

Содержание

Тема номера

Уверенная поступь юбиляра	3
---------------------------------	---

Хозяйственный практикум

Промстанция "Медведково. Страницы истории.....	6
<i>В.В. Крылов</i>	
Десять лет ЗАО ИПК "Страж" на верном пути	8
У каждого своя работа.....	11
Первостепенное звено в транспортной цепи.....	14

Официальная хроника

<i>На расширенном заседании коллегии Министерства транспорта Российской Федерации</i>	
Доклад М.Е. Фрадкова	19
Доклад И.Е. Левитина.....	21

Промтрансинформ

<i>А.Н. Волков</i>	
Формирование системы государственного контроля на железнодорожном транспорте.....	26

Выставки и конференции

Выставочный холдинг MVK объединяет российский рынок.....	30
<i>Л.А. Осипова</i>	
Транспортные выставки в "Сокольниках"	31
Форум специалистов промышленного транспорта.....	33
Выставка "Магистраль-2004"	33
<i>Н.И. Карганова</i>	
Новая путевая техника	35
Успех - в объединении.....	38

Транспортные новости

Московская монорельсовая приняла первых пассажиров.....	40
"Союзгрузпромтранс" набирает обороты	44
Многофункциональная платформа для перевозки длинномерных грузов.....	47
Региональный конкурс: победители названы.....	48
Обсуждение реформирования грузовых железнодорожных тарифов	48

Наука – производству

<i>М.И. Шмулевич</i>	
Логистические модули интеллектуальных бизнес-систем.....	49
<i>В.П. Сюзев, А.Г. Степанов</i>	
Повышение эффективности работы бурофрезерных машин при выгрузке из вагонов сильно смерзшихся навалочных грузов.....	51
Актуальная проблема комплектования парка путевых машин.....	53
<i>Л.А. Андреева, Н.И. Карганова</i>	
Повышение качества рельсов - результат работы рельсовых комиссий.....	54
<i>М.Л. Антокольский, Д.В. Кожевников</i>	
Комплекс средств контроля параметров движения локомотивов "КПД-ЗП".....	56

Новые технологии

Электронный код продукции ЕРС.....	58
------------------------------------	----

Новая техника

Металлурги Магнитки "учат ходить" электровоз будущего.....	60
Первый отечественный грузовой тепловоз 2ТЭ70.....	62
Тепловозы переводят на газ.....	62

Научно-технический и
производственный журнал.
Выходит 6 раз в год.

УЧРЕДИТЕЛИ:

Ассоциации:
«Аспромтранс»,
«Промжелдортранс»

РЕДКОЛЛЕГИЯ:

В. А. Сидяков,
А. И. Кукушкин,
А. С. Хоружий,
А. А. Самсонов,
Г. С. Лапунов,
А.Н. Волков,
В. Н. Новиков,
зам. главного редактора

РЕДАКЦИОННЫЙ СОВЕТ:

Л. А. Андреева,
А. В. Башлыков,
А. В. Брюзгин,
Ю. В. Бусыгин,
В. А. Грицай,
Г. Е. Давыдов,
Е. П. Дудкин,
В. Ю. Захаров,
О. А. Зубенко,
А. Г. Зябкин,
М. Ю. Козловский,
В. В. Крылов,
А. Г. Кузнецов,
С. В. Паниткова,
В. П. Петухов,
В. Н. Покусаев,
В. Г. Поплавский,
А. А. Споткай,
В. И. Стеблецов,
В. Н. Тороп,
Г. М. Третьяков,
Н. П. Троицкая,
В. М. Федин,
Г. С. Шишкин

РЕЦЕНЗЕНТЫ:

Т. П. Воскресенская,
Е. Е. Коссов,
Е. М. Лобанов,
Э. Н. Морозов,
В. Л. Орешкин,
М. И. Шмулевич,
В. Г. Шубко

ИЗДАТЕЛЬ

А. П. Яськов

РЕДАКЦИЯ:

А. М. Шитов,
ответственный редактор;
С. Н. Евсеева,
дизайнер-верстальщик;
С.В.Сафронова,
редактор-оператор.
Дизайн обложки:
С. Н. Евсеева,
Ю.В. Умнов

Подписано в печать 01.12.2004.
Формат 60х88/8.
Бумага глянцева, мелованная.
Печатных листов 11.
Учетно-издат. лист 13,64.
Тираж 999 экз.
Печать офсетная.



Уважаемые коллеги, друзья!

Сердечно поздравляем с наступающим **2005** годом и желаем всего самого-самого наилучшего: счастья, здоровья, успехов в труде. 2004 год стал очередным этапом в становлении промышленного транспорта, без которого невозможно развитие экономики страны. На его долю приходится значительная часть грузовых перевозок, а это накладывает на всех работников промышленного транспорта большую ответственность. Несмотря на определенные трудности - проблемы с обновлением подвижного состава, непростое финансовое положение предприятий, - работники промышленного транспорта успешно выполняют возложенные на них задачи. Надеемся, что и 2005 год будет отмечен производительным, эффективным трудом на благо России и россиян.

С праздником!

Редколлегия журнала
"Промышленный транспорт XXI век"

Вниманию авторов и читателей!

Редакция журнала приступила к формированию планов публикаций статей на второе полугодие 2005 года. В связи с этим убедительно просим до 1 марта с. г. прислать в наш адрес авторские предложения с указанием тем, аннотаций предлагаемых статей и информационных сообщений, фамилий авторов, возможных сроков представления статей и сообщений в редакцию.

Напоминаем, что журнал "Промышленный транспорт XXI век" нельзя купить в киоске Роспечати. Единственный способ регулярно получать журнал - своевременно оформить на него постоянную подписку на 2005 год.

Проектирование и строительство

Н.Н. Горшкова, В.А. Третьяков	
Строительство железнодорожной линии Беркакит - Томмот - Якутск.....	63
Ю.В. Таран, А.Г. Колчанов	
Капитальный ремонт моста через реку Волга.....	64
А.Г. Колчанов	
Эффективность применения усовершенствованных покрытий на карьерных дорогах.....	66
С.В. Паниткова	
Оптимизация транспортной инфраструктуры Санкт-Петербурга.....	67

Экономика транспорта

А.Г. Кузнецов, А.М. Шитов	
Финансовый инструмент инвестиций - лизинг.....	68
А.В. Гудков, Р.К. Насыров	
Объединение заказчиков важно для всех участников транспортного рынка.....	73

Стандарты и технические регламенты

В.А. Сидяков, А.В. Нацина	
Технический комитет 246 "Контейнеры" в действии.....	74

Образование и подготовка кадров

В.А. Козырев	
Роль менеджмента в реализации транспортной политики на промышленном транспорте.....	76

Форум

Ассоциация "Промжелдортранс": Предложения по внесению изменений и дополнений в федеральное законодательство.....	78
В.Н. Неволин	
Дискриминация или партнерство?	81

Экспресс-интервью

Прямая речь.....	82
------------------	----

Законодательство и право

Положение о Федеральной службе по надзору в сфере транспорта.....	83
---	----

За рубежом

Япония празднует день рождения высокоскоростной железной дороги.....	86
Серьезный вызов - достойный ответ.....	87
Новый самосвал для горных работ.....	87

Подписка - 2005.....	88
----------------------	----

**Редколлегия и редакционный совет журнала
"Промышленный транспорт XXI век" сердечно
поздравляют коллектив**

**Петербургского государственного
университета путей сообщения (ПИИЖТУ)**

и выпускников кафедры

"Промышленный и городской транспорт" со

195-летием университета и

60-летием кафедры "ПГТ".

**Желаем всем здоровья, процветания и дальнейших
творческих успехов**



Генеральный директор МГАО "Промжелдортранс" Александр Кукушкин у карты Москвы рассказывает о работе отделений предприятия

- Предпосылки для создания специализированных предприятий промышленного железнодорожного транспорта (ППЖТ) появились в 60-е годы прошлого столетия. Имевшиеся на балансе большинства промышленных предприятий маломощные железнодорожные транспортные участки и цеха как неосновное производство финансировались по остаточному принципу. Они были слабо оснащены специализированной техникой и практически не имели реальных перспектив для своего развития и безопасной транспортировки грузов и обеспечения погрузочно-разгрузочных работ. Новую жизнь и дальнейшее развитие они смогли получить, лишь объединившись в крупные самостоятельные предприятия промышленного железнодорожного транспорта, процесс развития которых продолжается в новых условиях хозяйствования.

На базе многочисленных транспортных цехов промышленных предприятий, строек и организаций стали создаваться хозрасчетные объединенные транспортные хозяйства. В соответствии с приказом Министерства автомобильного транспорта РСФСР от 17.12.1974 г. в целях улучшения транспортного обслуживания предприятий и организаций, расположенных в г. Москве, было организовано Московское производственное объединение промышленного железнодорожного транспорта. В его состав вошли Капотнинское предприятие промышленного железнодорожного транспорта и филиалы: Карачаровский и Южный порт.

В этом году Московскому городскому открытому акционерному обществу промышленного железнодорожного транспорта (МГАО "Промжелдортранс") исполняется 30 лет.

Об истории образования предприятия и путях его дальнейшего развития мы попросили рассказать генерального директора МГАО "Промжелдортранс" Александра Ивановича Кукушкина, для которого этот год стал вдвойне юбилейным: недавно он отметил свое 55-летие.

В 1993 году распоряжением государственного комитета Российской Федерации по управлению государственным имуществом предприятие было преобразовано в Московское городское акционерное общество открытого типа, а в 1997 году в связи с перерегистрацией оно было преобразовано в Московское городское открытое акционерное общество промышленного железнодорожного транспорта - МГАО "Промжелдортранс".

В результате объединения был получен значительный экономический эффект от рационального использования транспортных средств, сооружений и специальной техники.

Только благодаря кооперации предприятий нам удалось обеспечить себя специализированной техникой, оказывать взаимную помощь партнерам, вносить свои предложения в Минтранс по совершенствованию тарифной политики и разработке необходимых нормативных документов. Сегодня мы - прочное и надежное звено в единой цепи транспортной системы не только Москвы и столичного региона, но и Российской Федерации.

- Александр Иванович, на каких участках города базируется Ваше предприятие? Каковы результаты работы?

- В состав нашего МГАО "Промжелдортранс" входят четыре крупных отделения: Капотнинское, Очаковское, Кунцевское, Юго-Восточное - и ряд несколько меньших по размерам специализированных отделений и участков. Каждое из них успешно справляется с возложенными на него задачами, но и у каждого, как правило, своя специфика труда. "Не успевать" у нас на железной дороге никак нельзя, все точно привязано к графикам поступления грузов и ритму работы обслуживаемых нами предприятий.

Так, например, Капотнинское отделение формирует поезда, груженные мазутом, бензином, дизельным топливом, сжиженными газами и другими грузами на станции Яничкино Московской-Рязанского отделения Московской железной дороги. Очаковское отделение формирует вагоны с дизельным топливом, песком, щебнем и другими грузами на магистрали Киевского направления. Кунцевское отделение формирует и приводит составы на станции Смоленского направления, а Юго-Восточное грузит вагоны и доставляет составы на Курское направление Московской железной дороги.

Сегодня клиентами МГАО "Промжелдортранс" являются более ста

Редколлегия, Редакционный совет журнала "Промышленный транспорт XXI век" от всей души поздравляют коллектив Московского городского открытого акционерного общества "Промжелдортранс" в лице генерального директора, президента Ассоциации "Промжелдортранс", члена редколлегии журнала Кукушкина Александра Ивановича с 30-летним юбилеем предприятия.

Желаем коллективу дальнейших успехов, удачи в труде и личной жизни.



За обсуждением рабочих планов "Промжелдортранса"

предприятий промышленности и строительного комплекса, плодово-овощные и продовольственные базы и многие другие организации. Объем перевозок в прошлом году составил около 8 миллионов тонн грузов. Осуществляя вывоз товаров, маневровые роботы и погрузо-разгрузочные операции, наши подразделения МГАО "Промжелдортранс" обрабатывают ежегодно более ста сорока тысяч вагонов.

- Не могли бы Вы отметить, какое из Ваших подразделений наиболее успешно работает в текущем году?

- Каждое из наших отделений и каждый участок - это хорошо организованный и четко работающий по единым правилам механизм. У нас нет ни одного неуспевающего участка. Здесь все подчинено единой задаче - в соответствии с графиком выполнять маневровые и погрузочно-разгрузочные работы. В качестве одного из примеров хочу остановиться на работе Капотнинского отделения. Сначала оно создавалось на базе Московского нефтеперерабатывающего завода, отметившего, кстати, в прошлом году свой 65-летний юбилей. В 1973 году здесь было образовано Капотнинское ППЖТ, которое через год вошло в состав нашего предприятия. Через три года здесь открылось локомотивное депо, и постепенно были обновлены

все двадцать четыре километра подъездных путей.

Сегодня здесь крепкая производственная база: шесть тепловозов, два из которых работают круглосуточно, свои железнодорожные краны, путевая техника. На трех эстакадах, вместимостью по шестнадцать вагонов каждая, осуществляется налив светлых нефтепродуктов. На двух других эстакадах, вместимостью по тридцать два вагона, - налив темных нефтепродуктов. Еще две эстакады вместимостью по десять вагонов осуществляют погрузку и выгрузку сжиженного газа.

Не случайно, что это отделение возглавляет опытный железнодорожник, ветеран нефтезавода Юрий Фирсов. Сегодня под стать ему на многих наших отделениях и участках "Промжелдортранса" работают профессионалы, настоящие мастера своего дела, которые определяют успех предприятия в целом.

- Промышленный железнодорожный транспорт в силу особенностей и режима работы можно отнести к ряду повышенной опасности. Какие у Вас предпринимаются меры по обеспечению безопасности и охране труда работников?

- Действительно, на ПЖТ достаточно трудно избежать аварийных ситуаций при производстве маневров на подъездных путях, а также в силу специ-

фики опасных грузов и при эксплуатации погрузочно-разгрузочных механизмов и других машин. Специалистам МГАО "Промжелдортранс" удалось этого достичь только благодаря эффективному действию на наших предприятиях системы обеспечения безопасности движения и точному выполнению всех требований правил охраны труда. Эта система создавалась и совершенствовалась на протяжении нескольких лет. Она позволяет оперативно выявить и устранить нарушения, связанные с безопасностью движения поездов, что крайне важно при перевозке опасных грузов в таком мегаполисе, как Москва.

В ходе ее внедрения все локомотивы были оборудованы радиосвязью и специальными приборами безопасности, постоянно контролирующими бдительность машиниста, чтобы заметить малейшее утомление в его работе и автоматически принять меры к остановке движения.

Следует заметить, что нами были введены и нормативы личного участия всех руководителей в работы по обеспечению безопасности движения и охраны труда. Нормативы эти касаются руководителей всех рангов - от руководителей смен до генерального директора.

В ходе регулярно проводимых внезапных проверок выясняется, насколько четко выполняются правила и инструкции все участники железнодорожного движения, а также и те работники, которые занимаются его подготовкой - от машиниста локомотива до монтера пути. Проверке подлежат люди, проверяется техника: маневровые тепловозы, вагоны, погрузочные механизмы и краны, бульдозеры и большое количество вспомогательных устройств. Словом, контроль всеобъемлющий, надежный.

- Какие проблемы беспокоят Вас, в первую очередь, как руководителя предприятия?

- Проблема старения основных производственных фондов - одна из ключевых проблем всей отечественной промышленности. И мы здесь не исключение. Без обновления производственных фондов и модернизации производства на самом современном техническом уровне невозможно движение вперед. Сегодня это и для нас не совсем просто. Однако "Промжелдортранс", несмотря на все трудности, идет на значительные дополнительные вложения средств в техническое переоснащение наших предприятий. На железнодорожных путях МГАО работают тридцать маневровых тепло-

возов серии ТГМ4, ТГМ6 и ТЭМ7 Людинового тепловозостроительного завода, и добрая половина этих локомотивов отнюдь не "старички". Сегодня каждый действующий у нас локомотив, независимо от того, когда он был приобретен, соответствует всем эксплуатационным требованиям и нормам. А они у нас предельно жесткие. Для крупных ремонтов тепловозы и вагоны нашего парка направляются в специализированные депо, принадлежащие акционерному обществу "Российские железные дороги", а более мелкие виды работ и профилактическое техническое обслуживание мы производим в собственном депо.

Периодически, в соответствии с долгосрочным планом, мы осуществляем закупку нового подвижного состава и спецтехники.

- Александр Иванович, каковы основные показатели Вашего предприятия в текущем году и перспективные планы на будущее?

- Наша организация работает стабильно. Ее деятельность не зависит ни от государственного, ни от иностранного капиталов, - их нет в нашем уставном фонде. Среди 45 аналогичных предприятий в Российской Федерации МГАО "Промжелдортранс" занимает ведущее место по объему произведенных работ и услуг. По итогам девяти месяцев объемы работы нашего предприятия возросли на 30,2% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года. Среднемесячная заработная плата выросла на 20% и превысила среднемесячную заработную плату по транспортной отрасли. Задолженности по зарплате нет. Среднегодовая стоимость основных производственных фондов за тот же период увеличилась на 20%.

За последние три года выполнены все технико-экономические показатели, улучшаются условия труда и соблюдаются нормативы по экологическим показателям.

В социальной сфере оказываем помощь сотрудникам в приобретении санаторных путевок и путевок в детские оздоровительные лагеря, бесплатно обеспечиваем льготников. Ежегодно оказываем материальную помощь неработающим пенсионерам и участникам Великой Отечественной войны. Нами оказана благотворительная помощь на сооружение Храма Христа Спасителя и Церкви Пресвятой Троицы в г. Коломна, выделены средства на содержание историко-архитектурного комплекса Кузьминки - Люблино.

- Не могли бы Вы рассказать немного о себе? Какой жизненный путь Вам

пришлось пройти, чтобы стать руководителем такого предприятия, как "Промжелдортранс"?

В 1973 году окончил Московский институт железнодорожного транспорта (МИИТ) по специальности "инженер путей сообщения по эксплуатации железных дорог". После окончания института работал инженером транспортного управления Министерства черной металлургии СССР. С 1974 года работал в Капотненском предприятии "Промжелдортранс", а после создания Московского производственного объединения "Промжелдортранс" - сначала заместителем начальника, а затем и начальником объединения. Вот уже 16 лет возглавляю работу МГАО "Промжелдортранс".

- Александр Иванович, кроме своего предприятия Вы возглавляете одновременно еще и Ассоциацию акционерных обществ и государственных предприятий межотраслевого промышленного железнодорожного транспорта "Промжелдортранс", являясь ее президентом. Какова роль ассоциации в современных условиях?

- В условиях структурной реформы железнодорожного транспорта главными задачами мы видим объединение усилий и координацию работы членов ассоциации по повышению качества транспортного обслуживания грузовладельцев, полное удовлетворение спроса всех клиентов на транспортные услуги. Эти задачи являются наиболее важными в обеспечении конкурентоспособности на рынке транспортных услуг. Специалистами ассоциации внимательно анализируются результаты законодательного обеспечения реформы железнодорожного транспорта.

Для дальнейшего совершенствования взаимоотношений между организациями общего и необщего пользования наша ассоциация изучает вопросы, связанные с заключением договоров и дополнительных соглашений к ним в соответствии с уставом железных дорог и правилами эксплуатации и обслуживания железнодорожных путей необщего пользования.

За последние годы ассоциация накопила положительный опыт работы и взаимодействия с Минтрансом России, Министерством по антимонопольной политике и другими федеральными органами исполнительной власти, а также Торгово-промышленной палатой Российской Федерации, Союзом транспортников России, Союзгрузпромтрансом и другими ассоциациями.

Административная реформа управления потребовала приведения в соответствие с современными условиями многих ранее принятых положений и нормативных актов. Сейчас такая работа ведется в Минтрансе. И наша ассоциация не остается в стороне: на основании обобщения опыта работы предприятий ПЖТ мы уже направили свои предложения разработчику и публиковали в печати для обсуждения.

- Какую роль предприятия ассоциации играют в экономике России?

- Как известно, промышленный железнодорожный транспорт занимает ведущее место в транспортном обслуживании всех отраслей российской экономики.

На сети железных дорог сегодня функционируют 116 предприятий межотраслевого промышленного железнодорожного транспорта, объединенных в 50 открытых акционерных обществ, и три государственных предприятия "Промжелдортранс". На их балансе находится около 8 тысяч километров подъездных железнодорожных путей, а обслуживаем мы около 5 тысяч предприятий и организаций. В минувшем году всеми предприятиями ассоциации было перевезено свыше 240 миллионов тонн грузов и выполнено собственными силами 180 миллионов тонн погрузочно-разгрузочных работ. Особенно велики объемы работ, выполняемых на Московской, Горьковской, Куйбышевской, Приволжской, Западно-Сибирской и Красноярской железных дорогах. Здесь предприятия "Промжелдортранса" выполняют в среднем 15-25% всей грузовой работы.

Мы должны сообща приложить все усилия и сделать так, чтобы наша страна стала богаче, а ее транспортная система вышла на передовые рубежи в мире.

Евгений КОЖИН,
специальный корреспондент

Редколлегия, Редакционный совет журнала "Промышленный транспорт XXI век" сердечно поздравляют с 55-летием президента Ассоциации "Промжелдортранс", генерального директора МГАО "Промжелдортранс", члена редколлегии журнала Кукушкина Александра Ивановича.

Желаем крепкого здоровья, профессиональных успехов, благополучия и личного счастья!

ПРОМСТАНЦИЯ "МЕДВЕДКОВО". СТРАНИЦЫ ИСТОРИИ

Сегодня уже мало кто помнит о небольшой железнодорожной ветке, соединявшей Ярославское направление железной дороги от станции Лосино-островская до станции Бескудниково Савеловского направления. Проходила эта 12-километровая ветка тогда за пределами столицы, неподалеку от села Медведково, которое в прошлом было вотчиной князей Пожарских.

На этой небольшой железнодорожной ветке находилась грузовая железнодорожная станция, названная одноименно с селом, вблизи которого она находилась.

Место для грузовой станции Медведково было выбрано очень удачное для всестороннего снабжения стремительно развивающейся столицы и близлежащих промышленных предприятий и баз. За железнодорожной станцией Медведково закрепилось значение крупной грузовой станции и важного центра промышленного железнодорожного транспорта.

Стремительное наступление города в конце 70-х годов прошлого столетия сначала ввело эту железнодорожную ветку в городскую черту, а затем мощной застройкой жилого массива была перерезана ее связь с Ярославским направлением Московской железной дороги. Сообщение с внешним миром теперь осуществляется лишь через станцию Бескудниково Московско-

Смоленского отделения Московской железной дороги.

Несмотря на такие ограничения промстанция Медведково является одной из лучших в Московском городском открытом акционерном обществе (МГАО) "Промжелдортранс" и важным звеном в обеспечении жизненно важных функций столицы.

В городских кварталах

Сегодня разыскать промстанцию Медведково в городской черте постороннему не так-то просто. Выход из станции метро "Бибирево" окружают многоэтажные постройки жилого квартала, дань последнего времени - большое количество всевозможных торговых палаток и кафе. С большим трудом автомобиль разыскивает неприметный поворот и через лабиринт гаражных кооперативов медленно пробирается к огороженной территории промстанции.

На чистой и хорошо ухоженной территории промстанции нас встречает начальник отделения "Медведково" Юрий Макаричев.

- Сейчас в составе нашего отделения находятся два участка, - начинает знакомить со своим хозяйством Юрий Дмитриевич.

- Это служба эксплуатации вагонов собственного парка или вагонная служба и сама промстанция. Наша вагонная



Начальник отделения
"Медведково" Юрий Макаричев

служба имеет несколько сот вагонов-самосвалов, называемых еще "думпкарами", и несколько вагонов сопровождения. В этих вагонах сопровождения, нашем своеобразном "ноу-хау" - передвижных ремонтных мастерских, вместе с вагонами думпкарной вертушки выезжают два машиниста по обслуживанию вагонов-самосвалов. В процессе эксплуатации вагонов, связанной с погрузкой, перевозкой и выгрузкой сыпучих грузов, думпкары нередко получают мелкие поломки, которые устраняют с помощью имеющегося оборудования передвижной мастерской обслуживающие их машинисты. Более серьезные неполадки в работе вагонов устраняет уже другая - выездная бригада слесарей.

Такой метод работы с думпкарными вертушками впервые применило у себя на МГАО "Промжелдортранс". Несмотря на кажущиеся значительные дополнительные затраты при покупке бывших жилых секций у рефрижираторщиков и последующего их переоборудования в передвижные комплексные механические мастерские - все это заметно повысило эффективность работы техники и рентабельность предприятия.

- К чести нашего руководства "Промжелдортранса" и, в первую очередь, генерального директора Александра Ивановича Кукушкина, покупающего относительно дорогие вагоны, - заметил в ходе беседы Юрий Дмитриевич, - эти вагоны имеют жилое купе для двух человек, кухню, отопление, нагревательные приборы и, что не менее важно, мягкую пассажирскую вагонную теплежку, которая обеспечивает комфортные условия машинистам в работе.

Панорама подъездных путей промстанции "Медведково"



Второй ответственный участок Макаричева - промстанция. Она включает в себя локомотивы, которых здесь три - два ТГМ-6 и один ТЭМ-7, бригаду монтеров пути и монтера СЦБ и связи. Еще в хозяйстве промстанции находятся железнодорожный кран, подъемные механизмы, снегоочиститель и целый ряд различных вспомогательных аппаратов и устройств, средства малой механизации. Все это позволяет обеспечить круглосуточную работу промстанции в любое время года и при любых климатических условиях, а высокоэффективная техника - производить самые разнообразные виды погрузо-разгрузочных работ.

Главная цель - высокая эффективность

Сегодня работники промстанции Медведково составляют дружный единый коллектив, объединенный единой целью высокоэффективно и качественно работать. Преимущественное большинство членов коллектива имеют опыт работы на железной дороге и стаж работы на этой промстанции более 10 лет.

Поднимаемся в светлое просторное здание диспетчерской службы. Из окон третьего этажа хорошо видна вся панорама станции и проводимых работ на каждом из участков подъездных путей. На диспетчерском пульте управления отражается вся контролируемая автоматикой работа различных исполнительных устройств на станции: положения стрелок, движение составов, занятость перегонов, работа элементов системы СЦБ. Диспетчер может оперативно связаться в любой момент по радиисвязи с обслуживающим работу машинистом или дать предупреждения по громкоговорящей связи работающим на стрелочных переводах монтерам пути. Поэтому не случайно на чрезвычайно важном и ответственном посту диспетчера работают железнодорожники-профессионалы высокой квалификации, хорошо понимающие все тонкости производимых работ. Сегодня за диспетчерским пультом работает Нина Махова, кадровый сотрудник промстанции с 1986 года.

Все машинисты локомотивов промстанции регулярно аттестовываются на право доступа на железнодорожные пути общего пользования. В технически исправном состоянии поддерживается весь подвижной состав, готовый в любое время к выходу на железнодорожные пути общего пользования.

- Мы всегда учитываем пожелания заказчика, - рассказывает начальник отделения. - Когда к нам приходит,

например, первым эшелон с песком, а затем с гравием, но если заказчику первым нужен гравий, то и здесь мы, произведя необходимое маневрирование, осуществляем поставку грузов в соответствии с технологическим процессом получателя груза. Однако во избежание последующих споров все подобные изменения в технологии обслуживания и подачи вагонов мы производим только на основании письменного дополнения к заявке.

В решении многочисленных практических вопросов отделению Медведково всегда хорошо помогают многолетние деловые связи с руководством Московско-Смоленской железной дороги и начальником станции Бескудниково Игорем Розенковым.

- Многие работники промстанции сейчас овладевают смежными специальностями, - продолжает знакомить с организацией работ Юрий Дмитриевич. - Взаимозаменяемость позволяет нам без помех обеспечить выполнение практически любой внеплановой операции, когда основной специалист занят на другом участке или отсутствует. К тому же эта аттестованная универсализация работников позволяет им увеличить оплату своего труда.

Особо строго здесь подходят к проверке состояния здоровья работающей смены. Строгий медицинский контроль проходят все заступающие на смену и по ее окончании. Любые временные отклонения здесь недопустимы. Ведь железнодорожный транспорт - это объект повышенной опасности, а любой сотрудник, не отвечающий по медицинским показаниям требованиям инструкции, может стать причиной трагедии. Дополнительно к медицинскому освидетельствованию обязательно подвергаются все члены выездных бригад перед выхо-

дом на железнодорожные пути общего пользования. Как заметил Юрий Макаричев: "Брак в нашей работе недопустим".

Большую профилактическую работу в отделении продвигает бригада монтеров пути под руководством дорожного мастера Алексея Орлова, которая не только поддерживает в хорошем состоянии все 9 километровое путевое хозяйство промстанции, но и обеспечивает на своих путях сохранность вагонов парка ОАО "РЖД", а также продлило срок службы вагонов собственного парка. Бригада Орлова, кадрового железнодорожника, более 16 лет работающего в отделении, ведет планомерный ремонт верхнего строения пути: осуществляет замену деревянных шпал на железобетонные, и вместо старых изношенных рельсов устанавливает новые. Только благодаря всем проводимым здесь профилактическим мероприятиям коллектив отделения Медведково на протяжении последних четырех лет не допустил ни одного случая схода подвижного состава с рельсов, уменьшил в несколько раз предусмотренный нормативом простой вагонов и не допустил ни одного случая производственного травматизма.

В заключение нашей беседы, на кануне юбилея Московского городского открытого акционерного общества "Промжелдортранс", Юрий Макаричев сказал: "Коллектив отделения Медведково, полон сил и энергии, оперативно и качественно решает все задачи по транспортному обслуживанию клиентов".

Евгений Кожин,
специальный корреспондент

Идет погрузка металлолома



ДЕСЯТЬ ЛЕТ ЗАО ИПК "СТРАЖ" НА ВЕРНОМ ПУТИ

Инженерно-Промышленный Концерн "Страх" по объему производства занимает лидирующее положение среди организаций, обеспечивающих отечественных потребителей современными пломбировочными устройствами.

Промышленное предприятие "Страх" было образовано в 1994 году несколькими профессионалами, имеющими хорошую базовую техническую подготовку и опыт работы. Время показало, что коллектив не ошибся, определив в качестве базовых ориентиров коммерческой стратегии общегосударственные приоритеты, а не узкие интересы одной компании. В результате Концерн известен в настоящее время не только в России, но и за ее пределами.

Инфраструктура "Стража" - это целый ряд собственных предприятий, расположенных в различных регионах России. Разработка и производство продукции осуществляются как собственными предприятиями, к которым относятся: "Страх" г. Москва, "Страх" г. Калуга, "Страх" г. Йошкар-Ола, так и предприятиями бывшего оборонного комплекса, работающими с Концерном по договору. За торговлю продукцией Концерна отвечает разветвленная дилерская и представительская сеть, представленная почти во всех промышленно-экономических районах России, а также в странах ближнего и дальнего зарубежья.

Научно-техническое, конструкторское ядро Концерна укомплектовано высококлассными специалистами. В его составе кандидаты технических наук, лауреаты Государственных премий, имеющие многолетний опыт разработок средств защиты в специальных подразделениях правоохранительных органов, на предприятиях оборонной промышленности. Большое внимание уделяется защите особо опасных производственных объектов и стратегически важных материалов в Российской Федерации. На счету сотрудников фирмы более сотни патентов, свидетельств на полезные модели, свидетельств на товарные знаки, выданные Роспатентом в области запорно-пломбировочных устройств (ЗПУ), дверных и сейфовых замков, по своим параметрам не уступающим образцам ведущих стран мира. Имеются Евразийские и другие патенты.

Известно, что основное назначение пломб - обнаружить попытку или факт несанкционированного доступа к охраняемому объекту в процессе его хранения или перемещения.

К пломбировочным устройствам предъявляются следующие требования:

- устойчивость к условиям эксплуатации;
- возможность визуального или приборного определения нанесенной информации;
- простота установки, контроля целостности и удаления.

Если пломба может быть открыта каким-либо способом и успешно установлена снова без убедительных признаков, указывающих на предшествующее действие, то качество пломбы может быть поставлено под сомнение.

Помимо перечисленных выше требований при массовой закупке ПУ немаловажное значение имеет их стоимость.

Флагманом в России по внедрению запорно-пломбировочных устройств в настоящее время является ОАО "РЖД". В 1991 году МПС разработало технические требования на запорно-пломбировочное устройство и объявило конкурс. Поступило свыше 500 предложений от отечественных и зарубежных производителей. Конкурсной комиссией признаны к использованию на Российских железных дорогах ЗПУ "Спрут-Универсал", "Клещ", "Скат" производства "Страх" и "Лавр" производства "Энергет и Ко" (Россия). Успешному завершению конкурса для ЗАО ИПК "Страх" способствовали:

- разработка силового запорно-пломбировочного устройства с разрывными характеристиками более 2000 КГс;
- устойчивость ЗПУ к синусоидальным вибрационным нагрузкам равными 3g;
- наличие визуально определяемого индивидуального идентификационного номера, а так же других средств защиты;
- наличие производственной базы, способной обеспечить серийное производство.

Указанные выше ЗПУ были приняты МПС России к эксплуатации. Концерн "Страх" поставляет на российские железные дороги свыше 8 млн шт. ЗПУ в год.



**В.В. Крылов,
генеральный директор,
кандидат технических наук
(ЗАО ИПК "Страх")**

Статистические данные МВД России подтверждают, что внедрение ЗПУ на транспорте существенно сократило количество хищений и краж грузов. Так, массовое использование силовых запорно-пломбировочных устройств снизило убытки от несохранных перевозок в 2004 году по сравнению с 1994 г. более чем в 30 раз. Количество хищений в этот период снизилось с 60404 до 2600. Причем тенденция сокращения потерь от несохранных перевозок и количество хищений зависят как от количества используемых запорно-пломбировочных устройств грузоотправителями и грузоперевозчиками, так и от качества и периодичности проверки ЗПУ в процессе перемещения груза по железной дороге. Чем их больше, тем выше степень гарантированной защиты и безопасности в целом в общероссийских масштабах.

Крупными потребителями продукции и услуг Концерна являются автотранспортные предприятия Министерства транспорта России, российские предприятия "Гидроагрегат" г. Павлов на Оке, ПО "Измеритель" г. Смоленск, московская фирма "Теллур", банковские и коммерческие структуры; службы бортового питания ряда авиапредприятий; курьерские службы; железные дороги стран СНГ и Балтии, предприятия Федерального агентства по атомной энергии Министерства промышленности и энергетики России.

Среди силовых ЗПУ пользуются большим спросом для международных и междугородних перевозок следующие устройства:

- "Спрут-Универсал", "Спрут 777" (уси-

лие разрушения более 2000 кгс, диаметр гибкого стержня до 6 мм), используется для надежного блокирования дверей, люков грузовых транспортных средств: крытых вагонов, зерновозов, цистерн, контейнеров, автофургонов и т.п.;

- "Клещ-60СЦ" (усилие разрушения более 1200 кгс, диаметр стержня - 8 мм) используется для опломбирования контейнеров общего и специального назначения, а также надежного блокирования дверей грузовых транспортных средств, люков;

- "Скат" (усилие разрушения около 400 кгс, диаметр троса - 2 мм) используется для опломбирования цистерн, контейнеров.

Все изделия запатентованы. Используемые в изделиях тросы общего применения изготовлены по ГОСТ 3067-88 и ГОСТ 3066-80, полностью соответствуют стандарту DIN (Германия).

Перечисленные выше ЗПУ опломбирования вручную без использования дополнительных технических средств, имеют несколько элементов защиты, в том числе буквенно-цифровой шифр и товарный знак ЗАО "Страж" (или логотип предприятия). Они предназначены для визуального и ручного контроля во время транспортировки.

