

# ЕВРОАЗИЯ

2015

## ВЕСТИ

МЕЖДУНАРОДНОЕ СОТРУДНИЧЕСТВО

**Взаимодействие  
и сотрудничество –  
залог успеха**



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





# Повышение эффективности взаимодействия – залог обеспечения безопасности движения

В работе заседания приняли участие члены Комиссии вагонного хозяйства Азербайджанской Республики, Республики Беларусь, Республики Казахстан, Кыргызской Республики, Республики Молдова, Российской Федерации, Республики Таджикистан, Республики Узбекистан, Украины, Грузии, Латвийской Республики, Литовской Республики, Эстонской Республики, представители Дирекции Совета по железнодорожному транспорту, а также специалисты приглашенных научно-исследовательских организаций и производственных предприятий. Вел заседание председатель Комиссии – начальник Управления вагонного хозяйства Центральной Дирекции инфраструктуры – филиала ОАО «РЖД» Алексей Иванович Сакеев.

**Деятельность Комиссии вагонного хозяйства Совета по железнодорожному транспорту государств – участников Содружества имеет важнейшее значение для эффективного использования подвижного состава. За годы своего существования этот представительный орган смог обеспечить бесперебойную работу стальных магистралей на всем постсоветском пространстве. Состоявшееся в начале сентября в Санкт-Петербурге шестидесятое заседание Комиссии еще раз убедительно подтвердило, что, несмотря на возникающие порой разногласия при обсуждении тех или иных вопросов, стороны умеют договариваться на благо общего дела.**



После приветствия заместителя председателя Дирекции Совета Василия Ивановича Зеленкова состоялось вручение благодарственных писем и памятных подарков почетным участникам шестидесятого заседания Комиссии, которые многие годы принимали активное участие в ее работе, некоторые из еще с момента основания Комиссии 1993 года.

На данном заседании к обсуждению предлагалось шестьдесят вопросов, которые можно условно разделить на две группы: согласование технических условий на новые грузовые вагоны, согласование нормативных документов и внесение изменений в действующие документы.

В ходе заседания железнодорожными администрациями обсуждены итоги работы предприятий вагонного хозяйства за семь месяцев 2015 года. По итогам обсуждения железнодорожным администрациям рекомендовано обеспечить подачу вагонов под погрузку для использования в международном сообщении и их передачу на МГСП в строгом соответствии с техническими требованиями Приложения № 3 к «Правилам эксплуатации, пономерного учета и расчетов за пользование грузовыми вагонами собственности других государств» и «Положения о системе технического обслуживания и ремонта грузовых вагонов, допущенных в обращение на железнодорожные пути общего пользования в международном сообщении».

Рассмотрены вопросы о согласовании разработанных в соответствии с Планом НИОКР-2015 документов, в частности, изменения к Своду правил по неразрушающему контролю при ремонте вагонов, Инструкция по сварке и наладке при ремонте грузовых вагонов, а также Инструкция по проведению натурной номерной переписи боковых рам и наддресорных балок двухосных трехэлементных тележек грузовых вагонов колес 1520 мм; Инструктивные указания по подготовке, заполнению и кодированию списков литых деталей боковых рам и наддресорных балок двухосных трехэлементных тележек второго типа грузовых вагонов колес 1520 мм при проведении общественной переписи; Методические рекомендации по определению и документальному оформлению вагоном-цистернам эксплуатационного парка кода СМГС; также же рекомендации для кодов специального положения ТЕ и ТС; Требования к созданию и ведению электронного паспорта грузового вагона и т.д.

Выполнение ряда работ сочли целесообразным, однако работу над данными документами необходимо продолжить, в связи с чем, принято решение о переносе

техническое состояние вагона и безопасность движения находятся в прямой зависимости.

Собственно говоря, любой пункт из второй группы вопросов в основе своей тоже связан с безопасностью движения.

Так, ОАО «ВНИИЖТ» поручено рассмотреть предложение железнодорожной администрации Республики Беларусь при актуализации «Руководящего документа по ремонту и техническому обслуживанию колесных пар с буксовыми узлами грузовых вагонов магистральных железных дорог колес 1520 мм» в части изменения требований к толщине обода колесных пар при выпуске вагона из текущего отцепочного ремонта в зависимости от срока наступления следующего планового вида ремонта вагона.

Нетрудно усмотреть то же стремление к обеспечению безо-

пасности и при внесении изменений в «Правила содержания грузовых вагонов при системе их технического обслуживания и ремонта, с учетом фактически выполненного объема работ», утвержденные на 58-м заседании Совета. Решено изложить пункт 1.13. в данной редакции: «Эксплуатация вагона в межгосударственном сообщении за пределами назначенного срока службы без проведения установленным порядком процедуры назначения нового срока службы с оформлением паспорта формы ВУ-4М запрещена».

Среди многих изменений и дополнений в нормативные документы и справочники отметим откорректированный проект Справочника «Коды методов нанесения защитной маркировки на изделия вагонной продукции» и внесение изменений и дополнений в доку-

менты «Общие требования к назначению, разделам, порядку ведения и перечню характеристик, отражаемых в Техническом паспорте грузового вагона», а также «Структура и порядок ведения Технического паспорта грузового вагона формы ВУ-4ЖА», выполненные ОАО «ВНИИЖТ» и утвержденные решением 57-го заседания Комиссии.

При этом отмечено, что изменения и дополнения подготовлены с учетом расширения «Перечня составных частей грузовых вагонов, для изготовления, ремонта и модернизации которых предприятию необходимо прохо-

при регистрации ранее не состоявшего на учете вагона».

Одновременно решено изложить первый абзац пункта 2.9. в следующей редакции: «Перерегистрация в ИВЦ ЖА собственных грузовых вагонов производится через три года через железнодорожные администрации. На вагоны, зарегистрированные в АБД ПВ, собственником предоставляется в железнодорожную администрацию заявка по форме Приложения 1 к настоящим Правилам. На зарегистрированные в АБД ПВ собственные грузовые вагоны, по которым имеются изменения и дополнения по собственникам, станциям приписки или техническим параметрам, предоставляются те же документы, что и при первичной регистрации за исключением акта осмотра технического состояния собственного грузового вагона. Вагоны, не прошедшие перерегистрацию, удаляются ИВЦ ЖА из АБД ПВ и не имеют право курсирования по путям общего пользования».

