может с уверенностью смотреть в будущее, им есть на кого равняться.

1906–1910 годах – 5,8 млн, а в 1911 году – 10,6 млн руб. Наличие железной дороги повлияло и на развитие восточных торговли Персии и персидско-русской торговли.

Несмотря на постоянный рост протяженности железной дороги и ее значения в жизни региона, дорога оставалась «сострой», так как она была связана с железнодорожной сетью России. Необходимость перевалки грузов на суда в Красноводске создавала дополнительные сложности, и затягивала сроки их доставки, в связи с чем поднимался вопрос о строительстве новой железной дороги, напрямую соединяющей Россию со Среднеазиатским регионом. В итоге, из нескольких проектов в 1900 году был выбран проект строительства железной дороги по маршруту Оренбург – Ташкент. Строительство начало в 1901 году с обеих сторон. В январе 1906 года дорога начала эксплуатироваться.



на деревянных шпалах и песчаном основании, использовались несовершенные системы сигнализации и связи (железная система и телеграф), недостаточное

связь Средней Азии с Кавказом и центром России. Были принятые меры по значительному увеличению ее пропускной способности, производству на месте дефицитных материалов и запасных частей.

В 1933 году были организованы вагонная служба и вагонные участки, в 1935 году построены вагоноремонтные пункты, что позволило создать условия для укрепления производственно-технической ремонтной базы вагонов. К концу 80-х годов на дороге действовало 16 вагонных депо, оснащенных необходимыми техническими средствами, технологическим оборудованием и механизмами. Были созданы также ремонто-экипировочные пункты пассажирских вагонов, 16 пунктов подготовки полуавтоматов и платформ, 13 пунктов комплексной подготовки крытых и изотермических вагонов, 5 промывочно-пропарочных станций и

«Узбекистон темир йуллари» Ачилбай Жуманиязович Раматов. Мы много и часто говорим о тех победах, которые ведут нас в будущее, зачастую забывая о том, кто и как создает национальное достояние, несмотря на все трудности переходных процессов нашей жизни.

В сложный период развития узбекских железных дорог 23 октября 2002 года на должность Председателя правления ГАЖКК «Узбекистон темир йуллари» был назначен Ачилбай Жуманиязович Раматов. Выбор этот был не случаен, потому что если посмотреть на жизненный путь этого замечательного человека, хочется сказать, что Узбекскому народу есть, кем гордиться.

После окончания железнодорожного училища в 1980 году работал слесарем, помощником машиниста локомотивного депо Ургенч. После службы в Советской армии – студент Ташкентского института инженеров транспорта. Студенческие годы пролетели незаметно. Человек, обладающий необходимым трудовым и жизненным опытом за короткий срок прошел трудовой путь от мастера цеха Ташкентского тепловозоремонтного завода до начальника вагоноремонтного цеха ТПРЗ. В сложные девяностые годы Ачилбай Жуманиязович – начальник производственного управления, а затем Генеральный директор ПО «Узледорреммаш».

В 2002 году был назначен главным менеджером-главным инженером ГАЖКК «Узбекистон темир йуллари». С 2002 года и по настоящее время Председатель правления компании.

Ачилбай Жуманиязович – талантливый человек, настоящий специалист своего дела, обладая большими организаторскими способностями, с уверенностью возглавляет железнодорожную отрасль страны, которая создает все условия для экономического развития государства. Многообразна общественная деятельность Ачилбая Жуманиязова, он является Председателем специальной комиссии при Кабинете Министров Республики Узбекистан по транспорту, член Сената Олий Мажлиса Республики Узбекистан, Депутат Жогарги Кенеса Республики Каракалпакстан.

Государство неоднократно

оценевало его трудовую и общественную деятельность. Раматов Ачилбай Жуманиязович – Герой Узбекистана! Является Заслуженным работником транспорта Республики Узбекистан, награжден Орденом Республики Узбекистан «Элдорт Хурмати» (Уважаемому народу и Родине), Орденом Республики Узбекистан «Фидокорона изматлари учун» (За бескорыстную службу), Орденом Дружбы Российской Федерации и многими другими наградами. Трудовая де-

ятельность Ачилбая Жуманиязова, его жизненный путь – это часть истории железнодорожной отрасли Узбекистана.

Коллектив железнодорожной

отрасли Узбекистана постоянно ощущает внимание и заботу Руководства Компании и может с уверенностью смотреть в будущее, им есть на кого равняться.

После окончания железнодорожного училища в 1980 году работал слесарем, помощником машиниста локомотивного депо Ургенч. После службы в Советской армии – студент Ташкентского института инженеров транспорта. Студенческие годы пролетели незаметно. Человек, обладающий необходимым трудовым и жизненным опытом за короткий срок прошел трудовой путь от мастера цеха Ташкентского тепловозоремонтного завода до начальника вагоноремонтного цеха ТПРЗ. В сложные девяностые годы Ачилбай Жуманиязович – начальник производственного управления, а затем Генеральный директор ПО «Узледорреммаш».

В 2002 году был назначен главным менеджером-главным инженером ГАЖКК «Узбекистон темир йуллари». С 2002 года и по настоящее время Председатель правления компании.

Ачилбай Жуманиязович – талантливый человек, настоящий специалист своего дела, обладая большими организаторскими способностями, с уверенностью возглавляет железнодорожную отрасль страны, которая создает все условия для экономического развития государства. Многообразна общественная деятельность Ачилбая Жуманиязова, он является Председателем специальной комиссии при Кабинете Министров Республики Узбекистан по транспорту, член Сената Олий Мажлиса Республики Узбекистан, Депутат Жогарги Кенеса Республики Каракалпакстан.

Государство неоднократно оценивало его трудовую и общественную деятельность. Раматов Ачилбай Жуманиязович – Герой Узбекистана! Является Заслуженным работником транспорта Республики Узбекистан, награжден Орденом Республики Узбекистан «Элдорт Хурмати» (Уважаемому народу и Родине), Орденом Республики Узбекистан «Фидокорона изматлари учун» (За бескорыстную службу), Орденом Дружбы Российской Федерации и многими другими наградами. Трудовая де-

ятельность Ачилбая Жуманиязова, его жизненный путь – это часть истории железнодорожной отрасли Узбекистана.

Вот уже более 10 лет Ачилбай Жуманиязович – Председатель правления ГАЖКК «Узбекистон темир йуллари». За это время он не только добился высоких результатов в развитии железнодорожной отрасли, но и стал символом надежды и оптимизма для всего народа Узбекистана.

Ачилбай Жуманиязович – талантливый человек, настоящий специалист своего дела, обладая большими организаторскими способностями, с уверенностью возглавляет железнодорожную отрасль страны, которая создает все условия для экономического развития государства. Многообразна общественная деятельность Ачилбая Жуманиязова, он является Председателем специальной комиссии при Кабинете Министров Республики Узбекистан по транспорту, член Сената Олий Мажлиса Республики Узбекистан, Депутат Жогарги Кенеса Республики Каракалпакстан.

Государство неоднократно оценивало его трудовую и общественную деятельность. Раматов Ачилбай Жуманиязович – Герой Узбекистана! Является Заслуженным работником транспорта Республики Узбекистан, награжден Орденом Республики Узбекистан «Элдорт Хурмати» (Уважаемому народу и Родине), Орденом Республики Узбекистан «Фидокорона изматлари учун» (За бескорыстную службу), Орденом Дружбы Российской Федерации и многими другими наградами. Трудовая де-

ятельность Ачилбая Жуманиязова, его жизненный путь – это часть истории железнодорожной отрасли Узбекистана.

Вот уже более 10 лет Ачилбай Жуманиязович – Председатель правления ГАЖКК «Узбекистон темир йуллари». За это время он не только добился высоких результатов в развитии железнодорожной отрасли, но и стал символом надежды и оптимизма для всего народа Узбекистана.

Республиканский совет профсоюза железнодорожников и транспортных строителей Узбекистана

В годы становления АО «Узбекистон темир йуллари» («Узбекские железные дороги») – особое внимание было удалено реализации стратегически важных проектов, направленных на модернизацию отрасли, техническому и технологическому обновлению, развитию инфраструктурных коммуникаций и привлечению в сферу иностранных инвестиций.

В этом особый вклад Республиканского совета профсоюза железнодорожников и транспортных строителей, объединяющего в своих рядах более 80 тысяч членов.



защиты сотрудников было выделено 1059 бесплатных путевок. В частности, бесплатные путевки были выданы 73 детям железнодорожников призракам.

В отраслевой системе действуют 8 спортивных сооружений, 8 дворцов культуры и 6 профсоюзных библиотек. Постоянно проводятся различные спортивные соревнования, спартакиады, культурно-просветительские мероприятия и смотры-конкурсы.

Республиканским Советом профсоюза и его организациями совместно с другими институтами гражданского общества, ведомством, предприятием, организацией, учреждением, на основе принципа социального партнерства, а также организациями профсоюзов широкомасштабные работы. Так, например, Республиканским Советом профсоюза и его организациями совместно с другими институтами гражданского общества, ведомством, предприятием, организацией, учреждением, на основе принципа социального партнерства, а также организациями профсоюзов широкомасштабные работы. Так, например, Республиканским Советом профсоюза и его организациями совместно с другими институтами гражданского общества, ведомством, предприятием, организацией, учреждением, на основе принципа социального партнерства, а также организациями профсоюзов широкомасштабные работы. Так, например, Республиканским Советом профсоюза и его организациями совместно с другими институтами гражданского общества, ведомством, предприятием, организацией, учреждением, на основе принципа социального партнерства, а также организациями профсоюзов широкомасштабные работы. Так, например, Республиканским Советом профсоюза и его организациями совместно с другими институтами гражданского общества, ведомством, предприятием, организацией, учреждением, на основе принципа социального партнерства, а также организациями профсоюзов широкомасштабные работы. Так, например, Республиканским Советом профсоюза и его организациями совместно с другими институтами гражданского общества, ведомством, предприятием, организацией, учреждением, на основе принципа социального партнерства, а также организациями профсоюзов широкомасштабные работы. Так, например, Республиканским Советом профсоюза и его организациями совместно с другими институтами гражданского общества, ведомством, предприятием, организацией, учреждением, на основе принципа социального партнерства, а также организациями профсоюзов широкомасштабные работы. Так, например, Республиканским Советом профсоюза и его организациями совместно с другими институтами гражданского общества, ведомством, предприятием, организацией, учреждением, на основе принципа социального партнерства, а также организациями профсоюзов широкомасштабные работы. Так, например, Республиканским Советом профсоюза и его организациями совместно с другими инст

бует новых методик пространственно-временного моделирования пассажиропотока. Современное программное обеспечение, совместимое с концепцией BIM (BuildingInformationModel – Информационная Модель Здания), предлагает возможность трехмерного моделирования.

Сегодня на давно понятные нам сезонные и иные «закономерные» колебания пассажиропотоков по объемам и направлениям накладываются поведенческие изменения их динамического распределения по вокальным площадям. Тактика информативное воздействие, визуальная навигация и иные проявления мобильности формируют сценарии поведения пассажиров на территории транспортных объектов.