В последние годы разработаны и находят широкое внедрение новые виды силовых пломб, которые являются усовершенствованными модификациями вышеперечисленных устройств, обладающие более совершенной защитой от несанкционированного вскрытия. К таким изделиям следует отнести ПУ "Кобра", "Страж-1" и "Страж-5". На предприятиях Минатома используется "Кобра" для опломбирования различных видов контейнеров и специальных установок. Оригинальность данного ПУ заключается в том, что оно устойчиво к эксплуатации в жестких климатических условиях (корпус пломбы изготовлен из полимерного материала, гибкий стержень - из металла), а наличие троса Ш 1 мм позволяет выдерживать нормированное усилие на разрыв в зависимости от требования заказчика от 80 до 150 кгс.

Пломбировочные устройства индикаторного типа изготавливаются из термоустойчивого полимерного материала "Делрин", производства DU PONT (США); полиэтилена ВД, полиамида-6 (Россия), усилие на разрыв которых составляет 4-6 кгс. Пломбы такого типа, как ПК-91оп, ПК-91о, ПК-91тп, ПК-91рх, ПК-95м позволяют исключить несанкционированный доступ без видимых следов попытки вскры-

тия и отличаются друг от друга длиной и видом рабочей части, конструкцией запорного узла - цанги.

На поверхность пломбы термопечатью или лазером наносится индивидуальный номер, логотип изготовителя. По желанию заказчика возможно нанесение индивидуального логотипа заказчика и внесение дополнительных защитных признаков. Отработана технология нанесения идентификационного номера в виде штрих-кода.

Завершены работы по изменению конструкции ПУ "Кобра М" на возможность использования ПУ "Кобра" в жестких климатических условиях при температуре от (-) 35 до (+) 60°C, агрессивной среде, при динамической нагрузке 80-110 кгс, в течение 1,5 лет. После изменения конструкции запорного узла, подбора соответствующего троса удалось получить необходимые результаты и создать новую модификацию ПУ "Кобра", которая может быть использована на морском и речном транспорте, предприятиях, работающих с опасными материалами и грузами.

Наличие в структуре Концерна "Отдела перспективных разработок" и "Опытно-экспериментального производства" позволяет производить экспертные оценки с целью выбора наиболее надежных ПУ для массового потребления и конкретного заказчика, быстро реализовывать новые перспективные разработки; по желанию заказчика вносить дополнительные изменения в существующую конструкцию ПУ или состав материала, промышленно их осваивать.

Все пломбировочные устройства прошли сертификационные испытания по стандарту системы ГОСТ Р в подразделениях Госстандарта России и МВД Российской Федерации - как органах сертификации защитной техники в системе ГОСТ Р. Система качества предприятия применительно к проектированию, разработке и производству аттестована на соответствие требованиям международного стандарта ИСО 9001. Концерн "Страж" получил Свидетельство о признании изготовителя, а выпускаемые ПУ имеют Международный Сертификат о типовом одобрении, выданный Российским Морским Регистром Судоходства. Кроме того, силовые пломбы ("Спрут - Универсал", "Клещ - 60СЦ", "Скат") и контрольные пломбы серии ПК-91...95 различной модификации прошли экспертную проверку в Промышленной Службе Морского Регистра Судоходства России на возможность их



Электронная система автоматического слежения за движением и сохранностью грузов



"Клещ-60СЦ" - силовое запорно-пломбировочное устройство с контрольными заводскими знаками



"Спрут-универсал" - силовое запорно-пломбировочное устройство с контрольными заводскими знаками



"Пломбир" - используется для постановки пластмассовых, свинцовых и жестяных пломб

применения на опасных производственных объектах.

Как показывает практика, в большинстве своем установленные пломбы проверяются выборочно, и этот контроль занимает определенное время. Для обеспечения полного контроля прохождения грузов Концерном "Страж" на отечественный рынок представлено электронное запорно-пломбировочное устройство (ЭПУ), выполненное на базе ПУ "Страж", "Спрут 777", "Кобра" и имеющее аналогичные механические параметры. ЭПУ, которые выполнены в соответствии с техническими требованиями на электронные пломбировочные устройства для железнодорожных вагонов и контейнеров, позволяют дистанционно считывать информацию. Применение электронных пломб (пассивных и активных) с аппаратным считыванием индивидуальных признаков уменьшает время идентификации их индивидуальных признаков и соответственно сокращает нагрузку персонала при процедурах физической идентификации и приеме-передаче, а также повышает криптостойкость индивидуальных идентификационных признаков.

Большое внимание "Страж" уделяет учету и контролю выпускаемой продукции. Разработана и принята к применению "Автоматизированная система учета и контроля движения номерной продукции", являющаяся основной учетной системой предприятия.

Одним из приоритетных направлений деятельности Концерна является проведение научно-исследовательских работ. На протяжении десяти лет в интересах государственных предприятий и правоохранительных органов на договорной основе выполнено свыше десяти НИОКР, результаты которых внедрены в практическую деятельность организаций заказчиков и промышленности.

Большое внимание Концерн уделяет научно-методической работе. Наличие многообразия конструктивных особенностей пломбировочных устройств, технологии изготовления и их применения потребовало разработки государственных стандартов на пломбировочные устройства, которые заменили бы многочисленные ведомственные документы на использование ЗПУ и ПИ.

По инициативе ЗАО "Промтрансипроект", Секретариата ТК 246 "Контейнеры" Госстандарта РФ при активном участии специалистов Концерна в структуре ТК создан специализированный подкомитет 6 "Устройства

пломбировочные". В работе подкомитета принимают участие специалисты предприятий МПС, МВД, Минатом, Минтранса РФ, ОАО "РЖД", ведущих организаций России - производителей пломбировочных устройств. В рамках работы в подкомитете 6 подготовлены и приняты Госстандартом РФ следующие национальные стандарты:

- ГОСТ Р 51912-02 "Устройства пломбировочные. Классификация";

- ГОСТ Р 51913-02 "Устройства запорно-пломбировочные для транспорта и контейнеров общего и специального назначения. Общие технические требования";

- ГОСТ Р 52077-03 "Пломбы индикаторные. Общие технические требования".

Находятся на утверждении в Федеральной службе по техническому регулированию и метрологии следующие проекты стандартов:

- ГОСТ Р "Устройства пломбировочные. Требования к методикам исследования стойкости защитных свойств и устойчивости к несанкционированному вскрытию";

- ГОСТ Р "Устройства пломбировочные электронные. Общие технические требования";

- ГОСТ Р "Устройства пломбировочные. Учет, контроль и утилизация".

Осуществляется работа по созданию проекта ГОСТ Р "Устройства пломбировочные. Состав и требования к системам пломбирования".

В перспективе, на наш взгляд, целесообразна разработка межгосударственных стандартов в рамках Евразийского совета по стандартизации, метрологии и сертификации, а может быть, даже и в рамках международной организации по стандартизации - ISO.

В рамках Федерального закона "О техническом регулировании" до 2007 г. Министерством и ведомствам Российской Федерации по ряду направлений деятельности предстоит разработка общих и специальных технических регламентов (ТР). Для разработки проектов ТР в качестве основы следует использовать международные и (или) национальные стандарты.

Содержащиеся в ГОСТ Р обязательные требования к процессам хранения, перевозки, утилизации, правилам и формам оценки соответствия, идентификации, требования к терминологии, упаковке, маркировке и т.п. являются исчерпывающими и имеют прямое действие на территории Российской Федерации.

Вторым направлением научно-методической работы Концерна явля-

ется подготовка на базе лабораторно-учебного центра специалистов подразделений, организаций и охранных структур предприятий государственного и частного сектора по тематике защитных средств. Ежегодно обучение проходят свыше ста слушателей.

Третьим направлением научно-методической работы является оказание услуг в проведении криминалистических исследований пломбировочных устройств, вызывающих сомнение или подверженных вскрытию. Услуги оказываются как с выездом на место, так и в лабораторных условиях.

Таким образом:

- "Страж" за десять лет прошел путь становления от коммерческой фирмы до Инженерно-Промышленного Концерна с мощным научно-техническим и производственным потенциалом;

- производственная мощность концерна позволяет в настоящее время производить и осуществлять поставку заказчикам свыше 1 млн штук силовых и 2,5 млн штук индикаторных пломбировочных устройств в месяц;

- в процессе производства пломбировочные устройства находятся на строгом автоматизированном учете. "Страж", располагая специалистами и опытом создания информационно-поисковых систем, может разработать и предоставить информационную систему по учету пломбировочных устройств любому потребителю;
- использование современного технологического оборудования и квалифицированных кадров на различных производственных участках позволили поддерживать более низкую себестоимость продукции по сравнению с зарубежными аналогами, представленными на российском рынке;

- Концерн обеспечивает потребителя научно-методической помощью и комплексом криминалистических исследований пломбировочных устройств, вызывающих сомнение;

- "Страж" внедрил новую технологию работы с потребителями продукции. Он предлагает потребителю, с которым имеет долгосрочные договорные отношения, сертифицированную систему пломбирования. Система пломбирования включает технические средства и нормативную документацию, состоящую из регламента хранения, инструкций по установке пломбировочных устройств, по контролю, процедурам снятия и утилизации этих устройств.



Генеральный директор ОАО "Транспорт" Владимир Якишин

Многие промышленные предприятия работают в Соликамске, но экономическую погоду в городе делают два из них: ОАО "Сильвинит" и ОАО "Соликамскбумпром". Горы отработанной сильвинитовой руды, из которых и получают ценнейшие калийные удобрения и магнезит, стали как бы визитной карточкой города. Связующим звеном между предприятиями промышленности и магистральными железными дорогами является ОАО "Транспорт", предприятие промышленного железнодорожного транспорта (ППЖТ), играющее эту роль вот уже четыре десятка лет, и весьма успешно.

В прошлое шаг

В 40-х годах теперь уже прошлого века, когда в регионе строились и целлюлозно-бумажный комбинат, и калийный комбинат, и магниевый завод, сначала при них были созданы железнодорожные цеха, а потом на этой основе - соликамское объединенное хозяйство железнодорожного транспорта, которое за годы своего существования побывало и соликамским предприятием промышленного железнодорожного транспорта в системе Министерства автомобильного транспорта, и соликамским отделением пермского государственного предприятия "Промжелдортранс" Главпромжелдортранса Министерства путей сообщения, а с 1991 года, вовлеченное в инновационные перестроечные процессы, стало акционерным обществом. Менялось название предприятия, но суть оставалась постоянной - оно всегда было и является сейчас неотъемлемым звеном логистических цепочек более тридцати промышленных предприятий города.

У КАЖДОГО СВОЯ РАБОТА

Прикамье - обширный регион, по территории равный Германии. В его развитии большое значение играет Соликамск: именно отсюда начинается поток минеральных удобрений, леса, бумаги, который идет по стальным и водным магистралям во все уголки России и далеко за ее пределы.

Нелегким был путь от практически механического соединения ряда железнодорожных цехов - а начиналось все с переданных на баланс нового хозяйства 14 километров путей, 32 стрелочных переводов, 7 паровозов, 20 вагонов, более пятисот работающих сотрудников - к эффективно функционирующему предприятию, надежному партнеру всех, с кем оно работает. Сегодня это два маневровых района, прилегающих к уже названному градообразующим предприятиям - южный, дислоцирующийся вокруг "Сильвинита" со станциями Техсоль и Пост западный, и северный, группирующийся вокруг целлюлозно-бумажного комбината и магниевого завода со станциями Боровск и Карналлитово. Через первый маневровый район проходит 90% продукции "Сильвинита", через второй - более 80% продукции бумажного комбината. В общем объеме перевозок доля "калийщиков" составляет 68%, "бумажников" - 21%. Это почти семь десятков разветвленных железнодорожных путей, собственный парк локомотивов, путеремонтной техники, а также материально-техническая база для их обслуживания и ремонта.

Особенно трудно было во второй половине 90-х годов, когда упали объемы производства предприятий-партнеров: нелегко было смириться с тем, что после полутора десятков лет работы с грузами объемом почти в 5 миллионов тонн их поток упал до трех миллионов тонн.

Именно тогда генеральным директором акционерного общества и был избран Владимир Якишин. Стратегическая задача была ясна - предприятие должно работать успешно, прибыльно, именно так ее и определял совет директоров ОАО "Транспорт". Нужно было выбрать верную тактику. Пришедший на предп-

риятие в 1974 году после окончания Комсомольского техникума железнодорожного транспорта и преодолевший все ступени служебной лестницы от дежурного по станции до руководителя высшего уровня, включая и должность заместителя директора по эксплуатации и поэтому знающий все стороны перевозочного процесса, Владимир Михайлович избрал тактику жесткой экономии всех ресурсов, а следовательно, и оптимизации структуры предприятия. Как показало время, такая практика себя оправдала. И предприятие стало тем, чем стало - динамично развивающейся компанией, стабильно пополняющей бюджеты всех уровней, обеспечивающей достойную заработную плату коллективу и содержание в требуемом техническом состоянии подвижного состава, железнодорожных путей и всего сложного многогранного хозяйства.

Не будучи убыточным даже в самые трудные годы, а об этом свидетельствуют статистические данные, с которыми знакомили меня начальник финансово-экономического отдела Валентина Плотникова и старший экономист Марина Мальгина, ОАО "Транспорт" ежегодно работает с прибылью от 10 до 15 процентов.

Конечно, благополучие ОАО "Транспорт" напрямую зависит от успехов "калийного" и "бумажного" бизнеса. Ведь, как рассказывает нынешний заместитель генерального директора по эксплуатации и председатель совета директоров акционерного общества Андрей Чукреев, круг крупных клиентов в регионе четко определен, и их финансовое "здоровье" моментально сказывается на состоянии соликамского предприятия промжелдортранса. Однако как раз у этих клиентов перспективы весьма оптимистичны: "Сильвинит" работает на широкий зарубежный азиатский рынок, да и в бумаге нужда не иссякнет, кроме того появляются и мелкие новые клиенты, занимающиеся лесным бизнесом. Так что цифра объема перевозок в 5 миллионов тонн - не за горами. Но есть обстоятельства, которые при заданном темпе развития предприятия замедляют его.

Партнер и конкурент

Целью затеянных в начале 90-х годов реформ был переход к рыночной экономике, в частности, формирование

рынка транспортных услуг, в том числе и железнодорожного транспорта.

Как же почувствовали себя на зарождающемся рынке предприятия промышленного железнодорожного транспорта и как выстраиваются их отношения с теми, кто работает рядом? Безусловно, в первую очередь речь идет об ОАО "Российские железные дороги".

Все организации промжелдортранса, в том числе и ОАО "Транспорт" во всех его ипостасях, трудились бок о бок с магистральной железной дорогой. И это прописная истина. Однако сейчас, когда полным ходом идет реформа железнодорожного транспорта, эти отношения становятся качественно иными.

Надо сказать, что, став самостоятельными хозяйствующими субъектами, предприятия промжелдортранса не только не получили правил игры на формирующемся рынке, но даже их статус не был определен до самого последнего времени. Лишь совсем недавно принятые федеральные законы "Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации" и "О железнодорожном транспорте в Российской Федерации" заявили о промышленном железнодорожном транспорте как железнодорожном транспорте необщего пользования. Но это лишь основа, декларация его прав.

Вывод функции хозяйственного управления из компетенции бывшего МПС и передача ее ОАО "РЖД" на первом этапе реформы (этот процесс, вслед за упомянутыми законами, был отражен и в Транспортной стратегии России) призваны укрепить взаимодействие ОАО "РЖД" и ППЖТ как участников перевозочного процесса. Однако надо сказать, что в транспортной стратегии нет даже упоминания о промышленном транспорте, и, в частности, железнодорожном как таковом. А ведь это значительная сфера деятельности.

Возможно, следует считать, что все положения стратегии, задающие век-

тор движения железнодорожного транспорта общего пользования, относятся и к железнодорожному транспорту необщего пользования (если следовать новой терминологии). Однако все равно для того чтобы новые законы начали работать, нужна масса уточнений, подзаконных актов, которые дали бы конкретные равные правила игры на рынке железнодорожных транспортных услуг, практически регламентировали бы все стороны участия и ОАО "РЖД", и ППЖТ в перевозочном процессе. Теперь, когда и ОАО "РЖД", и сотни таких предприятий, как ОАО "Транспорт" работают под эгидой одного Министерства транспорта России. Ведь равноправие не только достижимо, но и естественно. Каждый делает свое дело: РЖД занимаются магистральными перевозками грузов, а предприятия промышленного железнодорожного транспорта - начальными операциями, но такими, без которых первые невозможны. Как любит говорить генеральный директор соликамского ППЖТ: "Мы выполняем "ювелирную" работу. Составитель поездов должен продумать, как сформировать или расформировать состав так, чтобы на фронтах погрузки и выгрузки не было лишней маневровой работы. Наши локомотивы навешают каждый тупичок. Работа специфическая, отличная в корне от работы на магистрали".

Болевых точек, однако, в процессе совместной работы множество. Так, устав гласит о недискриминационном доступе к инфраструктуре железных дорог общего пользования, а до практической реализации этого положения ох как далеко. В Германии, например, такой процесс занял десятилетия, и сейчас локомотив предприятия, подобного нашему ППЖТ, имеет право следовать по магистральным путям, но с машинистом-инструктором. У нас же в таком случае должен быть сформирован целый "эки-

паж" с машинистом, его помощником, составителем поездов (таковы требования ОАО "РЖД"). В США же вообще деления на транспорт общего и необщего пользования нет.

Сегодня, когда у предприятий промжелдортранса и ОАО "РЖД" и форма собственности одна, нужно уходить от диктата одной, пусть и большой, системы по отношению к малым, они должны играть по одним правилам, соотнося во всем свои действия, чтобы четко работали все логистические цепочки доставки грузов от двери грузоотправителя до двери грузополучателя. Отношения между предприятиями железнодорожного транспорта общего и необщего пользования должны отныне строиться исходя из принципа "партнер и конкурент". В этом поможет, надо думать, сегодняшняя административная реформа, в ходе которой изменена коренным образом структура государственных органов управления транспортным комплексом. Например, болезненность вопроса о надзоре за безопасностью на железнодорожных путях необщего пользования будет смягчена тем, что эти функции переданы Федеральной службе по надзору на транспорте, общей и для РЖД, и для ППЖТ. Но таких болезненных вопросов еще множество.

Вот вопрос сбора платы с клиентов за пользование вагонами ОАО "РЖД".

Можно выразить недоумение и по поводу величины платы за использование вагонов. Согласно уставу (и тарифному руководству, кстати, тоже) при оплате не должно учитываться технологическое время (подачи и уборки вагонов). На деле же иначе. Так, ОАО "Транспорт" в северном маневровом районе работает напрямую со станцией ОАО "РЖД", и вопрос этот удалось утрясти. В южном же районе, где приходится вести не диалог, а триалог ("Сильвинит" - "Транспорт" - РЖД) : найти общий язык сложнее.

То же можно сказать и об очистке вагонов, которые на ППЖТ должны приводить в божекий вид в соответствии с требованиями устава. Но в каком виде они иногда приходят на предприятие!

Кто-то может сказать - это все мелочи. Но ведь из них и складывается практика хозяйствования. В поисках обоюдного согласия по поводу этих мелочей и выстраиваются партнерские отношения. Но полное согласие, безусловно, будет достигнуто не сразу: уж больно инерционна громадная машина бывшего МПС, хотя четкости иерархических построений у нее нужно поучиться. Должен произойти сдвиг в сознании работающих на железной

Подача вагонов-минераловозов под погрузку



дороге, должна прийти новая генерация специалистов, подобных Владимиру Якишину, Андрею Чукрееву, которая будет руководствоваться не приказом, а интересами дела. Более того, новые отношения между составляющими железнодорожного транспорта - общего и необщего пользования - возможны станут лишь тогда, когда они будут системами единого технического уровня.

Бытие все-таки первично

Говоря о промжелдортрансе как о системе единого технического уровня с магистральной железной дорогой, специалисты рассматривают макроуровень и микроуровень этой проблемы. Речь идет не только и не столько о том, что хозяйственные субъекты ОАО "РЖД" и акционерные общества промышленного железнодорожного транспорта должны быть объединены единой информационно-связной системой (хотя бы на основе единой диспетчерской системы МПС), но и о техническом оснащении каждого ППЖТ. Если отечественный магистральный железнодорожный транспорт по своему техническому уровню отстает от европейского, то в таком же положении по отношению к магистральному находится промышленный. И это плоды прошедшего десятилетия экономических перемен в стране. Жесткая вертикаль управления всеми видами транспорта за эти годы была нарушена. Приказали долго жить централизованное финансирование и обновление подвижного состава. Предприятия были предоставлены сами себе. Далеко не всем удалось, как ОАО "Транспорт", выработать рациональную техническую политику и поддерживать в работоспособном состоянии и подъездные пути, и парк из двенадцати локомотивов (из которых пять всегда бывают на линии), и парк восьми десятков самопрокидывающихся вагонов-думпкоров (причем удалось сохранить и "вертушки" - поезда из полусотни таких вагонов, которые курсируют по замкнутым маршрутам), и путевую технику. Не везде создана и система централизованного диспетчерского управления перевозочным процессом, регулирования работы стрелочных переводов. А на соликамском предприятии она работает, и очень эффективно.

Главный инженер ОАО "Транспорт" Валерий Талерко с законной гордостью отмечает, что по оснащенности той же путевой техникой предприятие, пожалуй, даже сильнее станции магистральной железной дороги, а уж он-то знает, какова там ситуация: проработал в системе МПС не один год. Хо-



Самые насущные вопросы в жизни ОАО "Транспорт" решает совет директоров. На снимке члены совета директоров (слева направо): генеральный директор Владимир Якишин, председатель совета директоров, заместитель генерального директора - начальник южного маневрового района Андрей Чукреев, директор по транспорту ОАО "Соликамскбумпром" Василий Базаров, начальник северного маневрового района Ирина Журавлева, коммерческий директор ОАО "Соликамскбумпром" Владимир Генрих.

тя поддерживать такой уровень становится все труднее и труднее. Сказывается степень износа техники - ремонтная составляющая в расходах предприятия становится все весомее: она составляет 15 процентов при прежних 5-7 и идет второй строкой после расходов на заработную плату (к слову сказать, расходы на электроэнергию на предприятии составляют всего 2-3 процента, потому как производство это трудоемкое, а не энергоемкое).

Вагоны соликамские промышленные железнодорожники ремонтируют на предприятиях ОАО "РЖД". И работать с ними становится все труднее - цены растут не по дням, а по часам, практически каждый квартал, и выходят за пределы разумного. Да и качество ремонта хромает. Пришлось поэтому ремонтом локомотивов заниматься самим: получили лицензию и делают все виды ремонта, кроме капитального. Сами ремонтируют и путевую технику. Идет реконструкция локомотивных депо.

Удается покупать и новую технику. Для этого берут кредит, имея репутацию солидного клиента у местных банков (под гарантии своего главного работодателя "Сильвинита"). Таким образом приобрели два новых мощных локомотива "ТЭМ-7", которые и работают сейчас в южном маневровом районе. Только им под силу таскать поезда, составленные из вагонов-минераловозов (а их у "Сильвинита" ни много ни мало - тысячи полторы, приобрел их комбинат по жестокой необходимости - вагонов РЖД при нынешних объемах производства стало просто не хватать, да и состояние вагонного парка оставляет желать лучшего - и так

делают многие крупные предприятия).

Увеличение объемов производства на калийном комбинате заставляет активизироваться и ОАО "Транспорт": стало очевидным, что необходимо удлинять подъездные пути. Кроме этого, продукция "Сильвинита" идет не только на станцию РЖД, но и с началом навигации в порт калийного комбината Усолка на Каме, где также требуется путевое развитие.

Здесь решили тоже обходиться своими силами. Получив у экологов разрешение на работы с вредными химическими веществами, сами изготавливают деревянные шпалы и занимаются их пропиткой. Такую технологию считают для себя более экономичной. Железобетонные шпалы укладываются на центральные пути, где нагрузки на них большие. Переходят сейчас на "тяжелые" рельсы Р-65. И хотя это - удовольствие не из дешевых, считают: все новации оправдают себя.

И тут хотелось бы сделать пас в сторону отечественного транспортного машиностроения. Выпускается его заводами сейчас множество образцов техники. Есть только одно но... При обилии образцов этой техники предприятия промышленного железнодорожного транспорта мало что могут подобрать для себя: практически вся техника рассчитана на железные дороги общего пользования. Та же шпалоподбивочная машина ВПО-3000 велика, поскольку у ППЖТ нет такого объема работ, как у ОАО "РЖД". Это касается всей путевой техники. А покупка локомотивов за счет собственных средств не под силу ППЖТ, даже такому, самому большому в регионе, как ОАО "Транспорт", получающему ежемесяч-

ный доход 10-12 миллионов рублей (а его соседи имеют 3-5 миллионов). Современные лизинговые схемы приобретения техники неприемлемы - машина обойдется дорого. Лизинговой компании, обещающей под эгидой Минтранса России, тоже пока нет как нет. Что поможет? Практика коллективного заказа техники на заводах, которая уже есть у ряда горнообогатительных комбинатов и Людиновского тепловозостроительного предприятия?

Коллективный наказ

Генеральный директор ОАО "Транспорт" считает, что для решения задачи нужны совместные усилия. Активно работая в рамках московских ассоциаций "Аспромтранс" и "Промжелдортранс", сотрудничая с уральской ассоциацией "Аспромтранс", Якишин подумывает о создании региональной ассоциации предприятий промышленного железнодорожного транспорта. Поле деятельности такого объединения очень широко: от лоббирования интересов промышленного же-

лезнодорожного транспорта во властных структурах и федерального, и областного уровня, разработки нормативных документов, толкующих положения новых законов, предоставления юридических консультаций до решения сугубо практических вопросов, связанных с лизингом новой техники, тендерными конкурсами на топливо, запасные части, материалы, защиты интересов каждого работника промышленного транспорта. Ведь техника-то работает только тогда, когда она в живых руках, руках профессионала. Поэтому, создавая макроколлектив ППЖТ, не нужно забывать о микроколлективе каждого предприятия, что и делают в ОАО "Транспорт".

Самый убедительный язык - язык цифр

Общая протяженность путей ОАО "Транспорт" - более 64 километров. В ОАО "Транспорт" - 12 тепловозов, 2 снегоуборочных машины, 2 снегоочистительных машины, 2 железнодорожных

крана и другая путевая техника. На предприятии трудится 378 человек.

В структуре ОАО "Транспорт" два маневровых района - северный и южный, два депо, четыре станции, оснащенные 134 стрелочными переводами, из них 47 централизованных.

Половина прибыли идет на социальные нужды коллектива, путевки, туристические и детские туры, лечение, материальную помощь к отпуску. Построены новые бытовые корпуса в южном маневровом районе. В локомотивных депо созданы прекрасные условия для работы и отдыха. Треть дохода идет на заработную плату, которая на предприятии выше средней по области.

Главное, однако, не в этом. В хозяйственной практике ОАО "Транспорт" счастливо сошлись и интересы дела, и социально-направленная политика руководителей предприятия, и устремления коллектива трудиться на общее и свое благо.

*Ольга Герасименко,
специальный корреспондент*

ПЕРВОСТЕПЕННОЕ ЗВЕНО В ТРАНСПОРТНОЙ ЦЕПИ

Со времен демидовских заводов слышит Средний Урал одним из самых развитых в России регионов. А это значит - нуждается в сырье и оборудовании для армии промышленных предприятий и стремится отдать на благо людям то, что они производят. Последние три десятилетия лет промышленности Свердловской области в этом помогает ОАО "Уралпромжелдортранс".

Система промжелдортранса создавалась в свое время в стране путем преобразования разрозненных заводских железнодорожных цехов и других организаций различных отраслей народного хозяйства в сеть крупных, хорошо оснащенных межрегиональных предприятий промышленного железнодорожного транспорта (ППЖТ) для того, чтобы отрешиться от мешавшей делу ведомственности, уменьшить производственные издержки, повысить качество работы, потому как транспортные цеха у каждого предприятия считались второстепенными и финансировались по остаточному принципу - каков при этом результат - всем известно.

Свердловское отделение Промжелдортранса образовано приказом Минавтотранса России в октябре 1973 года. Основой для первого в области ППЖТ послужило объединение железнодорожных цехов заводов ЖБИ им. Ленинского комсомола, ЖБИ-1 треста "Стройдеталь-70" и Березовского завода строительных конструкций, примыкающих к железнодорожной станции Аппаратная в Свердловске. Следующим было организовано Сысертское производство на базе транспортного цеха завода "Уралгидромаш". А потом практически одно за другим - Среднеуральское, Верхнетагильское, Серовское, второе Свердловское, Богдановичское, Каменск-Уральское. К концу 80-х годов, уже как объединение в составе МПС, отделение насчитывало девять предприятий. Цель была достигнута - промышленные предприятия региона получили мощного в техническом отношении помощника, который на своих плечах переносил почти два десятка миллионов тонн грузов в год. С таким результа-



**Генеральный директор
ОАО "Уралпромжелдортранс"
Александр Козлов**

том хозяйственной деятельности пришло Свердловское государственное предприятие промышленного железнодорожного транспорта к началу политических и экономических реформ в стране.

Вовлеченное в инновационные процессы этого периода, предприятие уже в новой своей ипостаси, как ОАО "Уралпромжелдортранс", один на один осталось с новыми реалиями. А они оптимизма не добавляли. Резкое паде-

ние промышленного производства на промышленных предприятиях области и, как следствие, столь же резкое, почти в четыре раза, сокращение объема работ у железнодорожников, которое сказалось к середине 90-х.

Генеральный директор предприятия Александр Козлов вспоминать эти годы не любит. Именно ему, только что ставшему руководителем, пришлось на ощупь искать практические шаги выхода из сложившейся ситуации. Что помогло тогда? Жесткий режим экономики, который стал на время и экономической, и технической, и кадровой политикой предприятия? Опыт управления, полученный им, инженером-железнодорожником на различных должностях в управлении Свердловской железной дороги? Рационализм, когда из всех решений выбирается наименее затратное? Умение находить общий язык с людьми?

Возможно, все эти обстоятельства сыграли свою роль в выработке той модели управления предприятием, благодаря которой "Уралпромжелдортранс", штаб-квартира которого и по сей час базируется в Екатеринбурге, вновь обрел устойчивость в бурном море зарождающегося рынка. В основе этой модели - система жестких контрактов со всеми ключевыми специалистами предприятия. Такая система, однако, подразумевает очень высокую ответственность обеих сторон. Со стороны коллектива - высококачественную работу, выполнение всего круга обязанностей, а со стороны администрации - полновесный социальный пакет, гарантии материальной поддержки на случай болезни или увольнения и т.п. Все это дало возможность коллективу начать работать четко и слаженно, выйти на стабильное пополнение бюджетов всех уровней, обеспечить жизнеспособность всего сложного многогранного хозяйства.

А это триста километров подъездных железнодорожных путей (развернутая их длина составляет все шестьсот). Парк из полутысячи разнотипных вагонов, из которых три сотни постоянно в работе. Полсотни маневровых локомотивов - "рабочих лошадей" промышленных железнодорожников. Крупнейшее депо по ремонту локомотивов в Сысерти, которое стало настолько экономически сильным, что не порывая связь с материнской организацией, может работать с широкой перспективой самостоятельно.

Желание клиента - закон

Сейчас восемь подразделений "Уралпромжелдортранса", разбросанных по всей области, обеспечи-

вают бесперебойное обслуживание почти трех сотен клиентов. Среди них - предприятия "Свердловск-энерго" (Серовская, Верхнетагильская, Среднеуральская ГРЭС, Артемовская и Свердловская ТЭЦ, Белоярская АЭС), Синарский трубный завод, мощные строительные предприятия (Березовский завод строительных конструкций - "Бетфор", Богдановичский завод КЖИ).

Технологические цепочки комплексного обслуживания промышленными железнодорожниками заказчиков "от двери" до девяти станций Свердловской железной дороги, к которым примыкает "Уралпромжелдортранс", и от них "до двери" отработаны четко. Так, в Сысерти выгружают уголь, который в вагонах предприятия идет на Серов. На Исетском карьере в крытые вагоны грузят щебень и везут строителям. Среднеуральский участок производит слив мазута, который поступает энергетикам. И совершенно ясно, что от того, как сработают железнодорожники, во многом зависит успех промышленных предприятий. Однако сильна и обратная связь: именно количество клиентов определяет финансовое благополучие предприятия.

Работа по договору с клиентом - не новость для "Уралпромжелдортранса": так предприятие работало с самого своего основания. Но долго многие из заказчиков транспортных услуг продолжали смотреть на него, как на собственный транспортный цех. Ведь никому из грузоотправителей не приходило и не приходит в голову мысль не платить МПС, а теперь ОАО "РЖД" (оно работает, как во всем цивилизованном мире, по предоплате). Промышленным же железнодорожникам не платили. Хорошо, если выстраивалась цепочка бартерного обмена, а то по разным причинам не платили вовсе. Так и образовался тот шлейф долгов в бюджет, которые предприятие вынуждено будет выплачивать, по крайней мере, еще лет пять-шесть. Но ведь предприятие оказало услугу - а это перевозка грузов до станции магистральной железной дороги и обратно, их погрузка и выгрузка, - и должно получить полновесную оплату за свою работу. Сейчас, как рассказывает финансовый директор предприятия - его главный бухгалтер Светлана Епифанцева, между "Уралпромжелдортрансом" и его клиентами сложились серьезные договорные отношения, которые, однако, не исключают кредита доверия со стороны железнодорожников: если кто-то из постоянных клиентов не может заплатить вовремя, то срок платежа переносится - на то они и партнерские отношения.

И это позволило предприятию все последние годы работать рентабельно. А это отнюдь не просто в нашей довольно-таки нестабильной макроэкономической ситуации, когда много зависит от колебаний цен на нефть на мировом рынке и ряда других причин.

Производство у железнодорожников топливоемкое (маневровые тепловозы работают на дизельном топливе) и трудоемкое - более тысячи человек трудятся на предприятии.

Основной статьей расходов является заработная плата. Вместе с социальным налогом она составляет 50 процентов от всех затрат предприятия. Топливная их составляющая выросла с 6 до 12 процентов: штука ли, с мая месяца цена за тонну топлива увеличилась с 7200 до 12 000 рублей. Третья по величине статья расходов - оплата ремонтных работ и услуг постоянного партнера "Уралпромжелдортранспорта" - ОАО "РЖД" - составляет 20 процентов и тоже постоянно растет. Это вынуждает промышленных железнодорожников увеличивать свои тарифы, чтобы жить. Но и их нельзя повышать до бесконечности: клиентов нельзя отпугивать - бурного роста производства нет и у них. Вот и приходится упорно доказывать необходимость повышения тарифов буквально на каждую копейку в областной энергетической комиссии, которая занимается их регулированием. Однако тарифы тарифами, но идет поиск и иных путей пополнения доходной части бюджета предприятия. Понимая, что монокультура не эффективна, на "Уралпромжелдортрансе" ищут дополнительные сферы деятельности.

Генеральный директор считает, что будущее за комплексным обслуживанием всех возможных клиентов такими предприятиями, как его. И речь идет не только о постоянном, уже сложившемся, их круге, а о тех небольших динамичных фирмах, коммерческих, строительных, растущих, как грибы, на площадях, которые продают или сдают в аренду крупные и средние промышленные предприятия, пытаясь облегчить для себя бремя земельного налога (ведь раньше владение огромными земельными участками было менее обременительным). Так вот ППЖТ свободно может снять с подобных предприятий заботу о транспорте, работая на своих локомотивах и со своими вагонами на путях новых предприятий и ремонтируя сами пути за относительно небольшую плату (даже не экономисту ясно, что организовать свои службы таким компаниям будет весьма накладно).

Партнер и конкурент

Выстраивая с новыми и старыми клиентами свои отношения цивилизованно, мыслит их таковыми "Уралпромжелдортранс" и со своим давним партнером - российскими железными дорогами.