Комментарии, как говорится, излишни. Напомним только, что



при регистрации ранее не состоявшего на учете вагона».

Одновременно решено изложить первый абзац пункта 2.9. в следующей редакции: «Перерегистрация в ИВЦ ЖА собственных грузовых вагонов производится через три года через железнодорожные администрации. На вагоны, зарегистрированные в АБД ПВ, собственником предоставляется в железнодорожную администрацию заявка по форме Приложения 1 к настоящим Правилам. На зарегистрированные в АБД ПВ собственные грузовые вагоны, по которым имеются изменения и дополнения по собственникам, станциям приписки или техническим параметрам, предоставляются те же документы, что и при первичной регистрации за исключением акта осмотра технического состояния собственного грузового вагона. Вагоны, не прошедшие перерегистрацию, удаляются ИВЦ ЖА из АБД ПВ и не имеют право курсирования по путям общего пользования».

Комментарии, как говорится, излишни. Напомним только, что

при регистрации ранее не состоявшего на учете вагона».

Одновременно решено изложить первый абзац пункта 2.9. в следующей редакции: «Перерегистрация в ИВЦ ЖА собственных грузовых вагонов производится через три года через железнодорожные администрации. На вагоны, зарегистрированные в АБД ПВ, собственником предоставляется в железнодорожную администрацию заявка по форме Приложения 1 к настоящим Правилам. На зарегистрированные в АБД ПВ собственные грузовые вагоны, по которым имеются изменения и дополнения по собственникам, станциям приписки или техническим параметрам, предоставляются те же документы, что и при первичной регистрации за исключением акта осмотра технического состояния собственного грузового вагона. Вагоны, не прошедшие перерегистрацию, удаляются ИВЦ ЖА из АБД ПВ и не имеют право курсирования по путям общего пользования».

Комментарии, как говорится, излишни. Напомним только, что

при регистрации ранее не состоявшего на учете вагона».

Одновременно решено изложить первый абзац пункта 2.9. в следующей редакции: «Перерегистрация в ИВЦ ЖА собственных грузовых вагонов производится через три года через железнодорожные администрации. На вагоны, зарегистрированные в АБД ПВ, собственником предоставляется в железнодорожную администрацию заявка по форме Приложения 1 к настоящим Правилам. На зарегистрированные в АБД ПВ собственные грузовые вагоны, по которым имеются изменения и дополнения по собственникам, станциям приписки или техническим параметрам, предоставляются те же документы, что и при первичной регистрации за исключением акта осмотра технического состояния собственного грузового вагона. Вагоны, не прошедшие перерегистрацию, удаляются ИВЦ ЖА из АБД ПВ и не имеют право курсирования по путям общего пользования».

Комментарии, как говорится, излишни. Напомним только, что

при регистрации ранее не состоявшего на учете вагона».

Одновременно решено изложить первый абзац пункта 2.9. в следующей редакции: «Перерегистрация в ИВЦ ЖА собственных грузовых вагонов производится через три года через железнодорожные администрации. На вагоны, зарегистрированные в АБД ПВ, собственником предоставляется в железнодорожную администрацию заявка по форме Приложения 1 к настоящим Правилам. На зарегистрированные в АБД ПВ собственные грузовые вагоны, по которым имеются изменения и дополнения по собственникам, станциям приписки или техническим параметрам, предоставляются те же документы, что и при первичной регистрации за исключением акта осмотра технического состояния собственного грузового вагона. Вагоны, не прошедшие перерегистрацию, удаляются ИВЦ ЖА из АБД ПВ и не имеют право курсирования по путям общего пользования».

Комментарии, как говорится, излишни. Напомним только, что

при регистрации ранее не состоявшего на учете вагона».

Одновременно решено изложить первый абзац пункта 2.9. в следующей редакции: «Перерегистрация в ИВЦ ЖА собственных грузовых вагонов производится через три года через железнодорожные администрации. На вагоны, зарегистрированные в АБД ПВ, собственником предоставляется в железнодорожную администрацию заявка по форме Приложения 1 к настоящим Правилам. На зарегистрированные в АБД ПВ собственные грузовые вагоны, по которым имеются изменения и дополнения по собственникам, станциям приписки или техническим параметрам, предоставляются те же документы, что и при первичной регистрации за исключением акта осмотра технического состояния собственного грузового вагона. Вагоны, не прошедшие перерегистрацию, удаляются ИВЦ ЖА из АБД ПВ и не имеют право курсирования по путям общего пользования».

Комментарии, как говорится, излишни. Напомним только, что

при регистрации ранее не состоявшего на учете вагона».

Одновременно решено изложить первый абзац пункта 2.9. в следующей редакции: «Перерегистрация в ИВЦ ЖА собственных грузовых вагонов производится через три года через железнодорожные администрации. На вагоны, зарегистрированные в АБД ПВ, собственником предоставляется в железнодорожную администрацию заявка по форме Приложения 1 к настоящим Правилам. На зарегистрированные в АБД ПВ собственные грузовые вагоны, по которым имеются изменения и дополнения по собственникам, станциям приписки или техническим параметрам, предоставляются те же документы, что и при первичной регистрации за исключением акта осмотра технического состояния собственного грузового вагона. Вагоны, не прошедшие перерегистрацию, удаляются ИВЦ ЖА из АБД ПВ и не имеют право курсирования по путям общего пользования».

Комментарии, как говорится, излишни. Напомним только, что

при регистрации ранее не состоявшего на учете вагона».

Одновременно решено изложить первый абзац пункта 2.9. в следующей редакции: «Перерегистрация в ИВЦ ЖА собственных грузовых вагонов производится через три года через железнодорожные администрации. На вагоны, зарегистрированные в АБД ПВ, собственником предоставляется в железнодорожную администрацию заявка по форме Приложения 1 к настоящим Правилам. На зарегистрированные в АБД ПВ собственные грузовые вагоны, по которым имеются изменения и дополнения по собственникам, станциям приписки или техническим параметрам, предоставляются те же документы, что и при первичной регистрации за исключением акта осмотра технического состояния собственного грузового вагона. Вагоны, не прошедшие перерегистрацию, удаляются ИВЦ ЖА из АБД ПВ и не имеют право курсирования по путям общего пользования».