Разрабатываемые сегодня интеллектуальные системы управления вокзалами должны быть проактивны, встроимчивы к этой информации и либо реагировать на динамические изменения объемов, структуры, характера и направленности пассажиропотоков. При этом совершенные информационные системы и оформление единого билета позволяют пассажиру гибко и быстро компоновать маршруты, использовать различные виды транспорта, осуществлять оплату поездки простым прикосновением к экрану устройства.

Сервис геопространственного анализа от «Мегафон»

Для нас опыт такой работы стало взаимодействие с ведущим российским оператором сотовой связи АО «Мегафон». Отслеживание траекторий перемещения абонентов сотовой связи между зонами позволяет нам агрегировать эти данные не только по географическим, но и по социально-демографическим признакам. В итоге, совместными усилиями мы формируем динамический профиль геоподвижности населения, что предоставляет нам, по сути, уникальную базу данных для логистического маркетингового анализа пассажиропотоков.

Почему именно ОАО «РЖД» должно стать интегратором мультимодальной услуги?

Наша основная задача сегодня – увязать наши отдельные «малые достижения» в единый сервисный узел, предоставляющий клиенту комплексную мультимодальную

услугу. Интермодальные автобусные перевозки, предоставление собственного сервиса такси, перевозка личных автомобилей поездом, продажа туров в Европу со специальными предложениями, включающими паромное сообщение, и многое другое.

Все это требует интеграции в единий мобильный сервис, реализующий on-line все многообразие функционала планирования, оплаты и управления комплексной мультимодальной услугой.

В этом году выпускается новое мобильное приложение ОАО «РЖД» «Еду поездом». Оно будет в полной мере отвечать перечисленным выше задачам.

Сегодня уже не только у нас, но и у наших партнеров, ведущих масштабный бизнес по всему миру, не вызывает сомнений целесообразность и обоснованность са-

мовыдвижения ОАО «РЖД» в роли системного интегратора и владельца технологической платформы инновационной мобильности пассажиров в России. И дело даже не в нашей клиентской базе, накопленной историей клиентского пути, репутации проверенного временем партнера, поддерживаемого и контролируемого государством, или масштабности перевозочной сети «пространства 1520». Взаимодействуя с другими видами транспорта, перевозчиками и всеми транспортными стейкхолдерами регионального уровня, мы способны – совместно с нашими партнерами – сформировать качественно новую бизнес-среду для ведения принципиально нового вида бизнеса по принципу стратегии «win-win». Вместе с тем мы объективно понимаем, что ключ к успеху – разработка бизнес-модели взаимоотношений стейкхолдеров в рамках формируемой eco-системы. И здесь поддержка представителей присутствующего здесь сегодня бизнес-сообщества весьма

существенное улучшение качества предоставляемого сервиса с

сегодняшним моментом.

Для населения – это повышение транспортной доступности и существенное улучшение качества предоставляемого сервиса с



актуальна для нас. Необходимо отметить, что первый интеграционный опыт у нас уже есть. Еще два года назад мы выступили в роли системного интегратора при разработке интерактивной визуализационной системы моделирования клиентского пути «пассажирского пространства холдинга».

Данная работа ведется в рамках реализации единых сервисных стандартов и обеспечения сквозного уровня качества по всей транспортной цепочке. Еще до появления визуализационного программного обеспечения мы приступили к совместной проработке каждого этапа клиентского пути для выявления разрывов между ожидаемым и предоставляемыми уровнями качества оказываемых нами услуг.

Убежден, что результаты этой работы послужат революционной базой для дальнейшего взаимодействия с партнерами в области инновационной мобильности пассажира.

Его правовая самостоятельность и коммерческая ответственность обеспечивает, по нашему замыслу, беспрепятственный старт и динамичное развитие этого перспективного проекта. Интенсивная слаженная работа позволит нам уже через год предложить пассажиру лучший на российском рынке продукт инновационной мобильности. Мобильный сервис позволит осуществлять перемещение из точки «А» в точку «Б» по оптимальному для пассажира маршруту с учетом его индивидуальных предпочтений с оплатой «один клик».

Мы с оптимизмом начинаем

даный проект. Его финиш является

новым стартом для развития

комплексной мультимодальной

услуги. Разумеется, предлагаемые условия должны в полной мере учитывать интересы всех сторон. Прежде всего, это клиентская база для наших партнеров, зачастую сразу же с «портретом пассажира», и возможность прямой коммуникации с потребителями, включая обратную связь.

При этом мы должны

учитывать интересы

пассажирской индустрии

и государства.

Смена парадигмы бизнес-мышления

Мы приступили к разработке Целевой модели Проекта «Инновационная мобильность». Вся работа над этим проектом концентрируется в специально созданном Центре инновационной мобильности с полной локализацией данного проекта относительно традиционной рутинной. Задача максимум в части обособления данного направления мы видим выделение этого вида деятельности в самостоятельный бизнес.

Открывая заседание, Геннадий Верховых отметил необходимость дальнейшего совершенствования системы международных пассажирских перевозок с целью привлечения пассажиров на железнодорожный транспорт, увеличения пассажиропотока, а также повышения уровня транспортной безопасности и надежности.

По сложившейся традиции,

прежде всего был рассмотрен

ход выполнения решений предыдущего заседания Комиссии и обсуждены итоги работы пассажирского комплекса в международных сообщениях за семь месяцев 2015 года.

Заслушав информацию

руководителя Департамента

пассажирской и грузовой работы

Дирекции Совета А. Мишуры, секре

тариya Комиссии С. Матвеевой и

представителя ряда железнодорожных администраций, участники заседания отметили, что практические эти этапы сдачи программного обеспечения АС УПГ МГСП в опытную эксплуатацию – на ноябрь 2015 года, а сдачи программного обеспечения в постоянную эксплуатацию – в план НИОКР-2016.

Одновременно с этим в пери

оде проведения опытной эксплуатации АС УПГ МГСП будет подготовлен проект соответствующих изменений и дополнений в нормативные документы – «Соглашение об экономической ответственности за передачу международных пассажирских поездов на заседании Комиссии».

На заседании был рассмотрен ряд изменений и дополнений в нормативные документы Совета, подготовленных экспертной группой Комиссии. Участники заседания Комиссии были согласованы изменения и дополнения в Приложение № 2 к Правилам пользования пассажирскими вагонами в международном сообщении.

Приятно решению продолжить работу над подготовкой проекта новой редакции Инструкции по обеспечению пожарной безопасности в вагонах пассажирских

вагонов, внесение в Регистр ряд организаций, имеющих право на проведение работ по техническому диагностированию пассажирских вагонов, с целью определения остаточного ресурса и выдачи технического решения о продлении их срока службы.

Участниками заседания Комиссии проанализирован ход выполнения работ Плана НИОКР-2015 по тематике пассажирского хозяйства. С учетом высказанных изменений и дополнений в нормативные документы – «Соглашение об экономической ответственности за передачу международных пассажирских поездов на заседании Комиссии».

Участниками заседания Комиссии проанализирован ход выполнения работ Плана НИОКР-2015 по тематике пассажирского хозяйства. С учетом высказанных изменений и дополнений в нормативные документы – «Соглашение об экономической ответственности за передачу международных пассажирских поездов на заседании Комиссии».

На заседании был рассмотрен ряд изменений и дополнений в нормативные документы Совета, подготовленных экспертной группой Комиссии. Участники заседания Комиссии были согласованы изменения и дополнения в Приложение № 2 к Правилам пользования пассажирскими вагонами в международном сообщении.

Приятно решению продолжить

работу над подготовкой проекта новой редакции Инструкции по обеспечению пожарной безопасности в вагонах пассажирских

вагонов, внесение в Регистр ряд организаций, имеющих право на проведение работ по техническому диагностированию пассажирских вагонов, с целью определения остаточного ресурса и выдачи технического решения о продлении их срока службы.

Участниками заседания Комиссии проанализирован ход выполнения работ Плана НИОКР-2015 по тематике пассажирского хозяйства. С учетом высказанных изменений и дополнений в нормативные документы – «Соглашение об экономической ответственности за передачу международных пассажирских поездов на заседании Комиссии».

На заседании был рассмотрен ряд изменений и дополнений в нормативные документы Совета, подготовленных экспертной группой Комиссии. Участниками заседания Комиссии были согласованы изменения и дополнения в Приложение № 2 к Правилам пользования пассажирскими вагонами в международном сообщении.

Приятно решению продолжить

работу над подготовкой проекта новой редакции Инструкции по обеспечению пожарной безопасности в вагонах пассажирских

вагонов, внесение в Регистр ряд организаций, имеющих право на проведение работ по техническому диагностированию пассажирских вагонов, с целью определения остаточного ресурса и выдачи технического решения о продлении их срока службы.

Участниками заседания Комиссии проанализирован ход выполнения работ Плана НИОКР-2015 по тематике пассажирского хозяйства. С учетом высказанных изменений и дополнений в нормативные документы – «Соглашение об экономической ответственности за передачу международных пассажирских поездов на заседании Комиссии».

На заседании был рассмотрен ряд изменений и дополнений в нормативные документы Совета, подготовленных экспертной группой Комиссии. Участниками заседания Комиссии были согласованы изменения и дополнения в Приложение № 2 к Правилам пользования пассажирскими вагонами в международном сообщении.

Приятно решению продолжить

работу над подготовкой проекта новой редакции Инструкции по обеспечению пожарной безопасности в вагонах пассажирских

вагонов, внесение в Регистр ряд организаций, имеющих право на проведение работ по техническому диагностированию пассажирских вагонов, с целью определения остаточного ресурса и выдачи технического решения о продлении их срока службы.

Участниками заседания Комиссии проанализирован ход выполнения работ Плана НИОКР-2015 по тематике пассажирского хозяйства. С учетом высказанных изменений и дополнений в нормативные документы – «Соглашение об экономической ответственности за передачу международных пассажирских поездов на заседании Комиссии».

На заседании был рассмотрен ряд изменений и дополнений в нормативные документы Совета, подготовленных экспертной группой Комиссии. Участниками заседания Комиссии были согласованы изменения и дополнения в Приложение № 2 к Правилам пользования пассажирскими вагонами в международном сообщении.

Приятно решению продолжить

работу над подготовкой проекта новой редакции Инструкции по обеспечению пожарной безопасности в вагонах пассажирских

вагонов, внесение в Регистр ряд организаций, имеющих право на проведение работ по техническому диагностированию пассажирских вагонов, с целью определения остаточного ресурса и выдачи технического решения о продлении их срока службы.

Участниками заседания Комиссии проанализирован ход выполнения работ Плана НИОКР-2015 по тематике пассажирского хозяйства. С учетом высказанных изменений и дополнений в нормативные документы – «Соглашение об экономической ответственности за передачу международных пассажирских поездов на заседании Комиссии».

На заседании был рассмотрен ряд изменений и дополнений в нормативные документы Совета, подготовленных экспертной группой Комиссии. Участниками заседания Комиссии были согласованы изменения и дополнения в Приложение № 2 к Правилам пользования пассажирскими вагонами в международном сообщении.

Приятно решению продолжить

работу над подготовкой проекта новой редакции Инструкции по обеспечению пожарной безопасности в вагонах пассажирских

вагонов, внесение в Регистр ряд организаций, имеющих право на проведение работ по техническому диагностированию пассажирских вагонов, с целью определения остаточного ресурса и выдачи технического решения о продлении их срока службы.