Предприятия промжелдортранса, в том числе и ОАО "Уралпромжелдортранс", во все времена и при всех экономических условиях трудились бок о бок с магистральной железной дорогой. И это аксиома: на путях ППЖТ начинаются и заканчиваются все грузовые потоки. Однако сейчас, когда медленно, но все же идет реформа железнодорожного транспорта, а цель ее - формирование цивилизованного рынка транспортных железнодорожных услуг, эти отношения должны стать качественно иными. Это тоже аксиома. Но будут ли они таковыми? И это уже теорема, которую требуется доказать.

Вывод на первом этапе реформы функции хозяйственного управления из компетенции МПС и передача ее ОАО "ОЖД" (процесс этот, причем в отношении всех видов транспорта, отражен в Транспортной стратегии России) призваны изменить отношения между предприятиями промжелдортранса и магистральными железными дорогами, укрепить взаимодействие ОАО "РЖД" и ППЖТ как участников единого перевозочного процесса. И вот здесь, как выяснилось из беседы с первым заместителем генерального директора ОАО "Уралпромжелдортранс", вопросов больше, чем ответов.

Пока же даже новые законы, говоря о формировании конкурентного сектора этого рынка, по сути, закрепляют испокон веку сложившиеся отношения "старшего" и "младшего" брата между ветвями железнодорожного транспорта - общего и необщего пользования (по новой терминологии). Удивительного в этом ничего нет: ведь законы рождались в недрах бывшего МПС. Однако и сейчас, когда железнодорожный транспорт попал под руку объединенного Министерства транспорта Российской Федерации, работа над жизненно важными для железнодорожной отрасли документами практически еще не начиналась, потому как не закончены текущие структурные изменения в органах исполнительной власти. А по мнению специалистов отдела промышленного транспорта департамента по государственной политике в области железнодорожного, морского и речного транспорта Минтранса России, только на вскидку первоочередных документов потребуется около сорока - они будут касаться самых болезненных ситуаций во взаи-

моотношениях игроков рынка железнодорожных услуг.

К примеру, сбор платы с клиентов за пользование вагонами ОАО "РЖД". Этим в сложившейся практике, что и закреплено в новом уставе, занимаются ППЖТ, передавая собранные средства владельцу вагонов. Дело это хлопотное: требуется круглосуточный учет прохождения вагонов, обработка первичных данных, бухгалтерские поводки - работают люди, эксплуатируется техника, т.е. оказывается услуга в чистом виде. И сейчас, когда ППЖТ и ОАО "РЖД" - предприятия одной формы собственности, за нее надо платить или оказывать клиенту самому. И таких нерешенных проблем множество.

Предприятия промжелдортранса не только не имеют дохода от оказания таких услуг, но впадают в сплошные расходы, и материальные, и моральные. Производя предоплату ОАО "РЖД" за его вагон, который будет использовать грузовладелец-отправитель груза (эту норму цивилизованных отношений между продавцом и покупателем на железной дороге общего пользования усвоили хорошо), ППЖТ вынуждено ждать, когда клиент возместит ему эти расходы, и срок между двумя платежами может быть значительный, что крепко ударяет по карману промышленных железнодорожников. Более того, "РЖД" может взять без акцепта штраф с ППЖТ (и плюс НДС), не получая через него вовремя плату за вагоны, хотя законодательство четко определяет, когда можно брать такие штрафы (в упомянутом случае - нельзя). Само же предприятие по существу не имеет никаких прав: не может "включить счетчик" при неуплате за пользование вагоном, не может его остановить, забрать груз. Оно может действовать только через суд, в рамках Гражданского кодекса, а как долго тянутся судебные процедуры, всем известно.

Не меньший вопрос и по поводу величины платы за пользование вагонами. В ней согласно уставу и тарифному руководству не должно учитываться время подачи и уборки вагона, так называемое технологическое. А на деле оплачивается и это время. И везде по-разному. Примеров тому множество в работе предприятий. Так, в Альметьевске, в зоне действия ООО "Промжелдортранс" на участке Куйбышевской железной дороги это время входит в плату за вагоны, а на участке Горьковской дороги - нет. В Казани КМП "Промжелдортранс" примыкает к трем станциям Горьковской железной дороги: на двух из них одни требования, на третьей -

другие. Что же тогда говорить об общей практике?

Из-за неопределенности правил игры ОАО "РЖД" по-прежнему пытается диктовать свою волю коллегам - предприятиям железнодорожного транспорта необщего пользования - и продолжает распространять на них действие своих документов. Так, по инструкции Свердловской железной дороги № 795 МБ, в частности, требуется оснащение локомотивов автоматической сигнализацией (АЛС). Однако тепловозы "Уралпромжелдортранса", не выезжая на перегоны, работая на станциях примыкания маневровым порядком, а при этом не оснащаются АЛС даже локомотивы "РЖД". Кстати, из девяти станций примыкания только две оборудованы локомотивной сигнализацией. К чему тогда эти строгие требования?

Столь же строгие, но теперь уже неравномерные требования иногда звучат и со стороны ревизоров ОАО "РЖД". Ведь согласно уставу контроль за безопасностью работы в сфере железнодорожного транспорта теперь должен осуществлять федеральный орган, так что это прерогатива Федеральной службы по надзору за транспортом Минтранса России.

А уж что касается недискриминационного доступа к инфраструктуре магистральных железных дорог (именно тогда, кстати, требование об АЛС станет правомерным), декларируемого новыми законами, до него ох как далеко.

Вот все эти "узелки" и предстоит "развязать", потому как сегодня, когда у предприятий промышленного железнодорожного транспорта и ОАО "РЖД" и форма собственности одна, равноправие не только достижимо, но и естественно: каждый выполняет свою работу - первые начально-конечные операции, второе - магистральные перевозки, которые без них невозможны.

Связанные одной цепью...

Равенство, однако, возможно будет не только при наличии доброй воли обеих сторон, подкрепленной законодательно. Необходимо, чтобы промжелдортранс стал системой единого технического уровня с магистральной железной дорогой. По большому счету, для того, чтобы работали все логистические цепочки доставки грузов по современным технологиям: "точно в срок" и "от двери до двери", - хозяйствующие субъекты ОАО "РЖД" и акционерные общества промышленного железнодорожного транспорта должны быть связаны единой информационной системой (в ее основу может быть положена единая диспетчерская система бывшего МПС). Пока же отде-

ления ОАО "Уралпромжелдортранс" соединены диспетчерской связью со штаб-квартирой в Екатеринбурге. На каждой станции предприятия есть прямая связь со станциями ОАО "РЖД" и между собой. У каждого диспетчера - стационарная радиостанция, на каждом локомотиве - мобильная, у каждого составителя поездов - носимая. Такая многоуровневая система позволяет следить за подходом вагонов. А по малому счету (хотя для предприятий он-то и есть главный) - техническое оснащение ППЖТ должно быть значительно улучшено.

К великому сожалению технического директора ОАО "Уралпромжелдортранс" Равката Фанина, последние годы техническая политика предприятия сводится главным образом к поддержанию в работоспособном состоянии подвижного состава и железнодорожных путей - это ведь является непременным условием качественного обслуживания клиентов.

Все три сотни километров железнодорожных путей на предприятии ремонтируют своими силами. И хоть для этого есть вся техника - дрезины, железнодорожные краны, шпалоподбивочные машины, статья расхода это немалая, и малодетальные участки путей приходится закрывать.

Приобретается и укладывается за сезон 15-20 тысяч штук деревянных шпал, пропитанных криозотом (бетонные кладутся только на прямых, центральных, участках) - считают, что при тех нагрузках и скоростях, которые достигаются на путях ППЖТ, и такие шпалы работают как надо.

Полсотни маневровых тепловозов выпуска Людиновского тепловозостроительного завода: ТГМ-4, ТГМ-6, ТЭМ-2, - парк не новый, но вполне достаточный для выполнения задач перевозки грузов клиентуры в объеме, даже большем нынешнего.

На предприятии отлажена система планово-предупредительного ремонта, от которой отказались по причине нехватки средств многие предприятия, разбирая потихоньку на запасные части "ненужные" локомотивы, но на "Уралпромжелдортрансе" считают, что как раз в данном случае цель оправдывает средства.

Вагоны ремонтируют на предприятиях ОАО "РЖД", и цены этих работ, которые устанавливаются для промышленных железнодорожников, пожалуй, действительно могут оставить их без средств: 30 тысяч рублей стоит только обязательный ежегодный деповской ремонт, а ведь еще есть затраты на крупные детали и узлы, на колесные пары, стоимость которых просто неимоверна. И с предполагае-

мым образованием самостоятельных ремонтных компаний, а далее с возможным их акционированием, цены будут только расти.

Капитальный ремонт локомотивов делают в Сыертском депо. С ним связаны особые надежды руководства ОАО "Уралпромжелдортранс".

Директор ООО "Сыертское локомотивное депо" Андрей Родионов хоть и хозяйствует теперь самостоятельно, но все же не вышел из орбиты "материнского" предприятия.

В свое время ОАО "Уралпромжелдортранс" получило лицензии на все возможные на подъездных путях работы: на перемещение грузов, на погрузо-разгрузочные работы, транспортировку опасных грузов (идущих на Белоярскую АЭС), на путеремонтные работы.

ООО "Сыертское локомотивное депо" имеет лицензию на техническое обслуживание и ремонт подвижного состава на железнодорожном транспорте. У депо прекрасные перспективы как раз как альтернатива того, что на предприятиях ОАО "РЖД" ремонт становится неподъемным для ППЖТ. Сферой деятельности сыертских ремонтников могут стать весь Урал и вся Сибирь. И для этого есть все возможности: огромные площади более чем в 6 тысяч квадратных метров, необходимые стенды, станки, оборудование, высокопрофессиональный коллектив.

Свой железнодорожный перегон в 30 километров позволяет проводить обкатку локомотивов, прошедших ремонт, а это ТГМ-4, ТГМ-6, ТЭМ-2 и их модификации, в полном объеме под нагрузкой.

Шесть тепловозов в квартал могут ремонтировать в депо, не считая отдельных узлов и агрегатов. Поддерживая связи с машиностроительными предприятиями, выпускающими запасные части, узлы и агрегаты для локомотивов, и используя их для ремонта, депо может их поставить всем желающим.

Есть в депо оборотный фонд дизелей, экипажей и других узлов тепловозов. Получая отремонтированный узел из этого фонда, клиент сокращает для себя срок ремонта. Есть и уникальное оборудование для обточки колесных пар без разборки экипажей. Новые же колесные пары приходится приобретать через посредников, хотя делают их рядом, на Нижнетагильском металлургическом заводе (руководство-то этого акционерного общества в Москве).

Уже сейчас, работая с ОАО "Уралпромжелдортранс", "Северский трубный завод", "Нижнесалдинский металлургический завод", "Челябинский металлургический комбинат", ООО

РПТ "Локомотив Дизель Сервис", коллектив Сыертского депо готов расширять круг сотрудничества, которое может быть плодотворным, потому что купить новые локомотивы для предприятий промышленного железнодорожного транспорта практически невозможно (цена их колеблется от 10 до 15 миллионов рублей).

Покупка локомотивов на вторичном рынке после такого ремонта, как в Сыертском депо, может стать выходом для многих ППЖТ, потому как ничего принципиально нового традиционные производители маневровых тепловозов - Брянск и Людиново - предложить предприятиям не могут.

Это касается и путевой техники. Ведь то, что производят предприятия транспортного машиностроения, тот же Тихорецкий завод, предназначено для масштабов магистральной железной дороги. Промжелдортрансу же требуются "мелкокалиберные" путевые машины, чтоб бить точно в цель.

Получается замкнутый круг: у предприятий нет денег, чтобы купить новые машины, а у машиностроителей нет средств, чтобы их разработать и дать жизнь проектам, хотя задумки есть.

Нельзя сказать, что выход из положения никто не ищет. Есть опыт объединения финансовых средств рядом горнообогатительных комбинатов - коллективного заказа ими тепловоза для своих нужд одному из машиностроительных предприятий. Мог бы помочь лизинг техники. И его использует ОАО "Уралпромжелдортранс", но в отношении техники автомобильной, используемой для подвоза материалов при ремонте путей и т.п. - у нее ускоренный срок амортизации, и в таком случае предлагаемые лизинговые схемы выгодны, а при покупке железнодорожной - нет. И здесь вопрос технический смыкается с вопросом самого существования предприятий промышленного железнодорожного транспорта.

Решать этот вопрос, по мнению генерального директора ОАО "Промжелдортранс", - дело государства. При наличии такого профицита бюджета, как сейчас, государство просто обязано принять решение об ускоренной амортизации основных фондов в счет снижения налогового бремени на предприятия транспортного комплекса. Если это произойдет, то через 10 - 12 лет за счет внутренних резервов предприятий можно будет полностью обновить технику. Именно так и было сделано при Рональде Рейгане в США. Пока же ОАО "Уралпромжелдортранс" вносит свой посильный вклад в перевооружение железнодорожной отрасли.

Екатеринбургские мечтатели

В 1994 году, в самое трудное время для только что рожденного ОАО "Уралпромжелдортранс", его генеральный директор пригласил выступить перед коллективом сотрудника Екатеринбургского горного института. Это был Валерий Заец.

Бывая на горнообогатительных комбинатах: Михайловском, Лебединском, Железногорском, и знакомясь с проблемами, которые преодолевали железнодорожников, работающих в карьерах, он смог решить главную - парирования уширения колеи под движущимся составом.

В. Заец предложил при креплении рельсов использовать контрподкладку, которая позволяла бы рельсу "плавать", отклоняясь под нагрузкой от нормы и возвращаясь на прежнее место при снятии нагрузки. В результате не происходило заклинивания рельса, исключался сход вагона с колеи.

Молодой генеральный директор оценил перспективность идеи - в 1994 году на путях "Уралпромжелдортранса" были установлены такие контрподкладки, а В. Заец приглашен на должность заместителя генерального директора по научной работе. Такие же подкладки были установлены на всех ГОКах и Сибайском карьере, и работают до сих пор.

Дальше - больше. Идеи "спасения" железнодорожных путей и вагонов увлекли генерального директора, и новая исследовательская группа начала колдовать над углублением предложенного и претворенного в жизнь решения.

В карьерах и в забоях есть временные пути, которые под тяжестью составов уходят в почву, потому что на таком пути нет основного балластного слоя. Это одна сторона проблемы. Другая ее сторона такова: низкие реборды контрподкладки - возвышения, ограничивающие "плавание" рельса, имеют такую же высоту, как его подошва, 9 миллиметров. Как только сюда начинают набиваться ледяная крошка, песок, высота подкладки "растет", начинается выбивание костылей, крепящих подкладку, ослабевают крепление рельсов, и все идет по прежней схеме: уширение колеи, заклинивание рельса, сход вагона (именно так было на участке Свердловской железной дороги, идущем на Соликамск).

Напряженность этой проблемы должна была снять подкладка с высокими, до 50 миллиметров, ребордами, позволяющими устойчиво держать ширину колеи независимо от степени загрязнения подошвы рельса и весной, и зимой, и осенью - во все наиболее критичные периоды.

Несмотря на свою кажущуюся простоту, это была идея нынешнего, XXI века, она помогла решить проблему, нигде в мире не решенную. Запатентовав технические параметры этой подкладки и получив свободу действий в ее конструктивном исполнении, авторы давали российским железным дорогам преимущество перед западными коллегами, которым они пользуются уже сейчас.

Подкладка крепилась теперь не двумя, а четырьмя костылями, что исключало ее поворот на путях малых радиусов и делало более устойчивым крепление рельса, а наличие пазов в высокой реборде давало возможность использовать стандартные костыли, так что перестройки производства костыльных креплений рельсов не требовалось.

Для воплощения этой идеи потребовалась добрая воля нескольких человек. Того, у кого идея родилась, - и это Валерий Заец. Того, кто ее воспринял и помог адаптировать к реальным условиям, - и это Александр Козлов. Того, кто помог ошестить идею в металле - и это тогдашний директор Нижнесалдинского металлургического комбината Валентин Чукин. Того, кто готов был применить подкладку с высокой ребордой в своем хозяйстве, - и это тогдашний начальник Свердловской железной дороги Владимир Скубак.

Первая серия подкладок, производимых которых было организовано в Нижней Салде за два года, с 1994 по 1996-й, что само по себе невероятно, была установлена на станции "Звезда", на самом напряженном участке пути от "Уралмаша", и работает до сих пор.

Комбинат прокатывает по два вагона таких подкладок в месяц, а судя по заказам, их нужно два эшелона. Об эффективности изобретения свидетельствует опыт его использования на Забайкальской и Дальневосточной дорогах, там, где сопки и пучины, и путь должен быть особенно надежным.

Эффект этого изобретения многогранен. Такие подкладки повысили безопасность движения на трудных участках стальных магистралей. На порядок

уменьшилась трудоемкость "перешивки" пути. Раньше надо было выбивать все костыли, заделывать старые ответствия, а затем забивать их вновь, теперь же выбивается только один костыль. Более того, если прежде на "малых кривых" приходилось "перешивать" ежеквартально (а в отдельных случаях и ежемесячно), то теперь такие работы выполняются только по износу рельса, а это уж зависит от нагрузки на него.

Ценно и то, что подкладки с высокой ребордой, только меньшего размера, могут использоваться и на трамвайных путях, что весьма облегчит жизнь работникам городского пассажирского транспорта, которые на ремонт путей тоже тратят колоссальные средства (кстати, екатеринбургским трамвайщикам такой подарок уже сделали ко Дню города).

Несомненно, в будущем на всех многокилометровых российских железных дорогах будут стоять подкладки с высокой ребордой.

Не на одной выставке изобретения ученых и производственников "Уралпромжелдортранса" экспонировались, не один раз их авторы были удостоены за это высоких наград.

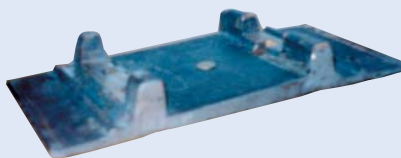
Вместо эпилога

Велика Россия-матушка. Сотни предприятий промышленного железнодорожного транспорта работают на ее просторах, играя свою первостепенную роль связующего звена между промышленностью и магистральными железными дорогами - и со всем миром.

У каждого своя практика хозяйствования. Но ознакомление с этой практикой в рамках совместной работы в различных ассоциациях и союзах, встречи на отраслевых совещаниях говорят всякий раз об одном и том же: есть у предприятий проблемы общие, от решения которых зависит будущее всей системы промжелдортранса. Так, в московскую ассоциацию "Промжелдортранс", где генеральный директор ОАО "Уралпромжелдортранс" Александр Козлов вице-президентом, входят предприятия и Московского, и Дальневосточного, и Северного, и Южного регионов. Но их руководители единодушны - без лоббирования собственных интересов во властных структурах не обойтись, и именно сейчас, когда уточняются правила игры на транспортном рынке. И это огромное поле для работы.

Ольга Герасименко,
специальный корреспондент

Контрподкладка для крепления рельсов





М.Е. Фрадков,
Председатель Правительства
Российской Федерации

Сегодняшнее заседание посвящено основным направлениям работы и перспектив развития транспортного комплекса, которые Президент России определил в Послании Федеральному собранию.

В этом документе подчеркивается, что для нашей страны, с ее географическими особенностями, развитие транспортной инфраструктуры - это больше, чем экономическая задача, ее решение прямо влияет не только на состояние дел в экономике, но и в целом на обеспечение единства страны. Без надежной работы транспорта невозможно обеспечить развитие межрегиональных связей, формирование полноценного внутреннего рынка и рациональное освоение природных богатств.

Президент обозначил эти приоритеты как общенациональные, на их реализацию нацелена и среднесрочная программа Правительства, решение этих задач - большая государственная ответственность. На сегодняшней коллегии предстоит еще раз сверить ориентиры, проанализировать текущую ситуацию и спланировать работу Министерства в свете положений Президентского Послания.

В любой большой работе нужна серьезная основа, нужны согласованные долговременные ориентиры. К развитию транспорта это относится в полной мере. Если в этой работе нацеливаться только на решение текущих задач, то мы не добьемся устойчивого снижения удельных транспортных издержек, которые в России на сегодняшний день существенно выше, чем в развитых зарубежных странах. Экономика России рано или поздно столкнется с серьезными инфраструктурными ограничениями. Поэтому важно в кратчайший срок завершить процедуру оконча-

тельного принятия Транспортной стратегии Российской Федерации.

Стратегия должна обеспечить координацию развития транспорта с долгосрочными приоритетами социально-экономического развития страны, с перспективными планами развития производительных сил регионов и внешней торговли. Это в свою очередь позволит определить четкие ориентиры для товаропроизводителей и экспортеров, для транспортного бизнеса и инвесторов, по большому счету для каждого, кто пользуется услугами транспорта или работает в этой отрасли. Станет возможной разработка перспективных программ развития отраслей, связанных с транспортом, в первую очередь машиностроения, и планирование их государственной поддержки.

В Президентском Послании отмечается, что сегодня, впервые за долгое время, мы можем прогнозировать нашу жизнь на десятилетия вперед. Транспортная стратегия должна стать одним из документов, который позволит планировать развитие страны в долгосрочной перспективе. Важнейшая часть этого документа - план системного развития инфраструктуры. Российские коммуникации десятилетиями формировались в соответствии с определенным социально-экономическим укладом. Но за относительно короткий период экономических реформ резко изменился характер экономических связей между регионами, другой стала транспортная подвижность населения, изменилась структура внешней торговли. В результате наметились диспропорции между спросом на транспортные услуги и возможностями инфраструктуры. Особенно ясно эти диспропорции проявляются в портовой индустрии.

В Послании Президента указывается на необходимость дальнейшего развития Балтийской трубопроводной системы и сооружения нефтепроводов, которые обеспечат надежный стратегический экспорт через глубоководные порты. Наряду с этим, в среднесрочную программу Правительства включены и другие проекты.

Строительство морского торгового порта Усть-Луга обеспечит значительный рост объемов переработки контейнеров на Балтике. Модернизация

порта Санкт-Петербург преобразит морской фасад северной столицы и значительно улучшит экологическую ситуацию в городе. Ввод в строй железнодорожного паромного комплекса в порту Балтийск необходим для стабильной связи Ленинградской области с регионами страны. Развитие портов Дальневосточного региона улучшит условия выхода России на рынки Азиатско-Тихоокеанского региона. Работа над этим проектом находится под постоянным контролем Правительства. В настоящее время Минпромэнерго и Минэкономразвития в соответствии с положениями Энергетической стратегии России готовят предложения по выбору трасс новых магистральных трубопроводов в Восточной Сибири. Минтранс должен самым активным образом участвовать в этой работе. В ней очень важны портовая и морская составляющие, необходим учет вопросов транспортной экологии. Нужно решить вопросы сочетания возможностей трубопроводного и железнодорожного транспорта, для сохранения оптимального баланса во всей единой транспортной системе страны.

Уважаемые коллеги, развивая внешнеторговые коммуникации, нужно исходить из того, что транспортная инфраструктура должна служить в первую очередь развитию внутреннего рынка и российских регионов. Прежде всего, здесь нужно обеспечить сохранность и эффективное использование того, что страна уже имеет. Россия располагает уникальной единой системой глубоководных путей, которые позволяют решать целый комплекс проблем. Это развитие евроазиатского транзита и туризма, снижение транспортных затрат в экономике, сохранение экологического баланса регионов. Задача - не допустить расчленения этой системы, ликвидировать узкие места, которые в ней существуют.

Особую значимость для развития внутренних транспортно-экономических связей имеет развитие автодорожной сети. Россия вступила в эпоху массовой автомобилизации, каждый год на дорогах прибавляется 1,5 млн автомобилей. Каждый год из-за недостаточного развития и низкого качества дорог экономика теряет как минимум 500 млрд рублей. Совсем немного вре-

мени осталось до представления Минтрансом проекта долгосрочной программы развития автомобильных дорог Российской Федерации.

Программа должна определить направление развития опорной сети автомобильных дорог и ее интеграцию в Европейскую и Азиатскую дорожные системы. По отдельным проектам, ресурсам и по срокам программа потребует согласования с планами развития инфраструктуры других видов транспорта, с экономическими программами регионов. Она должна будет учитывать транспортные схемы развития мегаполисов, где проблема автомобилизации проявляется особенно остро. В программе предстоит определить направления повышения качества технологии дорожных работ. Именно в дорожной отрасли, куда ежегодно направляются огромные бюджетные средства, должны быть в первую очередь реализованы положения Президентского Послания о необходимости поиска эффективных механизмов контроля качества и издержек при строительстве новых объектов. Программа также должна определить пилотные проекты платных дорог и их перспективный перечень. Она должна обеспечить применение в России механизмов финансирования дорожной отрасли, которые обеспечат сохранность дорог в условиях нарастающей интенсивности движения. Хочу подчеркнуть, что вопросы привлечения инвестиций в транспортную отрасль имеют особую важность.

Министерству предстоит доложить на заседании Правительства вопрос о совершенствовании механизмов финансирования наиболее крупных проектов в области развития транспортной инфраструктуры. Значимость этого вопроса выходит за пределы транспортного сектора экономики. Развитие государственного - частного партнерства рассматривается в качестве одного из главных механизмов привлечения инвестиций в различных областях. Его появление значительно повышает конкурентоспособность капиталоемких проектов на рынке частных инвестиций. Именно по этому в сфере инфраструктуры его преимущества проявляются особенно ярко. А транспорт во всем мире является классической сферой применения концессий, инвестиционных соглашений и других форм партнерства государства с частным бизнесом. Мы ждем качественной, системной подготовки этого вопроса к обсуждению его на заседании Правительства. Нужны механизмы, которые позволят в отношениях с серьезными частными инвесторами перейти от административных разрешений к полноценным договорам с четким определением прав и ответственности, как государства, так и предпринимателей. Такие

механизмы могут быть применены во многих секторах экономики. Но в первую очередь они должны стать составной частью Федеральной целевой программы "Модернизации транспортной системы России", над корректировкой которой работает сейчас Министерство.

Среди институциональных задач, которые предстоит решить в транспортном комплексе, на первом месте, безусловно, стоит продолжение реформы железнодорожного транспорта. Этот вопрос был недавно самым серьезным образом рассмотрен на заседании Правительства. Хочу еще раз отметить, что основные задачи первого этапа: создание новых базовых законов и разделение функций государственного регулирования хозяйственного управления отрасли в основном решены. Но не время успокаиваться, сейчас мы находимся практически в середине второго этапа реформы, который должен завершиться формированием отрасли конкурентной среды. Между тем, правительство констатировало значительное отставание в разработке важнейших документов, которые должны определить правовое поле для доступа в железнодорожный бизнес и развития конкуренции. Обсуждение также показало, что на самом деле до сих пор остаются отдельные вопросы, которые не решены еще и в принципиальном плане. Ориентиры в решении всех вопросов, связанных с развитием реформы железнодорожного транспорта должны быть общегосударственной задачей, а не интересы отдельных компаний.

Результатом реформы должны быть сокращение монопольного сектора, стабилизация тарифов, повышение качества транспортного сервиса. И конечно же при любых схемах и моделях необходимо гарантировать, чтобы услуги железнодорожного транспорта оставались доступными для абсолютного большинства россиян. Ответственность за соблюдение этих приоритетов ложится сегодня, прежде всего, на Минтранс. Хочу подчеркнуть, что вы должны постоянно осознавать особую миссию единого транспортного Министерства, впервые созданного в новейшей истории России. Все преобразования последних лет имели целью интеграцию управления и создания органа, способного вырабатывать и проводить единую государственную транспортную политику. Сейчас такой орган существует. Министерство должно быть максимально нацелено на выработку и реализацию принципиальных стратегических решений. При этом необходимо полностью реализовать потенциал агентств в решении оперативных вопросов отраслевого управления и единого транспортного надзора в сфере разрешительной и контрольной деятельности.

Эффективность работы Министерства транспорта в значительной степени будет оцениваться качеством его законотворческой деятельности. Думаю, что настало время для работы над важнейшими законопроектами, которые мы ждем от Министерства. Это законы "О российском международном реестре судов", "О морских портах", это "Устав автомобильного транспорта" и другие важнейшие правовые акты.

Хочу уточнить - реформа не закончилась, она в процессе. И вот те вопросы, которые я сейчас обозначил, с точки зрения формирования роли и места Министерства, одновременного повышения роли и ответственности агентств и служб. Это вопрос, который требует еще серьезного осмысления в отрасли и внесения необходимых уточнений. Действительно, в рамках реформы была поставлена задача сделать это единое Министерство штабом отрасли, формирующим стратегические замыслы, обеспечивающим постоянный мониторинг и контроль за реализацией этих планов. При этом никоим образом нельзя умалять роль и место агентств и служб, но построение получилось не очень простое - по ходу надо вносить необходимые коррективы. И я просил бы, руководствуясь этим замыслом, действительно вывести на более высокий уровень работу самого Министерства, превратить его, действительно, в штаб, интегрирующий все функции по всем направлениям транспортного комплекса; но при этом дать свободу и повысить ответственность работы агентств и служб, которые должны заниматься конкретными вопросами, видеть систему управления непосредственно предприятиями в отрасли и отвечать за эффективное использование государственных ресурсов в транспортной отрасли. Так что здесь еще предстоит поработать и превратить Министерство транспорта в центр стратегических разработок и повышения эффективности работы транспорта России.

На новый уровень должны выйти взаимоотношения с регионами. В настоящее время особую актуальность имеет реализация положения Федерального закона №122, который вносит серьезные изменения полномочий органов власти различных уровней и в межбюджетные отношения. Транспорт, быть может, они затрагивают как никакую другую отрасль. Органам управления транспортом всех уровней, в контактах с региональными властями, предстоит откорректировать огромный пласт нормативных актов. Этой работе следует уделить самое серьезное внимание.

В решении всех перечисленных проблем очень многое зависит от межведомственного взаимодействия. Исходя из особой важности транспорта для ре-

шения государственных задач, мы приняли принципиальное решение о создании Правительственной комиссии по вопросам комплексного развития транспортной системы. За Министерством - скорейшее согласование и внесение всех необходимых документов. Нужно как можно скорее задействовать этот дополнительный инструмент стратегического направления.

Решение было принято несколько месяцев назад, движения, к сожалению, существенного нет, а это, мне кажется, лежит в плоскости интереса Министерства и всей системы управления транспортным комплексом.

К сожалению, одной из реалий нашей жизни стала необходимость борьбы с террористической угрозой. И я на этом хотел бы остановиться специально. Транспорт более чем многие другие отрасли уязвим для проявления терроризма. Здесь требуется серьезная комплексная работа и максимально эффективное использование ресурсов, которые государство направляет на эти цели. Конечно, важную роль сыграет специальное техническое оснащение объектов транспорта, но, наряду с этим, необходимо создание соответствующего правового поля, которое по-новому определит полномочия, обязанности и ответственность государственных органов, транспортных операторов, всех участников транспортного процесса. Нужна и более эффективная система взаимодействия с правоохранительными ведомствами.

Решая любые профессиональные задачи, мы не имеем права забывать о том, что главная ценность нашей страны, главный источник ее развития - это ее граждане. Сегодня я не могу не коснуться еще одной проблемы, напрямую связанной с защитой жизни и здоровья людей, - это проблема обеспечения безопасности движения и, в первую очередь, дорожной безопасности. Статистика, к сожалению, продолжает фиксировать рост числа погибших и раненых на дорогах России. Минтранс, МВД, другие ведомства, власти крупнейших городов должны совместно вырабатывать и проводить в жизнь новые эффективные, быть может, достаточно жесткие решения. Без них мы не справимся с этой проблемой, которая приобретает характер национального бедствия.

Важнейшим направлением развития транспортной системы является обеспечение международной интеграции и внешней торговли. В президентском послании четко обозначены внешнеполитические приоритеты России: это углубление интеграции на пространстве СНГ, в том числе, в рамках Единого экономического пространства и Евразийского экономического сообщества; это присоединение на выгодных условиях к ВТО, это сближение с Евросоюзом, с которым Россия уже непосредственно граничит. Во всех без исключения процессах, происходящих на международной арене, присутствует значительная транспортная компонента.

Темпы дальнейшей интеграции российской экономики в мировое хозяйство все сильнее зависят от соответствия транспортной системы международным требованиям. И в смысле развития транспортной инфраструктуры, и в вопросах качества техники, и в правовом аспекте. Сейчас, при поддержке МИДа, нужно активно развивать международное транспортное сотрудничество по всем направлениям. В частности, во взаимодействии с Евросоюзом, следует максимально использовать возможности постоянных консультаций в "формате 25+1".

В текущем году Министерство выполняет особую миссию, связанную с председательством России в Европейской конференции министров транспорта. Правительство, со своей стороны, окажет необходимую поддержку в проведении связанных с этим мероприятий, в частности с сессией министров в Москве в мае будущего года. Вместе с тем, руководители отрасли должны использовать эту возможность для того, чтобы приумножить авторитет России в международном транспортном сообществе, упрочить позиции наших транспортных компаний на европейском рынке.

(доклад М.Е. Фрадкова печатается с небольшими сокращениями)



**И.Е. Левитин,
министр транспорта России**

Задача развития инфраструктуры, как было определено Президентом Российской Федерации Владимиром Владимировичем Путиным в Посла-

Об основных направлениях работы и перспективах развития транспортного комплекса, определенных в Послании Президента Российской Федерации В.В. Путина Федеральному собранию Российской Федерации

нии Федеральному Собранию, "это больше, чем экономическая задача. Ее решение прямо влияет не только на состояние дел в экономике, но в целом - на обеспечение единства страны, на то, чувствуют ли себя люди гражданами единого и большого государства и могут ли пользоваться его преимуществами".

ДОКЛАД И.Е. ЛЕВИТИНА

В ходе административной реформы изменилась система и структура федеральных органов исполнительной власти, в том числе и Минтранса России. В ведении Министерства - Федеральная служба по надзору в сфере транспорта и пять отраслевых Федеральных агентств. Такая структура позволяет создать новые возможности для совершенствования управления транспортным комплексом.

Четкое разграничение полномочий и функций между структурными подразделениями сегодняшнего Министерства позволяет, с одной стороны, сделать работу Министерства прозрачной и понятной, а с другой стороны, повысить ответственность департаментов, службы и агентств за выполнение

конкретных задач. Предстоит работа по созданию региональных территориальных органов Министерства.

В настоящее время осуществляется бюджетная реформа. Принципиально поменялся подход к постановке задач и оценке проделанной работы на основе планов и показателей деятельности. Постепенно вводится бюджетирование по целям и показателям взамен "сметного" подхода, не обеспечивающего ответственности. Скользящее планирование на три года взамен однолетнего позволяет более эффективно использовать бюджетные средства.

На прошедшем 12 августа текущего года заседании Правительства Российской Федерации был в основном одобрен проект доклада "О планах и показателях деятельности федеральных министерств, федеральных служб и федеральных агентств, руководство которыми осуществляет Правительство Российской Федерации в 2005-2007 годах".

По данным государственной статистической отчетности на транспорте занято 2 миллиона 800 тысяч человек, что составляет около 6% от общего количества занятых в экономике России. Средняя заработная плата на транспорте в 2004 году колеблется от 5 тысяч 600 рублей в месяц в трамвайном транспорте до 13 тысяч рублей в месяц в авиации и в целом по транспорту составляет 8 тысяч 800 рублей в месяц, что выше, чем в среднем по экономике, но в два с лишним раза ниже, чем на трубопроводном транспорте.

В 2004 году наблюдается устойчивый рост пассажирских перевозок, прирост пассажирооборота составил 4,7 %. Наибольший рост отмечен на воздушном транспорте - 23,3 %.

Грузооборот отраслей Минтранса России (без трубопроводного транспорта) за первое полугодие 2004 года по сравнению с аналогичным периодом прошлого года возрос на 7,4% и превысил 1 триллион ткм. При этом 86% всей транспортной работы приходится на железнодорожный транспорт.