Комментарии, как говорится, излишни. Напомним только, что

при регистрации ранее не состоявшего на учете вагона».

Одновременно решено изложить первый абзац пункта 2.9. в следующей редакции: «Перерегистрация в ИВЦ ЖА собственных грузовых вагонов производится через три года через железнодорожные администрации. На вагоны, зарегистрированные в АБД ПВ, собственником предоставляется в железнодорожную администрацию заявка по форме Приложения 1 к настоящим Правилам. На зарегистрированные в АБД ПВ собственные грузовые вагоны, по которым имеются изменения и дополнения по собственникам, станциям приписки или техническим параметрам, предоставляются те же документы, что и при первичной регистрации за исключением акта осмотра технического состояния собственного грузового вагона. Вагоны, не прошедшие перерегистрацию, удаляются ИВЦ ЖА из АБД ПВ и не имеют право курсирования по путям общего пользования».

Комментарии, как говорится, излишни. Напомним только, что

дид процедуру получения условного номера» и началом применения предпринятиями-изготовителями защитной маркировки выпускаемых изделий.

Принято решение согласовать новую редакцию Справочника «Условные коды предприятий», разработанного ИВЦ ЖА по поручению 61-го заседания Совета. И одновременно отмечена необходимость рассмотрения и согласования всех справочников и классификаторов, относящихся к грузовым вагонам Комиссией вагонного хозяйства, и обратиться к Комиссии по информатизации с просьбой не вносить в эти справочники изменений без предварительного согласования с Комиссией вагонного хозяйства.

В протоколе комиссии отражено, что по информации железнодорожной администрации Российской Федерации АО «Тихвинский вагоностроительный завод» освоено изготовление двухосной тележки модели 18-9836, а ЗАО «Балково-Центролит» изготовление литых деталей тележек грузовых вагонов по конструкторской документации ОАО «НПК Уралвагонзавод»: АО «Руставский металлургический комбинат» боковых рам тележек грузовых вагонов модели 18-1750, а также корпусов автосцепки СА-3, поглощающих аппаратов АПМ-120-Т1.

Между тем, ряд вопросов, представленных на обсуждение, требуют отдельного внимания. Это вопросы «Об устранении недостатков конструкции вагона-хоппера для перевозки цемента модели 19-9862» и о предложении экспертной группы Комиссии по безопасности движения актуализации «Единого плана совместных действий по повышению качества узлов и деталей грузовых вагонов, эксплуатируемых в международном сообщении в рамках Соглашения о совместном использовании грузовых вагонов и контейнеров». При совместном обсуждении сочли целесообразным проведение актуализации данного плана и предложили

дид процедуру получения условного номера» и началом применения предпринятиями-изготовителями защитной маркировки выпускаемых изделий.

Принято решение согласовать новую редакцию Справочника «Условные коды предприятий», разработанного ИВЦ ЖА по поручению 61-го заседания Совета. И одновременно отмечена необходимость рассмотрения и согласования всех справочников и классификаторов, относящихся к грузовым вагонам Комиссией вагонного хозяйства, и обратиться к Комиссии по информатизации с просьбой не вносить в эти справочники изменений без предварительного согласования с Комиссией вагонного хозяйства.

В протоколе комиссии отражено, что по информации железнодорожной администрации Российской Федерации АО «Тихвинский вагоностроительный завод» освоено изготовление двухосной тележки модели 18-9836, а ЗАО «Балково-Центролит» изготовление литых деталей тележек грузовых вагонов по конструкторской документации ОАО «НПК Уралвагонзавод»: АО «Руставский металлургический комбинат» боковых рам тележек грузовых вагонов модели 18-1750, а также корпусов автосцепки СА-3, поглощающих аппаратов АПМ-120-Т1.

Между тем, ряд вопросов, представленных на обсуждение, требуют отдельного внимания. Это вопросы «Об устранении недостатков конструкции вагона-хоппера для перевозки цемента модели 19-9862» и о предложении экспертной группы Комиссии по безопасности движения актуализации «Единого плана совместных действий по повышению качества узлов и деталей грузовых вагонов, эксплуатируемых в международном сообщении в рамках Соглашения о совместном использовании грузовых вагонов и контейнеров». При совместном обсуждении сочли целесообразным проведение актуализации данного плана и предложили

дид процедуру получения условного номера» и началом применения предпринятиями-изготовителями защитной маркировки выпускаемых изделий.

Принято решение согласовать новую редакцию Справочника «Условные коды предприятий», разработанного ИВЦ ЖА по поручению 61-го заседания Совета. И одновременно отмечена необходимость рассмотрения и согласования всех справочников и классификаторов, относящихся к грузовым вагонам Комиссией вагонного хозяйства, и обратиться к Комиссии по информатизации с просьбой не вносить в эти справочники изменений без предварительного согласования с Комиссией вагонного хозяйства.

В протоколе комиссии отражено, что по информации железнодорожной администрации Российской Федерации АО «Тихвинский вагоностроительный завод» освоено изготовление двухосной тележки модели 18-9836, а ЗАО «Балково-Центролит» изготовление литых деталей тележек грузовых вагонов по конструкторской документации ОАО «НПК Уралвагонзавод»: АО «Руставский металлургический комбинат» боковых рам тележек грузовых вагонов модели 18-1750, а также корпусов автосцепки СА-3, поглощающих аппаратов АПМ-120-Т1.

Между тем, ряд вопросов, представленных на обсуждение, требуют отдельного внимания. Это вопросы «Об устранении недостатков конструкции вагона-хоппера для перевозки цемента модели 19-9862» и о предложении экспертной группы Комиссии по безопасности движения актуализации «Единого плана совместных действий по повышению качества узлов и деталей грузовых вагонов, эксплуатируемых в международном сообщении в рамках Соглашения о совместном использовании грузовых вагонов и контейнеров». При совместном обсуждении сочли целесообразным проведение актуализации данного плана и предложили

дид процедуру получения условного номера» и началом применения предпринятиями-изготовителями защитной маркировки выпускаемых изделий.

Принято решение согласовать новую редакцию Справочника «Условные коды предприятий», разработанного ИВЦ ЖА по поручению 61-го заседания Совета. И одновременно отмечена необходимость рассмотрения и согласования всех справочников и классификаторов, относящихся к грузовым вагонам Комиссией вагонного хозяйства, и обратиться к Комиссии по информатизации с просьбой не вносить в эти справочники изменений без предварительного согласования с Комиссией вагонного хозяйства.