Участниками заседания Комиссии проанализирован ход выполнения работ Плана НИОКР-2015 по тематике пассажирского хозяйства. С учетом высказанных изменений и дополнений в нормативные документы – «Соглашение об экономической ответственности за передачу международных пассажирских поездов на заседании Комиссии».

На заседании был рассмотрен ряд изменений и дополнений в нормативные документы Совета, подготовленных экспертной группой Комиссии. Участниками заседания Комиссии были согласованы изменения и дополнения в Приложение № 2 к Правилам пользования пассажирскими вагонами в международном сообщении.

Приятно решению продолжить

работу над подготовкой проекта новой редакции Инструкции по обеспечению пожарной безопасности в вагонах пассажирских

вагонов, внесение в Регистр ряд организаций, имеющих право на проведение работ по техническому диагностированию пассажирских вагонов, с целью определения остаточного ресурса и выдачи технического решения о продлении их срока службы.

Участниками заседания Комиссии проанализирован ход выполнения работ Плана НИОКР-2015 по тематике пассажирского хозяйства. С учетом высказанных изменений и дополнений в нормативные документы – «Соглашение об экономической ответственности за передачу международных пассажирских поездов на заседании Комиссии».

На заседании был рассмотрен ряд изменений и дополнений в нормативные документы Совета, подготовленных экспертной группой Комиссии. Участниками заседания Комиссии были согласованы изменения и дополнения в Приложение № 2 к Правилам пользования пассажирскими вагонами в международном сообщении.

Приятно решению продолжить

работу над подготовкой проекта новой редакции Инструкции по обеспечению пожарной безопасности в вагонах пассажирских

вагонов, внесение в Регистр ряд организаций, имеющих право на проведение работ по техническому диагностированию пассажирских вагонов, с целью определения остаточного ресурса и выдачи технического решения о продлении их срока службы.

Участниками заседания Комиссии проанализирован ход выполнения работ Плана НИОКР-2015 по тематике пассажирского хозяйства. С учетом высказанных изменений и дополнений в нормативные документы – «Соглашение об экономической ответственности за передачу международных пассажирских поездов на заседании Комиссии».

На заседании был рассмотрен ряд изменений и дополнений в нормативные документы Совета, подготовленных экспертной группой Комиссии. Участниками заседания Комиссии были согласованы изменения и дополнения в Приложение № 2 к Правилам пользования пассажирскими вагонами в международном сообщении.

Приятно решению продолжить

работу над подготовкой проекта новой редакции Инструкции по обеспечению пожарной безопасности в вагонах



фективного использования инфраструктуры. Возрастет и сколько доставки грузов. Наиболее ощущимого эффекта можно добиться при создании обезличенного парка вагонов, не имеющего фиксированной станции назначения для порожнего вагона и распределаемого на основе реальных потребностей в погрузке. Для решения проблемы нужен комплексный подход к реформированию основного закона – Устава ЖТ РФ – распределением ответственности за соблюдение сроков доставки и скоростей продвижения. Первые подвижки уже есть – с 2015 г. законодательно введена плата за необоснованный простой частных вагонов на железнодорожных путях общего пользования сверх нормативного времени. Однако проблема в целом еще не решена.

Проведем анализ проблемы с позиций теории крупномасштабных транспортных систем. Сегодня на ЖТ три главные игроки: грузовладелец (он же, по сути, инвестор), перевозчик (он отвечает за доставку грузов по инфраструктуре) и оператор (собственник), который отвечает лишь за необоснованный простой своих вагонов на путях общего пользования сверх нормативного времени. За него (за вагон, услуги инфраструктуры, штрафы и т.д.) платят грузовладелец. Перевозчик использует инфраструктуру для доставки грузов, закупает новые локомотивы, вырабатывает единые правила перевозок. Оператор предоставляет вагон так, чтобы повысить его доходность. У него нет интереса ни сокращать издержки других участников перевозочного процесса, ни оптимизировать этот процесс.

Возникает конфликт интересов: грузовладелец заинтересован в снижении транспортных издержек, перевозчик – в оптимизации технологических процессов ЖТ, а оператор – в повышении доходности вагонов. Этот фундаментальный конфликт затрагивает транспортные основы экономической безопасности РФ, что проявляется в острой публичных дискуссиях. Большинство критиковуют перевозчика, поскольку его проблемы очевидны. Однако они – следствия, а не причины. Нужен взвешенный диалог и взаимоуважение сторон конфликта, четкая программа действий, осознание необходимости ликвидировать правовой вакuum. В противном случае, можно усугубить проблему.

Например, компании-операторы часто не имеют представления о передвижениях своих порожних вагонов, носящих спонсорский, хаотический характер. Чтобы избежать этого, они инициируют дискуссии о приватных

локомотивах и либерализации тяги. Однако появление на сети частных локомотивов, в дополнение к уже имеющимся «избыточным» частным вагонам, лишь усугубит хаос и снизит пропускные способности инфраструктуры.

Необходимо нормативно-правовое решение регулирующих органов, отвечающее безопасности движения, а также пропускным и провозным возможностям инфраструктуры. Тормозят это решение коммерческие интересы компаний-операторов, вложивших большие средства в покупку вагонов. Для них должно быть найдено индивидуальное, но системное и беззатратное решение. Иначе нестабильность правового поля, меняющиеся позиции регуляторов, владельца инфраструктуры и участников рынка не дадут возможность прогнозировать спрос и предложение, потребность в локомотивах и др.

Единая система управления и использования парка грузовых вагонов

Более 80% вагонов на «пространстве 1520» – частные, и это неизменно отразилось на управляемости ЖТ. Хаотические скопления вагонов, нарушение ритмичности выгрузки вынуждали железнодорожные администрации государств на «пространстве 1520» (ЖА) прибегать к ограничениям по грузам. Отсутствие согласованного порядка направления порожних приватных вагонов на станции других ЖА в условиях множества необслуживаемых вагонов привело к хаотичному их перемещению в поисках грузов. Как следствие, снизилась управляемость парком вагонов, что привело к нарушениям в работе сети «пространства 1520». Оказались востребованы услуги по оказанию «вагонной» помощи для вывоза грузов и т.д.

Проблема решалась постепенно. В начале на заседании Совета ЖТ стран СНГ (СЖТ) в Бильбое была разработана и утверждена концепция Единой системы управления и использования парка грузовых вагонов (ЕСУПГ). С учетом динамического развития западных и центральных провинций Китая, ОТЛК должна создать дополнительный грузопоток в размере до 1 млн контейнеров к 2020 г. (что составляет около 2% прогнозного контейнеропотока между Европой и Азией).

ОАО «Скоростные магистрали» провело предпроектные работы по строительству высокоскоростной магистрали (ВСМ) между Москвой и Казанью как части ВСМ «Москва – Екатеринбург». Казахстанские и китайские специалисты разрабатывают техническое обоснование для сокращения транспортных издержек грузоприватных перевозчиков. Объектом ЕСУПГ является Единый парк грузовых вагонов (ЕПГ), используемых в международном сообщении на «пространстве 1520».

ЕСУПГ сочетает централизованное технологическое управление движением, реализован-

ие в рамках СЖТ, и рыночное формирование платы за пользование вагонами. Учет финансовых интересов компаний – операторов и собственников вагонов позволяет сформировать ЕПГ и решить проблему дефицита для международных грузовых перевозок. ЖА вправе использовать эти вагоны для выполнения заявок грузоотправителей с оформлением одного перевозочного документа на следование в груженым состоянии, тем самым сокращая порожний пробег и оптимизируя расходы участников перевозки.

Соглашение о ЕСУПГ было подписано на заседании СЖТ в Ереване. Оно определило принципы использования ЕПГ, права и обязанности сторон, а также нормативные требования к техническим, технологическим и финансовым условиям использования частных вагонов. Согласно ЕСУПГ, ЖА взаимодействует с собственниками вагонов на основании договоров, определяющих условия их передачи в ЕПГ, требований к техническому состоянию, ставки оплаты и порядок расчетов. Надежность и эффективность функционирования ЕПГ и ЕСУПГ указывает на необходимость централизации организационной структуры управления грузовыми ЖТ не только на международном, но и на национальном уровне, для повышения экономической безопасности страны.

В целом, вышеупомянутые основные тенденции развития ЖТ, направленные на создание рынка услуг ЖТ, подобны основным направлениям ТП ЕЭП, ориентиро-

Гармонизация национального регулирования и управления

Структуры, механизмы и процедуры гармонизации национальных нормативных баз призваны обеспечить безопасность и техническое регулирование на ЕЭП с помощью межгосударственных стандартов ТС и ЕЭП. Основа эффективного управления ЖТ – информационное взаимодействие ЖА. Его гармонизация основана на нормативных документах, разработанных СЖТ и действующих под его эгидой единых информационных систем. В частности, соглашение об электронном обмене данными создают основу для внедрения безумажной технологии перевозок при унификации перевозочных документов и процедур на ЖТ ТС.

Развитие инфраструктуры

Структуры ЖТ на Едином экономическом пространстве (ЕЭП) призваны обеспечить повышение эффективности транспортных и логистических услуг в сфере грузовых и интермодальных перевозок. К ним относится Объединенная транспортно-логистическая компания (ОТЛК), ориентированная на сетевой охват бизнеса с точками продаж в промышленных центрах стран ЕЭП и за рубежом, с использованием транзитного потенциала и международных транспортных коридоров (МТК). С учетом динамического развития западных и центральных провинций Китая, ОТЛК должна создать дополнительный грузопоток в размере до 1 млн контейнеров к 2020 г. (что составляет около 2% прогнозного контейнеропотока между Европой и Азией).

ОАО «Скоростные магистрали» провело предпроектные работы по строительству высокоскоростной магистрали (ВСМ) между Москвой и Казанью как части ВСМ «Москва – Екатеринбург». Казахстанские и китайские специалисты разрабатывают техническое обоснование для сокращения транспортных издержек грузоприватных перевозчиков. Объектом ЕСУПГ является Единый парк грузовых вагонов (ЕПГ), используемых в международном сообщении на «пространстве 1520».

ЕСУПГ сочетает централизованное технологическое управление движением, реализован-

тым и сертификации (МГС). Для создания единой системы технического регулирования на «пространстве 1520», МГС учредил Межгосударственный технический комитет по стандартизации на ЖТ (МТК-524). Подкомитеты МТК-524, сформированные из представителей заинтересованных предприятий и организаций, проводят экспертизу модернизируемых и разрабатываемых межгосударственных стандартов в МТК-524 характеризуется откры-

тым – свободе движения товаров, услуг, капитала и трудовых ресурсов. Соответственно, основные задачи ТП ЕЭП – формирование общего рынка транспортных услуг и информационного пространства, развитие транспортной инфраструктуры (в первую очередь, транзитного потенциала, МТК и высокоскоростных магистралей), логистики, технического и тарифного регулирования. Для реализации ТП ЕЭП нужно разработать стратегию и тактику решения этих задач, спроектировать соответствующие системы регулирования и управления, включая организационные структуры, а также механизмы и процедуры их функционирования. Для этого целесообразно использовать современные результаты теории и практики крупномасштабных транспортных систем.