Увеличение объемов внешней торговли обусловило дальнейший рост переработки грузов в морских портах. За первую половину 2004 года переработано 175 млн тонн, что составляет 132,4 % к уровню аналогичного периода прошлого года. Растет доля отечественных портов в переработке российских внешнеторговых грузов.

Можно также отметить рост удельного веса международных автомобильных перевозок по территории России, выполняемых российскими перевозчиками, который за первое полугодие

2004 года составил 38% - это на 2 % выше уровня 2003 года.

Индексы тарифов на пассажирские и грузовые перевозки в целом на транспорте не превысили индекса потребительских цен и индекса цен производителей промышленной продукции и, следовательно, не являлись фактором, стимулирующим инфляционные процессы в экономике.

Наряду с позитивными тенденциями, следует отметить ряд накопившихся проблем в транспортной системе страны.

Так, озабоченность вызывает состояние автодорожного хозяйства. При общей протяженности сети федеральных автомобильных дорог 46,8 тыс. км только 36 % по несущей способности и состоянию покрытия соответствует нормативным требованиям. В соответствии с результатами диагностики в ремонте и капитальном ремонте нуждается две трети протяженности федеральных дорог. Более 17% мостов на федеральных дорогах находятся в неудовлетворительном состоянии.

Развитие дорожной сети не соответствует темпам автомобилизации. Из общей протяженности федеральных дорог 8 тыс. км работают с загрузкой, превышающей нормативную, в том числе около 2 тыс. км - имеют загрузку, превышающую нормативную более чем в 1,5 раза.

На таких участках систематически возникают транспортные заторы. По этим причинам происходит снижение средней скорости движения на 30 км/ч, увеличение в 1,5 раза стоимости автоперевозок. Ежегодная общая сумма потерь и упущенной выгоды, связанных с недостаточным развитием сети федеральных автомобильных дорог и их техническим состоянием, оценивается в 130 - 140 млрд рублей.

В целом по России при росте автомобильного парка на 5-7 % прирост протяженности автомобильных дорог общего пользования составляет менее 1 %.

На железнодорожном транспорте продолжается увеличение износа основных фондов, который составляет около 60%. Требуются энергичные меры по продолжению структурной реформы и развитию конкурентной среды на железнодорожном транспорте.

В области гражданской авиации можно отметить ухудшение качества аэродромной инфраструктуры. Системы безопасности в большинстве аэропортов нуждаются в модернизации.

На морском транспорте общий грузооборот сократился на 34,5% в первом полугодии 2004 года по сравнению с аналогичным периодом прошлого года, что является следствием продол-

жающегося ухода российского флота под иностранные флаги.

Россия располагает самой большой в мире сетью внутренних водных путей протяженностью 101,8 тысячи километров. Единая глубоководная система в Европейской части России имеет протяженность 6,5 тысячи километров. В то же время протяженность внутренних водных путей с гарантированными габаритами с 1990 года сократилась на 35%. Большинство гидросооружений внутренних водных путей было создано 50-70 лет назад, и их состояние вселяет серьезные опасения.

Недостаточное оснащение пограничных пунктов пропуска практически на всех видах транспорта сдерживает развитие международных, в частности, транзитных перевозок.

Современные информационные технологии мультимодальных перевозок требуют улучшения качества картографического обеспечения для поддержания геоинформационных систем.

Сложившаяся структура тарифов требует дальнейшего совершенствования.

Таким образом, проблемы в транспортной отрасли приобрели системный характер. Можно констатировать ситуацию "тройного несоответствия": между требованиями развивающейся экономики двухтысячных годов, транспортной системой, сформировавшейся в семидесятых-восемидесятых годах прошедшего столетия, и рядом решений, принятых в девяностые годы.

Это несоответствие порождает, в свою очередь, ограничения экономического роста со стороны инфраструктуры и ведет к усилению разрыва между потребностями населения в территориальной мобильности и уровнем транспортного обеспечения. В перспективе рост доходов населения будет существенно превышать общий рост экономики, а, соответственно, увеличение спроса на транспортные услуги со стороны населения также будет расти опережающими темпами.

Миссия государства в сфере функционирования и развития транспортной системы Российской Федерации определена как содействие экономическому росту и повышению благосостояния населения через доступ к безопасным и качественным транспортным услугам и превращение географических особенностей России в ее конкурентное преимущество.

На реализацию данной миссии направлена Транспортная Стратегия Российской Федерации, доработанная с учетом Концепции реформирования бюджетного процесса, проведенной

административной реформы, а также основных тенденций развития экономики и общества.

В Транспортной стратегии развитие инфраструктуры увязано с перспективными сценариями развития производительных сил на основе принципов устойчивого развития транспортной системы и сбалансированности экономической эффективности, экологичности и безопасности транспортного процесса.

В Транспортной стратегии сформулировано пять стратегических целей Министерства.

Основным инструментом реализации Транспортной Стратегии является федеральная целевая программа "Модернизация транспортной системы России". Ведущая роль в реализации этой федеральной целевой программы принадлежит Министерству транспорта и подведомственным ему агентствам. Вместе с тем, Министерство транспорта Российской Федерации заинтересовано в проведении широкой программы мероприятий по взаимодействию с региональными органами исполнительной власти.

Общий объем финансирования федеральной целевой программы из федерального бюджета в 2005 - 2007 годах составляет около 500 млрд. рублей.

Первая стратегическая цель: **Развитие современной, развитой и эффективной транспортной инфраструктуры, обеспечивающей ускорение движения потоков пассажиров, товародвижения, снижение транспортных издержек в экономике.**

Достижение этой цели позволит обеспечить экономический рост и социальное развитие, укрепление связей между регионами России, повышение конкурентоспособности и эффективности других отраслей экономики (прежде всего, за счёт снижения уровня транспортных издержек в конечной стоимости российской продукции), рост предпринимательской и деловой активности, непосредственно влияющей на качество жизни и уровень социальной активности населения.

Выполнение мероприятий Федеральной целевой программы, относящихся к данной стратегической цели, позволит улучшить внутреннюю связность транспортной системы России. Планируется повысить показатели инфраструктуры транспорта за счет создания единой опорной транспортной сети, сбалансированного развития всех видов транспорта. В частности, в области дорожного хозяйства планируется:

увеличить протяженность федеральных автомобильных дорог, соответ-

ствующих нормативным требованиям по транспортно-эксплуатационным показателям в общей протяженности сети федеральных автомобильных дорог с 42% в 2003 году до 49% в 2007 году;

сократить долю протяженности федеральных автомобильных дорог, обслуживающих движение в режиме перегрузки в общей протяженности федеральных дорог с 26,9% в 2003 году до 24,4 % к 2007 году.

На осуществление Цели 1, исходя из задач реализации Федеральной целевой программы "Модернизация транспортной системы России", требуется за период с 2005 по 2007 год направить из Федерального бюджета около 129 млрд руб.

Второй стратегической целью является **повышение доступности услуг транспортного комплекса для населения.** Достижение данной цели означает удовлетворение в полном объеме растущих потребностей населения по передвижению, отсутствие дефицита мощностей, высокую пропускную способность и техническую оснащенность транспортной инфраструктуры, ликвидацию ограничений на развитие существующих и освоение новых территорий, а также повышение ценовой доступности социально значимых услуг транспорта.

Доступность транспортных услуг относится к числу важнейших параметров, определяющих качество жизни населения и уровень развития экономики в любой стране мира. Для России с ее огромными расстояниями, труднодоступностью большинства внутренних территорий, сложностью климатических условий - это вдвойне актуальная проблема.

Свобода перемещения является конституционным правом граждан. В конечном итоге, возможностями населения свободно и беспрепятственно перемещаться по стране определяется социально-политическая целостность государства и общества, его восприятие в качестве единой нации. В свою очередь, свободное перемещение товаров является непременным условием формирования единого национального рынка.

Достижение данной цели должно в основном удовлетворить растущие потребности населения по передвижению, снизить дефицит мощностей, повысить пропускную способность и техническую оснащенность транспортной инфраструктуры, снять ограничения на развитие существующих и освоение новых территорий, а также повысить ценовую доступность социально значимых услуг транспорта.

Мероприятия, направленные на достижение этой цели, предусмотрены на

всех видах транспорта. В частности, на воздушном транспорте планируется обеспечить объем авиаперевозок в районах Крайнего Севера в 2007 году до 3 млн человек, что в 1,5 раза выше, чем в 2003 году.

В результате осуществления мероприятий Федеральной целевой программы транспортная подвижность населения России по прогнозам увеличится к 2007 году на 14,6 % и составит 4381 пасс. км на человека в год, что в два с лишним раза ниже, чем в странах Европы и США.

На реализацию второй цели, в соответствии с Федеральной целевой программой, необходимо направить до 2007 года около 125 млрд руб.

Третьей стратегической целью является повышение конкурентоспособности транспортной системы России и реализация транзитного потенциала страны. Достижение данной цели будет означать формирование в России транспортной инфраструктуры мирового уровня и крупных, успешных транспортно-логистических компаний, и создание, таким образом, прочной основы для успешной интеграции России в мировую транспортную систему и превращение экспорта транспортных услуг в один из крупнейших источников доходов страны.

В свою очередь, это предполагает модернизацию и строительство новых морских терминалов, создание современных мультимодальных логистических центров, совершенствование системы управления движением, обработки и распределения грузов, проведение комплексной модернизации автодорожной и железнодорожной сети, создание сети международных аэропортов-хабов, развитие инфраструктуры пограничных пунктов пропуска, гармонизацию международно-правовых отношений.

В результате реализации этой цели увеличится протяженность федеральных автомобильных и железных дорог, входящих в систему международных транспортных коридоров, вырастет пропускная способность морских портов, а объем грузопереработки в российских портах планируется увеличить на 66 % и достигнуть в 2007 году 430 млн тонн.

Перевозки международных транзитных грузов, как ожидается, вырастут за этот же период на 42 % по сравнению с уровнем 2003 года и составят ориентировочно 63 млн. тонн.

Россия объективно призвана играть роль "моста" между странами Европы, прежде всего расширяющегося Евросоюза, и государствами Южной, Цент-

ральной и Юго-Восточной Азии. По территории России проходят три из девяти общеевропейских транспортных коридоров, а также евроазиатские коридоры "Запад-Восток" и "Север-Юг". Транспортный коридор "Запад - Восток" проходит по Транссибирской железнодорожной магистрали и выходит на Транскорейскую магистраль. Международный транспортный коридор "Север-Юг" соединит Индию и страны Персидского залива со странами Западной Европы.

28 июля 2004 состоялась церемония открытия железнодорожного участка международного транспортного коридора "Север-Юг".

На реализацию этой стратегической цели, в соответствии Федеральной целевой программой "Модернизация транспортной системы России (2002-2010 годы)" планируется направить из Федерального бюджета в 2005 - 2007 годах 244 млрд руб.

В числе приоритетных задач, поставленных Президентом Российской Федерации перед транспортной отраслью на заседании Госсовета, особо следует отметить **обеспечение внешнеполитического сопровождения российских проектов на глобальном рынке транспортных услуг**. Предстоит серьезная работа по поэтапному формированию Единого транспортного пространства государств-участников Евразийского экономического сообщества (ЕврАзЭС) и объединенной транспортной системы Союзного государства Белоруссии и России.

Нельзя забывать и о европейском направлении: на страны расширенного Европейского союза приходится теперь около 51% объема российской внешней торговли, и эти торговые связи нуждаются в надежном, безопасном и конкурентоспособном транспортном обеспечении.

Особое внимание поэтому необходимо уделять налаживанию взаимовыгодного и равноправного транспортного диалога с ЕС на разных уровнях. Транспорт должен стать одной из опор формируемого общего пространства Россия-Евросоюз в сфере экономики и торговли - наряду с взаимодействием в сфере энергетики и в деле реализации одобренной на высшем уровне концепции Общего европейского экономического пространства (ОЕЭП).

В этой связи будут использованы возможности, которые предоставляет председательство России на Европейской конференции министров транспорта (ЕКМТ) с мая 2004 года. ЕКМТ - уникальная международная организация, объединяющая руководителей

транспортных ведомств всех стран Европейского континента, а также США, Японии, Южной Кореи. В рамках ЕКМТ формируется долгосрочная транспортная стратегия развития и работы железнодорожного, автомобильного и внутреннего водного транспорта Европы.

В качестве практического шага на пути повышения уровня интеграции и координации деятельности транспортных ведомств соседних государств можно сказать о принятой 3 сентября текущего года Концепции интеграции транспортных систем Российской Федерации и Украины Министерством транспорта Российской Федерации и Министерством транспорта и связи Украины.

Этим положено начало дальнейшего развития отношений с соседними государствами. Аналогичные шаги будут сделаны навстречу другим странам, выстраивающим интегрированную транспортную сеть.

Четвертая стратегическая цель - **повышение комплексной безопасности и устойчивости транспортной системы**. Достижение этой цели позволит повысить уровень мобилизационной готовности, и таким образом позволит создать необходимые условия для соответствующего уровня общенациональной безопасности и снижения террористических рисков.

Одновременно с развитием транспортной системы неизбежно возникают вопросы обеспечения надлежащего уровня технической безопасности транспортной деятельности.

Кроме того, огромна роль транспорта, как одного из определяющих структурных компонентов системы общенациональной безопасности, который непосредственно влияет на эффективность работы аварийно-спасательных служб, гражданской обороны, подразделений специальных служб, системы правоохранительных органов и уровень мобилизационной готовности. Из этого следует необходимость обеспечения комплексных условий для повышения уровня общенациональной безопасности и снижения террористических рисков.

Задачи создания безопасных условий и повышения качества жизни являются одними из главных задач, поставленных Президентом Российской Федерации в Послании Федеральному Собранию Российской Федерации в 2004 году.

Вместе с тем, трагические события 24 августа текущего года, когда в результате террористических акций почти одновременно произошли две авиационные катастрофы, выявили слабые места существующей системы обеспе-

чения безопасности пассажиров и работников отрасли.

Переоценка рыночных механизмов в такой важной сфере, как безопасность, привела к ослаблению регулирующего влияния государства и развитию кризисных явлений.

В этой связи Президентом Российской Федерации дан Перечень поручений, связанных с созданием правовых и организационных основ обеспечения безопасности на транспорте, а также усиления государственного контроля в обеспечении авиационной безопасности.

Сегодня становится ясным, что обеспечить социально приемлемый уровень транспортной безопасности оперативными, тактическими мерами, принимаемыми, как правило, после очередной террористической акции или иного незаконного вмешательства в деятельность транспорта, невозможно. Здесь требуется концептуальный подход.

В этой связи необходимо до ноября месяца текущего года разработать **проект Концепции транспортной безопасности** и соответствующие предложения в реализуемые и проектируемые федеральные целевые программы.

Необходимо будет внести изменения в Воздушный кодекс Российской Федерации, Закон Российской Федерации "О милиции", в Закон Российской Федерации "О лицензировании отдельных видов деятельности" и ряд других нормативных правовых актов. В настоящее время Минтранс России разрабатывается проект федерального закона "О транспортной безопасности".

В первую очередь, необходимо разработать организационную структуру управления транспортной безопасностью. Поскольку функция обеспечения безопасности сегодня выходит на первый план, становится универсальной, сквозной, соответствующие структурные подразделения должны быть созданы не только в центральном аппарате Министерства и Федеральной службе по надзору в сфере транспорта, но и во всех федеральных агентствах и территориальных подразделениях.

При этом важно нормативно обеспечить четкое разграничение полномочий между ними, а также предусмотреть эффективные правовые механизмы взаимодействия подразделений транспортной безопасности с правоохранительными органами, ведомственной охраной и другими субъектами этой деятельности.

В перспективе - обеспечение безопасного функционирования транспортного комплекса связано с разработкой технических регламентов, предус-

моторных Федеральным законом "О техническом регулировании".

Одной из неотъемлемых функций государства и важнейшей составной частью обеспечения национальной безопасности страны и её обороноспособности является мобилизационная подготовка.

В сложившихся условиях Министерство принимает все возможные меры по поддержанию мобилизационного потенциала государства. В решении данных задач мы тесно взаимодействуем с Министерством обороны Российской Федерации, Минэкономразвития России и другими заинтересованными федеральными органами исполнительной власти.

Ежегодно планируются и проводятся специальные учения и тренировки по развертыванию транспортных специальных формирований. Так, впервые проведены командно-штабные учения в ОАО "Аэрофлот - Российские авиалинии" и ГК "Россия". Мобилизационно предназначенные воздушные суда данных компаний участвовали в переброске воинских подразделений из центральных и северных регионов страны на Дальний Восток во время оперативного стратегического учения Минобороны России "Мобильность - 2004". С поставленными задачами справились.

В августе Минтрансом России совместно с Генеральным штабом ВС РФ и Минэкономразвития России было проведено учение в Приволжско-Уральском военном округе по развертыванию и передаче в состав Вооруженных Сил автомобильной колонны войскового типа, формирователем которой является автотранспортное предприятие в г. Тольятти. Планируются также мобилизационные тренировки с другими видами транспорта.

Мероприятия, направленные на реализацию Цели 4, в значительной степени реализуются в рамках ведомственных программ. В федеральной целевой программе на период до 2007 года на эту цель предусмотрено около 306 млн руб.

В контексте данной стратегической цели необходимо упомянуть еще об одной задаче - о развитии профессионального образования в сфере транспортного комплекса. Средства на образование, предусмотренные в ведомственной программе на 2005 - 2007 годы, составляют 24 млрд. рублей.

От качества подготовки кадров, уровня и профессионализма преподавателей в конечном итоге зависит стабильность работы транспортного комплекса, обеспечение безопасности пассажиров и грузов. Представляется целесообразным дополнительно рассмотреть

вопрос о сохранении системы специализированных образовательных учреждений Минтранса России. Надеемся на поддержку и понимание в этом вопросе Правительства Российской Федерации.

Пятая стратегическая цель - улучшение инвестиционного климата и развитие рыночных отношений в транспортном комплексе.

На сегодня серьезной проблемой остается недостаточность бюджетного финансирования развития транспортной инфраструктуры. ФЦП "Модернизация транспортной системы России", утвержденная Правительством, предусматривает финансирование транспортного сектора на уровне около 4% ВВП. Фактический объем финансирования в рамках программы не превышает 2,2% ВВП. Для достижения целей Транспортной стратегии России необходимо привлечение в инфраструктурные проекты не менее 600 млрд рублей ежегодно.

В связи с этим нельзя опираться только на бюджетные ассигнования, необходимо развивать механизмы привлечения внебюджетных средств, в том числе в форме государственно-частного партнерства.

При этом необходимо учитывать, что государство будет еще длительное время контролировать развитие инфраструктуры страны, вместе с тем создавая конкурентные условия, для широкого использования частных инвестиций, способных внести весомый вклад в развитие единой транспортной системы России.

Транспортная стратегия позволит опделить инвесторам приоритетные сферы, которые государство намерено развивать на долгосрочной основе. Эти приоритеты, в свою очередь, определяют взаимодействие государства с отечественными и международными финансовыми институтами, а также направления развития государственно-частного партнерства на транспорте. Данная тематика активно обсуждается с представителями деловых кругов, в частности, на Совете по развитию конкуренции при Председателе Правительства Российской Федерации.

В настоящее время завершается подготовка законопроектов "О платных дорогах", "О морских портах" и других. На достижение данной стратегической цели также будет направлено решение задачи по содействию обновлению парка транспортных средств с использованием механизмов государственно-частного партнерства в форме лизинга и возмещения части затрат организаций транспорта на оплату процентов по кредитам, полученным в российских кредитных организациях.

К 2007 году с использованием государственной поддержки будет приобретено 48 воздушных, 37 морских и 14 речных судов.

Следует особо подчеркнуть, что достижение поставленных перед Министерством целей требует проведения комплексных мер в сфере отраслевого управления федеральной собственностью.

Это обусловлено, в частности, необходимостью решения в возможно короткие сроки институциональной задачи, связанной с вовлечением в гражданский оборот земельных участков.

Требуется принятие нового порядка управления находящимися в федеральной собственности акциями открытых акционерных обществ и федеральными государственными унитарными предприятиями, соответствующего логике административной реформы. Сложившаяся ситуация, когда в принятии решений по порядку голо-сования в органах управления акционерных обществ задействованы одновременно 4 федеральных органа исполнительной власти, не позволяет оперативно принимать решения, а подчас парализует деятельность органов управления.

Многообразие комплексных задач, предусмотренных Транспортной стратегией России, потребует точно выверенных, научно обоснованных и наиболее целесообразных решений. Однако состояние отраслевых научных учреждений и самой науки как таковой далеко от идеального и требует к себе самого пристального внимания.

Несмотря на достаточно большой научный потенциал, Министерство транспорта Российской Федерации вынуждено сегодня ставить перед собой задачу общей координации деятельности отдельных, разрозненных научно-исследовательских институтов, которые не в состоянии решать общетранспортные проблемы стратегического характера. Речь идет о перестройке всего научного комплекса отрасли, что может и должно дать мощный толчок в реализации инновационной политики Минтранса России.

Масштабы транспортной системы России и проблемы, которые предстоит решить, не оставляют сомнений в том, что нам с вами предстоит чрезвычайно важная работа. От успешного выполнения этой работы зависит положительное решение многих вопросов социально-экономического развития страны в целом, обеспечение конституционных прав граждан России.

(Доклад И.Е. Левитина печатается с небольшими сокращениями)

ФОРМИРОВАНИЕ СИСТЕМЫ ГОСУДАРСТВЕННОГО КОНТРОЛЯ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ

В условиях проведения административной реформы изменилась система и структура федеральных органов исполнительной власти, в том числе и Министерства транспорта Российской Федерации. Сегодня в его ведении действует Федеральная служба по надзору в сфере транспорта (Ространснадзор), в состав которой одним из отраслевых блоков вошло Управление безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта и пять Федеральных агентств по видам транспорта. Такая структура позволяет создать новые возможности для совершенствования управления транспортным комплексом и государственного контроля (надзора) в установленной сфере деятельности.

Реформирование железнодорожного транспорта, переход на рыночные отношения, изменение форм собственности на средства производства вызвали объективную необходимость пересмотра правовой базы, регламентирующей безопасность ее функционирования. Ведь с появлением на рынке транспортных услуг большего числа независимых участников перевозочного процесса - компаний-перевозчиков, операторов подвижного состава, компаний по ремонту и обслуживанию элементов инфраструктуры, возникают новые факторы риска возникновения нарушений безопасности. Кроме того, на железнодорожном транспорте продолжается увеличение износа основных фондов.

Аналогичная проблема существует и в организациях промышленного железнодорожного транспорта. Разработанная и поставляемая до настоящего времени промышленным предприятиям техника промышленного транспорта отечественного производства отражает достижения науки и техники 60-80-х годов прошлого столетия и послужила хорошей основой для успешной работы промышленности, а также достаточно сбалансированным технологическим и техническим взаимоотношениям с железными дорогами ОАО "РЖД". За последние 10-12 лет физическое и моральное старение парка технических средств промышленного желез-

нодорожного транспорта продолжает нарастать, так как его обновление, за редким исключением, практически не ведется с начала перестройки. Обновление и организованное их производство находится в состоянии застоя, а ряд заводов-производителей вынуждены перепрофилироваться и переходить на выпуск другой продукции из-за прекращения заказов от потребителей, дефицита собственных средств и отсутствия стимулов повышения конкурентоспособности этой техники на отечественном рынке.

Все это требует принятия энергичных мер по продолжению структурной реформы и развитию конкурентной среды на железнодорожном транспорте.

Деятельность Федеральной службы по надзору в сфере транспорта направлена, прежде всего, на формирование системы государственного контроля в указанной сфере деятельности. Приходится констатировать, что преувеличенная в недавнем прошлом роль государственного управления и контроля неоправданно уступила место нигилистическому подходу в период экономических реформ. Переоценка рыночных механизмов в такой важной сфере, как безопасность, привела к ослаблению регулирующего влияния государства и развитию кризисных явлений. Поэтому одна из основных задач Ространснадзора - это обеспечение согласованного, безопасного и эффективного функционирования железнодорожного транспорта как общего, так и необщего пользования, через надлежащее воздействие на всех субъектов рынка железнодорожных перевозок.

При этом Управление безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта осуществляет свою деятельность непосредственно и через свои создаваемые в 7-ми федеральных округах территориальные органы государственного железнодорожного надзора во взаимодействии со структурными подразделениями других федеральных органов исполнительной власти, органами исполнительной власти субъектов Российской Федерации, органами



А.Н. Волков,
заместитель руководителя
Федеральной службы по надзору
в сфере транспорта

местного самоуправления, общественными объединениями и иными организациями.

Разделение задач по контролю за обеспечением безопасности движения на железнодорожном транспорте между Федеральной службой по надзору в сфере транспорта и ОАО "Российские железные дороги" проведено осмысленно, целенаправленно и безошибочно постановлением Правительства Российской Федерации от 30 июля 2004 года №398 "Положение о Федеральной службе по надзору в сфере транспорта". Четко разграничены функции между Ространснадзором в части государственного контроля и надзора за безопасностью движения на железнодорожном транспорте и ОАО "РЖД" в части внутриведомственного аудита предприятий, входящих в состав указанной Компании, что само по себе не допускает их двойственности и дублирования.

Более детально Управление безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта Федеральной службы по надзору в сфере транспорта контролирует соблюдение всеми физическими и юридическими лицами, осуществляющими деятельность на железнодорожном транспорте общего и необщего пользования, требований законодательства Российской Федерации, в том числе международных договоров Российской Федерации:

- о безопасности движения и эксплуатации железнодорожного

транспорта, а также промышленной безопасности на железнодорожном транспорте;

- об организации, обеспечении и выполнении организациями железнодорожного транспорта перевозок высших должностных лиц Российской Федерации и иностранных государств;

- об обеспечении пожарной безопасности при эксплуатации железнодорожного подвижного состава;

- осуществляет контроль и надзор за соблюдением физическими и юридическими лицами:

- требований нормативных актов в области безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта и иных технических средств, а также их изготовления и приемки;

- требований промышленной безопасности при проектировании, строительстве, эксплуатации, консервации и ликвидации опасных производственных объектов, изготовлении, монтаже, наладке, обслуживании и ремонте технических устройств, применяемых на опасных производственных объектах железнодорожного транспорта;

- за проведением природоохранной работы, соблюдением физическими и юридическими лицами требований нормативных актов в области экологической безопасности, предупреждения и ликвидации чрезвычайных ситуаций природного и техногенного характера (далее - ЧС), обеспечения безопасности перевозок опасных грузов на железнодорожном транспорте;

- осуществляет лицензирование перевозочной и другой деятельности на железнодорожном транспорте.

Департамент безопасности движения и экологии ОАО "Российские железные дороги" совместно с ревизорским аппаратом железных дорог, отделений железных дорог - филиалов ОАО "РЖД" проводит технические ревизии, проверки и контролирует выполнение руководителями должностных нормативов личного участия в профилактической работе по безопасности движения и соблюдение технологических процессов только на предприятиях, входящих в состав этой Компании.

Разграничение функций между двумя структурами предусматривает и концепция развития структурной реформы, в которой говорится, что в новой системе обеспечения безопасности движения необходим двойной контроль: со стороны государствен-

ного надзора за организацией выполнения требований законодательства Российской Федерации по безопасности движения и со стороны ОАО "РЖД" в виде контроля за фактическим выполнением этих требований на местах.

Кроме того, Правительством Российской Федерации даны полномочия Федеральной службе по надзору в сфере транспорта "организовывать проведение необходимых расследований (за исключением авиационных и дорожно-транспортных происшествий), испытаний, экспертиз, анализов и оценок ..." с правом оформления технических заключений.

И это совершенно справедливое и правильное решение, так как объективность проведения расследования только ревизорским аппаратом ОАО "Российские железные дороги" случаев нарушений безопасности движения, когда пострадали люди, причинен ущерб окружающей среде, приведший к экологическому бедствию, когда в инциденте задействованы, как участники перевозочного процесса, государства ближнего и дальнего зарубежья, другие компании-операторы или перевозчики, может быть кем-то из участников поставлена под сомнение.

Поэтому Федеральная служба по надзору в сфере транспорта в подобных случаях должна выступить в роли независимого и беспристрастного эксперта и арбитра.

Система государственного контроля только формируется, а в железнодорожной отрасли пока действует старая система ревизорского контроля. Технология проведения ревизий и проверок, структура ревизорского аппарата практически не изменились. Поэтому роль Федеральной службы по надзору в сфере транспорта переоценить трудно.

Для того, чтобы правильно, в плановом порядке организовать работу Федеральной службы по надзору в сфере транспорта, в данном конкретном случае, железнодорожного магистрального и промышленного железнодорожного транспорта, мы считаем необходимым, в первую очередь, создание реестра всех поднадзорных предприятий. Если сегодня мы владеем объективной обстановкой с обеспечением безопасности движения в ОАО "РЖД" благодаря проведению целенаправленной технической политики упраздненного МПС России в области внедрения информатизационных технологий, одной из которых явля-

ется многоуровневая автоматизированная система управления безопасностью движения (МАСУ БД), то с организациями промышленного транспорта, юридическими лицами и индивидуальными предпринимателями, осуществляющим деятельность на железнодорожном транспорте, мы в настоящее время работаем через лицензирование и проверки предприятий на соответствие лицензионным требованиям, плановые проверки, а также через прямые контакты.

Необходимость проведения таких проверок в целях обеспечения безопасности движения очевидна. Нами уже были выявлены ряд "фирм", желающих получить лицензию, к примеру, на техническое обслуживание и ремонт подвижного состава на железнодорожном транспорте, которые не имеют необходимых производственных площадей, инструментов и оборудования, обученного персонала для осуществления указанного вида деятельности, а являются лишь посредниками между предприятием, имеющим подвижной состав и желающим его отремонтировать, и предприятием, готовым выполнить эту услугу.

Хочу более подробно остановиться на вопросах лицензирования. Данная функция была возложена на Федеральную службу по надзору в сфере транспорта Указом Президента Российской Федерации от 9 марта 2004 года №314 "О системе и структуре федеральных органов исполнительной власти". Перечень конкретных видов лицензируемой деятельности на железнодорожном транспорте установлен постановлением Правительства Российской Федерации от 30 июля 2004 года №398 "Положение о Федеральной службе по надзору в сфере транспорта".

После упразднения МПС России в "наследство" нам досталось более 3500 дел соискателей лицензии, по отдельным из которых не было принято решение с 2001 года.

Не скрою: изначально поступала масса звонков от соискателей лицензий, от лицензиатов, у которых заканчивался или истек срок лицензии, от правоохранительных органов с просьбой разъяснить сложившуюся ситуацию. Большинство - с возмущением. На отдельные звонки был вынужден отвечать встречным вопросом: почему же вы раньше, все эти 2 с лишним года молчали, зная о том, что в соответствии с действующим законодательством в течение 60 су-

ток должны были получить либо лицензию на определенный вид деятельности, либо официальное уведомление об отказе в выдаче лицензии с указанием конкретных причин отказа!

В данном вопросе мы не являемся правопреемниками МПС России. Поэтому, с самого начала мы постарались принять все необходимые меры для того, чтобы сделать деятельность по лицензированию максимально "прозрачной", а документы, направленные в МПС России, - доступными для соискателей с целью их последующего переоформления и предоставления в новый лицензирующий орган для рассмотрения.

В Интернете создали сайт www.eav.ru, где в разделе "Лицензирование" опубликовали всю необходимую информацию для соискателей лицензии, лицензиатов, включая рекомендации, Методические указания по лицензированию деятельности на железнодорожном транспорте, разместили реестры лицензиатов по каждому виду деятельности и соискателей лицензии.

Все нерассмотренные дела из архива МПС России были инвентаризированы специалистами Ространснадзора, упорядочены и помещены на сайт.

Еженедельно мы отвечаем на все вопросы соискателей, кроме того, ежемесячно проводятся web-конференции по вопросам лицензирования.

В последнее время принят ряд законов, регулирующих деятельность железнодорожного транспорта, и предстоит еще разработать и привести в соответствие ряд документов. Однако, для того, чтобы новые законы начали работать, нужен целый пакет подзаконных актов и нормативной документации. Поэтому, после выхода вышеуказанного постановления Правительства Российской Федерации Федеральная служба по надзору в сфере транспорта приступила к лицензированию отдельных видов деятельности на железнодорожном транспорте, хотя проблема на сегодняшний день до конца не решена.

Руководителем службы по надзору в сфере транспорта А.В. Нерадько подписаны приказы на предоставление лицензий 800 юридическим лицам и индивидуальным предпринимателям. Рассматривается еще 200 дел соискателей лицензии. Утверждена единая форма бланка лицензии на право осуществления деятельности во всех транспортных

блоках. Далее будет организовано проведение конкурсных торгов с целью определения печатного органа, который уже в ближайшее время обеспечит нас бланками строгого учета со всеми необходимыми категориями защищенности, и их выдача лицензиатам.

Сегодня временно мы представляем каждому лицензиату заверенные печатями выписку из приказа руководителя Федеральной службы по надзору в сфере транспорта о предоставлении лицензии и официальное уведомление с указанием серии и номера лицензии, которые в дальнейшем будут указаны в бланке лицензии. Списки лицензиатов мы размещаем на указанном выше сайте в Интернете, чтобы не только они могли еще раз убедиться в решении вопроса, но и другие заинтересованные лица могли знать перечень лицензиатов в определенной сфере деятельности для возможности заключения с ними дальнейших деловых и взаимовыгодных контактов. Это, на наш взгляд, очень важно, к примеру, для владельцев подвижного состава, которые с большим трудом решают сегодня вопросы технического обслуживания и ремонта собственного подвижного состава на предприятиях ОАО "Российские железные дороги", а также для собственников инфраструктуры, которым необходимо обеспечить ее надлежащее техническое обслуживание и ремонт для обеспечения безопасной эксплуатации.

Нами будет подготовлена и направлена телеграмма в адрес всех начальников железных дорог - филиалов ОАО "РЖД" с разъяснением, что до выдачи бланков лицензии выписки из приказов и официальные уведомления Федеральной службы по надзору в сфере транспорта с указанием серии и номера лицензии являются легитимными и могут служить законным основанием для возможного заключения с лицензиатом договора на определенный вид деятельности как для руководителя, так и для правоохранительных органов.

Что касается прямых контактов: сегодня мы тесно работаем с Норильской железной дорогой, ОАО "Железные дороги Якутии", ОАО "Железнодорожная компания "Золотое звено" и т.д.

На очереди проведение рабочих поездок по предприятиям и встречи с руководством Ямальской железно-

желдортранс", Новокузнецкого, Новолипецкого и Магнитогорского металлургических комбинатов, Лебединского и Коршуновского горно-обогатительных комбинатов и т.д.

Убежден, что в дальнейшем должны быть общие, единые требования по обеспечению безопасности движения через соответствующие технические регламенты для всех юридических и физических лиц, осуществляющих деятельность на железнодорожном транспорте общего и необщего пользования, в том числе и на промышленном железнодорожном транспорте. Должна быть единая методика расследования и классификации транспортных происшествий, единая форма отчетности по состоянию безопасности движения на железнодорожном транспорте и, конечно же, единый подход к организации профилактической работы по предупреждению аварийности. Мы ведь не можем представлять анализ по безопасности движения на железнодорожном транспорте Российской Федерации, имея статистику только по ОАО "РЖД". Поэтому, здесь необходимы понимание и поддержка в данном вопросе руководителей предприятий промышленного железнодорожного транспорта.