В протоколе комиссии отражено, что по информации железнодорожной администрации Российской Федерации АО «Тихвинский вагоностроительный завод» освоено изготовление двухосной тележки модели 18-9836, а ЗАО «Балково-Центролит» изготовление литых деталей тележек грузовых вагонов по конструкторской документации ОАО «НПК Уралвагонзавод»: АО «Руставский металлургический комбинат» боковых рам тележек грузовых вагонов модели 18-1750, а также корпусов автосцепки СА-3, поглощающих аппаратов АПМ-120-Т1.

Между тем, ряд вопросов, представленных на обсуждение, требуют отдельного внимания. Это вопросы «Об устранении недостатков конструкции вагона-хоппера для перевозки цемента модели 19-9862» и о предложении экспертной группы Комиссии по безопасности движения актуализации «Единого плана совместных действий по повышению качества узлов и деталей грузовых вагонов, эксплуатируемых в международном сообщении в рамках Соглашения о совместном использовании грузовых вагонов и контейнеров». При совместном обсуждении сочли целесообразным проведение актуализации данного плана и предложили

дид процедуру получения условного номера» и началом применения предпринятиями-изготовителями защитной маркировки выпускаемых изделий.

Принято решение согласовать новую редакцию Справочника «Условные коды предприятий», разработанного ИВЦ ЖА по поручению 61-го заседания Совета. И одновременно отмечена необходимость рассмотрения и согласования всех справочников и классификаторов, относящихся к грузовым вагонам Комиссией вагонного хозяйства, и обратиться к Комиссии по информатизации с просьбой не вносить в эти справочники изменений без предварительного согласования с Комиссией вагонного хозяйства.

В протоколе комиссии отражено, что по информации железнодорожной администрации Российской Федерации АО «Тихвинский вагоностроительный завод» освоено изготовление двухосной тележки модели 18-9836, а ЗАО «Балково-Центролит» изготовление литых деталей тележек грузовых вагонов по конструкторской документации ОАО «НПК Уралвагонзавод»: АО «Руставский металлургический комбинат» боковых рам тележек грузовых вагонов модели 18-1750, а также корпусов автосцепки СА-3, поглощающих аппаратов АПМ-120-Т1.

Между тем, ряд вопросов, представленных на обсуждение, требуют отдельного внимания. Это вопросы «Об устранении недостатков конструкции вагона-хоппера для перевозки цемента модели 19-9862» и о предложении экспертной группы Комиссии по безопасности движения актуализации «Единого плана совместных действий по повышению качества узлов и деталей грузовых вагонов, эксплуатируемых в международном сообщении в рамках Соглашения о совместном использовании грузовых вагонов и контейнеров». При совместном обсуждении сочли целесообразным проведение актуализации данного плана и предложили

дид процедуру получения условного номера» и началом применения предпринятиями-изготовителями защитной маркировки выпускаемых изделий.

Принято решение согласовать новую редакцию Справочника «Условные коды предприятий», разработанного ИВЦ ЖА по поручению 61-го заседания Совета. И одновременно отмечена необходимость рассмотрения и согласования всех справочников и классификаторов, относящихся к грузовым вагонам Комиссией вагонного хозяйства, и обратиться к Комиссии по информатизации с просьбой не вносить в эти справочники изменений без предварительного согласования с Комиссией вагонного хозяйства.

В протоколе комиссии отражено, что по информации железнодорожной администрации Российской Федерации АО «Тихвинский вагоностроительный завод» освоено изготовление двухосной тележки модели 18-9836, а ЗАО «Балково-Центролит» изготовление литых деталей тележек грузовых вагонов по конструкторской документации ОАО «НПК Уралвагонзавод»: АО «Руставский металлургический комбинат» боковых рам тележек грузовых вагонов модели 18-1750, а также корпусов автосцепки СА-3, поглощающих аппаратов АПМ-120-Т1.

Между тем, ряд вопросов, представленных на обсуждение, требуют отдельного внимания. Это вопросы «Об устранении недостатков конструкции вагона-хоппера для перевозки цемента модели 19-9862» и о предложении экспертной группы Комиссии по безопасности движения актуализации «Единого плана совместных действий по повышению качества узлов и деталей грузовых вагонов, эксплуатируемых в международном сообщении в рамках Соглашения о совместном использовании грузовых вагонов и контейнеров». При совместном обсуждении сочли целесообразным проведение актуализации данного плана и предложили

дид процедуру получения условного номера» и началом применения предпринятиями-изготовителями защитной маркировки выпускаемых изделий.

Принято решение согласовать новую редакцию Справочника «Условные коды предприятий», разработанного ИВЦ ЖА по поручению 61-го заседания Совета. И одновременно отмечена необходимость рассмотрения и согласования всех справочников и классификаторов, относящихся к грузовым вагонам Комиссией вагонного хозяйства, и обратиться к Комиссии по информатизации с просьбой не вносить в эти справочники изменений без предварительного согласования с Комиссией вагонного хозяйства.

В протоколе комиссии отражено, что по информации железнодорожной администрации Российской Федерации АО «Тихвинский вагоностроительный завод» освоено изготовление двухосной тележки модели 18-9836, а ЗАО «Балково-Центролит» изготовление литых деталей тележек грузовых вагонов по конструкторской документации ОАО «НПК Уралвагонзавод»: АО «Руставский металлургический комбинат» боковых рам тележек грузовых вагонов модели 18-1750, а также корпусов автосцепки СА-3, поглощающих аппаратов АПМ-120-Т1.

Между тем, ряд вопросов, представленных на обсуждение, требуют отдельного внимания. Это вопросы «Об устранении недостатков конструкции вагона-хоппера для перевозки цемента модели 19-9862» и о предложении экспертной группы Комиссии по безопасности движения актуализации «Единого плана совместных действий по повышению качества узлов и деталей грузовых вагонов, эксплуатируемых в международном сообщении в рамках Соглашения о совместном использовании грузовых вагонов и контейнеров». При совместном обсуждении сочли целесообразным проведение актуализации данного плана и предложили

дид процедуру получения условного номера» и началом применения предпринятиями-изготовителями защитной маркировки выпускаемых изделий.