Наиболее активно формируется общий рынок услуг ЖТ ТС. ЖТ – один из главных факторов интеграции ЕЭП, развития транзита и МТК. Созданы организационные структуры, механизмы и процедуры функционирования рынка услуг ЖТ (в т.ч. институциональные механизмы, а также системы регулирования и управления перевозками пассажиров и грузов). Разработана единая система технического регулирования и система управления парком грузовых вагонов. Надежность и эффективность функционирования последней указывает на необходимость централизации организационных структур управления грузовыми ЖТ для обеспечения транспортной безопасности России.

В целом, вышеупомянутые основные тенденции развития ЖТ, направленные на создание рынка услуг ЖТ, подобны основным направлениям ТП ЕЭП, ориентиро-



Акционерное общество «Вагонная ремонтная компания-2» является крупнейшим вагоноремонтным предприятием и в настоящее время по праву занимает одно из лидирующих положений среди отечественных компаний аналогичного профиля. Являясь дочерней компанией ОАО «РЖД», АО «ВПК-2» соответствует единным высоким стандартам обеспечения безопасности движения поездов, действующим внутри всего холдинга «Российские железные дороги».

Об основных направлениях работы компании по оказанию ремонтных услуг с целью обеспечения железнодорожных грузовых перевозок полностью исправным подвижным составом наш корреспондент побеседовал с генеральным директором АО «ВПК-2» Михаилом Владимировичем Сапетовым.



– Прежде всего, хотелось бы акцентировать внимание на том, что сегодня рынок ремонта вагонов – это, прежде всего, рынок Заказчика и основные условия работы и сотрудничества формируют собственники вагонов и компании-операторы. Острая конкуренция между вагоноремонтными компаниями на фоне профицита ремонтных мощностей привела к значительному снижению цен на ремонт.

Однако, если еще год назад ценовой механизм участников рынка могли использовать как инструмент достижения преимущества при привлечении объемов ремонта, то сегодня уровень цен достиг того минимума, дальнейшее снижение которого может повлечь нарушение требований поставщиков руководящих документов, регламентирующих ремонт вагонов, что в свою очередь окажет негативное влияние на безопасность движения поездов. Такая ситуация заставляет участников рынка искать новые способы сохранения своих позиций на нем.

Одним из путей достижения целей, стоящих перед нашей Компанией, мы видим в предложении рынку принципиально новой услуги: комплексного обслуживания вагонов в межремонтный период с постепенным переходом к контракту «жизненного цикла», включающему в себя гарантинное обслуживание нового вагона,

же прошедший модернизацию с продлением срока службы. Кроме этого, Постановлением Правительства Российской Федерации от 31 июля 2014 года № 737 были утверждены изменения в единый перечень продукции, подлежащей обязательной сертификации, с включением грузовых вагонов, прошедших процедуру продления срока службы.

– Парк инновационных вагонов на сети железных дорог России ежегодно увеличивается. Какие, по Вашему мнению, ожидаемые объемы их поступления в плановых ремонтах в ближайшей и среднесрочной перспективе?

– Поступление первых инновационных вагонов в эксплуатацию началось в 2008 году с организации подконтрольной эксплуатации полувагонного производства НПК УВЗ модели 12-196-01 на тележках модели 18-194-1 с осевой нагрузкой 25 т/с, объемом кузова 88 куб. м, грузоподъемностью 75 т и сроком службы 32 года. В 2012 году были установлены изменения в единый перечень продукции, подлежащей обязательной сертификации, с включением грузовых вагонов, прошедших процедуру продления срока службы.

– Работа по подготовке депо к ремонту и обслуживанию инновационной продукции проводится постоянно. Мы готовы к освоению новой поступающей продукции, поступающей в первый депо ремонта с годовым объемом ремонта до 10 тыс. ед. к 2020 году.

– Готовы ли депо ВПК-2 к техническому обслуживанию и ремонту инновационных грузовых вагонов?

– Впервые в вагонном хозяйстве вопросами сервиса инновационных деталей вагонов и собственно грузовых вагонов начали заниматься именно наши специалисты, которым относятся АО «ПГК», АО «ГФК», ПАО «Северстал». Однако у большинства крупных собственников подвижного состава, с которым относятся АО «ПГК», АО «ГФК», ПАО «Северстал», имеется заинтересованность в продлении срока службы грузовых вагонов.

– На текущий год АО «ВПК-2» поступило портфель 2 тыс. заявок на продление срока службы, а на 2016 год мы уже имеем порядка 8 тыс. подобных заявок.

– Ваша Компания планирует заняться продлением срока службы вагонов?

– Идея насторожу потребности клиентов, в АО «ВПК-2» на базе вагонного ремонта вагонов, на тележках Barber. К настоящему времени в России тягачи грузовых вагонов начали заниматься именно наша Компания. В октябре 2012 года было заключено соглашение с Amsted Rail Company по обслуживанию и технической поддержке кассетных подшипников вагонов. В 2013 году заключены соглашения с инновационной продукцией.

– Предоставление востребованной владельцами вагонов услуги стало невозможным ввиду вступления в силу со 2 августа 2014 г. Технического регламента ТР ТС 001/2011 «О безопасности железнодорожного подвижного состава». Начиная с IV квартала 2014 года, специалистами Компании были проведены предварительные работы, подготовлен опытный образец полувагона, прошедшего все необходимые процедуры приемки. Со стороны РС ФЖТ проведено обследование депо Челябинск с выдачей свидетельства на расши-

рение условного номера клеймения. По итогам проведенной работы в июне 2015 года получен сертификат Таможенного Союза на право производства модернизации грузовых вагонов модели 12-600-01, 12-600-02, 12-600-05, 12-600-07 с продлением срока службы до 33 лет, считая от даты поставки инновационного полувагона.

– Что нужно сделать в депо для обеспечения выполнения объемов ремонта инновационных вагонов?

– Этот сегмент рынка имеет определенный интерес для Компании, и нам начата подготовка еще 12 депо для постановки на производство модернизации грузовых вагонов с продлением срока службы. В тесном взаимодействии с АО «ПГК» ведутся работы в отношении продления срока службы вагонов-хопперов, платформ, полуваагонов и цистерн. Таким образом, АО «ВПК-2» расширяет спектр услуг с охватом всего депо по ремонту грузовых вагонов в течение жизненного цикла вагона.

– Парк инновационных вагонов на сети железных дорог России ежегодно увеличивается. Какие, по Вашему мнению, ожидаемые объемы их поступления в плановых ремонтах в ближайшей и среднесрочной перспективе?

– Поступление первых инновационных вагонов в эксплуатацию началось в 2008 году с организации подконтрольной эксплуатации полувагонного производства НПК УВЗ модели 12-196-01 на тележках модели 18-194-1 с осевой нагрузкой 25 т/с, объемом кузова 88 куб. м, грузоподъемностью 75 т и сроком службы 32 года. В 2012 году были установлены изменения в единый перечень продукции, подлежащей обязательной сертификации, с включением грузовых вагонов, прошедших процедуру продления срока службы.

– Работа по подготовке депо к ремонту и обслуживанию инновационной продукции проводится постоянно. Мы готовы к освоению новой поступающей продукции, поступающей в первый депо ремонта с годовым объемом ремонта до 10 тыс. ед. к 2020 году.

– Готовы ли депо ВПК-2 к техническому обслуживанию и ремонту инновационных грузовых вагонов?

– Впервые в вагонном хозяйстве вопросами сервиса инновационных деталей вагонов и собственно грузовых вагонов начали заниматься именно наши специалисты, которым относятся АО «ПГК», АО «ГФК», ПАО «Северстал». Однако у большинства крупных собственников подвижного состава, с которым относятся АО «ПГК», АО «ГФК», ПАО «Северстал», имеется заинтересованность в продлении срока службы грузовых вагонов.

– На текущий год АО «ВПК-2» поступило портфель 2 тыс. заявок на продление срока службы, а на 2016 год мы уже имеем порядка 8 тыс. подобных заявок.

– Ваша Компания планирует заняться продлением срока службы вагонов?

– Идея насторожу потребности клиентов, в АО «ВПК-2» на базе вагонного ремонта вагонов, на тележках Barber. К настоящему времени в России тягачи грузовых вагонов начали заниматься именно наша Компания. В октябре 2012 года было заключено соглашение с Amsted Rail Company по обслуживанию и технической поддержке кассетных подшипников вагонов. Аналогичные работы проводятся на вагоноремонтных заводах Tatravagonka (Словакия), Stachanovskom и Kryukovskom (Украина). Кроме полуваагонов, промышленностью выпускаются или

– Тимченко-Рус Сервис Компани, ООО «СКФ Тверь», АО «ХАРП», ООО «

Игорь Анатольевич, сложившаяся в стране экономическая ситуация, снижение показателей работы железнодорожного транспорта и транспортного машиностроения безусловно оказывают влияние на рынок вагоноремонта. Как Ваша компания удается соответствовать требованиям экономики и оставаться конкурентоспособной на рынке?

— Действительно, резкое сокращение заказов на ремонт вагонов (-17% к 2014 году) привело к ухудшению конкуренции за получение объектов ремонта. На территории Российской Федерации осуществляют свою деятельность 173 вагоноремонтных предприятия разных видов собственности. Их количество не только не сократилось в последние годы, но и увеличивалось.

В связи со сложившимися профицитом ремонтных предприятий на сети железных дорог, продолжающимся снижением объемов ремонта собственники вагонов имеют возможность диктовать вагоноремонтным предприятиям свои условия и по срокам ремонта, и по цене.

Текущая тенденция заставляет переходить на организационные изменения, направленные на повышение клиентоориентированности.

Заказчику в рамках одного действующего договора предложены основные виды оказывае-



мых услуг, в том числе, кроме плановых видов ремонта, также услугами предусмотрены текущий ремонт грузовых вагонов, определение ремонтоопредельства и ремонт запасных частей и колесных пар, реализация запасных частей, не вовлеченных при ремонте грузовых вагонов.

В связи со снижением грузоперевозок и не востребованностью подвижного состава собственникам предложена услуга по временному размещению грузовых вагонов на транционных путях предприятий.

В пяти депо (Красноуфимск, Белгород, Златоуст (Бердич), Верещагино, Арамзас) функционируют комплексы по проведению промывочно-пропарочных операций?

— Для обеспечения безопасности движения поездов на современном уровне требуется качественно организованный сервис. Над его созданием мы сейчас активно работаем. В частности, для оказания услуг в соответствии с технологиями по ремонту и техническому обслуживанию инновационного подвижного состава.

В январе 2015 года получено официальное разрешение Федерального агентства железнодорожного транспорта на капитальный ремонт колесных пар со сме-

Одной из ведущих вагоноремонтных компаний, объединяющей в себе многолетний опыт работы и передовые технологии высококачественного ремонта, является ОАО «ВРК-3». Залог успеха компании – это, прежде всего, эффективное, экономичное и быстрое обслуживание клиента – собственника подвижного состава.

О том, как трудится коллектив вагоноремонтного предприятия в сегодняшних непростых условиях, рассказал в беседе с нашим корреспондентом генеральный директор «ВРК-3» Игорь Анатольевич Волокитин.

Новый элементов во вновь организованных вагоноколесных мастерских вагонного депо Белогорья. Это третье по счету предприятие ОАО «ВРК-3», имеющее возможность формировать колесные пары как со старыми (СОНК), так и с новыми осиemi (НОНК).