Если говорить о развитии конкурентной среды на железнодорожном транспорте, то сегодня, к сожалению, зачастую возникают спорные ситуации между ОАО "РЖД" и их партнерами по бизнесу. К примеру, недавно в Федеральную службу по надзору в сфере транспорта обратился губернатор Приморского края, руководство ОАО "Артемовское ППЖТ" и ОАО "Уссурийское ППЖТ" по случаю запрета выхода локомотивов, находящихся в собственности этих предприятий, на железнодорожные пути ОАО "РЖД". Аналогичные обращения с просьбой помочь обеспечить недискриминационный доступ юридических лиц и индивидуальных предпринимателей к оказанию услуг в сфере железнодорожного транспорта продолжают поступать и из других предприятий, входящих в Ассоциацию "Промжелдортранс". По мнению Федеральной службы по надзору в сфере транспорта, в связи с тем, что указанные компании не имеют статуса перевозчиков грузов на железнодорожном транспорте, в отношении них не применяются требования, установленные статьей 12 Федерального закона от 8 августа 2001 года №128-ФЗ "О

лицензировании отдельных видов деятельности", в том числе требования об обязательном заключении с владельцем инфраструктуры, в данном случае с ОАО "РЖД", договора об оказании услуг по использованию инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования.

Дело в том, что Правительством Российской Федерации до настоящего времени не утверждено Положение о лицензировании деятельности по оказанию услуг по использованию инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования, и, таким образом, ОАО "РЖД" не вправе оказывать такие услуги перевозчикам на основании соответствующего договора. Учитывая правовой статус ОАО "Артемовское ППЖТ", ОАО "Уссурийское ППЖТ" заключение такого договора не требуется. Поэтому отказ ОАО "Российские железные дороги" в выпуске локомотивов, принадлежащих Артемовскому и Уссурийскому предприятиям, по причине отсутствия лицензии, является неправомерным. Если локомотивы этих предприятий соответствуют техническим требованиям, установленным на железнодорожном транспорте, и не угрожают безопасности движения, их выпуск на пути общего пользования должен осуществляться в соответствии с "Правилами технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации".

В компетенцию Федеральной службы по надзору в сфере транспорта входит также и решение задач, связанных с обеспечением безопасности движения на железнодорожных переездах. Решение этой проблемы уже давно назрело в масштабе всей страны. Она достаточно сложная и требует не только принятия неотложных мер совместно с причастными министерствами и ведомствами, органами исполнительной власти, местного самоуправления, но и активизации работы по укреплению правопорядка на переездах.

Серьезную угрозу обеспечению безопасности движения представляют природные катаклизмы и техногенные аварии, которые являются потенциальными источниками возникновения чрезвычайных ситуаций на железнодорожном транспорте. Поэтому одной из наших задач является и формирование Единой государственной системы предупреждения и ликвидации чрезвычайных ситуаций, которая направлена на решение задач в области экологической безо-

пасности, защиты населения и территорий. Мы постоянно укрепляем наше взаимодействие с МЧС России и другими федеральными органами исполнительной власти, причастными к этой проблеме.

Ведется работа и в области экологической безопасности, так как мы отчетливо представляем, что сохранение железнодорожным транспортом лидирующего положения на рынке транспортных услуг и устойчивое его развитие зависят от решения вопросов и в этой области. Снижение негативного воздействия хозяйственной деятельности железнодорожных предприятий на окружающую среду снизит и количество предъявленных к ним исков. Экологическая безопасность - это общенациональная задача. Сегодня, когда во всех развитых странах физическое здоровье нации отождествляется с ее духовным благополучием, мы не должны остаться в стороне от цивилизованного мира. И если мы призваны стоять на страже государственных интересов, то должны и интересы корпораций интегрировать с интересами государства.

Реализация государственной политики, направленной на максимальное снижение загрязнения окружающей среды отходами производства, поддержка экологически эффективного производства, модернизация и технологическое перевооружение, это наша первоочередная задача в этой области.

Для нашей службы по-прежнему остается приоритетным и государственный контроль в области промышленной безопасности опасных производственных объектов. На железнодорожном транспорте их насчитывается более 45 тысяч. Сегодня половина из них выработала свой нормативный срок службы. Наихудшее положение сложилось на Сахалинской (70,8%), Северо-Кавказской (63,5%) и Юго-Восточной (60,3%) железных дорогах - филиалах ОАО "РЖД".

В этой части нами было достигнуто двустороннее Соглашение о взаимодействии между Федеральной службой по экологическому, технологическому и атомному надзору и Федеральной службой по надзору в сфере транспорта в части, касающейся железнодорожного транспорта.

Данным документом установлено, что взаимодействие, связанное с осуществлением государственного надзора в области промышленной безопасности, реализуется следующим порядком.

Федеральная служба по экологическому, технологическому и атомному надзору, являясь федеральным органом исполнительной власти, специально уполномоченным в области промышленной безопасности, оказывает методическую помощь Федеральной службе по надзору в сфере транспорта в области промышленной безопасности по вопросам организации государственного надзора за опасными производственными объектами, где установлены оборудование, работающее под давлением, и подъемные сооружения на железнодорожном транспорте, а также информирует о вновь вводимых нормативно-технических и методических документах.

Федеральная служба по надзору в сфере транспорта осуществляет во всех поднадзорных организациях, связанных с железнодорожным транспортом:

- регистрацию оборудования, работающего под давлением, и подъемных сооружений, ведение ведомственного раздела государственного реестра опасных производственных объектов на железнодорожном транспорте, на которых используется оборудование, работающее под давлением, и подъемные сооружения в установленном порядке;

- надзор за монтажом, наладкой, обслуживанием и ремонтом, техническим диагностированием и безопасной эксплуатацией оборудования, работающего под давлением, и подъемными сооружениями;

- проведение аттестации руководителей, специалистов, членов аттестационных комиссий по вопросам промышленной безопасности на железнодорожном транспорте;

- проведение технического расследования причин аварий при эксплуатации оборудования, работающего под давлением, и подъемных сооружений на железнодорожном транспорте.

Убежден, что работа, проводимая Федеральной службой по надзору в сфере транспорте в указанных направлениях ее деятельности, безусловно, положительно повлияет на повышение уровня безопасности перевозок пассажиров и грузов не только на Российских железных дорогах, но и в целом на железнодорожном транспорте Российской Федерации.

ВЫСТАВОЧНЫЙ ХОЛДИНГ MVK ОБЪЕДИНЯЕТ РОССИЙСКИЙ РЫНОК

- Транспортный форум - один из долгосрочных и крупнейших проектов Выставочного холдинга MVK. С 1 по 4 марта 2005 года он пройдет в восьмой раз. Читателям нашего журнала будет интересно узнать об этом подробнее.

- Это единственная в России отраслевая выставка, наиболее полно представляющая рынок транспортных средств и услуг. Одна из главных проблем российской экономики сегодня - высокая степень износа основных средств. К транспортной отрасли это относится в той же мере. Но подъем экономики, наблюдающийся сейчас во многих отраслях, стимулирует спрос на современную транспортную технику. У этого рынка хорошие перспективы, а выставки форума достаточно глубоко разрабатывают транспортную тематику. Современный этап развития транспортного бизнеса характеризуется определенной степенью зрелости, но все более актуальным становится вопрос организации грузоперевозок и связанные с этим другие вопросы участников рынка грузового автотранспорта. Существует проблема - предприятия транспортной системы и транспортного машиностроения взаимодействуют недостаточно, и предстоящий Транспортный форум нацелен на решение данной проблемы. Мы не только экспонируем дорожно-строительную технику, промышленный транспорт для самых разных отраслей промышленности и сельскохозяйственного производства, подъемно-транспортное оборудование, запчасти и материалы, но также представляем рынок транспортно-экспедиторских услуг. В этом направлении нам содействует Ассоциация Международных Автомобильных Перевозчиков и, конечно, крупнейшая компания в секторе железнодорожных перевозок ОАО "РЖД". Но обеспечить бесперебойный экономически эффективный перевозочный процесс нелегко. Поэтому задача Форума - дать наиболее сбалансированное представление о транспортном рынке с учетом специфики всех отраслей транспортного комплекса с целью дальнейшего раз-

Работники промышленного транспорта с нетерпением ждут главной транспортной выставки года - восьмого Международного Транспортного Форума, который пройдет с 1 по 4 марта 2005 года в Москве на территории КВЦ "Сокольники". Ведь там можно найти новых партнеров, ознакомиться с опытом известных компаний, прорекламировать свою продукцию, провести собственную оценку рынка транспортных средств и услуг - словом, "себя показать и других посмотреть".

Предлагаем читателям интервью с организатором выставки - Президентом Выставочного холдинга MVK Андреем Витальевичем Лапшиным.

вития конкурентных сегментов в различных секторах (перевозок, ремонта, машиностроения). В российской автоиндустрии так или иначе задействовано около 10 % всего трудоспособного населения России. Так что успешная выставочная деятельность на этом рынке связана не только с интересами большого бизнеса, но и с интересами значительной части населения страны.

- Инициатором и одним из организаторов первой транспортной выставки в Сокольниках в 1998 году была ассоциация "АСПРОМТРАНС", возглавляемая генеральным директором В.А. Сидяковым. Как Вы оцениваете такое долговременное партнерство?

- С академиком РАТ Валерием Сидяковым мы сотрудничаем очень давно, знаем его как ведущего специалиста России в области ПТ. Нам также известно, что Валерий Алексеевич - вдохновитель Вашего журнала "Промышленный транспорт XXI век", который является информационным спонсором Транспортного форума.



**А.В. Лапшин,
президент Выставочного
холдинга MVK**

"АСПРОМТРАНС" является одной из самых авторитетных организаций в сфере промышленного транспорта и объединяет ведущие промышленные, проектные и научные предприятия. Опыт и обширные профессиональные связи руководителей и специалистов ассоциации позволили нам занять лидирующие позиции среди аналогичных профильных выставок России. Уверены, что наше сотрудничество будет способствовать дальнейшему развитию Транспортного форума, постоянному расширению числа его участников.

- Пожалуйста, расскажите подробнее о выставочной деятельности MVK в целом.

- Отечественный выставочный рынок зарождался в начале 90-х. Мы практически сразу сделали ставку на сотрудничество с профессиональными ассоциациями. Расчет был точный, и сейчас многие наши машинотехнические выставки стали главными в своих отраслях и по числу участников, и по ведущим предприятиям, и по посетителям. Скажу только, что в год у нас бывает более 1 миллиона 200 тысяч посетителей. В основном это специалисты, которые входят в число лиц, принимающих решение при заключении контрактов.

- Какая тематика преобладает в вашей выставочной программе?

- Наш "конек" - это промышленная тематика. Главное достоинство наших



выставок - способность консолидировать и развивать отечественный рынок, поддерживать именно нашего, российского производителя. Практически все выставки холдинга MVK-международные. Участие иностранных фирм дает представление о состоянии мирового рынка, определяет тенденции развития и видение перспективы. То есть конкуренты встречаются на выставке лицом к лицу и отстаивают свои конкурентные преимущества.

- Вы работаете не только в Москве. Выставочный холдинг MVK -- единственная в России компания, у которой появилась сеть региональных представительств. Рано или поздно многие сильные компании в разных отраслях начинают продвижение в регионы, но ведь там рынки тоже сложились. На что вы рассчитываете?

- На партнерство, на диалог, на поиск того, что объединяет регионы. Мы исходим из того, что выставки должны объединять российский рынок. Вот недавно в Красноярске у нас прошла первая региональная выставка "Телогрейка - Сибирь". Интересно, что наша московская выставка "Телогрейка" начиналась с 50 экспонентов, а красноярская - со 120. За этим стоит знание на-

шим партнером - "Красноярской ярмаркой" - реалий местного рынка, и доверие к бренду MVK, правилом которой стала продажа не выставочных площадей, а качества выставки.

- Что следует понимать под качеством выставки?

- За качеством выставки стоит не только большой перечень услуг, но и готовность организатора постоянно этот перечень расширять. Главное - всегда помнить о целях и потребностях экспонентов и посетителей наших выставок, как об основополагающих мотивах в деятельности нашего холдинга.

- Деятельность Вашей компании началась в Сокольниках, то есть в какой-то мере вы приняли эстафету советских времен. Это обстоятельство помогает или мешает компании в работе?

- Да, действительно в советские времена именно в Сокольниках началась международная выставочная деятельность. Там в 1959 году прошла американская национальная выставка, первая из серии зарубежных. Потом началась практика международных тематических, специализированных выставок, и, кстати говоря, не на каждой из них Со-

ветский Союз как устроитель был представлен. Но почему бы не заглянуть в историю и дальше? И тогда станет понятно, что все, оказывается, было предопределено гораздо раньше. 125 лет назад Сергей Михайлович Третьяков, младший брат известного мецената, удачный предприниматель, в то время московский градоначальник, принял решение выкупить для города Сокольничью рощу у царской казны для того, чтобы устроить здесь общедоступный парк для народных гуляний. Здесь всегда любили и себя показать, и на других поглядеть. Одним словом, Сокольникам издавна было привычно все, связанное с показом, с "выставлением". А теперь просто с выставками. Младший Третьяков, кстати, был в числе организаторов первой промышленно-художественной выставки в Москве. Так что, видите, какая на нас историческая ответственность! А если всерьез, то у каждого времени свои выставки. Поэтому нельзя сказать, что нам в Сокольниках работать проще или труднее. Рыночная экономика ставит совсем другие задачи, но они решаемы. В том числе и с помощью наших выставок, которые вывели нас в число лидеров выставочного рынка.



**Л.А.Осипова,
инженер
(Промтрансинипроект)**

Промтрансинипроект, имея богатый опыт работы в области промышленного транспорта и обширные связи с предприятиями и организациями России и ближнего зарубежья, выступил в 1997 году инициатором проведения в феврале 1998 года на территории КВЦ "Сокольники" первой Международной выставки "Промтранс-98", взяв на себя обязанности по ее подготовке как ведущая организация в Ассоциации предприятий промышленного транспорта "АСПРОМТРАНС".

Подготовка и проведение выставок осуществлялись при активной подде-

ржке Минтранса России, Торгово-промышленной палаты России и Академии транспорта России, Ассоциации международных автомобильных перевозчиков "АСМАП" и Российского автотранспортного союза, а с 2002 года при поддержке Министерства путей сообщения Российской Федерации.

Минтрансом России в 1999 году было принято решение сделать "Промтранс" базовой выставкой, способствующей не только развитию транспортного машиностроения, но и созданию новой техники, которая по своим параметрам будет соответствовать лучшим мировым аналогам.

На первой выставке "Промтранс-98" были представлены новейшие разработки в области развития всех видов промышленного транспорта, специализированные виды промышленного транспорта, устройства и средства погрузочно-разгрузочных работ, а также технические средства для организации любых перевозок для всех отраслей промышленности.

В 1999 году тематика выставки была расширена, и экспозицию "Промтранс-99" составили уже два больших раздела: промышленный и городской транспорт. На первый взгляд может показаться, что эти два вида транспорта несовместимы, однако их объеди-

нение стало возможным из-за их общей машиностроительной базы, технического оснащения и инфраструктуры. Изменилось и название выставки, она стала называться Международной выставкой промышленного и городского транспорта. В 2001 году экспозиция была дополнена новым большим разделом "Транспортные услуги", а в 2002 году городской транспорт впервые был выделен в самостоятельную выставку "СитиТрансЭкспо-2002", что позволило привлечь к участию в ней большее количество экспонентов и наиболее полно показать весь диапазон транспортного обслуживания городов.

За последнее десятилетие на отечественном рынке транспортного машиностроения и транспортных услуг произошли заметные изменения. Намечился позитивный сдвиг в производстве многих видов новой техники, поставке машин и оборудования, в развитии производственной базы отрасли. В связи с принятием программы "Модернизация транспортной системы России до 2010 года" организаторами выставок "Промтранс" и "СитиТрансЭкспо" было принято решение создать в 2003 году на их базе выставку "Международный транспортный форум", своей тематикой охватывающую промышленный, железнодорож-

ТРАНСПОРТНЫЕ ВЫСТАВКИ В "СОКОЛЬНИКАХ"

ный, автомобильный и городской виды транспорта.

Мировой опыт показывает, что участие в выставках предоставляет экспонентам уникальную возможность показать свой потенциал, расширить и укрепить свои творческие и коммерческие отношения с партнерами, заключить новые договоры, способствовать созданию новой техники и привлечению инвестиций в крупные транспортные проекты.

Принимая во внимание сложную экономическую ситуацию в России и придавая большое значение проведению выставок как рекламных мероприятий, организаторы устанавливали для экспонентов ряд льгот, что позволяло привлечь к участию в выставках российские предприятия, которые в нынешний период становления рыночной экономики находятся в тяжелом финансовом положении и не имеют достаточных средств для показа своей продукции на дорогостоящих выставках.

Анализируя результаты выставок, проведенных с 1998 года, можно сделать следующие выводы:

- из узкоспециализированной она трансформировалась в выставку, охватывающую своей тематикой многие виды транспорта;

- ее отличительной особенностью стала широкая география ее российских участников, представлявших конкурентоспособную продукцию от Амурской области до Калининграда;

- ежегодно в выставках принимали участие более 100 фирм из России, стран СНГ и Европы;

- экспозиция промышленного железнодорожного транспорта, который обеспечивает перевозки грузов между цехами и складами, а также доставляет на предприятия сырье, топливо, материалы и вывозит готовую продукцию, была представлена ведущими заводами России и СНГ, такими как: Людиновский тепловозостроительный завод, Новочеркасский электровозостроительный завод, Муромтепловоз, Азовмаш, Днепропетровский электровозостроительный завод, Брянский машиностроительный завод, Энгельс-трансмаш, Калининградская вагоностроительная компания, "Днепрвагонмаш", Крюковский вагон-завод, "Рузхиммаш", "Кировский машзавод им. 1 Мая", "Бурья-Кран", "Кран-УМЗ", Муромский стрелочный завод, "Калугапутьмаш", "Кубаньжелдормаш", Калужский завод "Ремпутьмаш", Кушвинский завод транспортного машиностроения, Харьковский завод подъемно-транспортного машиностроения и др., ставшие постоянными участниками выставок;

- в работе выставок принимали участие крупнейшие российские ассоциации: "АСПРОМТРАНС", "Промжелдортранс", "Металлургтранс", "ВостСибПромтранс", играющие важную роль в работе промышленного транспорта и занимающиеся вопроса-

ми организации разработки законодательно-правовой базы промышленного транспорта, научными исследованиями его проблем, созданием новой транспортной техники, а также вопросами его взаимодействия с магистральным транспортом;

- автомобильный промышленный транспорт на выставках "Промтранс" был представлен экспозициями Белорусского автомобильного завода - ведущего предприятия по производству карьерных самосвалов, Гравовского автозавода (ОАО "ГРАЗ"), выпускающего автоцистерны, битумовозы, кислотовозы, мазутовозы, а также передвижные и контейнерные автозаправочные станции, ОАО "УралАЗ", АМО ЗИЛ, ОАО "Уралавтоприцеп", Могилевский автобусный завод, Спецавтотехника и др.. Свои услуги в сфере перевозки грузов были предложены Ассоциацией международных автомобильных перевозчиков - АСМАП, являющейся членом Международного Союза автомобильного транспорта, объединяющей более 1000 различных автотранспортных и экспедиторских организаций и защищающей их интересы перед национальными и иностранными компетентными органами;

- в разделе городского транспорта свою продукцию демонстрировали Усть-Катавский вагоностроительный завод им.С.М. Кирова, "Петербургский трамвайно-механический завод", завод "Тролза", Конструкторское бюро специального машиностроения (С.-Петербург), АЭК "Динамо", АНТК "Антонов", "Горэлектротранс" (С.-Петербург), ОАО "Рубин", корпорация "Горстрой-электротранс", Павловский и Голицинский автобусные заводы и др.;

- ежегодно в рамках выставок проводились научно-практические конференции, семинары, "круглые столы", конкурсы;

- с каждым годом увеличивается площадь, занятая экспозицией выставки (с 2000 кв.м в 1998 году до 4000 кв.м в 2004 году).

Как отмечали участники и посетители, экспозиции выставок "Промтранс" с каждым годом становятся намного содержательнее: больше участников и экспонатов, лучше оформлены стенды, увеличивается количество посетителей выставки, в том числе глав и представителей региональных субъектов, заинтересованных в приобретении техники. Демонстрировалось оборудование, техника, технология, действительно интересующие сегодня предприятия промышленного транспорта. Выставки посещало большое число специалистов, а также участников семинаров, которые в дни работы выставки проводили в Москве Министерство транспорта России и "АСПРОМТРАНС", в 2004 году выставки посетили более 7 тысяч специалистов транспортников и представителей региональных администраций, заинтересованных в приобретении техники.

В период подготовки выставок всегда проводится насыщенная рекламная кампания в СМИ, целью которой является не только привлечение к участию потенциальных экспонентов, но также привлечение как можно большего количества посетителей, причем не просто посетителей, а потенциальных покупателей экспонируемой техники. Рассылаются именные приглашения главам и представителям региональных субъектов.

При подготовке "Промтранс-2001" организаторы пригласили к сотрудничеству АСМАП, приурочивший к выставке проведение своего тематического мероприятия, Российский автотранспортный союз, который перенес свой ежегодный съезд на дни проведения выставки, и ее посещение внесено в программу мероприятий. А это более 100 специалистов - транспортников из разных регионов, как раз тех, которых ждут участники выставки. Приглашен к сотрудничеству и Союз производителей автобусов, в который входят 10 крупнейших заводов.

"Международный транспортный форум-2005" пройдет в КВЦ "Сокольники" с 1 по 4 марта 2005 года, в своем составе он объединит четыре специализированные выставки: "Промтранс", "СитиТрансЭкспо", "Трейлеры, Автофургоны" и "Железнодорожный транспорт". В рамках указанных выставок пройдут научно-практические конференции, семинары, "круглые столы", презентации. В ходе Форума будут проводиться конкурсы, на которые приглашено профессиональное жюри. Победители будут награждаться медалями и дипломами. В число организаторов "Транспортного форума-2005" вошли: Выставочный холдинг "MVK", ассоциации "АСПРОМТРАНС" и "АСМАП", деловой журнал "РЖД-Партнер", ОАО "РЖД". Организаторы разработали и реализовывают масштабную рекламную кампанию форума в специализированных и отраслевых изданиях, общественно-политических СМИ, на радио и телевидении. Рекламная кампания охватывает около 100 наиболее популярных и авторитетных изданий России, Украины и Беларуси.

Транспортные выставки в "Сокольниках" за восемь лет их проведения, стали традиционным местом постоянного общения работников промышленного и городского транспорта, перевозчиков и машиностроителей России и стран СНГ. Организация подобных выставок с их насыщенной деловой программой вносит достойный вклад в развитие транспортного рынка страны.

Организаторы "Международного транспортного форума-2005" приглашают все предприятия, заинтересованные в увеличении сбыта своей продукции и установлении новых деловых контактов, принять активное участие в выставках Форума.

В Москве 1-2 марта 2005 г. состоится ежегодная научно-практическая конференция "Промтранс-2005".

Конференция проводится при поддержке Минтранса России, ее организаторы - ассоциации "Аспромтранс", "Промжелдортранс", "Союзгрузпромтранс", Национальная ассоциация транспортников.

К участию в конференции приглашены представители Минтранса РФ, Минэкономразвития РФ, Минпромэнерго РФ, Торгово-промышленной палаты РФ, ОАО "РЖД", Российской академии транспорта, транспортных ассоциаций и организаций, научно-исследовательских и проектных институтов, транспортных вузов.

В конференции предполагается участие крупных промышленных предприятий - грузовладельцев, а также российских и зарубежных компаний - производителей транспортной техники: Людиновского, Коломенского, Брянского, Новочеркасского и других локомотивостроительных заводов, вагоностроительных предприятий России и Украины (Уральского, Рузавского заводов, ОАО "Днепровагонмаш" и др.), ЦКБ "Путьмаш", Кушвинского завода транспортного оборудования, компании Siemens и др.

Конференция будет посвящена двум вопросам: государственному регулированию промышленного транспорта и нормативно-правовому обеспечению взаимоотношений между железнодорожным транспортом общего и необщего пользования.

В настоящее время многие **вопросы государственного регулирования** промышленного транспорта ждут своего решения. К ним относится, в частности, разработка технических регламентов для промышленного транспорта. В соответствии с принятым в 2003 году Законом о техническом регулировании в ближайшие годы перестанут действовать многие ГОСТы, которые должны быть заменены техническими регламентами, и необходимо не мешкая приступить к их разработке.

Государственного регулирования

требуют и вопросы координированного развития транспортной инфраструктуры. Один из примеров такого рода - переход железных дорог к перевозкам грузов поездами увеличенной массы и длины, что сразу же поставило многие промышленные предприятия перед необходимостью удлинения приемо-отправочных путей входных станций.

Важнейшие вопросы государственного регулирования связаны с разработкой перспективных технических средств промышленного транспорта - локомотивов, вагонов, верхнего строения пути, специального автомобильного транспорта, ремонтной и погрузочно-разгрузочной техники и др. Необходимо решить вопрос о едином заказчике новой техники для промышленного транспорта, и решение этого вопроса также требует участия государственных органов.

Будут обсуждены вопросы информатизации промышленного транспорта. За последние годы автоматизированные системы управления превратились из дорогостоящих игрушек в средство получения реальной прибыли, но промышленный транспорт сильно отстал в этих вопросах от транспорта общего пользования, и их решение также требует государственного регулирования.

В настоящее время, когда все виды транспорта объединены в одном министерстве, появилась реальная возможность координированных решений. На конференции должны быть сформулированы вопросы, требующие законодательной и финансовой поддержки на государственном уровне, и намечены пути их решения.

Вторая группа вопросов, обсуждению которых будет посвящена предстоя-

щая конференция, связана с **правовым регулированием взаимоотношений между железнодорожным транспортом общего и необщего пользования**. Наболевшие вопросы, возникающие на этом "стыке", хорошо известны работникам промышленного транспорта: здесь и неравноправное положение обоих видов железнодорожного транспорта, зафиксированное в некоторых статьях Устава железных дорог РФ; и штрафные санкции, связанные с платой за пользование вагонами парка РЖД при их пребывании на путях грузовладельцев; и вопросы тарифной политики, нашедшие отражение в новой редакции прейскуранта 10-01 и др.

Российский и зарубежный опыт показывает, что локальные перевозки на региональном уровне могут успешно выполняться предприятиями промышленного железнодорожного транспорта и операторскими компаниями. Как придать этим компаниям статус перевозчика, и есть ли в этом необходимость? Как обеспечить им недискриминационный доступ к инфраструктуре РЖД? Эти и другие вопросы, без решения которых не может быть создана конкурентная среда на железнодорожном транспорте, также будут обсуждены на Конференции.

Доклады участников будут опубликованы в сборнике трудов Конференции.

Желающие принять участие в Конференции могут получить дополнительную информацию, обратившись в оргкомитет конференции по телефону:

**(095)-131-45-00,
факсу (095)-138-26-20,
e-mail: promtrans@rmt-net.ru**

М.И. Шмелевич



Дорожная техника

Параллельно с екатеринбургским транспортным форумом под знаком 170-летия создания первого российского



ВЫСТАВКА "МАГИСТРАЛЬ-2004"

паровоза и строительства первой внутренней железной дороги в Нижнем Тагиле прошла Вторая уральская выставка-ярмарка железнодорожной и дорожно-строительной техники "Магистраль-2004". Выставка расширила свои границы до пределов СНГ - Государственный демонстрационно-выставочный центр вооружения и военной техники Нижнетагильского института испыт-

ания металлов принимал более ста предприятий Украины, Башкортостана, Алтайского края, Московской, Ленинградской, Владимирской, Иркутской, Пермской, Самарской и других областей, которые представили в экспозиции образцы уже известной и модернизированной техники, оборудования и стенды, рассказывающие об ее технических и эксплуатационных характеристиках.

Контакты и контракты

Внимание посетителей привлёк стенд Свердловской железной дороги - филиала ОАО "РЖД", на котором были представлены данные о внедрении в практику ее работы новейших технологий и современных систем электроники и автоматики. Вызвал интерес грузовой электровоз ВЛ-11 с максимальной эксплуатационной скоростью 100 километров в час, демонстрировавшийся ФГУП ПО "Уралвагонзавод". Среди участников выставки были также известные производители железнодорожного оборудования и техники, как ЗАО "Межгосударственный концерн "Трансмаш", ФГУП "Уральский завод транспортного машиностроения", ОАО "Кушвинский машиностроительный завод", ОАО "Муромский стрелочный завод", ОАО "Алтайвагон", ЗАО "Белорецкий завод рессор и пружин", ОАО "Истинский машиностроительный завод" и т.п. Украина была представлена ОАО "Стахановский вагоностроительный завод", АО "Крюковский вагоностроительный завод".

"Умный" локомотив

На выставке-ярмарке железнодорожной и дорожно-строительной техники "Магистраль-2004" был представлен "умный" локомотив нового поколения.

Новый электровоз создан на базе широко распространенного в России локомотива ВЛ-11. Изюминкой обновленной машины, к разработке которой приложили руку специалисты Уральского отделения Всероссийского научно-исследовательского института железнодорожного транспорта, ЗАО "Современные транспортные системы", НПО "Автоматики" и ФГУП "ПО Уралвагонзавод", стала уникальная система управления. Электронный "мозг" управляет силовой установкой, реагирует на сигналы светофоров, оперативно выдает информацию о неисправностях. Обновленный электровоз потребляет на 15% меньше электроэнергии, значительно сократится трудоемкость ремонта. Для поездной

бригады созданы комфортные условия работы: в кабине применены новые тепло- и звукоизоляционные материалы, система климат-контроля, новый пульт управления, удобные сиденья, холодильник и даже микроволновая печь. Максимальная скорость нового локомотива - 100 километров в час, мощность - 5360 киловатт.

Модернизированный электровоз ВЛ-11 с современной электронной начинкой, представленный на выставке "Магистраль-2004", является первым этапом на пути реализации областной инвестиционной программы на 2004-2010 годы.

Напомним, что в октябре 2003 года между президентом ОАО "РЖД" Геннадием Фадеевым и генеральным директором ФГУП "ПО Уралвагонзавод" Николаем Малых был подписано соглашение о поставке ОАО "РЖД" 100 тысяч полувагонов до 2010 года. После этого, ввиду расширения сотрудничества между ОАО "Российские железные дороги" и промышленными предприятиями Уральского региона, правительством Свердловской области было принято решение о разработке и реализации областной инвестиционной программы по увеличению выпуска железнодорожного подвижного состава и создания современных грузовых вагонов и электровоза нового поколения.

По мнению конструкторов, модернизированный локомотив ВЛ-11, представленный на выставке, станет предтечей нового поколения отечественных электровозов, сообщает служба по связям с общественностью СвЖД.

Предложенные на выставке "Магистраль-2004" образцы техники и оборудования находят применение и на магистральных железных дорогах, и на путях предприятий промышленного железнодорожного транспорта, особенно сейчас, когда взят курс на перевооружение обеих ветвей железнодорожного транспорта.

Обязательной составляющей выставки являются демонстрационные показы железнодорожной и строительной техники, первым из которых стала демонстрация действия макета в натуральную величину паровоза отца и сына Черепановых. (Подробности о паровозе Черепановых можно прочитать в статье "Первому российскому паровозу 170 лет").

Выставки, подобные "Магистраль-2004", - неплохой полигон для контактов производителей и потребителей изделий российских предприятий и заключения взаимовыгодных контрактов.

Первому российскому паровозу 170 лет

Сто семьдесят лет назад в Нижнем Тагиле, в сердце горнозаводского Урала произошло событие, которое фактически знаменовало зарождение промышленного транспорта в России. Отец и сын Черепановы, Ефим Алексеевич



Отец и сын Черепановы

евич и Мирон Ефимович - крепостные мастера-самоучки создали первый в России паровоз и первую чугунную дорогу для обслуживания заводского хозяйства.

Черепановы происходили из приписанных крестьян Выйского района - старейшего из девяти металлургических заводов Нижнетагильского горнозаводского округа, принадлежавшего крупнейшим предпринимателям и помещикам Демидовым.

Именно здесь, на Выйском заводе, начали свою деятельность Ефим и Мирон Черепановы. Они считались лучшими на заводах "меховыми" и "плотинными" мастерами. Ефим Черепанов стал инициатором создания и руководителем Выйского "механического заведения" - одного из первых в России машиностроительных фабрик. Впоследствии сначала отец, затем сын Черепановы занимали должность главного механика заводов Нижнетагильского округа.

Далеко не случайно, что этот технический прорыв, на десятилетия вперед высветивший перспективы развития промышленного транспорта в России, произошел на Урале. С петровских времен организованные в горные округа и кустовые объединения предприятия уральской металлургии строились как крупные и сложные производственные комбинаты, объединяющие рудное, топливно-энергетическое и собственно металлургическое производства. Эффективная, бесперебойная работа горнозаводского хозяйства была немыслима без внутризаводского транспорта. Но именно это звено производства долгие десятилетия являлось самым отстающим, затратным, базировалось на маломощном гужевом транспорте и, в силу этого, не имело ни надежной технологической опоры, ни своего выраженного лица. Достаточно сказать, что, по расходной книге за 1833 год, в Нижнетагильском хозяйстве Демидовых издержки на заводские перевозки составляли 85 тысяч рублей - колоссальную по тем временам сумму, что резко повышало себестоимость продукции. И именно здесь, на Нижнетагильских заводах, с очевидным практическим замыслом был реализован в 1834 г. революционный технический проект отца и сына Черепановых.

Испытание первого паровоза Черепановых состоялось в августе 1834 г. Это



паровой агрегат, силуэт которого знаком каждому уральцу, был весьма скромным по мощности и скорости передвижения. "Горный журнал" в публикации за 1835 год писал о его испытании так: "Сухопутный пароход, ими (т.е. Черепановыми) устроенный, ходит в обе стороны по нарочно приготовленной на длине 400 сажен колесопроводам и возит более 200 пудов тяжести со скоростью от 12 до 15 верст в час...". В современной системе измерений, при весе 2,4 тонны паровоз Черепановых перемещал груз весом в 3,3 тонны со скоростью 13-16 км в час. Протяженность опытной чугунной до-

роги, построенной на Выйском заводе, составила 854 м, а ширина ее колеи - 1645 мм. По современным расчетам, мощность первого русского паровоза составляла около 30 лошадиных сил. Практически сразу же после успешных испытаний своего детища, осенью 1834 г., Черепановы приступили к постройке второго, более мощного паровоза грузоподъемностью до 1000 пудов, который был закончен в марте следующего, 1835-го года. Использовать его Черепановы рассчитывали для перевозки руды с Меднорудянского рудника до Выйского завода, в связи с чем предлагали удлинить опыт-

ную линию более чем на 2 км. Не сохранилось достоверных сведений о том, действовал ли черепановский "пароход" на перевозке руды или же остался на стадии технического эксперимента - но совершенно очевидно, что создавался он не как технический курьез для музея, но как работающий агрегат. Поэтому с полным правом можно считать, что наша отрасль - промышленный транспорт - ведет свой отсчет именно от этого черепановского паровоза.

Н.И. Карганова,
начальник отдела
(Промтрансниипроект)

Проблема механизации путевых работ по ремонту и текущему содержанию пути является актуальной, так как связана с эксплуатационной надежностью железнодорожного полотна и безопасностью перевозок.

Прошедшая в г. Калуге очередная юбилейная 10-я международная Выставка-ярмарка "Путевые машины" продемонстрировала новейшие образцы путевых машин и технологий, стала базой по обмену опытом и закреплению сотрудничества производителей техники и специалистов путевого хозяйства. Воплощается в жизнь программа "Основные направления развития и социально-экономической политики железнодорожного транспорта на период до 2005 года", представленная и одобренная на Всероссийском съезде железнодорожников в мае 1996 г. Одним из положений в стратегии научно-технической политики было отмечено, что "эффективность отрасли в перспективе будет определяться уровнем техники и технологии, применяемых на железных дорогах". За прошедшие годы коренным образом изменился подход к системе содержания пути и обслуживания путевой техникой. Сокращаются и выводятся из эксплуатации малопроизводительные и устаревшие машины.