Принято решение согласовать новую редакцию Справочника «Условные коды предприятий», разработанного ИВЦ ЖА по поручению 61-го заседания Совета. И одновременно отмечена необходимость рассмотрения и согласования всех справочников и классификаторов, относящихся к грузовым вагонам Комиссией вагонного хозяйства, и обратиться к Комиссии по информатизации с просьбой не вносить в эти справочники изменений без предварительного согласования с Комиссией вагонного хозяйства.

В протоколе комиссии отражено, что по информации железнодорожной администрации Российской Федерации АО «Тихвинский вагоностроительный завод» освоено изготовление двухосной тележки модели 18-9836, а ЗАО «Балково-Центролит» изготовление литых деталей тележек грузовых вагонов по конструкторской документации ОАО «НПК Уралвагонзавод»: АО «Руставский металлургический комбинат» боковых рам тележек грузовых вагонов модели 18-1750, а также корпусов автосцепки СА-3, поглощающих аппаратов АПМ-120-Т1.

Между тем, ряд вопросов, представленных на обсуждение, требуют отдельного внимания. Это вопросы «Об устранении недостатков конструкции вагона-хоппера для перевозки цемента модели 19-9862» и о предложении экспертной группы Комиссии по безопасности движения актуализации «Единого плана совместных действий по повышению качества узлов и деталей грузовых вагонов, эксплуатируемых в международном сообщении в рамках Соглашения о совместном использовании грузовых вагонов и контейнеров». При совместном обсуждении сочли целесообразным проведение актуализации данного плана и предложили

Николай Давыдов

# Актуальные вопросы вагонного комплекса «колей 1520»

**Прошедшее в начале сентября 60-ое заседание Комиссии вагонного хозяйства Совета по железнодорожному транспорту еще раз подтвердило важность сотрудничества специалистов железных дорог «колей 1520» при совместном использовании вагонных паров государств – участников Содружества.**



Содружество независимых государств как региональная международная организация существует уже более 20 лет. И именно железнодорожный транспорт, который все эти годы являлся ключевым связующим звеном Содружества, может предложить приоритетные направления дальнейшей экономической интеграции российских железных дорог в Евроазиатскую транспортную систему, что требует активного взаимодействия, прежде всего, с железными дорогами стран СНГ, Балтии, использующими стандарт колеи 1520 мм.

За период существования Совета по железнодорожному транспорту проведена большая работа по обеспечению эффективного функционирования железных дорог. Железнодорожными администрациями осуществляется согласованное развитие межгосударственных транспортно-экономических связей, организовано совместное использование грузовых вагонов и контейнеров, эффективное сотрудничество и взаимодействие в удовлетворении транспортных потребностей государств. В системе совместной эксплуатации парков грузовых вагонов и контейнеров заложен огромный потенциал, который способствует стабильному росту объемов перевозок грузов на евроазиатских железнодорожных маршрутах как в международном, так и в транзитном сообщении.

Большую роль в данном направлении проводят постоянно действующая комиссия Совета, в частности, Комиссия вагонного хозяйства, шестидесятое юбилейное заседание которой прошло в г. Санкт-Петербурге 8-10 сентября 2015 года.

Заседания Комиссии имеют большое значение, ведь мероприя-

тия, проводимые в рамках ее работы, направлены на формирование единых принципов и подходов, способствующих эффективной разработке, изготовлению, эксплуатации и ремонту грузовых вагонов, создавая условия для устойчивой и эффективной работы железнодорожного транспорта.

Совместная работа железнодорожных администраций и принятие ими решения позволяют не только сохранить технологическое единство железнодорожной сети, но и его усовершенствовать, применив нормативную базу, а также развить единое информационное пространство.

Работники отрасли, которые принимали решение о создании Комиссии, хорошо понимали, насколько необходимо в новых условиях создать орган, обеспечивающий надежную бесперебойную работу вагона на всем пространстве железнодорожной сети для удовлетворения по-

требностей экономик вновь созданных независимых государств и их торгово-экономических связей, сохранив единую технологическую базу, а также развить единое информационное пространство.

Работники отрасли, которые принимали решение о создании Комиссии, хорошо понимали, насколько необходимо в новых условиях создать орган, обеспечивающий надежную бесперебойную работу вагона на всем пространстве железнодорожной сети для удовлетворения по-

требностей экономик вновь созданных независимых государств и их торгово-экономических связей, сохранив единую технологическую базу, а также развить единое информационное пространство.

Работники отрасли, которые принимали решение о создании Комиссии, хорошо понимали, насколько необходимо в новых условиях создать орган, обеспечивающий надежную бесперебойную работу вагона на всем пространстве железнодорожной сети для удовлетворения по-

требностей экономик вновь созданных независимых государств и их торгово-экономических связей, сохранив единую технологическую базу, а также развить единое информационное пространство.

Работники отрасли, которые принимали решение о создании Комиссии, хорошо понимали, насколько необходимо в новых условиях создать орган, обеспечивающий надежную бесперебойную работу вагона на всем пространстве железнодорожной сети для удовлетворения по-

# Эффективность транспортных и логистических услуг в сфере грузовых и интермодальных перевозок

**О тенденциях развития железнодорожного транспорта на «пространстве 1520», проблемах, которые существуют сегодня, и путях их решения мы попросили рассказать руководителя Московского отдела Института проблем транспорта РАН им Н.С. Соломенко, д.т.н. профессора Цыганова Владимира Викторовича.**

## Система управления грузовыми вагонами

Реформа, начатая в 2001 г., создала конкуренцию тысячам собственников грузовых вагонов на железнодорожном транспорте (ЖТ). Проблемы управления связаны с избытком таких вагонов, низкой скоростью движения и большим порожним пробегом. Только на железных дорогах РФ предложение частных вагонов превышает спрос примерно на 250 тысяч вагонов. Многочисленные компании-операторы часто ведут себя безответственно, бросая вагоны и даже целые поезда на путях грузовладельца (стараясь, скажем, «пробиться» на Кузбасс), а то и на путях общего пользования. Перевозчик – ОАО «РЖД» не имеет прав на передислокацию частных вагонов и вынужден организовывать объезды, резервировать под такие поезда локомотивы и их бригады, терять в скорости поезда «нормальных» поездов формирования.