В июле текущего года в вагонном ремонтном депо Сасово введен в эксплуатацию гидравлический пресс 600.00.00 для распрессовки колесных пар.

Второй год в компании успешно используется понижающий коэффициент (скидка), применяемый при втором и последующих ремонтах, на вагонах, последний плановый ремонт которых произошелся в вагонных ремонтных депо ОАО «ВРК-3». Средняя стоимость ремонта таких грузовых вагонов в вагонных ремонтных депо

специальное прессовое оборудование двухстороннего действия. Оно используется при работе с подшипниками кассетного типа. Это третье по счету предприятие ОАО «ВРК-3», имеющее возможность формировать колесные пары как со старыми (СОНК), так и с новыми осиemi (НОНК).

В июле текущего года в вагонном ремонтном депо Сасово введен в эксплуатацию гидравлический пресс 600.00.00 для распрессовки колесных пар.

Второй год в компании успешно используется понижающий коэффициент (скидка), применяемый при втором и последующих ремонтах, на вагонах, последний плановый ремонт которых произошелся в вагонных ремонтных депо ОАО «ВРК-3». Средняя стоимость ремонта таких грузовых вагонов в вагонных ремонтных депо

ем увеличивать количество специализированных сервисных центров. Кроме того, были проведены работы и по повышению категорий сервисных центров.

— А как обстоят дела с вагонами, которым требуется продление срока службы? Удались ли закончить в Вашей компании все необходимые для этого мероприятия? Какие возникли сложности в процессе подготовительных работ?

— В настоящее время в ОАО «ВРК-3» проводится работа по сертификации модернизированных с продлением срока службы подвижного состава, включая кассетные пары с подшипниками кассетного типа.

В 2014 году на базе вагонного ремонтного депо Белогорья был создан сервисный центр по обслуживанию грузовых вагонов производства АО «ТВСЗ», оборудованных инновационными тележками Барбер и колесными парами с подшипниками кассетного типа SKF, Timken.

В завершающей стадии находится работа по сертификации вагонов-хопперов для перевозки цемента, модернизированных с продлением срока службы, модели 19-6910 проводится модернизация цементовозов модели 19-758 по депо Белогорье, Белогорье, Сальск. На текущем этапе проводится работа по заключению договоров с ФБУ «РС ФЖТ» на сертификацию, приобретаются материалы и комплектующие. Как и в случае с цистернами – отсутствует утвержденная техническая документация, не проведены ходовые испытания вагонов.

— Какие проблемы вы видите и пути решения по совершенствованию нормативно-правовой базы в области железнодорожного транспорта, связанной с ремонтной деятельностью?

Как ВРК-3 работает с НП «ОПЖТ»?

— ОАО «ВРК-3» состоит в постоянных участниках НП «ОПЖТ».

В рамках данной площадки представители ОАО «ВРК-3» участвуют в заседаниях и совещаниях рабочих групп и комитетов, на которых активно обсуждаются вопросы инноваций в железнодорожном транспорте, обеспечения качества ремонта грузовых вагонов, качества оказываемых услуг и др. Активность и заинтересованность участников при обсуждении этих и других вопросов позволяет, насколько взаимосвязаны наши предприятия, как постановка на производство новых инновационных продуктов требует усилий в развитии поставщиков комплектующих, как создаются новые возможности роста и развития, как в реальном производстве потенциальные возможности превращаются в действительность.

На этих мероприятиях закладываются новые возможности развития, устанавливаются долговременные связи и отношения, решаются вопросы стратегического плана, рассматриваются вопросы нормативно-правового регулирования, которые включают в себя работу в том числе по разработке и корректировке нормативно-технической документации. При этом вырабатываются консолидированные взвешенные решения.

— Игорь Анатольевич, спасибо за интересную беседу.

компании снизилась в 2015 году по отношению к 2014 году в среднем на 13% или на 10 тыс. руб.

Для сокращения сроков документооборота с клиентами используется электронно-цифровая подпись (ЭЦП). Общий процент от объема ремонта грузовых вагонов составляет 43% (принимая во внимание, что с нашим крупнейшим клиентом АО «ПГК» мы так и не перешли на электронную систему документооборота).

— Вагоностроительный комплекс наращивает долю инновационных вагонов на «постранстве 1520». Насколько Ваша компания готова к обслуживанию инновационного подвижного состава?

— Для обеспечения безопасности движения поездов на современном уровне требуется качественно организованный сервис. Над его созданием мы сейчас активно работаем. В частности, для оказания услуг в соответствии с технологиями по ремонту и техническому обслуживанию инновационного подвижного состава.

В 2015 году получено официальное разрешение Федерального агентства железнодорожного транспорта на капитальный ремонт колесных пар со сме-



«РС ФЖТ» организует проведение ходовых испытаний вагонов цистерн, а также испытаний котлов уполномоченных Ростехнадзором организаций. После испытаний, утверждения ТУ и определения порядка подтверждения соответствия котлов (сосудов) будут приобретаться документы, подтверждающие результаты испытаний, заключающие договоры на приобретение и абонентское обслуживание документации на модернизацию, а также на проведение подтверждения соответствия котлов (сосудов) в соответствии с требованиями ТУ и определениями Ростехнадзора.

— А как обстоят дела с вагонами, которым требуется продление срока службы? Удались ли закончить в Вашей компании все необходимые для этого мероприятия? Какие возникли сложности в процессе подготовительных работ?

— В настоящее время в ОАО «ВРК-3» проводится работа по сертификации модернизированных с продлением срока службы котлов. Пилотными проектами являются сертификации цистерн выработки депо Ужур, Сасово, «вторым темпом» будут сертифицировать продукцию депо Зима, Нефтчир.

В рамках сертификации вагонов-хопперов для перевозки цемента, модернизированных с продлением срока службы, модели 19-6910 проводится модернизация цементовозов модели 19-758 по депо Белогорье, Белогорье, Сальск. На текущем этапе проводится работа по заключению договоров с ФБУ «РС ФЖТ» на сертификацию, приобретаются материалы и комплектующие. Как и в случае с цистернами – отсутствует утвержденная техническая документация, не проведены ходовые испытания вагонов.

— Какие проблемы вы видите и пути решения по совершенствованию нормативно-правовой базы в области железнодорожного транспорта, связанной с ремонтной деятельностью?

Как ВРК-3 работает с НП «ОПЖТ»?

— ОАО «ВРК-3» состоит в постоянных участниках НП «ОПЖТ».

В рамках данной площадки представители ОАО «ВРК-3» участвуют в заседаниях и совещаниях рабочих групп и комитетов, на которых активно обсуждаются вопросы инноваций в железнодорожном транспорте, обеспечения качества ремонта грузовых вагонов, качества оказываемых услуг и др. Активность и заинтересованность участников при обсуждении этих и других вопросов позволяет, насколько взаимосвязаны наши предприятия, как постановка на производство новых инновационных продуктов требует усилий в развитии поставщиков комплектующих, как создаются новые возможности роста и развития, как в реальном производстве потенциальные возможности превращаются в действительность.

На этих мероприятиях закладываются новые возможности развития, устанавливаются долговременные связи и отношения, решаются вопросы стратегического плана, рассматриваются вопросы нормативно-правового регулирования, которые включают в себя работу в том числе по разработке и корректировке нормативно-технической документации. При этом вырабатываются консолидированные взвешенные решения.

— Игорь Анатольевич, спасибо за интересную беседу.

Сергей Алексеевич, какова история сотрудничества компании с «Железными дорогами Сербии»? С чего все началось?

— «РЖД Интернешнл» начала работы по реализации инфраструктурных проектов на территории Республики Сербии полтора года назад, в марте 2014 г. Этому долгожданному в Сербии событию предшествовала длительная и кропотливая работа. Ее начало было положено в марте 2012 года, когда в Москве состоялось подписание Генерального соглашения о реализации проектов в сфере железнодорожного транспорта в Республике Сербии. Оно включило в себя разработку проектно-сметной документации и производство работ на нескольких участках общего протяженностью около 400 км.

А в течение 2013 года на предприятиях Группы компаний «Ремпутьмаши» для данного проекта были изготовлены 103 единицы путевой техники, отвечающие требованиям европейских

центров обслуживания вагонов, а также испытаний котлов уполномоченных Ростехнадзором организаций. После испытаний, утверждения ТУ и определения порядка подтверждения соответствия котлов (сосудов) будут приобретаться документы, подтверждающие результаты испытаний, заключающие договоры на приобретение и абонентское обслуживание документации на модернизацию, а также на проведение подтверждения соответствия котлов (сосудов) в соответствии с требованиями ТУ и определениями Ростехнадзора.

— Каков Ваш опыт работы с сербскими железнодорожниками и предприятиями вообще, учитывая тот факт, что сербская экономика по уже известным причинам, из-за войны и экономических санкций, значительно отстает в своем развитии?

— Известно, что одним из первых международных визитов Олега Валентиновича Белозерова на посту президента ОАО «РЖД» стала поездка именно в Сербию. Пожалуйста, расскажите о ее результатах.

— Да, данный визит состоялся 22 сентября и был насыщен важными для компании событиями. Во-первых, было открыто движение на участке Голубинцы – Рума, 15 сентября, в День железнодорожника в Сербии. Было открыто движение на участке Сопот – Космаски – Ковачевац. На нем при реконструкции одного из металлических мостов впервые было применена уникальная инновационная конструкция встроенного рельса, чем мы очень гордимся. В результате теперь мост выдержит современную поездную нагрузку, а главное – обеспечит комфортное и надежное грузовое и пассажирское движение при минимальных эксплуатационных затратах. И пассажиры, и жители окрестностей смогут оценить полученные результаты.

— История сотрудничества России и Сербии в части строительства насчитывает не одно десятилетие. Кстати, часть Олимпийских сооружений в Красной Поляне построена сербскими строителями.

И сегодня мы пользуемся накопленным опытом сербского Проектного института ЦИП и сербских строителей, чтобы научиться работать в несколько новых для нас условиях и наилучшим образом внедрять наши собственные технические разработки.

— В этот же день было открыто движение по новому железнодорожному пути северного участка трансевропейского транспортного Коридора X. Это стало еще одной важной вехой в реализации проекта, где уже достигнуты большие результаты.

— Вскоре на южных участках трансевропейского транспортного Коридора X нам предстоит работать в «оконном» режиме, без полного прекращения движения поездов. Но я уверен, что и это наше счастье, потому что бомбардировки, санкции и блокады никому ничего хорошего не принесли. Но у российских железнодорожников большие знания и опыт в строительстве железнодорожных дорог, которые мы и применяем в Сербии и, что еще более важно, мы готовы делиться ими со своими сербскими коллегами.

— Кстати, в прошлом году сербская делегация во главе с заместителем председателя Правительства Республики Сербии, министром строительства, транспорта и инфраструктуры Зорана Михайловича Чуприна совершила осмотр нового

путя в дизель-поезде российского производства, который и дал старт движению. После реконструкции скорость поездов на участке возросла до 120 км/ч, движение стало безопасным. Конечно, несколько месяцев назад, во время смотра другого участка, я спросил у машиниста, с которым был в одной кабине, как он оценивает движение по новому пути. Он выразился только одним словом: «Фантастично!» Для меня это лучший показатель того, что проведенные нами работы действительно выполнены успешно.