На выставке были представлены экспонаты путевой техники и механизированного инструмента не только отечественных машиностроителей, но и совместные разработки с ведущими зарубежными фирмами. Основными региональными машиностроителями по выпуску продукции железнодорожного (путевого) машиностроения были представлены: Калужский завод "Ремпутьмаш", - филиал ОАО "Российские железные дороги", ОАО "Калугапутьмаш", экспериментальный завод "Металлист", Тихорецкий машиностроительный завод им В.В.Воровского, "Тулажелдормаш", ОАО Людиновский тепловозостроитель-



Участники выставки (слева направо):
В.И. Карабанов - председатель совета директоров фирмы "СНАГА";
Н.И. Карганова - начальник отдела "Промтрансниипроект";
Л.А. Андреева - зам. директора института "Промтрансниипроект";
В.И. Коненков - генеральный директор фирмы "СНАГА"

ный завод, ОАО Калужский завод транспортного машиностроения, Верещагинский ПРМЗ, Пермский моторекомонтный завод, Ярославский РРЗ и др.

Заводы "Ремпутьмаш" выпускают на основе отечественных разработок и в кооперации с ведущими фирмами Европы высокопроизводительные путевые машины; капитально ремонтируют технику, придавая ей новые функциональные возможности, повышая ее надежность и и производительность; изготавливают запасные части и осуществляют сервисное обслуживание. На заводах "Ремпутьмаш" накоплен уникальный опыт по внедрению системы менеджмента качества по международному стандарту (Калужский завод "Ремпутьмаш", Свердловский ПРМЗ). Разработка и сертификация системы менеджмента качества (СМК) дает возможность выхода на внешний рынок и привлечения инвестиций, повышения качества выпускаемой заводами продукции.

Наряду с кооперационным изготовлением лучших зарубежных образцов нашими конструкторами и машиностроителями были разработаны и запущены в производство отечественные технические средства, специальный подвижной состав. Технологический прорыв в ремонте и содержании пути обеспечили машины для очистки балластной призмы (включая стрелочные переводы) на глубину не менее 40-50 см с одновременным восстановлением несущей способности основной площадки земляного полотна (ЩОМ-6Б, ЩОМ-6у, ЩОМ-700, ЩОМ-1200), выправочно-подбивочно-рихтовочные машины для пути и стрелочных переводов (ВПР-02М, ВПР-03, ВПР-04, ВПРС-03, ПМА), динамические стабилизаторы пути (ДСП и ДСП-С), распределители балласта (РБ), машины для ремонта земляного полотна и водоотводных сооружений (МКТ и МНК), составы для сбора и транспортировки засорителей (СЗ-240, СЗ-320), поезда для профильной обра-



Путевая измерительная аппаратура

ботки головки рельса методом шлифовки непосредственно в пути (РШП-48), комплексы для транспортировки и укладки стрелочных переводов на железобетонном и деревянном подрельсовом основании (УК-25СП), специальные составы (ППК), машины для уборки снега и мусора (СМ-5, СМ-7, ППС), мотовозы (МПП-6.2) и автомотрисы (АС-4МУ, АСГ-30П), хоппер-дозаторы с прерывистой выгрузкой балласта.

Так, на Людиновском тепловозостроительном заводе совместно с американской компанией "Дженерал Моторс" уже создан магистральный тепловоз ТЭРА-1 мощностью 4200 лошадиных сил, а в содружестве с компаниями "Фойт", "Катерпиллер" и "Кнорр" - тепловоз ТМГ-1000. В стадии производства находятся новые виды продукции: пассажирская автомотриса АПЛ-1 и макетный образец газотурбовоза ТЭМДБД.

Особое место среди участников занимает Тихорецкий завод им. В.В. Ворожского, лидер по производству легких и средних путевых машин. Завод является основным заказчиком ОАО РЖД. Около 53% выпускаемой путевой техники он поставляет на магистральный транспорт. В перечне производства путевой техники находятся: восемь модификаций автомотрисы, три модификации погрузочно-транспортного мотовоза и автоматические гайковерты. В зависимости от заказа автомотрисы снабжаются оборудованием для выполнения монтажных, ремонтных, аварийно-восстановительных работ контактной сети на электрифицированных железных дорогах под напряжением 3,3 кв постоянного и 27,5 кв переменного. Автомотрисы могут использоваться при транспортировке железобетонных опор и других грузов на собственной и прицепной платформах, проведении маневровых работ и перевозке рабочих бригад. Наиболее востребованы автомотрисы АДМ-1, АДМ-1С, АДМ-СКМ, мотовоз МПП-4. В перспективе на заводе будет освоено производство легкой монтажной автомотрисы АВМ, прицепного гайковерта

ПГ, уплотнительно-стабилизирующей машины УСМ, землеуборочной машины ЗУМи, машины для раскати проводов контактной сети МР, служебной автомотрисы СА и прицепного вагона для перевозки бригад.

Необходимо отметить, что при схожести конструкций верхнего строения пути магистрального и промышленного железнодорожного транспорта, решение вопросов механизации для промышленного транспорта предусматривает учет ряда принципиальных обстоятельств. В частности, особенности плана и профиля, влияние технологии основного производства, ограниченные фронты работы и локальные объемы. Поэтому представленная путевая техника ОАО "Калугапутьмаш" была более интересна для специалистов промышленных предприятий. "Калугапутьмаш" изначально являлся основным исполнителем заказов для ПТ: мотовозы МК-20, МК-25, ТМ-24, путевые рихтовщики, монтажные дрезини, узкоколейные тепловозы ТУ-1 т ТУ-2, маневровый тепловоз ТГК-1, укладочный кран для монтажа 25-метровых звеньев с железобетонными шпалами и др., затем создаются щебнеочистительные машины ЩОМ, рельсосварочные ПРСМ-3. Для работы на промышленных предприятиях впервые изготовили выправочно-подбивочно-рихтовочные машины ВПРС-10 и тепловоз ТГК-2. Освоено серийное производство более мощной путевой тяговой машины ПТМ-630, распределителя балласта РБ, дефектоскопной автомотрисы АДЭ-1, укладочного крана для стрелочных переводов УК25СП для разборки и укладки в путь, гидравлических передач для промышленных и маневровых тепловозов и др.

Кроме того, разработана и освоена машиностроителями совместно с конструкторами высокопроизводительная, автоматизированная путевая техника, выполненная на высоком уровне.

На ОАО "Кировский машзавод 1 Мая", входящем в состав концерна "Трансмаш", разработана выправочно-подбивочная машина нового поко-

ления ВПР-04. Кроме того, на заводе налажено производство гидравлических железнодорожных кранов КЖ-472 и КЖ-971. Проблема по замене одиночных дефектных шпал решается шпалозаменяющей и погрузочной машиной МШП-1.

Наряду с ведущими производителями путевой техники в выставке-ярмарке приняли участие предприятия, фирмы и компании, специализирующиеся на производстве и изготовлении инструмента.

"Производственно-коммерческое объединение Желдоринструмент" было создано в 1993 году и представляет объединение фирм, обеспечивающих продукцией производственно-технического назначения предприятия, работающие в различных отраслях промышленности. Постоянные участники транспортных выставок, обладатели дипломов и свидетельств признаны одним из успешных предприятий на рынке путевого механизированного инструмента.

Уровень механизации и производительность труда на путевых работах возрастают за счет внедрения новых модернизированных средств механизации. Содержание железнодорожного пути сопряжено с выполнением разнообразных объемов работ с использованием путевого инструмента и исполнительных механизмов. АО "Калугатрансмаш" является крупнейшим поставщиком уникального механизированного инструмента, имеющим более 20 наименований продукции: путеизмерительный шаблон ЦУПЗ, ЦУПЗ-1, миниэлектростанции, станки рельсорезные, рельсосверлильные, механизмы для завинчивания болтов, шлифовальные механизмы.

Одним из факторов ресурсосбережения является рациональное использование материалов верхнего строения пути. Российская компания "СНАГА" представила на выставке технологическое оборудование и оснастку для алюминотермической сварки.

Общеизвестно, что в результате действия ряда факторов (значительный износ железнодорожного пути при эксплуатации с большими нагрузками, сложная конфигурация, недостаточность профилактических работ и т.д.) на главных, приемоотправочных и подъездных путях случаются аварии и сходы подвижного состава, приводящие к экстремальным ситуациям и значительным финансовым потерям.

Предотвратить в значительной степени возникновение аварийных ситуаций пути и уменьшить потери возможно при использовании технологии алюминотермитной сварки рельсов - высокотехнологичного, мобильного и рентабельного метода проведения ремонтно-восстановительных работ на путях.

Процесс сварки термитом одного рельсового стыка занимает 28-30 секунд, а вместе с подготовкой и этапом

окончательной обработки сварного шва - не более 45 минут. Сварочные работы выполняются бригадой из 3 человек, общий вес используемого оборудования не более 400 кг. При сварке используется автономный источник энергии.

Экономия финансовых средств от внедрения данной технологии по сравнению с методом болтового соединения составляет до 50%. Эксплуатационные затраты на содержание пути сокращаются на 35%. Существенное (до 50%) снижение общей стоимости ремонтно-восстановительных работ за счет исключения необходимости в длительных "окнах", в закрытии перегонов и т.д.

За период с 1996 г. по технологии компании ЗАО "СНАГА" было сварено свыше 5000 стыков на магистральных путях в разных климатических зонах на железных дорогах ОАО "РЖД", а также Казахстана. При этом подтверждены высокие качества прочностных характеристик сварных стыков.

В заключение обзора выставки можно сделать вывод, что основной акцент производителей был сделан на создание комплекса путевых машин, с техническими параметрами, обеспечивающими механизацию всех путевых работ. Отечественные магистральные железные дороги являются самыми грузонапряженными. Любые работы на эксплуатируемом железнодорожном пути нарушают нормальное движение поезда и, следовательно, перевозочный процесс. Создание технологического ряда высокопроизводительных путевых машин снизит не только трудовые затраты, но и продолжительность "окон" и потребность в них. Путеукладчики, ЩОМы, электробалластеры, выправочно-подбивочно-рихтовочные машины, хоппер-дозаторы и другие позволили внедрить технологию крупноблочного принципа в систему путевого хозяйства, перенеся значительную часть (более 50%) трудоемких работ по монтажу и демонтажу конструкции верхнего строения пути с перегонов на звеносборочные ба-



Автомотриса дизельная монтажная

зы. Подобная технология производства ремонтных работ может быть принята в качестве перспективной для значительной части путевого хозяйства промышленного железнодорожного транспорта. Однако использовать машины, применяемые на магистральном транспорте, для промышленного транспорта в большинстве случаев не представляется возможным. Например, затраты по эксплуатации машин ВПР на текущем содержании пути при фронте работ 165 м в 2,7 раза больше, чем при фронте 1155 м.

Ведущие путевые машины, применяемые при ремонтах и текущем содержании пути на магистральном транспорте, в большинстве случаев необходимо заменить другими, более рациональными в условиях промышленного железнодорожного транспорта - менее производительными, более простыми в эксплуатации и обслуживании, мобильными и, следовательно, менее дорогими. Машины для промышленного железнодорожного транспорта должны быть универсального типа, например, скомпонованы в виде энергетического блока с многопрофильным навесным оборудованием, с широким применением гусеничного, автомобильного и комбинированного

(железнодорожного и автомобильного) хода.

В настоящее время среди производителей путеремонтной техники для предприятий железнодорожного транспорта необщего пользования лидером является Кушвинский завод транспортного оборудования (КЗТО). Им освоено выпуск путеремонтных машин ПРМ-3М и ПРМ-5М. ПРМ-5М - подбивочно-рихтовочная машина с прицепным модулем, которая производит не только рихтовку пути, но и подбивку шпал. В основу изготовления путевой техники закладывается модульный принцип. На заводе разрабатывают и проходят отработку модули шпалозамены и окашивания придорожной растительности.

Необходимо отметить, что Промтрансинформом ранее была выполнена научно-исследовательская работа с участием специалистов-машиностроителей, промышленных предприятий, где были сформулированы основные требования к путевым машинам для промышленного транспорта, разработан параметрический ряд, даны предложения по типуажу путевых машин, выполнены технико-экономические исследования необходимости создания специальных машин. Однако данная тематика не нашла своего развития. Теперь, когда отечественные машиностроители готовы создать необходимую путевую технику для промышленного транспорта по предоставленным им требованиям, тема стала актуальной, и в перспективе необходимо разработать концепцию по механизации путевых работ.

Оснащение путевого хозяйства магистрального и промышленного транспорта высокопроизводительной отечественной путевой техникой при возрастающих объемах перевозок обеспечит стабильность верхнего строения пути и земляного полотна, сократит трудоемкость текущего содержания, увеличит межремонтные сроки.

Мобильная путевая техника



УСПЕХ - В ОБЪЕДИНЕНИИ



В сентябре в Екатеринбурге во время транспортного форума "Промтранс - Урал-2004" прошла ставшая уже традиционной для уральских промышленных железнодорожников научно - практическая конференция, на сей раз на тему "Новейшие технологии на железнодорожном транспорте необщего пользования".

Тон конференции был задан выступлением генерального директора Уральской ассоциации предприятий промышленности и транспорта "Аспромтранс" Юрия Бусыгина, который отметил, что несмотря на трудности сегодняшнего момента, промышленный транспорт Уральского региона на своих плечах несет 49 процентов грузов, перевозимых по сети железных дорог России, и задача конференции - "облегчить" эту ношу, расставив основные вехи стратегического развития железнодорожного транспорта необщего пользования на Урале, иницировав процесс его перевооружения с целью повышения экономической эффективности железнодорожных хозяйств на основе высокой культуры производства и обеспечения его безопасности.

Вместе с тем, подчеркнул следующий выступающий - директор департамента управления кадрами и сопровождения специальных программ Министерства транспорта Российской Федерации Николай Шабалин - развитие промышленного транспорта региона, несомненно, пойдет в контексте общего реформирования железнодорожного транспорта. В настоящее время с образованием ОАО "РЖД" завершен первый этап реформы - разделения функций государственного и хозяйственного управления отраслью, призванный дать толчок повышению эффективности этих двух видов деятельности, раз-

ворачивается второй - формирования конкурентного сектора рынка железнодорожных услуг. Параллельно идет и административная реформа, упор в которой делается на перемещение в регионы решения многих административных и хозяйственных вопросов, в частности, касающихся транспортного комплекса, при активном участии в этом представителей Президента России в федеральных округах и сохранении координирующей роли "центра".

Чтобы выполнять эту роль, "центр", то есть Министерство транспорта России, по мнению начальника отдела промышленного транспорта департамента государственной политики в области железнодорожного, морского и речного транспорта Минтранса России Александра Самсонова, должно продолжить работу по созданию нормативно-правового поля работы железнодорожного транспорта. Да, законы, определяющие основные принципы работы обеих его ветвей, общего и необщего пользования, приняты, но требуется пакет подзаконных актов, которые дали бы конкретные равные правила работы на рынке железнодорожных услуг, практически регламентировали бы все стороны участия предприятий промжелдортранса и ОАО "РЖД" в перевозочном процессе. Последнее представило на рассмотрение в министерство за последнее время более двадцати таких документов. Более того, практика показывает, что необходимо внесение поправок в принятые законы "О железнодорожном транспорте в Российской Федерации" и "Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации". И здесь без участия транспортников не обойтись. Большую помощь в этом деле оказывают общественные организации, в частности, недавно созданный "Союз

грузовладельцев и работников промышленного транспорта" ("Союзгрузпромтранс"). Но такое взаимодействие должно быть более тесным. Продолжается работа и над проектом самостоятельного федерального закона "О промышленном транспорте".

Мало, однако, иметь свод законов. Их надо применять. Именно правоприменительной практикой будет заниматься через семь своих управлений в регионах Федеральное агентство железнодорожного транспорта. Говоря о необходимости обеспечения ее эффективности, заместитель руководителя агентства Иван Яриков акцентировал внимание присутствующих на требовании специальной подготовки кадров для работы в государственных структурах. Уже сейчас в обеспечение практического регулирования работы на формирующемся рынке железнодорожных услуг агентство ведет работу по учету подвижного состава (в последнее время было много обращений от предприятий по поводу регистрации вагонов и допуска к перевозкам).

На вопросе, беспокоящем каждого, кто работает на подъездных путях предприятий промышленного железнодорожного транспорта, - контроля и надзора за такой деятельностью, остановился начальник Уральского территориального управления Федерального агентства железнодорожного транспорта Николай Сергеев. Он считает, что с образованием единой для всех видов транспорта Федеральной службы по надзору в сфере транспорта и, соответственно, территориальных органов железнодорожного надзора, удастся избавиться от избыточности контроля и его дублирования. Часть нормативно-правовых и нормативно-технических актов, которые регламентируют работу предприятий промышленного транспорта, уже разработана. Следует уточнить полномочия представителя федерального органа исполнительной власти, разработать формы актов, требующихся в их работе. Не приняты на федеральном уровне и решения, которые позволили бы укомплектовать новый контрольно-надзорный орган квалифицированными кадрами и обеспечить надлежащий уровень государственного контроля.

Находясь в поле общегосударственной реформы транспортной системы, транспортный комплекс Уральского региона движется по своей орбите. О направлениях этого движения рассказал заведующий отделом территориального развития Института экономики Уральского отделения РАН Илья Гимади. Центральной задачей является достижение рационального соотношения между различными видами транспорта и взаимосвязанной динамикой их развития. Исходя из этого сегодня необходимо, по мнению выступавшего, бес-

печить ведущую роль железных дорог, так как они во многом решают общегосударственные задачи (об этом свидетельствует и то значение, которое придается Свердловской железной дороге в планах развития международного транспортного коридора "Запад - Восток"). Железнодорожный транспорт не общего пользования работает на этом же поле, связывая производство с транспортом общего пользования, но чтобы не было потерь "на стыках", как между двумя ветвями железнодорожного транспорта, так и между различными видами транспорта, они должны быть системами единого технического уровня, отвечающего современным реалиям. И это архисложная задача в нынешних условиях массового старения техники и отсутствия средств на ее обновление. Целесообразно рассмотреть варианты интегрирования отдельных объектов в единую систему железнодорожного транспорта. Одним из путей решения проблемы может стать объединение предприятий промжелдортранса с интегрированными транспортными компаниями, учреждаемыми грузовладельцами и железными дорогами общего пользования.

Большой интерес вызвало выступление генерального директора ЗАО "Металлургтранс", вице-президента Международного союза металлургов, президента "Союзгрузпромтранса" Алексея Хоружего. Он убежден, что выработка оптимальных правил игры на рынке железнодорожных услуг возможна только в ходе взаимодействия всех сторон, причастных к процессу грузоперевозок: и грузовладельцев, по существу несущих на себе всю тяжесть реформирования железнодорожной отрасли, оплачивая ее услуги, и владельцев подвижного состава, включая ОАО "РЖД", и как рефери Минтранса России. Объединяясь в союзы, подобные "Союзгрузпромтрансу", предприятия смогут выражать свои интересы. Тогда и будет достигнута цель реформы - пропорциональное устойчивое развитие обеих ветвей железнодорожного транспорта, и общего, и необщего пользования, на базе согласованных решений и сбалансированных интересов. Оратор подчеркнул, что практические вопросы нужно решать не в центре, а в регионах, в комитетах содействия реформе, вовлекая в них специалистов-производственников, оставив "центру" регулирующую функцию. Общественные же организации могут по западному опыту взять на себя ряд функций, ныне выполняемых государственными структурами, например, выработки технических условий на образцы новой техники с учетом ограниченности средств у предприятий и знания ими своих потребностей. Могут такие организации стать и коллективными заказчиками подвижного состава, генерируя требуемые для этого средства.

В струе предыдущего выступления

оказались сообщения руководителей НПЦ "Промэлектроника" Игоря Тилька и НПЦ "Желдоравтоматизация" Сергея Щеголева, предложивших выпускаемые их предприятиями современные микропроцессорные средства, которые обеспечивают значительное повышение безопасности работы на железной дороге, в частности систему контроля незанятости участков пути методом счета осей подвижного состава, микропроцессорную полуавтоматическую систему блокировки, системы интервального регулирования движения поездов, систем автоматической переездной сигнализации и т. п. Созвучным с этим был рассказ инженера отдела грузовой и коммерческой работы Свердловской железной дороги Ольги Малковой о внедрении электронной универсальной системы документооборота, в частности, системы оформления документов "Этран" (электронная транспортная накладная) разработки московского предприятия "Интеллекс", что позволило значительно повысить эффективность работы упомянутой службы. Этот опыт годится в перспективе и для предприятий промышленного железнодорожного транспорта.

Очевидно всем, что с технической составляющей задачи модернизации железнодорожного транспорта необщего пользования смыкается кадровая ее составляющая. Ведь рано или поздно процесс технического перевооружения железнодорожного транспорта начнет набирать обороты, потребуются новая генерация высококлассных специалистов на всех фронтах перевозочного процесса. И по словам ректора Уральского государственного университета путей сообщения Александра Ефимова, вуз очень серьезно работает на nive подготовки кадров по всем имеющимся на железной дороге специальностям и переподготовки уже действующих специалистов железнодорожного транспорта и общего и необщего пользования. А в подготовке специалистов-практиков: машинистов, помощников машинистов, вагонников, путейцев помогут тренажерные системы НПЦ "Спектр", которые представил профессор, доктор технических наук Валерий Попов.

Несмотря, однако, на совместные усилия специалистов обеих ветвей железнодорожного транспорта и грузовладельцев из-за недостаточной проработанности нормативно-правовой основы их работы в новых условиях на практике вопросов остается все-таки больше, чем ответов. Назип Сабхангулов, начальник транспортно-диспетчерского отдела Уральского алюминиевого завода ОАО СУАЛ, мощного, динамично развивающегося предприятия, рассказал о некоторых из них. В 90-е годы СУАЛ-холдинг начал освоение Тиманского бокситного месторождения в Республике Коми. В 1998 году объем перевозки руды в вагонах ОАО

"РЖД" составил 65 тысяч тонн, в прошлом году - более 700 тысяч, в нынешнем достигнет миллиона. Без простоя вагонов обойтись не удалось. Однако если в период освоения месторождения он составлял почти 50 вагоно-часов, то в этом году снижен до 17. Стремление транспортников повысить эффективность работы очевидно, но очевидно и стремление владельца вагонов: плата за один вагоно-час возросла за это время почти в 8 раз, с трех с половиной рублей до 26. Клиент ищет пути ускорения оборота вагона, но на деле его оборот замедляется. Если в 1999-2000 годах при повагонной отправке, когда поезд формировался из вагонов с грузом различных клиентов, вагон доставлялся от месторождения до завода за 5 суток, то сейчас при маршрутной отправке, когда этот срок должен бы сокращаться, он увеличился до 6 суток. Разгруженные или погруженные вагоны, иногда целые маршрутные поезда простаивают в ожидании по 12 часов. А если это "сгущенная" поставка, до двух-трех маршрутных поездов одновременно. В ответ на сетования предлагают приобретать собственные вагоны, однако срок их окупаемости достигает 8-10 лет. Какой здравомыслящий человек пойдет на покупку вагонов при нынешних ценах и возможном порожнем пробеге? Да еще при том, что скорость составляет 10-15 километров в час вместо потребных хотя бы тридцати. А тарифы? Они искусственно завышаются. Инфляционные цифры закладываются на конец года, а повышение тарифов начинается с его начала. Услуги (информационные, телеграфные), которые изначально заложены в тариф, приходится оплачивать повторно. О планировании перевозок. Сейчас планируется каждый их вид по направлению и виду груза и на 10-15 дней. Почему не на меньший срок? Как можно за полмесяца предположить, кто и когда купит товар? И такие проблемы не у одного транспортного отдела алюминиевого завода, у всех грузовладельцев и транспортников.

Вот в этом-то и ценность встреч, подобных очередной екатеринбургской. В возможности поделить проблемы, попытаться найти их решение. Наметьте не только стратегические направления движения вперед на текущем этапе реформы, столь важном для железнодорожного транспорта необщего пользования: ведь от того, как пойдет формирование так называемого конкурентного сектора рынка железнодорожных услуг, а процесс этот еще в самом-самом начале, зависит жизнеспособность этого звена логистических цепочек продвижения любого грузопотока, - но и тактические шаги. Только на пути объединения усилий возможен успех.

Ольга Герасименко,
специальный корреспондент

МОСКОВСКАЯ МОНОРЕЛЬСОВАЯ ПРИНЯЛА ПЕРВЫХ ПАССАЖИРОВ



Монорельсовый поезд на выходе из депо

Наконец-то наступил долгожданный момент, когда 10 ноября 2004 года государственная приемочная комиссия подписала акт о приемке в эксплуатацию Московской монорельсовой транспортной системы (ММТС).

В течение целого года москвичи и гости столицы наблюдали неспешное передвижение шестивагонных секций монорельсовых составов по пролетам, установленным на железобетонных опорах на 7,5 метровой высоте, между которыми внизу двигались московские трамваи. Однако такие меры на проведение длительной обкатки новой еще мало знакомой техники установили сами метростроевцы. Обкатка протяженностью в несколько тысяч километров была нужна, чтобы выявить неучтенные недостатки и принять меры к их устранению.

Сегодня уже известно, что с ноября 2004 года по январь 2005 года поезда будут ходить в экскурсионном режиме с 10-00 до 16-00 час, обслуживая экскурсионные группы москвичей и гостей столицы. Такой режим позволит службам Московского метрополитена, осуществляющего по поручению Правительства Москвы эксплуатацию первой очереди монорельсовой транспортной системы (МТС), детально отработать все режимы работы МТС, включая графики движения, текущее ежедневное обслуживание и другие аспекты эксплуатации.

Одними из первых экскурсантов стали сами разработчики монорельсовой транспортной системы. К одной из таких групп присоединились и мы. Сегодня в группе экскурсантов, знакомящихся с работой ММТС представители института Промтрансинипроект - головного разработчика вагонного электродепо, а также смежных предприятий и научно-исследовательских институтов, принимавших участие в этой работе. Здесь же представители Минтранса России, руководящие работники транспортных союзов и ассоциаций.

Наша поездка начинается со станции "Улица Сергея Эйзенштейна", самой близкой к электродепо. За наружными входными дверями на станцию открывается высокий просторный светлый зал. Здесь работает касса, четыре входных турникета и, как это принято на метрополитене - пост дежурного контролера. Здесь же стоит вневедомственная охрана и пост линейного отделения милиции.

Подъем-спуск на рабочую высоту - 7,5 м осуществляют три эскалатора. Продолжительность подъема занимает считанные минуты, а затем снова приходится проходить через очередные двери - своеобразный шлюз, после чего попадаешь на открытую платформу, продуваемую всеми московскими ветрами. Летом здесь будет не жарко, поскольку крыша хорошо

сможет защитить своей тенью от солнечных лучей, но зимой на платформе долго находиться вряд ли кому захочется.

В центре платформы стоит двухсторонняя деревянная скамейка, на которую можно присесть и отдохнуть в ожидании поезда. Вверху указатели с названием станции и направления движения поездов. Здесь же на платформе стоит в ожидании поезда позимнему одетая дежурная по станции. В отличие от подземки в обязанности работников монорельса добавилась очистка платформы от снега и периодическое появляющейся морозной наледи.

К достоинствам разработчиков ММТС следует отнести их должное внимание к инвалидам. Каждая станция монорельса оборудована специальными лифтами-подъемниками, позволяющими беспрепятственно пользоваться услугами этой дороги и инвалидам в инвалидных колясках.

Наконец прибывает поезд, который сейчас движется с 30-минутными интервалами, и все пассажиры заходят в широко открытые двери достаточно просторного вагона. Через большие окна и стеклянные двери каждый пассажир может с высоты третьего этажа любоваться красотами столицы. На первой очереди монорельсовой дороги сооружены 6 станций. Следующая остановка "ВВЦ", затем "ул. Королева", "Телецентр", "ул. Милашенкова" и последняя - "Тимирязевская", с которой тоже можно начинать поездки. Станции расположены с учетом плотности жилой застройки и увязаны с существующими остановками общественного транспорта, наземными и подземными переходами. Эстакада монорельсовой дороги запроектирована в красных линиях существующих автомагистралей с целью минимального изъятия новых земель под строительство и максимального сохранения зеленых насаждений, минимизации воздействия на окружающую среду.

Следуя по маршруту, из вагона можно наблюдать гостиницу "Космос", залюбоваться серебристой ракетой на гигантской подставке - обелиск "Покорителям космоса", а затем проехать мимо центрального входа на ВВЦ и близлежащих павильонов выставки. За современной жилой застройкой на улице Королева справа появляется Останкинский пруд с историческими постройками на противоположном берегу - Храмом и Дворцом-музеем творчества крепостных. Далее маршрут движения проходит мимо Останкинской телебашни и здания телецентра. После остановки "Телецентр" поезд сворачивает в глубь жилой застройки, проходя мимо всем нам хорошо известного своей продукцией Останкин-

кого мясоперерабатывающего комбината. На конечной станции "Тимирязевская", которая теперь благодаря монорельсу превратилась в крупный узловой транспортный центр, поезд останавливается, и всех просят освободить вагоны. Спустившись вниз, можно попасть на станцию "Тимирязевская" московского метрополитена или на одноименную платформу Московско-Смоленского отделения Московской железной дороги.

Замкнув радиальные направления, "монорельс" (ММТС) создал новую транспортную связь (Дмитровское шоссе - Алтуфьевское шоссе - Проспект Мира), что в 2-3 раза сократит время сообщения между указанными направлениями, сняв необходимость поездки через центр с пересадками на Московском метрополитене.

Однако мы ожидаем возвращения с разворота нашего поезда, чтобы вернуться на станцию отправления. В вагоне поезда всего 8 мест для сидения, по 4 с каждой стороны. В углу вагона огнетушитель, на боковой стене панель с кнопкой и микрофоном для оперативной связи с машинистом. На передней стене вагона, над головами сидящих пассажиров световое информационное табло - бегущая строка, которое сообщает московское время и название очередной остановки. По потолку проложены воздуховоды с небольшими отверстиями, обеспечивающими приток свежего воздуха от системы вентиляции и кондиционирования. Под сиденьями отопительные приборы, автоматически включаемые в зависимости от температуры воздуха в вагоне. В кабине водителя, изолированной стеклянной дверью от пассажиров, ком-



Начальник депо Александр Сысоев (слева) с ведущими разработчиками проекта (слева направо): главный инженер проекта Ольга Хичина, начальник отдела электрификации Ольга Воронезцева, заместитель директора института по научной работе доктор технических наук Людмила Андреева, директор института академик РАН Валерий Сидяков.

фортные условия создает отдельный кондиционер.

В межавгонном пространстве, закрытом от внешней среды гибкими гофрированными вставками, размещены автоматическая система оповещения о пожаре и автоматические включаемые современные средства пожаротушения.

Познакомимся с техническими характеристиками ММТС.

Протяженность первой очереди ММТС в однопутном исчислении по кольцу составляет 10317 м. Максимальная скорость движения состава на прямолинейном участке движения может достигать 50 км/час. Динамические характеристики линейного

двигателя таковы: время разгона до скорости 43,2 км/ час (12 м/с) составляет не более 13 сек, а ускорение при торможении или разгоне не будет превышать 1 м/с².

Еще одна интересная характеристика: при общей длине состава 34,36 м в шести его вагонах смогут разместиться лишь около 300 человек, при общем числе мест для сидения - 44. Предусмотрено четыре режима управления электропоездами: автоматический, полуавтоматический, ручной и сервисный (в депо).

Новая конструкция поезда и использование впервые в практике отечественного пассажирского транспорта линейного двигателя обеспечивают возможность эксплуатации в суровых климатических условиях Московского региона, позволяют обеспечить снижение шума и повысить комфортность поездки пассажиров.

Как стало известно на состоявшейся после поездки пресс-конференции, в разработке ММТС и ее создании принимали участие свыше 50 различных предприятий и организаций. Сегодня одной из основных и наиболее сложных проблем современного градостроительства является создание и развитие городской транспортной системы. Комплексное решение городской транспортной проблемы невозможно без создания скоростных внеуличных видов пассажирского транспорта, отвечающих современным требованиям по провозной способности, комфортабельности, экологичности и интегрируемости в существующую городскую структуру. Одним из таких всеобъемлющих видов транспорта является монорельсовый транспорт.

Однако обратимся к нашей истории. Первый монорельс в России был создан на целых 15 лет раньше первого

Входной вестибюль станции





Группа ведущих разработчиков и представителей Минтранса на одной из станций

паровоза. В 1820 году в подмосковном селе Мячкове Иван Эльманов построил "дорогу на столбах" - по верхнему продольному брусу катились вагонетки, которые тянули лошади. В марте 1897 года инженер И. Романов представил на заседании русского технического общества модель электрического монорельса, а в 1899 году начала работу первая в России электрифицированная монорельсовая двухпутная трасса.

Прошло всего сто лет, и мы решили опять вернуться к этой теме.

В 1999 г. при участии Правительства Москвы было создано ОАО "Московские монорельсовые дороги" (ММД) и утверждена программа "Московский монорельсовый транспорт", предусматривающая создание в г. Москве сети монорельсовых дорог. ОАО "Московские монорельсовые дороги" в сжатые сроки - за три года, имея собственную инженерно-конструкторскую, испытательную и производственные базы, выполнило совместно с ведущими строительными организациями России - ОАО "Корпорацией "Трансстрой", ООО "Москапстрой" проектирование и строительство уникального комплекса, состоящего из 5-километровой трассы, шести станций и депо для обслуживания и хранения монорельсовых поездов. Используя современные российские технологии и опыт предприятий оборонного комплекса, в нашей стране был разработан, изготовлен и испытан отечественный монорельсовый подвижной состав. В процессе его создания выполнен большой объем работ с внедрением новых технологий, технических решений и ноу-хау, направленных на обеспечение безопасности, высо-

кой надежности, комфортности и удобства в эксплуатации.

Интересные факты из истории разработки монорельсового транспорта в нашей стране привел на пресс-конференции директор института Промтранснииипроект академик РАТ Валерий Сидяков. Остановимся на одном эпизоде. Еще в 1977 году перед Казахским отделением Промтранснииипроекта была поставлена задача - 11-километровой монорельсовой трассой со-

На выходе из станции. На переднем плане - президент Союзгрузпромтранса Алексей Хоружий



единить центр столицы Казахстана с ее новыми микрорайонами. К концу 70-х годов прошлого века на полигоне ВНИИПИтранспрогресс, совместно с инженерами завода Казстроймаш, в ходе реализации алма-атинского проекта был построен и испытан опытный образец вагона на магнитном подвесе. При вместимости вагона 35 человек он весил 8 тонн и имел зазор магнитного подвешивания 20 мм. К сожалению, трасса в Алма-Ате так и не была построена.

На пресс-конференции много говорилось об оригинальных разработках отдельных конструкций, узлов и систем ММТС. Среди них особого внимания заслуживает разработка промышленного комплекса электродепо, с началом разработки которого познакомил главный инженер проекта Ольга Хичина.

- Первоначально выделенная нам площадь для сооружения всего комплекса электродепо Московской монорельсовой транспортной системы находилась на территории действующего трамвайного депо в Северо-Восточном административном округе. Она была ограничена городскими улицами и трамвайными путями. Такая стесненность территории и обусловила необходимость выбора наиболее компактных объемно-планировочных решений генерального плана. Поэтому генеральный план электродепо был разработан в нескольких вариантах. В одном из них был предложен вариант многоэтажного депо, которое занимало бы лишь узкую предоставленную полосу земли, принадлежащую тогда Музею городского электротранспорта, шириной около 30 метров. В этом случае обработка составов предусматривалась на втором уровне, отметка + 12,00 м. На первом этаже предполагался цех сборки и ремонта с двумя путями. На втором ярусе должны были находиться отстойные пути и путь санитарной обработки и мойки составов. Распределение составов по путям электродепо, подсортировка составов и выпуск на линию обеспечивались с помощью двух парковочных поворотных устройств - трансбордеров, расположенных на входе и выходе из депо на уровне верхнего яруса.