Низкая скорость движения вагонов приводит к многочисленным противоречиям участников рынка из-за несоблюдения сроков доставки грузов, образующихся дефицита локомотивов и их бригад и др. От этого страдает грузоиздатель, оплачивающий к тому же содержание излишнего парка, и перевозчик – ОАО «РЖД». В выигрыше остается компания-оператор, бросающая свои незадействованные вагоны на путях общего пользования. При таком подходе она

слабо заинтересована в ускорении оборота своих вагонов.

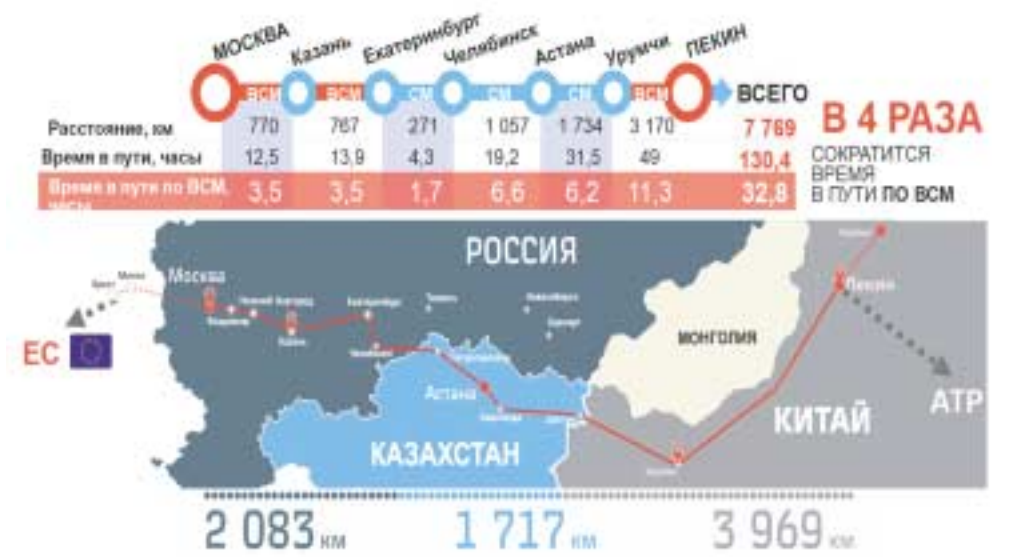
Избыток частных вагонов на сети, а также необходимость согласования их передвижения с многочисленными собственниками затрудняет минимизацию порожнего пробега. Для исправления ситуации в 2014 г. РЖД объявила условия привлечения частных вагонов в консолидированный парк, предложив собственникам вагонов публичную оферту на услуги по оптимизации логистических схем доставки грузов частных вагонов. Соответствующий договор на управление порожними вагонами был подписан, например, с ОАО «ФГК».

Разумеется, оператор или собственник вагонов самостоятельно принимает решение о целесообразности их передачи в консолидированный парк. Суть оферты РЖД – повышение эффективности работы парка. В свое время именно при нахождении большей части вагонов ОАО «ФГК» в управлении ОАО «РЖД» был достигнут максимум погрузки. Например, в ноябре

2012 г. в парке ОАО «ФГК» (105 тысяч вагонов которого было привлечено ОАО «РЖД»), а 30 тысяч управлялось самой компанией) в сутки грузили 7,8 тыс. вагонов. В августе 2013 г., когда парк ОАО «ФГК» снова стал работать как частный, в сутки грузили всего 5,4 тыс. вагонов,

т.е. на 30% меньше. Таким образом, разница в эффективности работы частного и «консолидированного» вагона оценивается в 30%. А это огромные материальные и финансовые потери, которые операторы вагонного парка перекладывают на грузоиздателя и экономику страны.

В конечном итоге, от сокращения порожнего пробега выиграет и оператор вагона, получив дополнительный доход от перевозки попутного груза, и грузоиздатель, который может рассчитывать на скидку из-за уменьшения платы за порожний пробег, и ОАО «РЖД» – за счет более эф-







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

Проведен анализ проблемы с позиций теории крупномасштабных транспортных систем. Сегодня на ЖТ три главных игрока: грузовладелец (он же, по сути, инвестор), перевозчик (он отвечает за доставку грузов по инфраструктуре) и оператор (собственник), который отвечает лишь за необслуживаемый простой своих вагонов на путях общего пользования сверх нормативного времени. За все (за вагон, услуги инфраструктуры, штрафы и т.д.) платит 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 острых публичных дискуссиях. Больше всех критикуют перевозчика, поскольку его проблемы очевидны. Однако они – следствие, а не причины. Нужен взвешенный диалог и взаимопонимание сторон конфликта, четкая программа действий, осознание необходимости ликвидировать правовой вакуум. В противном случае, можно усугубить проблему.

Например, компании-операторы часто не имеют представления о передвиженном составе порожних вагонов, носящих спонтанный, хаотический характер. Чтобы избежать этого, они инициируют дискуссии о частных

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 безотлагательное 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**

Боле 80% вагонов на «пространстве 1520» – частные, и это негативно отразилось на управляемости ЖТ. Хаотические скопления вагонов, нарушение ритмичности выгрузки вынуждали железнодорожные администрации государства на «пространстве 1520» (ЖА) прибегать к ограничению погрузки. Отсутствие согласованного порядка направления порожних частных вагонов на станции других ЖА в условиях множества невостребованных 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. Вначале на заседании Совета по ЖТ стран СНГ (СЖТ) в Вильно была разработана и утверждена концепция Единой системы управления и использования парка грузовых вагонов (ЕСУПГВ) разных форм собственности на «пространстве 1520». Эта концепция определила технологические, технические, финансовые и правовые условия эффективного управления парком вагонов (независимо от их принадлежности) для сокращения транспортных издержек грузоотправителей. Объектом ЕСУПГВ является Единый парк грузовых вагонов (ЕПГВ), используемых в международном сообщении на «пространстве 1520».

ЕСУПГВ сочетает централизованное технологическое управление движением, реализован-

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

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

**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 динамичного развития западных и центральных провинций Китая, ОТЛК должна создать дополнительную 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». Казанские и китайские специалисты разрабатывают технико-экономическое обоснование строительства ВСМ на террито-

рии Казахстана. На прошедшем в июне 2014 г. IX Международном железнодорожном бизнес-форуме «Стратегическое партнерство 1520» участники обсудили вопросы интеграции ВСМ в железнодорожную сеть ЕЭП и соседних государств.