— На каком этапе сейчас находится строительство железнодорожной инфраструктуры в Сербии?

— Работы ведутся одновременно на нескольких участках. Речь идет как о строительстве новых объектов, так и о реконструкции уже имеющихся. Задача непростая, приходится взаимодействовать со совершенно другим стандартом. Но мы успешно

«РЖД Интернешнл»: опыт российских железнодорожников востребован за рубежом

В настоящее время специалистами ООО «РЖД Интернешнл», дочерней компании «РЖД», реализуется масштабный проект по реконструкции железных дорог общей протяженностью около 400 км в Республике Сербии. Подробнее о сотрудничестве с Сербией и международной деятельности компании рассказал генеральный директор ООО «РЖД Интернешнл» Сергей Алексеевич Павлов.

— Соглашение между сербскими и российскими железнодорожными дорогами подразумевает также закупку 27 новых поездов, что после многих лет значительного улучшения железнодорожное движение в Сербии. Это поезд российского производства?

— Да, они российские, и на сербских железнодорожных дорогах уже осуществляют движение 12 поездов, что позволило избежать срывов графика поставки техники.

— Не могу не спросить о социальной ответственности компании. Ведь, помимо строительства, «РЖД Интернешнл» занимается еще и гуманитарными проектами?

— Нами разработана программа помощи сербским школам и детям. Еще в начале реализации сербского проекта мы обратили внимание на старейшую школу в городе Панчево: здание в плачевном состоянии, закрытый центральный вход... Решили ее отремонтировать, потом купили оборудование для спортивной, кухни и учебники для библиотеки, чтобы дети могли полноценно учиться. В итоге, школа стала одной из самых красивых и популярных в городе. А недавно мы взяли шеффство над школой в г. Голубинцы, сделали ремонт текущего кровли и поврежденных водопроводных труб. Мы планируем продолжить работу в данном направлении, выбирать наиболее нуждающиеся учебные заведения.

Кроме этого, мы регулярно проводим детские творческие конкурсы. В прошлом году это был «Поезд желания», в котором участвовали ребята из 600 школ. Победители в номинациях получили памятные призы и подарки. А на подведение итогов в Музее сербских железнодорожных детей приезжали со всей страны, зачастую целыми семьями и даже школьными классами.

Этот год знаменателен для нас еще одним крупным проектом: в апреле мы провели соревнование на знание истории и культуры России среди учеников 17 школ г. Панчево. Его победители в июле посетили Санкт-Петербург и Петербург, где за 5 дней увидели главные

Строительство завода в г. Энгельс было начато в июне 2013 года. Официальное открытие завода состоялось в августе 2015 года. На церемонии открытия завода также был представлен первый опытный образец двухсистемного грузового электровоза 2ЭВ120 – пилотного проекта компании, созданного по разработке Bombardier Transportation.

Энгельский локомотивный завод построен «в чистом поле» и оснащен самым современным оборудованием ведущих мировых производителей, подобранным по техническим и технологическим требованиям Bombardier Transportation. Компоновка завода обеспечивает оптимальную организацию производственного процесса, начиная от приема материала и комплектующих и заканчивая пуско-наладочными работами.

В целом на заводе предусмотрено выполнение следующих основных производственных операций:

- изготовление и окраска кузова;
- изготовление рам тележек и сборка тележек;
- предварительная сборка электрических шкафов;
- конечная сборка локомотива;
- стационарные и ходовые пуско-наладочные работы.

При этом все операции, кроме предварительной сборки электрических шкафов и сборки тележек, уже для первого опытного электровоза выполнены в г. Энгельс.

Для ходовых пуско-наладочных работ и сдачи продукции заказчикам на заводе предусмотрены два участка пути протяженностью по 700 метров, электрифицированных на постоянном и переменном токе.

В настоящее время Первая локомотивная компания находится на этапе завершения изготовления и предварительных испытаний двух опытных двухсекционных электровозов 2ЭВ120. В 2016 году планируется провести их приемочные и сертификационные испытания. Одновременно будет вестись технологическая

«Первая локомотивная компания» – современное локомотивостроительное предприятие

ООО «Первая локомотивная компания» – инновационная компания по разработке и производству современного железнодорожного подвижного состава. Основная производственная площадка компании ЗАО «Энгельсский локомотивостроительный завод» расположена в г. Энгельс Саратовской области. О создании этого новейшего предприятия, оснащенного самым современным оборудованием, позволяющим с уверенностью смотреть в будущее развития нашего железнодорожного машиностроения, мы попросили рассказать генерального директора Компании Александра Михайловича Стрельюхина и главного конструктора, д.т.н. Сергея Владимировича Покровского.



Базовое финансирование данного проекта обеспечивает дочерняя компания Внешэкономбанка «ВЭБ-Лизинг». Техническим партнером российских инвесторов является компания Bombardier Transportation – один из мировых лидеров по производству железнодорожного подвижного состава. Технологии этой компании по локомотивостроению положены в основу нового локомотивостроительного предприятия и пилотного проекта локомотива.



подготовка к серийному производству установочной партии локомотивов, формирование полномасштабного квалифицированного производственного коллектива, создание системы качества, существенное расширение перечня партнеров по поставкам комплектующих, главным образом, за счет локализации производства аналогичного оборудования мирового уровня качества и конкурентоспособности.

Тем не менее уже на опытных электровозах уровень локализации в нем дополнительных полезных опций для разнообразных перевозочных задач и с созданием для этих локомотивов эффективной системы оперативного сервисного обслуживания. Именно эта комплексная задача была с самого начала заложена в проектировании локомотива в целом и в технические требования ко всем комплектующим.

Компания Bombardier Transportation имеет уже более чем 20-летний опыт реализации таких комплексных проектов, в рамках которых сейчас эксплуатируются много сотни электровозов и электропоездов в Германии, Франции, Италии, Испании, Швейцарии и в других странах. Первая локомотивная компания планирует активно использовать этот опыт парт-

неров для своих заказчиков в России и в других странах с железными дорогами колеи 1520 мм с учетом местной эксплуатационной специфики и особенностей конкретных перевозочных задач.

Иными словами, Первая локомотивная компания готова предлагать заказчикам не просто современные локомотивы, а комплексные услуги по тяговому обеспечению железнодорожного перевозочного процесса на основе оптимизации стоимости жизненного цикла, при необходимости включая выгодные схемы финансирования на основе лизинга.

Основой этого является проектирование, где все технические решения и системное построение комплекса оборудования в целом выверены с точки зрения снижения потока отказов в пути следования с невозможностью дальнейшего продолжения миссии. Но и техническая организа-

ция в нем дополнительных полезных опций для разнообразных перевозочных задач и с созданием для этих локомотивов эффективной системы оперативного сервисного обслуживания. Именно эта комплексная задача была с самого начала заложена в проектировании локомотива в целом и в технические требования ко всем комплектующим.

Компания Bombardier Transportation имеет уже более чем 20-летний опыт реализации таких комплексных проектов, в рамках которых сейчас эксплуатируются много сотни электровозов и электропоездов в Германии, Франции, Италии, Испании, Швейцарии и в других странах. Первая локомотивная компания планирует активно использовать этот опыт парт-

неров для своих заказчиков в России и в других странах с железными дорогами колеи 1520 мм с учетом местной эксплуатационной специфики и особенностей конкретных перевозочных задач. Такие электровозы могут быть поставлены в односистемном варианте постоянного или переменного тока.

В целом ООО «Первая локомотивная компания» готова к самым разнообразным требованиям заказчиков по формированию оптимальных эксплуатационных характеристик и стоимости жизненного цикла локомотива и под специальные перевозочные задачи, и под «общесетевые» требования.

■



способствует повышению стабильности ее работы.

Электрическое оборудование электровоза 2ЭВ120 обладает эффективным запасом по нагреванию. Номинальный режим работы оборудования подобран таким образом, чтобы исключить возможности перегрева выше нормы при максимальной оптимизации работы системы вентиляции. Это обеспечивает высокую среднесуточную энергетическую эффективность локомотива.

Конструкция ходовой части концепции FLEXXX Power с пружинами «флексикон» в первичной и вторичной ступенях рессорного подвешивания и уменьшенной базой тележек позволяет оптимизировать динамическое воздействие локомотива на путь.

Размещение оборудования в машинном отделении электровоза выполнено с максимальным удобством для оперативного доступа локомотивной бригады к распределительным электрическим шкафам. Кабина машиниста выполнена просторной и удобной с необходимыми в длительных поездах бытовыми приборами и мощной климатической установкой для обогрева и кондиционирования свежего воздуха. Также в локомотиве предусмотрен необслуживаемый удобный и простой экологически чистый санитарный узел.

Особое внимание было уделено безопасности работы локомотивной бригады. Конструкция корпуса кабины имеет горизонтальные и вертикальные пояса прочности. Боковые входные двери размещены в зоне наибольшей защищенности от возможных ударов и склоняния при авариях. Предусмотрена дополнительная возможность эвакуации спасти по ходу через сервисный люк в задней части кузова. Электровоз оборудован всем необходимым противопожарным оборудованием.

Для выполнения сервисных работ на основном электрооборудовании в машинном отделении обеспечен удобный оперативный доступ. Для вентиляции машинного отделения воздухом повышенной степени очистки предусмотрены два специальных вентилятора с циклонными фильтрами.

Проект электровоза по наличию свободного объема в кузове и резервов массы предусматривает возможность реализации дополнительных опций:

– установки в каждой секции дизель-генераторной установки мощностью до 500 кВт для возможности выполнения автономных местных маневровых работ в портах и логистических терминалах (опция «последний миля»);

– питание состава трехфазным напряжением 380 В в стандартного промышленного качества между процессами рекуперации и гашением энергии в тормозных реостатах позволит существенно повысить надежность электрического торможения в целом по условиям работы тормозных реостатов.

Такие опции дают возможность заказчикам достичь наибольшей эффективности использования электровозов в специальных перевозочных процессах и получить значительную экономию сопутствующих затрат.

Также электровозы могут быть поставлены в односистемном варианте постоянного или переменного тока.

В целом ООО «Первая локомотивная компания» готова к самым разнообразным требованиям заказчиков по формированию оптимальных эксплуатационных характеристик и стоимости жизненного цикла локомотива и под специальные перевозочные задачи, и под «общесетевые» требования.

■

Калининградская область – самый западный регион России, отделена от основной части территории России территорией независимых государств, но соединена морем и является, таким образом, полуостровом. На севере и востоке она граничит с Литовской Республикой (на протяжении 281 км), на юге – с Республикой Польша (на протяжении 232 км), на западе область ограничивает 184-километровое побережье Балтики.

На территории Калининградской области через государственную границу Российской Федерации установлены 22 международных пункта пропуска, из них функционируют 16 пунктов пропуска: 8 автомобильных; 5 железнодорожных; 1 морской; 1 речной; 1 воздушный.

На функционируют 6 пунктов пропуска по причине отсутствия необходимой инфраструктуры:

– 3 на польском направлении: автомобильные Крылов – Перлы, Железнодорожный – Михалково и железнодорожный Багратионовск – Гломно;

– 3 на литовском направлении: речные Советск – Русне и Советск – Юрбасис.