Однако этот вариант имел ряд недостатков: ремонтные и отстойные пути располагались на разных уровнях, имелся лишь один ходовой путь для спуска и подъема - все предполагало большие капитальные затраты. Не была решена острая в то время проблема нехватки площадей.

Резкий поворот в нашей работе, а следовательно, и новый этап проектирования произошел в марте 2002 года, - продолжил рассказывать историю развития проекта директор института Валерий Сидяков. По решению мэрии нам выделили дополнительную пло-

щадь под застройку. В течение считанных недель весь проект сооружения электродепо был нами полностью переделан и вместо первоначально принятых двух трансбордеров был оставлен один. Так в принятом нами варианте, за счет разборки восьми трамвайных путей удалось осуществить увеличение застроечных площадей и найти оптимальные решения в одноуровневом размещении всех путей монорельсового электродепо.

Нетрадиционные решения пришлось искать и для отопления электродепо, - заметил Валерий Алексеевич. - По расчетам нам нужна была мощность равная энергопотреблению тепла целого городского района. И здесь мы нашли выход - приняли газолучистое отопление зала трансбордера и всех цехов в депо, подключив к городской теплотрассе лишь административные помещения и диспетчерские службы.

Как стало известно из дальнейшего сообщения руководителя института, рациональная компоновка проекта позволяла завести на площадку электродепо разворотную петлю с двумя криволинейными роторными переводами, что позволило сделать разворот подвижного состава после конечной остановки на уровне расположения монорельсовой линии над территорией депо, но без захода в него на трансбордер. Под этой петлей и ходовыми путями, расположенными на уровне +7,5м, свободно разместились: тяговая подстанция, компрессорная станция и гаражи для спецавтотранспорта, а для доставки вагонов авторейлерами предусмотрен специальный разгрузочный узел.

Складские помещения расположились на первом этаже бытовой пристройки электродепо, а административно-бытовые помещения и диспетчерские службы - на втором и третьем этажах. При проектировании депо учтены современные требования: сделаны необходимые противопожарные проходы и автомобильные дороги.

- Объект уникален, - заметил Валерий Сидяков, - но мы сегодня должны хорошо понимать: чем больше транспортных систем в столице и чем надежнее они работают, тем лучше транспортное обслуживание жителей города: сокращается время поездок, повышаются комфортные условия.

- Познакомившись с этой грандиозной работой и увидев монорельсовую транспортную систему своими глазами, - признался участник поездки, президент национальной ассоциации транспортников, доктор экономических наук, профессор, академик РАТ Георгий Давыдов, - я понял, сколько труда, интеллекта и красивых дизайнерских решений воплощено в реализацию этого проекта. Хочется верить, что это лишь первая долгожданная ласточка, прилетевшая в нашу столицу, за которой последуют и другие не менее масштабные современные проекты.

В ходе состоявшейся пресс-конференции неоднократно отмечалось, что монорельсовая транспортная система имеет определенные условия и свою сферу применения, позволяющие использовать ее с максимальной выгодой. Сюда можно отнести перевозку пассажиров в районы со сложившейся городской инфраструктурой или раз-



Пресс-конференцию проводят директор института Валерий Сидяков и президент НАТР Георгий Давыдов

рузить напряженные по пассажиропотокам магистрали. ММТС способствует повышению мобильности транспортной системы города в целом, за счет соединения своими трассами крупных транспортных узлов, проходя без помех через овраги, парки, русла рек, шоссе и дороги и трамвайные пути.

Большие перспективы открываются у этого вида транспорта в качестве вылетных транспортных магистралей, а также экскурсионного транспорта и транспорта для доставки жителей города в места отдыха.

*Евгений КОЖИН,
специальный корреспондент*

Группа ведущих разработчиков во главе с генеральным директором ФГУП "ОКБ Вымпел", доктором технических наук Д.К. Драгуном и заместителем директора Промтрансниипроекта Л.А. Андреевой на проведении комплексных испытаний подвижного состава



"СОЮЗГРУЗПРОМТРАНС" НАБИРАЕТ ОБОРОТЫ

В Москве 11-12 ноября 2004 года в Доме металлургов состоялось совещание работников технических служб железнодорожных хозяйств промышленных предприятий, предприятий промышленного транспорта, машиностроительного комплекса и других служб, структур и фирм по вопросам формирования технической политики в сфере промышленного транспорта.

В совещании приняли участие более ста человек из 77 организаций, в том числе руководители подразделений Минтранса России, Федерального агентства железнодорожного транспорта, Федеральной службы по надзору на транспорте, института "Промтрансниипроект", института промышленного и городского транспорта, а также представители ряда региональных органов государственной власти, специалистов Украины, Казахстана, зарубежных фирм и др.

Участники обсудили вопросы формирования государственной политики в сфере промышленного транспорта, а также вопросы технической политики по разработке, производству, внедрению, эксплуатации, ремонту и содержанию техники и верхнего строения железнодорожного пути на промышленном транспорте.

Вел совещание А.С.Хоружий - инициатор мероприятия, президент НО "Союзгрузпромтранс", вице-президент международного союза металлургов, генеральный директор ЗАО "Металлургтранс".

Приветствие министра транспорта РФ И.Е.Левитина и директора Департамента государственной политики в области железнодорожного, морского и речного транспорта С.Д. Жусупова участникам совещания передал А.А. Самсонов, начальник отдела Минтранса РФ.

А.А. Самсонов рассказал о перспективах усиления роли представителей ПТ в обсуждении проблем и принятии решений по основным направлениям государственной политики в транспортной сфере. В настоящий момент при активном участии

А.С. Хоружего ведется работа над проектом соглашения о сотрудничестве между Минтрансом и НО "Союзгрузпромтранс". Было отмечено, что в Минтрансе находится в работе 14 нормативно-правовых документов. Также выступающий обратил внимание на важную роль журнала "Промышленный транспорт XXI век" в структуре СМИ транспортной отрасли.

Об основных задачах Федерального агентства ж\д транспорта на втором этапе реформирования ЖД в реализации государственной политики в сфере ПТ рассказал заместитель Руководителя агентства И.М. Яриков.

В выступлении, посвященном проекту Государственной политики в сфере ПТ, директор института "Промтрансниипроект" В.А. Сидяков отметил, что основы проекта уже разработаны специалистами института (например, см. "Промышленный транспорт XXI век" № 1), требуются коллегиальные усилия по включению основ проекта в Транспортную стратегию РФ. Было предложено использовать и зарубежный опыт модернизации ж\д транспорта, в частности работу ассоциаций Америки. Также были затронуты вопросы экологии в связи с ратификацией РФ Киотского протокола и рассмотрены конкретные направления работы. В области безопасности была отмечена серьезность проблемы разработки всей базы технических регламентов и нормативов, требующая около семи лет работы.

Заметный интерес участников совещания вызвало живое и разностороннее выступление заместителя Руководителя Федеральной службы по надзору в сфере транспорта А.Н. Волкова, который рассказал об организационной структуре, об основных направлениях работы службы, особо отметил равное отношение ко всем участникам перевозок по ж\д, дал практические советы по общению с представителями РЖД, остановился на вопросах лицензирования (подробности на сайте www.eav.ru). Ометим проявленный им интерес к нашему журналу, с которым он ознакомился на совещании, и готовность к сотрудничеству. (Его выступление опубликовано в этом номере журнала - см. статью "Формирование системы государственного контроля на железнодорожном транспорте").

Далее выступали представители ведущих металлургических, транспорт-



**Выступает президент
Союзгрузпромтранса
А.С. Хоружий**

ных предприятий, ГОКов, предприятий по изготовлению и ремонту подвижного состава, таких, как Евразхолдинг, Северсталь, В-Сибпромтранс, ММК, НЛМК, Шадринский, Кушвинский заводы и многие др.

В ходе обсуждения рассматривались основные принципы работы "коллективного заказчика" с машиностроителями при создании новых и совершенствовании выпускаемых технических средств ПТ.

Участники совещания приняли итоговый документ, в котором приведено согласованное решение по обсуждаемым вопросам.

1. Считать необходимым принять комплекс согласованных и скоординированных мер по возрождению технического прогресса на промышленном железнодорожном транспорте с целью обеспечения его безопасной и эффективной работы как по транспортному обслуживанию производства, так и во взаимодействии с транспортом общего пользования.

2. Просить руководителей предприятий, юридических и физических лиц, руководителей управляющих структур, имеющих в своем составе промышленный железнодорожный транспорт:

2.1. поддержать идею объединения интересов основных потребителей технических средств промышленного железнодорожного транспорта и их производителей для осуществления коллективных заказов по созда-

нию новой и совершенствованию выпускаемой техники, при этом должен соблюдаться основной принцип - согласованность, координация и информированность по принципиальным вопросам взаимоотношений с разработчиками и производителями технических средств, не нарушая при этом права каждого члена Союза на рыночные принципы отношений при купле-продаже;

2.2. разработать с участием, при необходимости, соответствующих комитетов содействия Союза и др. реальный план обновления технических средств железнодорожного транспорта своих предприятий для обеспечения его устойчивой работы и уточнения общей потребности в подвижном составе и путевой технике по предстоящим 3-5 годам;

2.3. рекомендовать высококвалифицированных специалистов своих предприятий в состав профильных комитетов и рабочих групп Союзгруппомтранса по содействию в совершенствовании технических средств и материалов для промышленного железнодорожного транспорта и их производства;

2.4. использовать для финансирования разработок и приобретения транспортной техники и материалов как собственные, так и привлекаемые средства, включая принципы лизинга, создание целевых фондов, добиваясь при этом комплексной транспортно-технологической эффективности от внедрения новой техники на предприятиях;

2.5. учитывая постоянно возрастающую потребность в работах по поддержанию парка технических средств промышленного железнодорожного транспорта в работоспособном состоянии вплоть до их обновления, обратить особое внимание руководителей транспорта предприятий на необходимость повышения технической и технологической оснащенности ремонтной базы, особенно по подвижному составу и путевой технике, с учетом возможной кооперации с соседними депо, предприятиями ОАО "РЖД" и их "Центрами разработки и внедрения". Наряду с обеспечением необходимых ремонтных площадей, оснащением их современным станочным и др. технологическим оборудованием, первоочередной задачей должно быть повышения качества ремонта за счет соблюдения нормативов, устанавливаемых ремонтной документацией, и внедрения современных технологий ремонта.

При этом обеспечение депо всей необходимой ремонтной документацией по техническим средствам промышленного железнодорожного транспорта должно осуществляться производителями этой тех-



Участники совещания за работой

ники по заказам потребителей, включая и специальное технологическое оборудование.

3. Рекомендовать НП "Союзгруппомтранс":

3.1. ускорить формирование Профильного Комитета Содействия (КС) разработке и внедрению транспортной техники на промышленном железнодорожном транспорте с соответствующими рабочими группами;

3.2. назначить по согласованию руководителем указанного Профильного Комитета Якубсона Бориса Израилевича и поручить ему подготовить и представить Президиуму Союза проект Положения о Комитете с предложениями о его структуре, составе рабочих групп и первоочередных задачах на ближайший период. Одной из основных задач КС считать мониторинг технического состояния парка технических средств и потребности в его обновлении и пополнении;

3.3. создать целевую Рабочую группу по подготовке концепции проекта "Государственной политики в сфере промышленного транспорта" во главе с директором Промтрансинформпроекта, академиком РАН Сидяковым Валерием Алексеевичем. Включить в состав такой группы специалистов госструктур (по согласованию), промышленных предприятий, предприятий промышленного транспорта, исследовательских институтов, машиностроительного комплекса и др. Считать целесообразным проект концепции построения такого документа рассмотреть на расширенном заседании Президиума Союза в I кв. 2005 г.

3.4. организовать в составе Комитета Содействия по разработке и внедрению транспортной техники специальную рабочую группу во главе с опытным специалистом

промтранспорта и с участием основных потребителей и изготовителей технических средств промышленного железнодорожного транспорта для разработки положения о порядке осуществления "коллективных заказов" новой техники объединенными потребителями и изготовителями с учетом основных принципов работы "коллективного заказчика", рассмотренных на совещании (см. приложение № 2), и представить его на рассмотрение расширенного заседания Президиума Союза в I кв. 2005 г.;

3.5. рассмотреть на Комитете содействия и на заседании Президиума предложения научно-технической конференции "Проблемы эксплуатации и ремонта промышленных тепловозов" (г. Красноярск, 24-25 августа 2004г.), в т.ч. ход разработки новых стандартов "Тепловозы промышленные. Типы и основные параметры" и "Тепловозы промышленные. Общие технические требования" с целью ускорения принятия по ним решения в установленном порядке, также предложения технического совета УА "Аспромтранс" (21 ноября 2004 г.) в т.ч. о разработке нормативов эксплуатации и содержания инфраструктуры промышленного транспорта и др.;

3.6. рассмотреть совместно с Минтрансом РФ при участии других причастных госструктур, предприятий и организаций состояние и перспективу решения проблемы обеспечения промышленного железнодорожного транспорта полным комплексом нормативных и методических документов, необходимых для его безопасной и эффективной работы, с учетом положений ФЗ "О техническом регулировании", опыта ОАО "РЖД" и возможности создания отраслевых документов. По результатам рассмотрения подготовить предложения об



Подготовка к выступлению

участии Союза в решении этой проблемы и внести их для рассмотрения на расширенном заседании Президиума Союза во II квартале 2005 г.;

3.7. в связи с все возрастающей потребностью для промышленного транспорта проведения исследовательских, научных и конструкторских разработок для его развития, создания и внедрения новых технологий по эффективному обслуживанию промышленного производства и взаимодействия транспорта общего пользования подготовить для рассмотрения в Минтрансе России вопросы создания научно-исследовательского и проектно-конструкторского производственного комплекса для промтранспорта в стране, имея в виду:

- создать на базе бывшего института комплексных транспортных проблем Госплана СССР (ИКТП) Центр комплексных транспортных исследований Минтранса России (ЦКТИ) с подразделением в нем по комплексному исследованию работы и развития всех видов промтранспорта в единой транспортной системе страны;

- восстановить в институте Промтранспроект научно-исследовательские подразделения, а также содействовать открытию филиалов этого института в ряде регионов страны;

- планомерное использование работ ВНИИЖТа и других институтов, а также Дорожных "Центров разработок и внедрения" ОАО "РЖД" для выполнения на договорной основе комплексных работ и их внедрения на железнодорожном транспорте предприятий;

3.8. создать в составе Союза Комитет содействия реализации кадровой политики в сфере промышленного транспорта, при котором учредить

Общественный Учебно-методический Совет по промышленному железнодорожному транспорту.

4. Рекомендовать изготовителям технических средств промышленного железнодорожного транспорта начать работу по их совершенствованию с возобновления анализа их надежности и эффективности в эксплуатации и разработки совместно с представителями потребителей мероприятий по устранению выявленных недостатков и реализации предложений по их дальнейшему совершенствованию.

5. Считать целесообразным уделять особое внимание вопросам эффективной эксплуатации, ремонта и модернизации технических средств. Шире использовать мероприятия, разработанные в этом направлении на последних семинарах, совещаниях и конференциях в г.г. Красноярске (август 2004 г.), Свердловске, Липецке, Муроме, С.-Петербурге и др.

6. Согласиться, в основном, с информацией и предложениями А.Г. Зябкина и других в части необходимости формирования для промышленного транспорта региональных структур по производству специфических и дефицитных путевых и др. материалов, а также занимающихся комплектованием, подготовкой и выполнением работ и услуг по ремонту ж.д. путей, стрелочных переводов, путевой техники, подготовке кадров и др. Одобрить такие работы, проводимые в Кузбассе, Центре, Среднем Урале.

Рекомендовать создание Комитета содействия таким работам в Союзгрузпромтрансе, что будет способствовать реализации аналогичных инициатив в целом ряде других регионов страны, а также назначить руководителем тако-

го Комитета г-на Зябкина А.Г. - члена Президиума Союза.

7. Рекомендовать соответствующим Комитетам Содействия Союза с участием основных потребителей и изготовителей стрелочной продукции рассмотреть имеющиеся разработки и рекомендации по координации объема выпуска и номенклатуры стрелочной продукции для промышленного железнодорожного транспорта в целях повышения эффективности ее использования и оптимизации работы изготовителей с целью поддержания сбалансированных рынков в производстве и потреблении. Считать целесообразным провести совместно с ЗАО "ВСП" выездное заседание Президиума Союза с обсуждением проблем стрелочного производства для нужд промтранспорта.

8. Считать целесообразным включать в состав Комитетов содействия и соответствующих рабочих групп специалистов промышленного транспорта стран СНГ и особенно Украины, Казахстана (по согласованию с ними), а также привлекать их разработки и другие материалы при совместном рассмотрении всех обсуждаемых вопросов по существу проблем.

Считать, что все работы по техническому перевооружению промтранспорта должны вестись с обязательным выполнением требований безопасности; сотрудничество специалистов промышленного транспорта с федеральными органами контроля и надзора и их территориальными подразделениями, как и с региональными органами власти должно вестись по совместной разработанным планам и мероприятиям в профилактическо-предупредительном направлении; координацию таких работ должен осуществлять Комитет содействия созданию условий безопасного функционирования промышленного транспорта.

9. В заключение участники совещания подчеркивали, что достижение реальных успехов в осуществлении намеченных рекомендаций возможно только путем консолидации усилий всех заинтересованных предприятий и организаций, чему в значительной степени будет способствовать их активное участие в конкретных работах Союзгрузпромтранса и его органов содействия и управления, с учетом выполнения каждым членом Союза поручаемых ему мероприятий в составе перечня приоритетных направлений деятельности Союза, мероприятий по обеспечению выполнения приоритетных направлений деятельности, планов работы Президиума и Комитетов содействия Союза и др.

Работникам ПЖТ станет легче

По просьбе многих членов НО "Союзгрузпромтранс" и заказчиков услуг ЗАО "Металлургтранс" по согласованию с руководством ОАО "РЖД" с 1 ноября 2004 г. в круглосуточном режиме времени начала функционировать "Горячая линия содействия" (ГЛС) по телефонам (факсам) 784-68-16 и 262-50-71.

Цель работы ГЛС - собрать в режиме реального времени информацию о сложившейся ситуации у грузовладельцев на этапах приема железнодорожными дорогами заявок на предъявленные объемы перевозок и в период обеспечения вагонами принятых объемов к перевозкам, требующим содействия.

Грузовладельцы, получив отказы от железных дорог о приеме заявок или по обеспечению их вагонами, в краткой и обоснованной форме сообщают об этом по указанным телефонам ГЛС. Комитет по оперативному содействию Союзгрузпромтранса (КОС) в эти же сутки сводную информацию об оперативной ситуации доводит до сведения соответствующих департаментов ОАО "РЖД". При необходимости такая информация будет доводиться до сведения руководства ОАО "РЖД", Минтранса России и Федерального агентства по железнодорожному транспорту РФ.

КОС сможет оказать и другие информационно-консультационные услуги по возможным вариантам решения вопросов размещения заявленных объемов перевозок.

Указанная информация грузо-владельца должна быть подписана одним из руководителей предприятия с указанием № тел/факса для обратной связи.

Принятые решения по обращениям Союзгрузпромтранса будут сообщаться заявителям - членам Союза. Функционирование КОС будет совершенствоваться по мере его совместной отработки всеми участниками и ОАО "РЖД".

В будущем, по решению членов Союза, КОС будет обобщать информацию и по другим проблемным вопросам взаимоотношений с перевозчиками, машиностроителями и др.

НО "Союзгрузпромтранс"

МНОГОФУНКЦИОНАЛЬНАЯ ПЛАТФОРМА ДЛЯ ПЕРЕВОЗКИ ДЛИННОМЕРНЫХ ГРУЗОВ

Независимая транспортная компания ЗАО "Транспортные системы" при участии Московского государственного университета путей сообщения (МИИТа) и ОАО "Транспортное машиностроение" г.Энгельса разработала принципиально новый вагон - длиннобазную многофункциональную платформу (МФП) для перевозки труб, металлического проката, контейнеров, других длинномерных грузов.

О новом проекте мы попросили рассказать **генерального директора ЗАО "Транспортные системы" Максима Корнеева.**

- Максим Викторович, что собой представляет новый вагон? Почему возникла необходимость в его создании?

Применяемый для перевозки труб парк полувагонов стремительно сокращается. Кроме того, использование его для таких перевозок невыгодно. Масса труб, и особенно труб большого диаметра, которые можно погрузить в полувагон, невысока. ОАО "РЖД" при этом получает на выходе более низкую доходность, чем от использования этих же полувагонов при перевозке других важных для экономики страны грузов. Компания пытается сбалансировать эти потери, применяя минимальные тарифно-весовые нормы загрузки полувагона. Однако эти нормы не могут быть выполнены производителями труб большого диаметра. Как следствие, они вынуждены переплачивать за перевозку тонны продукции.

Кроме прямых финансовых потерь и для грузовладельца, и для РЖД существует целый комплекс косвенных ограничений, которые накладывает необходимость перевозки труб в полувагонах. Этот подвижной состав не решает поставленную потребителями продукции стратегическую задачу погрузки труб увеличенной длины. Они хотели бы получать 24-метровую трубу, но в полувагон помещается не более 12-метровой. Чем совершеннее становится продукция трубников (все большим спросом пользуется труба с изоляцией, а также с торцевыми кромками высокоточной обработки), тем тяжелее обеспечить сохранность ее перевозки в полувагоне.

К тому же изготовители труб получают металлический лист - заготовку под трубы, который в отрасли называют штрипсом, металлурги и трубники вынуждены использовать либо универсальные платформы, (рабочий парк которых тоже сокращается), либо ограниченное количество собственных платформ, узко специализированных только под эту

перевозку. Эксплуатировать их дорого и неэффективно. Получается, что одни и те же предприятия вынуждены использовать разные, не взаимозаменяемые парк вагонов для получения и отправления грузов, таким образом, увеличивая неэффективные порожние пробеги. Наша МФП позволяет успешно решить все вышеперечисленные проблемы.

- А под какие еще перевозки можно использовать ваш вагон?

- Трубы большого диаметра - это то направление, где наш вагон в ближайшей перспективе будет востребован больше всего. Но срок службы вагона - не 3 и даже не 10 лет. Мы проявили бы крайнюю близорукость, ограничиваясь только перевозками трубной продукции и материалов для нее. Именно поэтому вагон полностью приспособлен для перевозки контейнеров, как 20-ти, так и 40-футовых. Конечно, с максимально допустимой загрузкой четыре 20-футовых контейнера МФП не возьмет - норма грузоподъемности не позволит. Но в общем объеме грузовых перевозок достаточно велика доля легко-весных дорогостоящих грузов, перевозимых контейнерами. Чем не работа для МФП?

И все же перевозкой труб, трубной заготовки и контейнеров концептуальная важность появления такого вагона не исчерпывается. В этом случае мы, без всякого сомнения, ведем речь о создании "семьи" вагонов на базе МФП. Дело в том, что в стране в принципе отсутствует длиннобазный (24-25 метров) четырехосный вагон с крепкой рамой, которая позволяет реализовать максимальную грузоподъемность в пределах допустимой нагрузки от оси на путь вне зависимости от того, как распределен вес груза по длине вагона. Таким образом, мы создали сейчас не только "машину", но еще и "шасси", на которое можно "ставить" и другие кузова. Причем это могут быть разные модели как с постоянными кузовами на базе "шасси" МФП (крытые, например), так и модель со съемными грузовыми модулями под разные грузы, устанавливаемыми и снимаемыми на одну и ту же раму.

- На какой стадии сейчас находится ваш проект?

- Опытный образец вагона уже проходит испытания, окончание которых, как и сертификация, намечены на октябрь нынешнего года. Начало серийного производства запланировано на ноябрь. До конца года будет выпущено 200 единиц новой техники.

РЕГИОНАЛЬНЫЙ КОНКУРС: ПОБЕДИТЕЛИ НАЗВАНЫ



Любой железнодорожник скажет, что основа работы в этой области - стальная магистраль. От того, как она будет подготовлена, зависит успех работы всей отрасли. Поэтому монтеры пути должны быть мастерами своего дела. Одним из инструментов повышения уровня их профессионального мастерства стали конкурсы.

В Екатеринбурге в начале сентября прошел ставший продолжением областных состязаний первый региональный конкурс монтеров пути, посвященный 170-летию создания первого российского паровоза, а именно это событие считается точкой отсчета в развитии промышленного железнодорожного транспорта.

Инициатор конкурса - Уральская ассоциация предприятий промышленности и транспорта "Аспромтранс". Принима-

ющая сторона - корпорация "Объединенный машиностроительный завод", в которую входят ООО "ПЖТ-55", ОАО "Уралмашзавод" и ООО "ЖРК".

В соревнованиях участвовали команды восьми предприятий Уральского региона: ФГУП "Уральский электромеханический комбинат", ПМС-171 Свердловской железной дороги - филиала ОАО "РЖД", ОАО "Транспорт", ОАО "Губахатранспорт", ОАО "Урал-электрометаль", ЗАО "Промтранс", Верхнесалдинское металлургическое производственное объединение ВСМПО, ФГУП ПО "Уралвагонзавод".

Конкурс показал не только глубокие теоретические знания участниками основ профессии: каждый должен был ответить на пять вопросов, касающихся правил содержания переездов, пути, укладки кривых и т.д., - но и хоро-

шие практические навыки в работе, когда каждая команда из трех человек должна была привести участок пути в соответствие с имеющимися нормами.

Итоги соревнований подводило компетентное жюри в составе председателя, государственного инспектора Уральского территориального управления Федерального агентства железнодорожного транспорта Минтранса России Сергея Шестопалова, и двух членов жюри - заведующей учебной части Екатеринбургского колледжа транспортного строительства Лидии Яковлевой и старшего преподавателя этого учебного заведения Людмилы Валиевой.

В напряженной борьбе определились лучшие в Уральском регионе мастера путейского дела. Ими стали Олег Серов, Рифат Хисматуллин и Андрей Зобин, рабочие ВСМПО. На втором месте соликамское ОАО "Транспорт", на третьем - ОАО "Урал-электрометаль".

Победители награждены памятными вазами, специально по этому случаю изготовленными сысертскими мастерами фарфора, и денежными премиями, соответственно в 15, 12 и 10 тысяч рублей. Все участники конкурса получили памятные дипломы "Аспромтранса".

Нет нужды говорить о пользе таких конкурсов: очевидно, что они являются стимулом повышения профессионального мастерства монтеров пути, от которых зависит уровень безопасности работы железнодорожного транспорта.

ОБСУЖДЕНИЕ РЕФОРМИРОВАНИЯ ГРУЗОВЫХ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ТАРИФОВ

На заседании рабочей группы Российского союза промышленников и предпринимателей (РСПП), которое прошло под председательством заместителя генерального директора по работе с естественными монополиями ООО "РУСАЛ-УК" Вадима Гераскина, было рассмотрено обращение пивоваренной компании "Балтика" о структурном реформировании действующей системы грузовых железнодорожных тарифов.

На заседании было отмечено, что "представленные материалы на примере "Балтики" убедительно доказывают: ныне действующая система грузовых железнодорожных тарифов несовершенна и требует реформирования. Поднятые вопросы характерны

для всех пользователей услугами железнодорожного транспорта, осуществляющих экспортно-импортные перевозки". Рабочая группа приняла следующие решения:

Пивоваренной компании "Балтика" следует установленным порядком обратиться в ФСТ по поводу наделения перевозок компании специальными ставками. Поддержать предложение Г.Е. Давыдова о проведении тарифного съезда транспортников.

Силами РСПП разработать техническое задание на новую тарифную систему, включающую: устранение различий в схемах построения и уровне базовых ставок разделов II и III Прейскуранта 10-01; отмену установления коэффициентов зависимости порожнего

пробега от классности перевозимого груза; отмену практики перекрестного субсидирования.

Подготовить обращение на имя Председателя Правительства с предложениями по новой тарифной политике и механизмом ее разработки с привлечением внебюджетного финансирования. Обратиться к Правительству с предложением создать при Министерстве транспорта Общественный орган по реформированию железнодорожного транспорта под руководством министра И.Е. Левитина. Подготовить обращение в ФСТ о правомочности введенных ОАО "РЖД" расчетов за транзит по территории Российской Федерации в швейцарских франках.

Обратиться в Правительство с предложением передать в ведение ФСТ утверждение ставок платы за охрану и сопровождение грузов.

Источник: РИА "Новости"

**М.И. Шмулевич,
доктор технических наук
(Промтрансниипроект)**

Тенденцией последних лет является переход от автоматизации управления отдельными производствами и службами предприятия к корпоративным информационным системам, обеспечивающим ведение электронного бизнеса на интегрированной информационной платформе.

Такие системы, получившие название ERP (Enterprise Resource Planning - планирование ресурсов предприятия), охватывают все потребности компании по управлению бизнесом, обладают широкими функциональными возможностями и позволяют настраивать программное обеспечение, необходимое для реализации многих бизнес-процессов, в соответствии с потребностями конкретного предприятия.

ERP-системы реализуют более широкое понятие интеллектуальных систем управления бизнесом - Business Intelligence (BI). Управляющий директор SAP в странах СНГ и Балтии Алексей Шлыков следующим образом определяет функции BI-технологий:

- получение данных из необходимого числа различных источников;
- проверка их непротиворечивости;
- препарирование данных с целью их классификации и предварительной обработки;
- подготовка информации для многомерных баз данных (OLAP-кубов);
- наличие развитого генератора отчетов интерактивного характера;
- обладание прогностическими свойствами и возможностями сценарного моделирования по принципу "что будет, если..."

Платформа ERP является базой для реализации технологий BI.

Широко известны ERP, разработанные корпорациями SAP (система R/3 и ее развитие - mySAP Business Suite), Oracle (Oracle E-Business Suite), Microsoft-Navision (Microsoft Business Solutions), BAAN и др., есть и российские разработки - системы компаний Галактика, Парус, 1С.

Выбор той или иной ERP-системы определяется реализуемыми системой функциями, объемом, структурой и технологическими особенностями производства, техническими и коммерческими факторами, "историей" автоматизации предприятия и др.

Так, Магнитогорский металлургический комбинат (ММК) ориентируется на решения Oracle E-Business Suite. На ММК уже используются решения Oracle для управления персоналом, финансами, материальными

ресурсами и снабжением, действует также комплекс программ по управлению непрерывным производством, а с 2005 г. планируется внедрить решения Oracle для управления ремонтами и техническим обслуживанием, взаимоотношениями с заказчиками, управления проектами, пооперационной калькуляции затрат и балансовых показателей.

ERP Microsoft Business Solutions недавно дополнены продуктом Microsoft CRM, предназначенным для решения задач управления продажами и сервисом (позже к ним добавится и маркетинг) на малых и средних предприятиях (25-500 компьютеров, 50-1000 сотрудников).

Наибольшее распространение как на мировом, так и на российском рынке получила система управления ресурсами предприятия, созданная корпорацией SAP, доля которой на рынке интегрированных решений для управления предприятиями составляет в России более 48%. Их используют семь из десяти крупнейших российских компаний (все они относятся к нефтегазовой отрасли).

В настоящее время компания SAP предоставляет клиентам набор бизнес-приложений mySAP Business Suite, включающий 10 универсальных решений, в том числе:

- CRM (Customer Relationship Management) - управление взаимоотношениями с клиентами;
- SCM (Supply Chain Management) - управление логистическими цепочками;
- PLM (Product LifeCycle Management) - управление жизненным циклом продуктов;
- SRM (Supplier Relationship Management) - управление взаимодействием с поставщиками;
- HR (Human Resources) - управление людскими ресурсами;
- Fin (Financials) - управление финансами, в том числе на стратегическом уровне;
- Mobile Business - поддержка мобильного бизнеса.

Поставляется также технологическая платформа и средства интеграции сотрудников, информации и процессов SAP NetWeaver.

С точки зрения промышленного транспорта наибольший интерес представляет система управления логистическими цепочками, охватывающая все стадии - от планирования поставок до контроля их выполнения

на основе программного пакета Advanced Planner and Optimizer (APO). Планирование снабжения выполняется с учетом конъюнктуры рынка, управление транспортировкой - на основе анализа различных вариантов поставок и оптимизации логистических цепочек. В состав mySAP SCM входит и блок планирования перевозок, позволяющий управлять доставкой и складированием материалов с автоматической консолидацией заказов, календарным планированием перевозок, разделением поставок на партии и выбором наилучших маршрутов с учетом фрахтовых расходов, условий работы перевозчиков и экспедиторов.

Среди многих крупных российских компаний, внедряющих у себя системы mySAP Business Suite, имеются и такие, для которых разрабатываются автоматизированные системы управления транспортом, и эти системы следует информационно увязывать с корпоративной системой управления. В частности, при разработке институтом Промтрансниипроект системы управления Норильской железной дорогой предусмотрено ее взаимодействие с модулем mySAP SRM, внедрение которого в ГМК "Норильский никель" уже началось, и с другими модулями корпоративного уровня (управление производством, ремонтами, персоналом и др.).

Модуль планирования логистических цепочек (SCP- Supply Chain Planning) в составе программного комплекса SCM обеспечивает выполнение ключевых функций, необходимых для совместного планирования спроса, снабжения и распределения товаров: планирование спроса (DP - Demand Planning), планирование логистических сетей (SNP - Supply Network Planning), согласование снабжения и сбыта (SDM - Supply and Demand Matching) и предоставляет алгоритмы оптимизации, ориентированные на определенные отрасли непрерывного (например, нефтехимия) или дискретного (например, автомобилестроение) производства. Для динамического обмена данными в системе широко используется Интернет (Web Application Server). В SNP реализован эвристический подход, соединяющий спрос на продукт с уровнем производства, запасом на складе и запасом в пути. Эвристический метод дополняется линейной целочисленной оптимизацией на основе

симплексного алгоритма и метода ветвей и границ. Программа "Построитель транспортной загрузки" на основе требований по транспортировке отдельных грузов выполняет консолидацию транспортных заказов - объединение допустимых наборов грузов в транспортные партии, обеспечивающие максимальное заполнение транспортных средств по весу, объему или количеству погруженных мест, маршрутизацию ездов, составление графика каждой перевозки с учетом всех ее стадий и ограничений - жестких и мягких; выбор экспедитора; просмотр логистической цепочки пользователем с помощью специального инструмента SAP Event Manager (диспетчера событий).

В результате каждой операции поступления или отпуска материалов происходит немедленная актуализация данных по объему запасов, корректировка стоимости поступивших или отпущенных материалов с учетом транспортных тарифов или таможенных пошлин и др.

Одной из крупнейших российских компаний, внедряющих у себя mySAP Business Suite, является ОАО "РЖД". Здесь внедрение начато с модуля управления корпоративными финансами, который содержит полный набор функций для планирования, анализа и принятия решений в сфере финансов компании, включая управление ликвидностью (в том числе планирование денежных потоков и управление собственными денежными средствами), управление сделками, управление рисками. Начав внедрение этого модуля с Красноярской железной дороги, ОАО "РЖД" уже распространило его на ряд других дорог и на центральный офис. В перспективе - внедрение модуля SEM (Strategic Enterprise Management - стратегическое управление компанией), позволяющего определить и формализовать стратегию компании на основе ключевых показателей деятельности и транслировать на различные уровни управления, обеспечив связь стратегического планирования с оперативной деятельностью отдельных железных дорог.

Число пользователей решений SAP в ОАО "РЖД" достигло в настоящее время 25 тыс.