**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. Еще в 1992 г. страны СНГ заключили «Соглашение о проведении согласованной политики в области стандартизации, метрологии и сертификации» и создали Межгосударственный совет по стандартизации, метроло-



гии 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 и сводов правил ЖТ. Процедура разработки межгосударственных стандартов в МТК-524 характеризуется откры-

тостью и привлечением многих специалистов. В ТЗ на разработку стандарта включается требование его публичного обсуждения и оценки экономической эффективности. Первая редакция стандарта рассылается не только членам подкомитетов МТК-524, но и всем ЖА. Это обеспечивает активное обсуждение и привлечение к работе большого числа специалистов, чем по законодательству РФ, а значит – повышение качества стандарта. Окончательную экспертизу проводят с учетом замечаний подкомитетов и ЖА. При отрицательном ее результате разработчику предлагается устранить недостатки и доработать проект до рассылки его членам МТК-524 для голосования. Такие процедуры разработки и экспертизы межгосударственных стандартов позволили, например, впервые подготовить в 2014 г. технические регламенты ЖТ Таможенного союза (ТС).

**Гармонизация регулирования и управления**

Важная задача гармонизации регулирования – формирование единого ценообразования на базе согласованной политики «сквозных» тарифов и единых 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, соглашения об электронном обмене данными создают основу для внедрения безбумажной технологии перевозок при унификации перевозочных документов и процедур на ЖТ ТС.

ЕЭП – 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 грузовым ЖТ для обеспечения транспортной безопасности России.

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

**Заключение**

Евразийские транспортные политики (ТП) направлены на интеграцию транспорта на постсоветском пространстве. С начала XXI века были разработаны согласованная транспортная политика СНГ, транспортная политика ЕвразЭС и транспортная политика ТС на ЕЭП. Показано, что все эти евразийские ТП могут быть объединены в рамках концепции разноскоростной транспортной интеграции стран СНГ.

Цели ТП ЕЭП соответствуют общим целям формирования ТС и

важным на создание общего рынка транспортных услуг. При этом железнодорожниками успешно разработаны и апробированы эффективные системы регулирования и управления, включая организационные структуры, механизмы и процедуры функционирования рынка услуг ЖТ. Эти знания и опыт следует использовать для разработки стратегии и тактики ТП ЕЭП, проектирования соответствующих систем регулирования и управления (включая организационные структуры, а также механизмы и процедуры их функционирования). ■

# «ВРК-2» – качественному ремонту первостепенное значение

**Михаил Владимирович, как бы Вы охарактеризовали сегодняшний рынок услуг по ремонту подвижного состава? Как изменения на этом рынке влияют на формирование портфеля заказов компании «ВРК-2»?**

– 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 участники рынка могли использовать как инструмент достижения преимуществ при привлечении объема ремонта, то сегодня уровень цен достиг своего минимума, дальнейшее снижение которого может повлечь нарушение требований 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 рыночной принципиально новой услуги: комплексного обслуживания вагонов в межремонтный период с постепенным переходом к контракту «жизненного цикла», включающего в себя гарантийное обслуживание нового вагона,



же прошедшей 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 плановые ремонты в ближайшей и среднесрочной перспективе?**

– Поступление первых инновационных вагонов в эксплуатацию началось в 2008 году с организацией подконтрольной эксплуатации полувагонов 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 стали поступать в эксплуатацию вагоны производства Тихвинского вагоностроительного завода на тележках Barber. К настоящему времени в России тематикой инновационных вагонов с различной степенью реализации занимаются вагоностроительные заводы Промтрактор и Рузхимаш. Аналогичные работы проводятся на вагоностроительных заводах Tatragavonka (Словакия), Стахановском и Криюковском (Украина). Кроме полувагонов, промышленностью выпускаются или

вывод процедуры продления срока службы из разряда услуги (работы) и ее приравнение к новому изделию (вагону) предусматривает выполнение значительного по времени реализации и затратам объема работ для получения соответствующего сертификата Таможенного Союза. Однако у большинства крупных собственников подвижного состава, к которым относятся АО «ПГК», АО «ФГК», ПАО «Северсталь» имеется заинтересованность в продлении срока службы грузовых вагонов.

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

**– Ваша Компания планирует прекратить работы по продлению срока службы грузовых вагонов при плановых видах ремонта на основе технического решения. Бизнес прекратил свое существование?**

– Предоставление востребованной владельцами вагонов услуги стало невозможным ввиду вступления в силу со 2 августа 2014 г. Технического регламента Таможенного союза ТР ТС 001/2011 «О безопасности железнодорожного подвижного состава», который предусматривает распространение процедуры оценки соответствия (сертификацию) на новый подвижной состав, а так-

же готовятся к выпуску инновационные вагоны-цистерны, платформы, минераловозы. В количественном выражении в 2015 году парк инновационных вагонов составил 2–3% (порядка 30 тыс. вагонов) от общего количества грузовых вагонов эксплуатационного парка.

Ввиду постепенного наращивания парка инновационных вагонов с 2011 по 2015 годы ваго-

готовятся к выпуску инновационные вагоны-цистерны, платформы, минераловозы. В количественном выражении в 2015 году парк инновационных вагонов составил 2–3% (порядка 30 тыс. вагонов) от общего количества грузовых вагонов эксплуатационного парка.

Ввиду постепенного наращивания парка инновационных вагонов с 2011 по 2015 годы ваго-

готовятся к выпуску инновационные вагоны-цистерны, платформы, минераловозы. В количественном выражении в 2015 году парк инновационных вагонов составил 2–3% (порядка 30 тыс. вагонов) от общего количества грузовых вагонов эксплуатационного парка.

Ввиду постепенного наращивания парка инновационных вагонов с 2011 по 2015 годы ваго-

готовятся к выпуску инновационные вагоны-цистерны, платформы, минераловозы. В количественном выражении в 2015 году парк инновационных вагонов составил 2–3% (порядка 30 тыс. вагонов) от общего количества грузовых вагонов эксплуатационного парка.

Ввиду постепенного наращивания парка инновационных вагонов с 2011 по 2015 годы ваго-

готовятся к выпуску инновационные вагоны-цистерны, платформы, минераловозы. В количественном выражении в 2015 году парк инновационных вагонов составил 2–3% (порядка 30 тыс. вагонов) от общего количества грузовых вагонов эксплуатационного парка.