Что касается автомобильного пункта пропуска Дубки – Рамбянас, то в конце 2014 года начаты мероприятия по его строительству, завершить которые планируется в 2017 году.

Всего на российско-польском участке государственной границы в соответствии с Договором между Правительством Российской Федерации и Правительством Республики Польша о границе в 1992 г. установлены 9 пунктов пропуска, из них: 6 автомобильных и 3 железнодорожных пункта пропуска.

Со стороны польской стороны направленна нота за № 144/3/ЕД, которая находится за временный пункт пропуска Черняховск, функционирующий до момента завершения строительства и ввода в эксплуатацию новой железнодорожной станции и пункта пропуска в поселке Черняховский.

Проектная пропускная способность пункта пропуска – 14 пассажирских поездов в сутки, фактически в 1 полугодии 2015 г. год через пункт пропуска проследовало 9 поездов в сутки. В Черняховске проектная пропускная способность – 36 грузовых составов в сутки, фактически проследовало 14 грузовых составов в сутки.

В период с 2002 по 2008 год Мероприятия по оснащению пунктов пропуска данными программно-техническими средствами позволяют исключить заполнение карт иностранцами с грамматическими ошибками и исправлениями, как исходная информация, необходимая для их оформления, считывается с помощью технических средств непосредственно из паспортно-визового документа, предъявляемого иностранным гражданам.

Наряду с этим Росграницей осуществляется работа по созданию Интегрированной системы управления пунктом пропуска в поселке Черняховский.

Калининградская железнодорожная дорога осуществляет строительство и ввода в эксплуатацию новой железнодорожной станции и пункта пропуска в поселке Черняховский.

Этот механизм позволяет при сравнительно небольших затратах средств федерального бюджета решать вопросы обновления инфраструктуры пунктов пропуска, а также привести их в соответствие современным требованиям.

Результаты мониторинга физической пропускной способности железнодорожных пунктов пропуска свидетельствуют о том, что на данном направлении имеется

излишний расход бюджетных средств на строительство и ввод в эксплуатацию нового железнодорожного пункта пропуска в поселке Черняховский.

Механизм государственно-частного партнерства при обустройстве пункта пропуска позволяет разрабатывать транзитный потенциал, стимулируя развитие внешнеторговой деятельности, повышают инвестиционную и туристическую привлекательность государства.

На российско-литовском участке государственной границы в 2015 году, со временем начало функционирования станции Нестеров, осуществляется строительство и ввода в эксплуатацию нового железнодорожного пункта пропуска в поселке Нестеров в рамках ФЦП «Государственная граница Российской Федерации в 2011–2012 годы».

Ввод построенных объектов ЖДДП Нестеров в эксплуатацию планируется в 2015 году, со временем начало функционирования станции Нестеров в 2016 году, со временем строительство и ввода в эксплуатацию нового железнодорожного пункта пропуска в поселке Нестеров в 2017 году.

Железнодорожные пункты пропуска Советск – Гагеяй и Нестеров – Кайтартай установлены в поселке Черняховский в Кайтартай включен в перечень перспективных проектов, реализуемых Росграницей как пограничная зона по развертыванию Интегрированной системы управления пунктом пропуска в поселке Черняховский.

В настоящий момент в поселке Черняховский введен в эксплуатацию новый железнодорожный пункт пропуска в поселке Нестеров в 2016 году, со временем строительство и ввода в эксплуатацию нового железнодорожного пункта пропуска в поселке Нестеров в 2017 году.

Помимо того, данная система должна способствовать сокращению времени нахождения транспортных средств в пункте пропуска.

Проектная пропускная способность нового пункта пропуска Нестеров – Кайтартай на станции Черняховская составляет:

– из РО – 15 грузовых поездов и 12 пассажирских поездов в сутки;

– в РО – 14 грузовых поездов и 12 пассажирских поездов в сутки.

Созданные компоненты Интегрированной системы управления пунктом пропуска через государственную границу в дальнейшем будут адаптированы под оснащение морских и железнодорожных пунктов пропуска.

В дальнейшем Росграницей будет продолжена работа по модернизации и оснащению современным оборудованием имеющихся пунктов пропуска. При этом необходимо конструктивное сотрудничество в этих вопросах всех заинтересованных министерств и ведомств, что позволит создать условия для комфортного и быстрого пересечения государственной границы законопослушным гражданам и одновременно обеспечить государственную безопасность Российской Федерации.

Именно такие задачи поставлены как перед Росграницей, так и перед всеми государственными контрольными органами, осуществляющими непосредственные функции в пунктах пропуска.

■

На заседании VIII Межведомственного совещания стран – членов Организации сотрудничества железных дорог, состоявшемся 22–23 сентября 2015 г. в г. Гданьске (Республика Польша), большое внимание специалистов было приковано к выступлению представителя КТУ Росграницы по вопросам о функционировании и перспективах развития железнодорожных пунктов пропуска через государственную границу Российской Федерации, расположенных на территории Калининградской области.

Предлагаем вашему вниманию материалы статьи нашего корреспондента по этому вопросу.

■

На заседании VIII Межведомственного совещания стран – членов Организации сотрудничества железных

дорог, состоявшемся 22–23 сентября 2015 г. в г. Гданьске (Республика Польша), большое внимание специалистов было приковано к выступлению представителя КТУ Росграницы по вопросам о функционировании и перспективах развития железнодорожных пунктов пропуска через государственную границу Российской Федерации, расположенных на территории Калининградской области.

Предлагаем вашему вниманию материалы статьи нашего корреспондента по этому вопросу.

■

На заседании VIII Межведомственного совещания стран – членов Организации сотрудничества железных

дорог, состоявшемся 22–23 сентября 2015 г. в г. Гданьске (Республика Польша), большое внимание специалистов было приковано к выступлению представителя КТУ Росграницы по вопросам о функционировании и перспективах развития железнодорожных пунктов пропуска через государственную границу Российской Федерации, расположенных на территории Калининградской области.

Предлагаем вашему вниманию материалы статьи нашего корреспондента по этому вопросу.

■

На заседании VIII Межведомственного совещания стран – членов Организации сотрудничества железных

дорог, состоявшемся 22–23 сентября 2015 г. в г. Гданьске (Республика Польша), большое внимание специалистов было приковано к выступлению представителя КТУ Рос

Значительная часть товаров в рамках стран – участников ЕАЭС традиционно перемещается по железным дорогам, соединяющим эти государства. В целях обеспечения надежной защиты грузов от противоправных посягательств, при следовании по территории союза необходимо установление более качественного и тесного взаимодействия между структурами, обеспечивающими охрану и сопровождение грузов, перевозимых в международном сообщении.

Следует отметить, что при нахождении железных дорог государства в единой системе путей сообщения (единого государства – СССР) защита перевозимых грузов осуществлялась непрерывно единой организацией – военизированной охраной.

Работа по установлению на новом уровне прямых связей между ведомственными (военизированными) охранами началась еще в 2014 году. Тогда по инициативе федерального государственного предприятия «Ведомственная охрана железнодорожного транспорта Российской Федерации» (далее – ФГП ВО ЖДТ России), при поддержке Минтранса России и Федерального агентства железнодорожного транспорта было подготовлено, согласовано и 16 октября 2014 года в городе Алматы подписано Соглашение о сотрудничестве между ФГП ВО ЖДТ России и акционерным обществом «Военизированная железнодорожная охрана» Республики Казахстан (далее – АО ВЖДО Республики Казахстан) в сфере охраны перевозимых грузов. В ходе указанной рабочей встречи приняты решения о необходимости расширения числа участников Соглашения.

Подписание Соглашения о сотрудничестве в области охраны перевозимых в международном сообщении грузов между ФГП ВО ЖДТ России, АО ВЖДО Республики Казахстан, ГП «Национальная компания «Кыргыз Темир Жолу» и АО «Узбекистон темир ўллари» (г. Алматы, 30 сентября 2015 г.)



Работа по расширению количества участников Соглашения продолжалась и 2 апреля 2015 года в городе Минске между ФГП ВО ЖДТ России и государственным объединением «Белорусская железная дорога» (далее ГО БЖД) также подписывается двустороннее Соглашение о сотрудничестве в области охраны перевозимых в международном сообщении грузов.

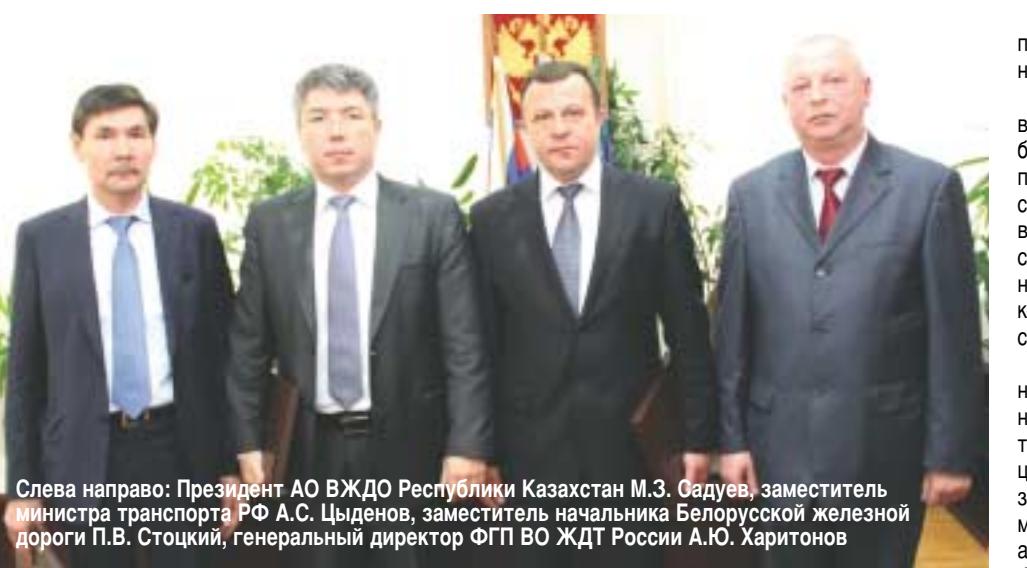
Следующим шагом по защите транспортного коридора Китай – Казахстан – Россия – Беларусь – Западная Европа, в том числе в связи с увеличением объемов следующих по нему грузов, становится подписание 28 апреля 2015 года в городе Москве уже трехстороннего Соглашения о сотрудничестве между ФГП ВО ЖДТ России, АО ВЖДО Республики Казахстан и ГО БЖД.

Газета издается при информационной поддержке Министерства транспорта РФ, ОАО «РЖД», Евразийской таможенной службе 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 № ФС-61956 от 17 июня 2015 года. Учредитель ООО «ТрансНифто».

Грузы на железных дорогах Евразийского экономического союза – под надежной охраной

С 1 января 2015 года вступил в силу договор о создании Евразийского экономического союза (далее – ЕАЭС) – международной организации региональной экономической интеграции, обеспечивающей свободу движения товаров, услуг, капитала и рабочей силы. Государствами – членами ЕАЭС сегодня являются Республика Армения, Республика Беларусь, Республика Казахстан, Киргизская республика и Российская Федерация.

О вопросах сотрудничества и взаимодействия в области охраны перевозимых грузов на территории ЕАЭС пойдет речь в материалах статьи генерального директора ФГП ВО ЖДТ России Алексея Юрьевича Харитонова.