Ввиду постепенного наращивания парка инновационных вагонов с 2011 по 2015 годы ваго-

готовятся к выпуску инновационные вагоны-цистерны, платформы, минераловозы. В количественном выражении в 2015 году парк инновационных вагонов составил 2–3% (порядка 30 тыс. вагонов) от общего количества грузовых вагонов эксплуатационного парка.

готовятся к выпуску инновационные вагоны-цистерны, платформы, минераловозы. В количественном выражении в 2015 году парк инновационных вагонов составил 2–3% (порядка 30 тыс. вагонов) от общего количества грузовых вагонов эксплуатационного парка.

Ввиду постепенного наращивания парка инновационных вагонов с 2011 по 2015 годы ваго-

готовятся к выпуску инновационные вагоны-цистерны, платформы, минераловозы. В количественном выражении в 2015 году парк инновационных вагонов составил 2–3% (порядка 30 тыс. вагонов) от общего количества грузовых вагонов эксплуатационного парка.

Ввиду постепенного наращивания парка инновационных вагонов с 2011 по 2015 годы ваго-

готовятся к выпуску инновационные вагоны-цистерны, платформы, минераловозы. В количественном выражении в 2015 году парк инновационных вагонов составил 2–3% (порядка 30 тыс. вагонов) от общего количества грузовых вагонов эксплуатационного парка.

Ввиду постепенного наращивания парка инновационных вагонов с 2011 по 2015 годы ваго-

готовятся к выпуску инновационные вагоны-цистерны, платформы, минераловозы. В количественном выражении в 2015 году парк инновационных вагонов составил 2–3% (порядка 30 тыс. вагонов) от общего количества грузовых вагонов эксплуатационного парка.

Ввиду постепенного наращивания парка инновационных вагонов с 2011 по 2015 годы ваго-

готовятся к выпуску инновационные вагоны-цистерны, платформы, минераловозы. В количественном выражении в 2015 году парк инновационных вагонов составил 2–3% (порядка 30 тыс. вагонов) от общего количества грузовых вагонов эксплуатационного парка.

Ввиду постепенного наращивания парка инновационных вагонов с 2011 по 2015 годы ваго-

готовятся к выпуску инновационные вагоны-цистерны, платформы, минераловозы. В количественном выражении в 2015 году парк инновационных вагонов составил 2–3% (порядка 30 тыс. вагонов) от общего количества грузовых вагонов эксплуатационного парка.

готовятся к выпуску инновационные вагоны-цистерны, платформы, минераловозы. В количественном выражении в 2015 году парк инновационных вагонов составил 2–3% (порядка 30 тыс. вагонов) от общего количества грузовых вагонов эксплуатационного парка.

Ввиду постепенного наращивания парка инновационных вагонов с 2011 по 2015 годы ваго-

готовятся к выпуску инновационные вагоны-цистерны, платформы, минераловозы. В количественном выражении в 2015 году парк инновационных вагонов составил 2–3% (порядка 30 тыс. вагонов) от общего количества грузовых вагонов эксплуатационного парка.

Ввиду постепенного наращивания парка инновационных вагонов с 2011 по 2015 годы ваго-

готовятся к выпуску инновационные вагоны-цистерны, платформы, минераловозы. В количественном выражении в 2015 году парк инновационных вагонов составил 2–3% (порядка 30 тыс. вагонов) от общего количества грузовых вагонов эксплуатационного парка.

Ввиду постепенного наращивания парка инновационных вагонов с 2011 по 2015 годы ваго-

готовятся к выпуску инновационные вагоны-цистерны, платформы, минераловозы. В количественном выражении в 2015 году парк инновационных вагонов составил 2–3% (порядка 30 тыс. вагонов) от общего количества грузовых вагонов эксплуатационного парка.

Ввиду постепенного наращивания парка инновационных вагонов с 2011 по 2015 годы ваго-

готовятся к выпуску инновационные вагоны-цистерны, платформы, минераловозы. В количественном выражении в 2015 году парк инновационных вагонов составил 2–3% (порядка 30 тыс. вагонов) от общего количества грузовых вагонов эксплуатационного парка.

Ввиду постепенного наращивания парка инновационных вагонов с 2011 по 2015 годы ваго-

готовятся к выпуску инновационные вагоны-цистерны, платформы, минераловозы. В количественном выражении в 2015 году парк инновационных вагонов составил 2–3% (порядка 30 тыс. вагонов) от общего количества грузовых вагонов эксплуатационного парка.

порт по программе «Менеджмент безопасности движения в организациях холдинга «РЖД» проведено обучение руководителей предприятий АО «ВРК-2».

Руководителями и специалистами АО «ВРК-2» установлен постоянный контроль за устранением выявленных недостатков и выполнением мероприятий, направленных на обеспечение безопасности движения и повыше-

ния качества ремонта грузовых вагонов. Одним из требований Руководства по созданию «Системы менеджмента безопасности движения» в холдинге ОАО «РЖД» является поддержание компетенции персонала и готовности выполнения им своих задач. Для решения этой задачи в региональном центре на базе депо Челябинск организовано обучение мастеров ремонтных участков и технологов по темам «Комплексная аттестация технологических процессов и работ на подготовку, ремонт сборочных узлов и деталей грузовых вагонов в вагонном ремонтном депо».

Для предупреждения транспортных происшествий и событий ежемесячно проводится факторный анализ эффективности работы структурных подразделений с определением корректирующих мер, направленных на повышение качества ремонта на предприятиях, которым присваивается «Статус аварийного предприятия».

С целью стабилизации положения с обеспечением гарантийной безопасности движения поездов установлен контроль за выполнением обособленными структурными подразделениями Компании целевых контрольных показателей безопасности движения поездов АО «ВРК-2» на 2015 год. Для решения корпоративных задач на территориальном уровне организована координация деятельности обособленных структурных подразделений АО «ВРК-2» с региональными подразделениями ОАО «РЖД».

– Спасибо, Михаил Владимирович, за содержательную беседу. ■

**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 «ВРК-2» соответствует единым 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 составом наш корреспондент побеседовал с генеральным директором АО «ВРК-2» Михаилом Владимировичем Сапетовым.**