От предприятия Соглашение подписал заместитель генерального директора С.В. Медведев.

В ходе совещания обсуждались вопросы обмена опытом и выработки совместной технологии по применению электронных технических средств (запорно-пломбировочных устройств) в охране грузов, следующих в ускоренных контейнерных поездах по транспортному коридору Китай – Казахстан – Россия – Беларусь – Западная Европа.

Федеральное государственное предприятие «Ведомственная охрана железнодорожного транспорта Российской Федерации» в последнее время использует для охраны грузов современные технические средства и автоматизированные системы безопасности двух типов – «Следопыт-Т» и «BigLock».

«Следопыт-Т» – это абонентское устройство системы контроля перемещения и охраны грузов с ис-

пользованием запорно-пломбировочных устройств, выполняющее функции механического запорно-пломбировочного устройства и обеспечивающее в режиме реального времени контроль местоположения вагона, состояния груза и транспортного средства.

«BigLock» – интеллектуальное электронное запорно-пломбировочное устройство, выполняющее функции механического запорно-пломбировочного устройства и обеспечивающее в режиме реального времени контроль местоположения вагона, состояния груза и транспортного средства.

Устройство представляет собой автоматизированную систему оперативного информирования диспетчерского и охранных персонала о местоположении охраняемых вагонов и контейнеров в режиме реального времени, а также несанкционированном доступе в пути следования.

«BigLock» – интеллектуальное электронное запорно-пломбировочное устройство, выполняющее функции механического запорно-пломбировочного устройства и обеспечивающее в режиме реального времени контроль местоположения вагона, состояния груза и транспортного средства.

В случае попытки несанкционированного вскрытия на любом этапе транспортировки груза, формирует и передает по каналам связи тревожный сигнал «SOS» с указанием точного времени и координат места происшествия.

При необходимости может использоваться для мониторинга состояния груза, окружающей среды по маршруту транспортировки, узлов и деталей транспортных и перевозочных средств.

Применение данных изделий позволяет сегодня в полной мере обеспечить мониторинг используемых маршрутов, выявить наи-

зов по территории Евразийского таможенного пространства, 29 сентября 2015 года в г. Алматы проведено совместное совеща-

ние по теме «Совместное совещание по охране грузов, следующих в ускоренных контейнерных поездах по транспортному коридору Китай – Казахстан – Россия – Беларусь – Западная Европа».

Соглашение о взаимодействии Сторон при охране перевозок грузов, в том числе с использованием технических средств охраны, а также сокращения сроков доставки грузов получателю позволяет сегодня привлечь дополнительные объемы перевозок грузов, следующих по железным дорогам Казахстана, России и Беларусь.

В рамках реализации международного проекта «Новый Шелковый путь», а также в целях дальнейшего развития взаимодействия и обеспечения надежной сохранности перевозимых в международном сообщении гру-

зах по территории Евразийского таможенного пространства, 29 сентября 2015 года в г. Алматы проведено совместное совещание по теме «Совместное совещание по охране грузов, следующих в ускоренных контейнерных поездах по транспортному коридору Китай – Казахстан – Россия – Беларусь – Западная Европа».

Соглашение о взаимодействии Сторон при охране перевозок грузов, в том числе с использованием технических средств охраны, а также сокращения сроков доставки грузов получателю позволяет сегодня привлечь дополнительные объемы перевозок грузов, следующих по железным

дорогам Казахстана, России и Беларусь.

В рамках реализации международного проекта «Новый Шелковый путь», а также в целях дальнейшего развития взаимодействия и обеспечения надежной сохранности перевозимых в международном сообщении гру-

зах по территории Евразийского таможенного пространства, 29 сентября 2015 года в г. Алматы проведено совместное совещание по теме «Совместное совещание по охране грузов, следующих в ускоренных контейнерных поездах по транспортному коридору Китай – Казахстан – Россия – Беларусь – Западная Европа».

Соглашение о взаимодействии Сторон при охране перевозок грузов, в том числе с использованием технических средств охраны, а также сокращения сроков доставки грузов получателю позволяет сегодня привлечь дополнительные объемы перевозок грузов, следующих по железным

дорогам Казахстана, России и Беларусь.

В рамках реализации международного проекта «Новый Шелковый путь», а также в целях дальнейшего развития взаимодействия и обеспечения надежной сохранности перевозимых в международном сообщении гру-

зах по территории Евразийского таможенного пространства, 29 сентября 2015 года в г. Алматы проведено совместное совещание по теме «Совместное совещание по охране грузов, следующих в ускоренных контейнерных поездах по транспортному коридору Китай – Казахстан – Россия – Беларусь – Западная Европа».

Соглашение о взаимодействии Сторон при охране перевозок грузов, в том числе с использованием технических средств охраны, а также сокращения сроков доставки грузов получателю позволяет сегодня привлечь дополнительные объемы перевозок грузов, следующих по железным

дорогам Казахстана, России и Беларусь.

Соглашение о взаимодействии Сторон при охране перевозок грузов, в том числе с использованием технических средств охраны, а также сокращения сроков доставки грузов получателю позволяет сегодня привлечь дополнительные объемы перевозок грузов, следующих по железным

дорогам Казахстана, России и Беларусь.



Следопыт

В церемонии подписания Соглашения приняли участие заместитель министра транспорта Российской Федерации Алексей Самбуевич Цыденов, курирующий вопросы железнодорожного

Главный редактор: Рашид Седиков
Зам. главного редактора: Илья Серебряный
Редактор: Сергей Снегов
Выпускающий редактор: Ирина Макимова
Предпечатная подготовка: Игорь Максимов
Корректор: Маргарита Журанкова
Корреспондент: Николай Давыдов (Москва)

Газета издается при информационной поддержке Министерства транспорта РФ, ОАО «РЖД», Евразийской таможенной службе 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 № ФС-61956 от 17 июня 2015 года. Учредитель ООО «ТрансНифто».

Адрес редакции: 107078, Россия, Москва, ул. Новая Басманная, д. 7, факс 6
Телефон: 499-975-56-37
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
Подписка и печать 27.10.2015 г.
Отпечатано в типографии «Стратим-ПКП», г. Рыбинск
Тираж: 13 000 экземпляров
Зак № 5117

Газета распространяется бесплатно
Подписка и печать 27.10.2015 г.
Отпечатано в типографии «Стратим-ПКП», г. Рыбинск
Тираж: 13 000 экземпляров
Зак № 5117

пользованием спутниковых радионавигационных систем ГЛОНАСС/GPS, которое крепится на вагон, контейнер, цистерну посредством магнитного основания. Уст-

ройство не требует специальных креплений, легко устанавливается на любом типе транспортного средства и не нарушает их габарит.

Обладает возможностью дистанционного контроля вскрытия (попытки проникновения) охраняемого подвижного состава, с привязкой к местности с использованием системы ГЛОНАСС/GPS в реальном режиме времени.

Для эффективности использования устройства разработано диспетчерское программное обеспечение, которое позволяет оперативно определять места несанкционированного вскрытия или потери груза и принимать экстренные меры реагирования.

Устройство представляет собой автоматизированную систему оперативного информирования диспетчерского и охранных персонала о местоположении охраняемых вагонов и контейнеров в режиме реального времени, а также несанкционированном доступе в пути следования.

«BigLock» – интеллектуальное электронное запорно-пломбировочное устройство, выполняющее функции механического запорно-пломбировочного устройства и обеспечивающее в режиме реального времени контроль местоположения вагона, состояния груза и транспортного средства.

Устройство представляет собой автоматизированную систему оперативного информирования диспетчерского и охранных персонала о местоположении охраняемых вагонов и контейнеров в режиме реального времени, а также несанкционированном доступе в пути следования.

«BigLock» – интеллектуальное электронное запорно-пломбировочное устройство, выполняющее функции механического запорно-пломбировочного устройства и обеспечивающее в режиме реального времени контроль местоположения вагона, состояния груза и транспортного средства.

Устройство представляет собой автоматизированную систему оперативного информирования диспетчерского и охранных персонала о местоположении охраняемых вагонов и контейнеров в режиме реального времени, а также несанкционированном доступе в пути следования.

«BigLock» – интеллектуальное электронное запорно-пломбировочное устройство, выполняющее функции механического запорно-пломбировочного устройства и обеспечивающее в режиме реального времени контроль местоположения вагона, состояния груза и транспортного средства.

Устройство представляет собой автоматизированную систему оперативного информирования диспетчерского и охранных персонала о местоположении охраняемых вагонов и контейнеров в режиме реального времени, а также несанкционированном доступе в пути следования.

«BigLock» – интеллектуальное электронное запорно-пломбировочное устройство, выполняющее функции механического запорно-пломбировочного устройства и обеспечивающее в режиме реального времени контроль местоположения вагона, состояния груза и транспортного средства.

Устройство представляет собой автоматизированную систему оперативного информирования диспетчерского и охранных персонала о местоположении охраняемых вагонов и контейнеров в режиме реального времени, а также несанкционированном доступе в пути следования.

«BigLock» – интеллектуальное электронное запорно-пломбировочное устройство, выполняющее функции механического запорно-пломбировочного устройства и обеспечивающее в режиме реального времени контроль местоположения вагона, состояния груза и транспортного средства.

Устройство представляет собой автоматизированную систему оперативного информирования диспетчерского и охранных персонала о местоположении охраняемых вагонов и контейнеров в режиме реального времени, а также несанкционированном доступе в пути следования.

«BigLock» – интеллектуальное электронное запорно-пломбировочное устройство, выполняющее функции механического запорно-пломбировочного устройства и обеспечивающее в режиме реального времени контроль местоположения вагона, состояния груза и транспортного средства.

Устройство представляет собой автоматизированную систему оперативного информирования диспетчерского и охранных персонала о местоположении охраняемых вагонов и контейнеров в режиме реального времени, а также несанкционированном доступе в пути следования.

«BigLock» – интеллектуальное электронное запорно-пломбировочное устройство, выполняющее функции механического запорно-пломбировочного устройства и обеспечивающее в режиме реального времени контроль местоположения вагона, состояния груза и транспортного средства.

Устройство представляет собой автоматизированную систему оперативного информирования диспетчерского и охранных персонала о местоположении охраняемых вагонов и контейнеров в режиме реального времени, а также несанкционированном доступе в пути следования.

«BigLock» – интеллектуальное электронное запорно-пломбировочное устройство, выполняющее функции механического запорно-пломбировочного устройства и обеспечивающее в режиме реального времени контроль местоположения вагона, состояния груза и транспортного средства.

Устройство представляет собой автоматизированную систему оперативного информирования диспетчерского и охранных персонала о местоположении охраняемых вагонов и контейнеров в режиме реального времени, а также несанкционированном доступе в пути следования.

«BigLock» – интеллектуальное электронное запорно-пломбировочное устройство, выполняющее функции механического запорно-пломбировочного устройства и обеспечивающее в режиме реального времени контроль местоположения вагона, состояния груза и транспортного средства.

Устройство представляет собой автоматизированную систему оперативного информирования диспетчерского и охранных персонала о местоположении охраняемых вагонов и контейнеров в режиме реального времени, а также несанкционированном доступе в пути следования.

«BigLock» – интеллектуальное электронное запорно-пломбировочное