В дальнейшем ОАО "РЖД" предполагает внедрить и другие модули системы: управление трудовыми ресурсами (от ведения базы данных по персоналу до расчета заработной платы); управление материально-техническим снабжением на основе поддержки "совместных" логистических цепочек с клиентами и поставщиками, что обеспечит прозрачность всех уровней запасов, заказов, прогнозов, производственных планов и позволит снизить затраты на закупки, транспортировку и хранение материалов; управление инвестициями (от формирова-

ния заявок до прогнозирования амортизации); управление техническим обслуживанием (ТО) и ремонтами объектов инфраструктуры, что будет способствовать повышению безопасности движения на основе планирования ТО и ремонтов в зависимости от фактического состояния объектов инфраструктуры, планирования ремонтных мощностей, выдачи и контроля исполнения заказов на ремонт и анализа статистических данных; управление ТО и ремонтами подвижного состава (набор функций тот же); управление недвижимостью.

Следует отметить, что различные модули mySAP Suite используются на железных дорогах Австрии (Oesterreichische Bundesbahnen), Германии (Deutsche Bahn AG), Италии (Ferrovie dello Stato S.p.A.), Португалии (Caminhos de Ferro Portugueses), Дании (Danish State Railways).

Очень широко продукты SAP используются в нефтегазовой и нефтехимической отраслях (Газпром, ЛУКОЙЛ, Сургутнефтегаз, ТНК, Сибнефть, Салаватнефтеоргсинтез и др.), в алюминиевой промышленности (АЛРОСА, группа СУАЛ), в автомобилестроении (General Motors, Ford, DaimlerCrysler, BMW, Volkswagen, Toyota и др., а в России - "Джи-Эм АВТОВАЗ").

Начались работы по внедрению mySAP ERP в Мосгортрансе. В ближайшем будущем управление всей системой наземного городского общественного транспорта в Москве будет осуществляться с помощью интегрированной корпоративной системы.

29 - 30 сентября в Москве состоялся представительный форум разработчиков и пользователей системы - "SAP Конгресс 2004". Конгресс приветствовали председатель РСПП Аркадий Вольский, Министр промышленности и энергетики РФ Виктор Христенко. Они отметили, что использование современных информационных технологий играет важнейшую роль в развитии российских предприятий и в формировании конкурентоспособной экономики, основанной на эффективности, открытости и прозрачности ведения бизнеса. Как отмечалось в выступлениях участников форума, для многих компаний и предприятий информационные технологии стали основой реальных конкурентных преимуществ - снижения издержек и повышения эффективности бизнес-процессов.

На конгрессе выступили 40 докладчиков - представители фирм-разработчиков, партнеров SAP, пользователей системы. Внедрение корпоративной системы управления - сложный, длительный, дорогостоящий процесс (об этом говорилось, в частности, в интересном докладе вице-президента СУАЛ-холдинга Иосифа Бакалейника, внедрявшего ERP SAP и

в СУАЛе, и в Тюменской нефтяной компании), но эффект от реализации системы полностью оправдывает затраты. Успешное управление крупными объектами без совершенных информационных технологий вообще невозможно.

Среди программных продуктов, широко обсуждавшихся на Конгрессе, следует отметить SAP NetWeaver - технологическую платформу, способную интегрировать различные модули, подсистемы, процессы. Это очень важно для пользователей, потому что на крупных предприятиях внедрение информационных технологий имеет длительную историю, в течение которой использовались различные программы различных производителей. NetWeaver является оболочкой, позволяющей интегрировать действующие решения, независимо от того, на какой платформе они разработаны, и использовать их в новой системе. Более того, NetWeaver будет поставляться на рынок инфраструктурного программного обеспечения в качестве самостоятельного продукта, независимо от прикладных систем SAP, подобно общесистемным продуктам Oracle или Microsoft.

Еще одна интересная для транспортных новинка - включение в mySAP Suite интерфейсов с системами радиочастотной идентификации (RFID) мобильных объектов. Решение предназначено для обмена данными с персоналом, занятым, в частности, ремонтом и обслуживанием трубопроводов и других рассредоточенных объектов (в крупных нефтяных компаниях этот персонал оснащается карманными компьютерами), но на железнодорожном транспорте связь с RFID имеет важное технологическое значение, обеспечивая контроль за дислокацией подвижного состава.

Включение в функциональность ERP мобильных приложений на базе беспроводных RFID вообще является одной из современных тенденций. Так, о резком повороте в эту сторону заявил Джон Чен - генеральный директор Sybase, фирмы, выпускающей известные системы управления базами данных (СУБД). Похожие дополнения вносятся в свои СУБД и IBM (DB/2 Everyplace), и Microsoft (SQL Server 2005 Mobile Edition), так что у разработчиков транспортных АСУ будет выбор.

Широкое распространение ERP-систем (и, прежде всего, mySAP Suite) в крупных компаниях, ставших на путь развития интеллектуальных бизнес-технологий, делает необходимой организацию взаимодействия автоматизированных систем управления транспортом промышленных предприятий с информационными системами корпоративного уровня.

В.П. Сюзев,
кандидат технических наук,
А.Г. Степанов,
доктор технических наук
(г. Пермь)

Одной из острых проблем промышленного железнодорожного транспорта была и остается разгрузка вагонов с сильно смерзшимися навалочными грузами. Особенно в сложном положении находятся ППЖТ, которые получают сравнительно небольшие объемы грузов (менее 500 тысяч тонн). Здесь, ввиду экономической невыгодности строительства конвективных тепляков, полувагоны с сильно смерзшимися грузами обрабатывают бурофрезерными машинами и комплексами, у которых диапазон эффективной работы по прочности смерзания груза на сжатие не превышает 5 МПа. При поступлении грузов с большей прочностью надежность и производительность данного вида рыхлителей резко снижается. Вместо 10-15 полувагонов в смену самоходные бурофрезерные комплексы, работающие на Яйвинской ГРЭС, выгружают сильно смерзшийся каменный уголь не более 6 полувагонов. Из-за этого на подъездных путях Яйвинского ППЖТ в середине февраля 2003 года скопилось более 100 вагонов. Главная причина такого положения заключается в образовании между резцами фрез прочных целиков из неразрушенного материала. Из-за этого принципиально меняется схема резания. Полублокированное резание трансформируется в глубоко заблокированное. В этом случае разрушение идет только срезом, и сила резания может возрастать более в два раза. Кроме того целики, упираясь в державки резцов и шнеки, чем создают в рабочих органах опасные изгибающие моменты. Стремление устранить этот недостаток путем уменьшения шага расстановки резцов привело к потере преимуществ технологии резания методом "крупного скола" и трех-четырёхкратному увеличению числа резцов, а соответственно и общей длины интенсивно затупляющейся режущей кромки. Причем резцы забурника, ударяясь о балки пола полувагона, ломаются и быстро тупятся. Для устранения указанных недостатков предложено во время рыхления сильно смерзшегося груза сообщать фрезам осевые возвратно-поступательные перемещения при помощи специально установленного кулачкового механизма [1]. Кинематическая схема привода осевых возвратно-поступательных перемещений каретки с фрезами показана на рис. 1. Кулачковый механизм машины передает колебания подъемной рамы с фрезами. За счет этого в 4-5 раз снижаются нагрузки, изгибающие фрезы, и в 2.5 раза снижается число резцов на шнеках. Своевременное срезание целиков груза по наименее энергоемкой шахматной схеме "круп-

ПОВЫШЕНИЕ ЭФФЕКТИВНОСТИ РАБОТЫ БУРОФРЕЗЕРНЫХ МАШИН ПРИ ВЫГРУЗКЕ ИЗ ВАГОНОВ СИЛЬНО СМЕРЗШИХСЯ НАВАЛОЧНЫХ ГРУЗОВ

ного скола" позволяет увеличить скорость фрезерования. Вследствие колебаний фрез, наиболее прочные слои груза у пола полувагона при открытых люках разрушаются забурником раньше, чем он достигнет дна вагона. За счет этого сокращается время бурения и исключаются удары резцов забурника о балки пола полувагона. Все эти положительные моменты позволяют выйти на проектную производительность бурофрезерных комплексов 100-150 т/ч при прочности груза на сжатие 7 МПа (70 кгс/см²).

Однако, как показали испытания модернизированного бурофрезерного комплекса БСМОП - 1 на Яйвинском предприятии промышленного железнодорожного транспорта, при сообщении тяжелой каретке фрез возвратно-поступательных перемещений в трособлочной системе, а соответственно и в металлоконструкции портала возникают значительные динамические нагрузки.

С целью определения рациональных параметров машины, которые позволят уменьшить динамические нагрузки, проведены исследования кинематических и динамических характеристик в системе машина - полувагон с грузом.

Исследования проводились по исходным данным реального бурофрезерного комплекса БСМОП - 1 Яйвинского ППЖТ, оснащенного кулачковым механизмом эксцентрикового типа, который сообщает фрезам осевые возвратно-поступательные перемещения с ходом, равным половине шага расстановки резцов на фрезе и с частотой вдвое меньше, чем частота вращения фрез. Цикл работы кулачкового механизма состоит из четырех равных фаз: подъема, верхне-

го стояния, опускания, нижнего стояния. Такие параметры механизма обеспечивают наиболее эффективное разрушение целиков. Во избежание толчков дуга фазы верхнего стояния кулачка соединялась с дугами фаз подъема и опускания дугами сопряжения. Схема кулачкового механизма показана на рис. 2.

Осевое перемещение фрез S в зависимости от угла поворота кулачка определяется перемещением толкателя h_{φ} , которое равно разности текущего межцентрового расстояния A_{φ} и минимального значения этого размера при $\varphi = 0$,

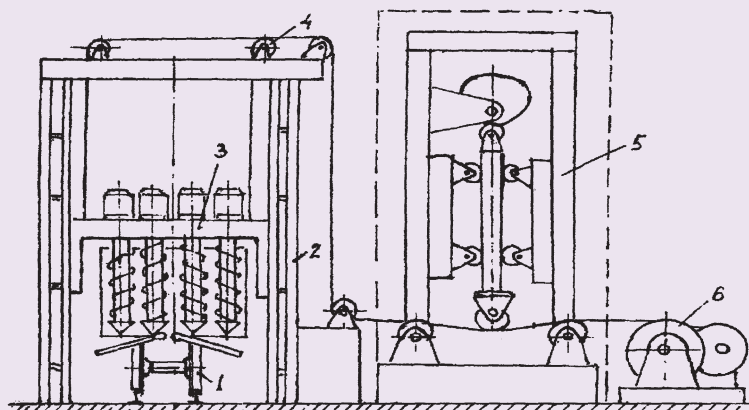
$$A_{\min} = R_k + R_p - e_k.$$

Здесь R_k и R_p - соответственно радиусы окружностей эксцентрика и ролика, e_k - эксцентриситет основной окружности кулачка. Выразив текущее межцентровое расстояние A как функцию угла, получим

$$h_{\varphi} = \sqrt{(R_k + R_p)^2 - (e_k \sin \varphi)^2} - e_k \cos \varphi - A_{\min} \quad (1)$$

Предварительные расчеты показали, что для реализации фазы нижнего стояния не требуется изменять форму дуги эксцентрика, т.к. при φ от (-45°) до 45° осевое перемещение фрез незначительно. При углах от 135° до 215° это перемещение быстро изменяется. Поэтому, для осуществления фазы верхнего стояния, эта часть кулачка срезается по дуге большого радиуса с центром на оси его вращения. Для того чтобы избежать удары в трособлочной системе, указанная дуга соединяется с основной окружностью кулачка дугами сопряжения радиуса R_p . При движении ролика по дугам сопряжения функция h_{φ} принципиально не изменится. Но в этом случае радиус и

Рис. 1. Кинематическая схема привода осевого перемещения фрез: 1-вагон; 2-портал; 3-подъемная рама с фрезами; 4-трособлочная система; 5-кулачковый механизм; 6-лебедка.



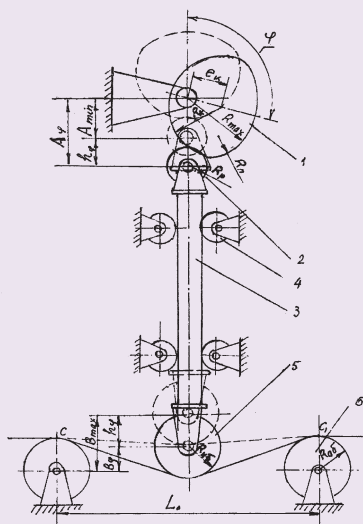


Рис. 2. Схема кулачкового механизма: 1-кулачок; 2-ролик; 3- толкатель; 4-опорный ролик; 5-натяжной блок; 6- опорный блок

эксцентриситет основной окружности следует заменить на значения этих параметров для переходной окружности, а угол φ_p заменить на угол $\varphi_p = \varphi_p \pm \varphi_{kn}$, где

$$\varphi_{kn} = \arctg(x_2/y_2),$$

$$x_2 = \sqrt{(R_{max} - R_n)^2 - y_2^2},$$

$$y_2 = [(R_{max} - R_n)^2 - (R_k - R_n)^2 + e_k^2] / 2e_k$$

есть координаты точки сопряжения дуги перехода с окружностью фазы верхнего стояния кулачка. Знак "+" в формуле φ_p берется на фазе подъема, а "-" на фазе опускания. Длина ρ_{np} и направление φ_{np} радиуса-вектора, определяющего положение нижней точки сопряжения дуги перехода, на рис. 3 обозначенной буквой N, устанавливаются по формулам:

$$\rho_{np} = \sqrt{x_{np}^2 + y_{np}^2},$$

$$\varphi_{np} = \arctg(x_{np}/y_{np}), \text{ где}$$

$$x_{np} = R_k x_2 / (R_k - R_n),$$

$$y_{np} = (R_k y_2 - R_n e_k) / (R_k - R_n).$$

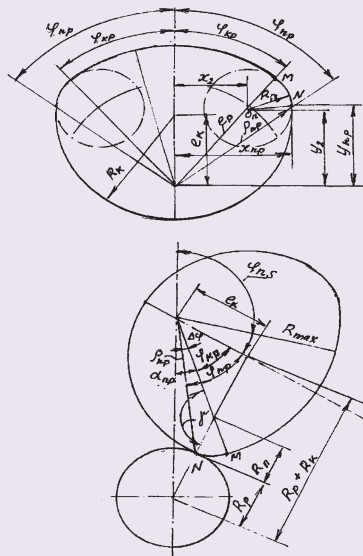


Рис. 3. Схема для определения осевого перемещения фрез

Интервалы коррекции формулы (1) определяются углами поворота кулачка φ_{nc} и φ_{kc} при касании ролика толкателя с верхней и нижней точками сопряжения. Угол $\varphi_{kc} = \pi - \varphi_{kp}$,

$$\varphi_{nc} = \pi - \varphi_{kp} - \alpha_{np},$$

где $\alpha_{np} = \arcsin[(R_p + R_n)\rho_{np} \sin(\varphi_{np} - \varphi_{kp}) / (A_\varphi R_n)]$,

$$A_\varphi = \sqrt{(R_{max} - R_n)^2 + (R_p + R_n)^2} - 2(R_{max} - R_n)(R_p + R_n)\cos\gamma,$$

$$\gamma = \arcsin[\rho_{np}(\varphi_{np} - \varphi_{kp}) / R_n].$$

Осевое перемещение фрез S определяется как разность длин участков каната l_φ и l_{min} между точками C и C₁ при текущем φ и $\varphi = 0$ (рис. 2), деленное на кратность полиспаста K_n по формуле

$$S = (l_\varphi - l_{min}) / K_n.$$

Выразив l_φ и l_{min} через h_φ , радиусы опорных и натяжного блоков R_{on} и R_{n6} межцентровые расстояния L_0 и B_φ между опорными и натяжным блока-

ми, получили уравнения осевых перемещений и скоростей каретки фрез без учета деформации каната:

$$S = 2(A_{6m} \Delta_\alpha + M_\varphi - M_0) / K_n,$$

$$S' = 2V_0 E T \sin\varphi / (K_n N),$$

$$\text{где } A_{6m} = R_{o6} + R_{n6},$$

$$\Delta_\alpha = \arctg(M_0 / A_{6m}) + \arctg(2B_{max} /$$

$$L_0) - \arctg(M_\varphi / A_{6m}) - \arctg(2B_\varphi / L_0),$$

$$M_0 = \sqrt{(L_0/2)^2 + B_{max}^2} - A_{6m}^2,$$

$$M_\varphi = \sqrt{(L_0/2)^2 + B_\varphi^2} - A_{6m}^2,$$

$$B_\varphi = B_{max} - h_\varphi,$$

$$V_0 = e_0 \omega, e_0 = e_k / (R_k - R_p),$$

$$E = B_\varphi M_\varphi - A_{6m} L_0 / 2,$$

$$N = (L_0/2)^2 + B_\varphi^2,$$

$$D = \sqrt{1 - (e_0 \sin\varphi)^2}, T = e_0 \cos\varphi / D - 1,$$

где

φ - угловая скорость кулачка.

Динамические процессы в буровфрезерной машине характеризуются дифференциальным уравнением, в котором сила сопротивления резанию зависит от направления движения (функция Кронеккера), а сила упругости вязкоупругого элемента соответствует гипотезе Фойхта.

$$\begin{cases} m\ddot{z} = F_{ynp} - W \sin\gamma \\ F_{ynp} = c_k(S - z) + \mu(S' - z') \end{cases}$$

при $z = 0$ и $W \geq F_{ynp}$, $z'' = 0$

где m - масса подъемной рамы с фрезами; F_{ynp} - сила упругости каната; W - осевая сила сопротивления резанию; c_k - жесткость каната; μ - коэффициент диссипации; z - координата перемещения подъемной рамы с фрезами.

Решение этой динамической задачи проводилось в среде MathCAD 2001 PRO. В результате численного эксперимента получены характеристики динамических процессов при работе машины.

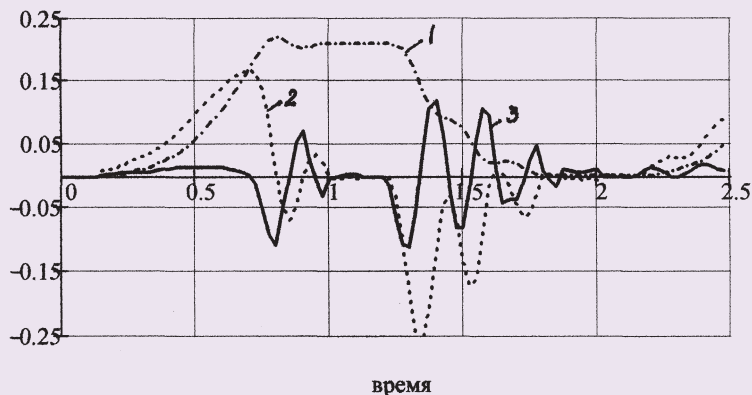
На рис. 4 показаны графики:

- * перемещения - 1,
- * скорости - 2,
- * ускорения - 3 осевых колебаний фрез.

Кривая, характеризующая скорость, показана в истинном масштабе, координата перемещения увеличена в 4 раза, а ускорение уменьшено в 30 раз. Видны периоды времени, когда рабочий орган находится в неподвижном состоянии. В эти периоды сила сопротивления резанию больше силы упругости каната. Из представленных иллюстраций видно, что в упругих элементах машины возникают колебательные процессы.

Разработанная математическая модель и компьютерная программа дали возможность провести анализ динамических процессов и выявить

Рис. 4. Характеристики переходного процесса: 1 - перемещения, 2 - скорости, 3 - ускорения



факторы, наиболее сильно влияющие на коэффициент динамичности. В ходе моделирования установлено, что такими факторами являются: амплитуда осевого перемещения и частота возвратно-поступательного перемещения фрез, отношение радиуса окружности сопряжения кулачка к радиусу ролика и осевая сила сопротивления резанию - W . Для максимального снижения коэффициента динамичности необходимо уменьшать амплитуду осевого перемещения и частоту возвратно-поступательного перемещения фрез, одновременно увеличивая отношение радиуса окружности сопряжения кулачка к радиусу ролика. За счет подбора этих переменных коэффициент динамичности удалось снизить с 1.3 при холостом ходе до 1.018 при осевой силе резания 12 кН. Кривая коэффициента динамичности K_j , полученная в результате выбора оптимальных значений влияющих факторов, приведена на рис. 5.

Зависимость этой характеристики от осевой силы сопротивления резанию не стабильна, максимум динамичности наблюдается при холостом хо-

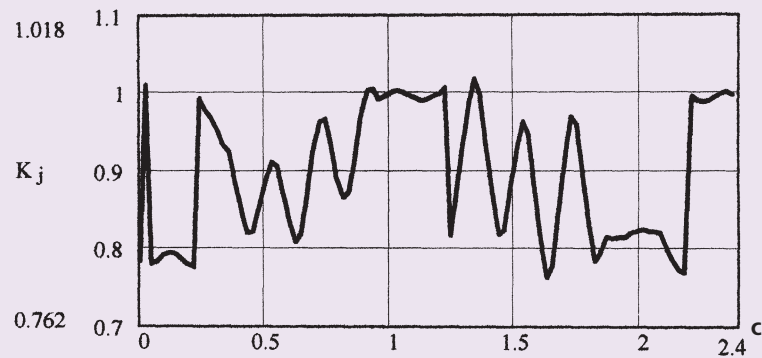


Рис. 5. Коэффициент динамичности. На оси абсцисс указано время в секундах

де. При внедрении фрез в груз он сначала быстро снижается, а затем, начиная с осевой силы 20 кН, колеблясь постепенно растет. Наилучший режим работы механизма осевых возвратно-поступательных перемещений фрез наблюдается при осевом сопротивлении порядка 10-15 кН. При холостом ходе этот механизм рекомендуется отключать.

ЛИТЕРАТУРА

1. Сюзев В.П., Букин А.В. Патент № 21169502 на изобретение "Устройство для рыхления и разгрузки смерзшихся навалочных грузов из железнодорожных полувагонов", 1999 г.

- Повысить уровень механизации путевых работ и уменьшить затраты ручного труда невозможно без использования современной путеремонтной техники, - **считает заведующий кафедрой "Промышленного и городского транспорта" Петербургского государственного университета путей сообщений (ПГУПС) профессор, доктор технических наук Евгений Павлович Дудкин.**

-Исследуя основные закономерности развития техники, ученые ПГУПС выделили три основных направления. Первое - совершенствование существующих машин по известным конструктивным схемам; второе - создание на известных принципах работы конструкции новых машин и модулей; и третье - создание машин на новых принципах работы с использованием последних достижений науки и техники.

Для перехода путеремонтной машины из одного места работы на другой участок, в пределах даже одного маневрового района, а тем более нескольких, наиболее целесообразным может быть применение комбинированного - железнодорожного и пневмоколесного хода. Экономия времени от применения последнего становится более весомой в случаях затруднения движения по железнодорожному пути, если путь занят или разобран.

Кроме того, такая путевая машина на комбинированном ходу будет считаться съемной подвижной единицей и, согласно ПТЭ промышленного же-

АКТУАЛЬНАЯ ПРОБЛЕМА КОМПЛЕКТОВАНИЯ ПАРКА ПУТЕВЫХ МАШИН



Путевая техника

лезнодорожного транспорта, ее движение по железнодорожному полотну производится без выдачи поездных документов на право занятия перегона.

Исходя из оценки экономической эффективности инвестиций и обоснований капитальных вложений в путевое хозяйство, актуальным становится проблема комплектования парка путевых машин различными типами для выполнения всего комплекса путевых работ. Учеными ПГУПС разработана методика выбора и обоснования оптимальных

комплексов путевых машин на основе дифференцирования технологических процессов содержания и ремонта для железнодорожных путей необщего пользования.

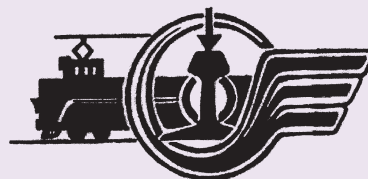
Наиболее эффективной является многоцелевая машина, которая представляет универсальный транспортно-энергетический блок (ТЭБ) и набор рабочих органов. Как правило, рабочий орган в несколько раз дешевле основного ТЭБа. Комплектуя один ТЭБ набором различных рабочих органов, можно значительно увеличить коэффициент его использования по времени и снизить стоимость путевых работ.

В целях повышения безопасности машина должна быть оснащена пультом дистанционного управления, что позволяет осуществлять визуальный контроль за работой задействованных модулей.

Другой актуальной проблемой на железнодорожных путях необщего пользования является необходимость постоянного автоматического контроля геометрических параметров рельсовой колеи на всех участках пути.

Евгений Кожин,
специальный корреспондент

ПОВЫШЕНИЕ КАЧЕСТВА РЕЛЬСОВ – РЕЗУЛЬТАТ РАБОТЫ РЕЛЬСОВЫХ КОМИССИЙ



Л.А. Андреева,
заместитель директора по науке,
доктор технических наук,
Н.И. Карганова,
начальник отдела
(Промтрансниипроект)

Создание рельсовой комиссии в России относится к началу 1900 года. В то время уже возникли проблемы качества рельсов, несоответствие их стойкости условиям эксплуатации. Была создана специальная комиссия, ее первым председателем стал видный инженер путей сообщения В.М.Верховский, затем инженерный совет Министерства путей сообщения организовал "Первую рельсовую комиссию". Под руководством профессора Л.Ф.Николаи русские ученые Д.К.Чернов, Н.С.Курнаков, Н.А.Белелюбский и др. занялись разработкой мер по улучшению качества рельсовой стали и сфер их укладки.

По предложению комиссии в 1924 г. Научно-технический совет НКПС издал новые технические условия, которыми устанавливались более строгие правила сдаточных испытаний рельсов. Через три года "Вторая рельсовая комиссия" во главе с профессором А.А.Бай-

ковым и с участием крупных ученых А.Л.Бабошина, Н.А.Герливанова, В.Е.Беляева, В.Е.Гржум-Гржимайло ставит перед специалистами решение новой проблемы - способы уменьшения повреждаемости рельсов. Затем комиссия возглавила исследования влияния на качество стали содержания углерода и легирующих элементов. Тогда впервые был разработан классификатор дефектности рельсов.

В сентябре 1945 г. по распоряжению НКПС создали комиссию "О типе рельсов, требованиях по качеству металла и организации работ по ремонту пути". В ее состав вошли М.А.Чернышев, И.А.Иванов, Б.Н.Веденисов, М.Т.Митюшин, Н.П.Щапов, А.И.Скаков, Г.М.Шахуняц. По их предложению было решено выпускать рельсы типов Р50 и Р65 длиной 25 м, повысить прочность металла. Ежегодные заседания стали традицией.

В 50-е годы начатое освоение процесса термической обработки рельсов закончилось успешным внедрением технологического процесса на Нижнетагильском металлургическом комбинате (НТМК), затем аналогичное производство было освоено и на Кузнецком металлургическом комбинате

(КМК). В 1980 году был утвержден ГОСТ 24182-80, предусматривающий изменение технологии раскисления металла, что повысило его чистоту и контактно-усталостную прочность. В настоящее время, по прошествии почти 20 лет вышли новые документы, ГОСТ Р51685-2000 "Рельсы железнодорожные" и ГОСТ Р51045-97 "Рельсы железнодорожные типов РП50, РП65 и РП75 для путей промышленного железнодорожного транспорта".

Несмотря на серьезные изменения в экономике и реструктуризацию транспортной системы, заседания Рельсовой комиссии по улучшению качества и эксплуатации железнодорожных рельсов и рельсовых скреплений проходят постоянно. Юбилейное 120-е заседание Рельсовой комиссии состоялось в г.Магнитогорске на базе Метизно-металлургического и калибровочного заводов. Были заслушаны доклады о работе металлургических предприятий - производителей рельсов и рельсовых скреплений по повышению их качества, а также выполнение и решения предыдущего заседания. В процессе работы Рельсовая комиссия отметила, что реконструкция в сталеплавильном производстве на комбинатах позволила перейти на выпуск рельсов нового

Участники юбилейной Межведомственной рельсовой комиссии



поколения, отличающихся от рельсов 2000 года по следующим показателям: выходу 1 сорта в длине 25 м - 96-97% против 76-78%, длине строчек н/вкл. - 0,5 мм против 4-6 мм, общему содержанию кислорода в среднем 20 ppm на НТМК и 35 ppm на НКМК против 70 ppm. Резко уменьшено содержание вредных примесей: серы, фосфора и алюминия. О повышенном качестве готовой продукции свидетельствуют результаты как приемо-сдаточных, так и полигонных испытаний на экспериментальном кольце ВНИИЖТа. Дальнейшая отработка технологии прокатки рельсов в перспективе позволит повысить эксплуатационные свойства рельсов и выйти на качественный уровень рельсов ведущих заводов Японии, Франции и Австралии.

В 2003 г. поставка термоупрочненных рельсов для нужд железных дорог России составила 599 тыс.тонн. Из них 38,5% отгружено рельсов повышенного качества, в т.ч. для скоростного совмещенного движения - 39,5 тыс.тонн, низкотемпературной надежности - 191,3 тыс.тонн.

Стоит отметить, что НКМК - крупнейший производитель железнодорожных рельсов (до середины 90-х годов Кузнецкий металлургический комбинат производил две трети всех рельсов для железных дорог страны). НКМК единственный комбинат, выпускающий рельсы для метрополитена и трамваев. НКМК один из первых запланировал запуск в электроплавильном цехе кислородной системы интенсификации плавки, разработанной вместе с немецкой компанией Badische Stahlengineering. С 2006 г. НКМК планирует начать прокатку рельсов для скоростных железных дорог с более высокими механическими свойствами.

На Новокузнецком металлургическом комбинате (НКМК) освоили технологию выплавки рельсовой стали в дуговых электропечах, которая позволяет повысить производительность печей и улучшить качество железнодорожных рельсов при снижении длительности плавки и расходе электроэнергии. В 2003 г. на выставке "МеталлЭкспо 2003" комбинат был отмечен золотой медалью за разработку технологии производства рельсов нового поколения. Рельсы характеризуются изотемпературной надежностью, повышенной износостойкостью, контактной выносливостью.

Существенным направлением в удовлетворении все возрастающих требований к качеству рельсов явилось освоение на НТМК производства рельсов, микролегированных ванадием, в сочетании с экономичными технологиями с использованием природнолегированного ванадием чугуна и ванадиевого шлака.

Несмотря на значительные успехи в технологии производства и эксплуатации рельсов, достигнутые за послед-

ние годы, Межведомственной комиссией было отмечено, что доля дефектов заводского характера еще высока и находится в пределах 35 - 45 %.

Промтрансниипроект, начиная с 1987 года, является постоянным представителем и участником Рельсовой комиссии. В течение 20 лет решались вопросы не только качества рельсов, разработки рельсовых креплений, но и были решены проблемы поставок рельсов на промышленный транспорт. В 90-е годы, в условиях дефицита рельсового металла, остро стояла проблема поставок рельсов на промышленный транспорт. Потребность в рельсовом металле осуществлялась поставками новых рельсов 2 сорта или старогодными, снятыми с магистральных железных дорог. Расчеты показали, что система поставок старогодных рельсов была явно убыточна, так как при малом остаточном ресурсе она приводила к большим материальным потерям и не обеспечивает бесперебойной и безаварийной работы. При остаточном ресурсе (5-15 млн т брутто) эти рельсы можно укладывать только на подъездных путях с грузонапряженностью до 1 млн т брутто в год при обращении подвижного состава с магистральной осевой нагрузкой. Известно, что промышленному железнодорожному транспорту приходится работать в более тяжелых эксплуатационных условиях, чем транспорту общего пользования - это высокие осевые нагрузки, кривые малого радиуса, уклоны, наличие стрелочных переводов до 5 комплектов на 1 км пути. Для удовлетворения потребности в рельсах требовалась ежегодная поставка 120 тыс. тонн рельсов. Рациональное ресурсосберегающее использование рельсов с некоторыми видами металлургического производства позволили провести комплексные исследования, разработать Технические условия на рельсы промышленные, а затем ГОСТа на рельсы промышленные, которые обеспечили привлечение дополнительного рельсового металла, но и практически отказались от старогодных рельсов. В настоящее время подготовлен проект нового варианта ГОСТа на рельсы промышленные, который ужесточит геометрические характеристики и механические свойства рельсов, поставляемых на промышленный железнодорожный транспорт.

По результатам докладов Межведомственной комиссией были сформулированы основные положения и рекомендации по повышению качества рельсов и эксплуатационной стойкости:

- модернизация технологического процесса прокатки рельсов с целью повышения уровня прочностных характеристик;
- неразрушающие методы приемочного контроля рельсов;

- проведение анализа свариваемости сварных стыков рельсов;
- использование метода фракционно-го газового анализа для сдаточного контроля;
- применение упругих подрельсовых и напильных прокладок;
- разработка новых типов креплений на железобетонных шпалах с применением упругих прутковых клемм.

Очередная рельсовая комиссия состоится на Нижнетагильском металлургическом комбинате в 3 квартале 2005 г.

Новая книга

"Промтрансниипроект" совместно с ПГУПСом и АСПРОМТРАНСом и Издательским Домом "Трасса" подготовлена к печати книга "Профессор Всеволод Федорович Яковлев. Путь ученого. Избранные труды", посвященная 195-летию Петербургского государственного университета путей сообщения - старейшему в мире транспортному вузу, 60-летию кафедры "Промышленного и городского транспорта" и 80-летию со дня рождения профессора, академика Российской академии транспорта, выдающегося ученого в области железнодорожного транспорта Всеволода Федоровича Яковлева, долгие годы возглавлявшего эту кафедру.

В первой части опубликован очерк жизни и деятельности ученого и воспоминания ближайших соратников и друзей. Вторая часть содержит фундаментальные статьи В.Ф. Яковлева, его коллег и учеников. Основные статьи, приведенные в книге, посвящены работам, которые выполнялись под его руководством и активном творческом участии. Даны фундаментальные статьи специалистов-транспортников, которые посвящены решению технических вопросов в области совершенствования магистрального и промышленного железнодорожного транспорта. Книга представляет интерес для инженеров, специализирующихся в области конструирования, эксплуатации машин и подвижного состава, научных работников, связанных с расчетами, проектированием и эксплуатацией пути, а также является обязательной учебной литературой для аспирантов, студентов транспортных профессий, обучающихся в технических вузах.

По вопросу приобретения книги обращайтесь в "Промтрансниипроект" по тел. (095) 138-26-20, (095) 131-44-55.

КОМПЛЕКС СРЕДСТВ КОНТРОЛЯ ПАРАМЕТРОВ ДВИЖЕНИЯ ЛОКОМОТИВОВ "КПД-ЗП"

М.Л. Антокольский, Д.В. Кожевников
(ОАО "Электромеханика",
г. Пенза)

Электронный speedometer КПД-ЗП предназначен для замены механического speedometer ЗСЛ2М при эксплуатации на малодеятельных участках, при маневровой работе, в пригородном сообщении, а также на промышленных локомотивах и тяговых агрегатах. Внедрение КПД-ЗП позволит повысить качество контроля работы локомотивных бригад по ведению поезда, особенно при низких скоростях и частой смене направления движения (маневрах), улучшить компоновку новых типов машин при их проектировании.

По сравнению с другими приборами для измерения и регистрации параметров движения поезда КПД-ЗП обладает рядом преимуществ, обеспечивающих условия перевозки опасных грузов, динамического взвешивания, анализа соблюдения машинистом правил управления локомотивом при частой смене направления движения:

1. Измерение малых скоростей, в том числе до 5 км/ч, с высокой точностью и хорошей динамикой (время измерения не более 2с).
2. Измерение ускорения (замедления) движения, позволяющее поддерживать постоянную скорость.
3. Задание масштаба регистрации speedometerной информации на бумажную ленту в зависимости от режима движения (по пути от 1км/5мм до 1км/25мм, по скорости - 1км/ч/мм или 2км/ч/мм).

Для компьютерного анализа speedometerной информации используются оборудование и технология автоматизированной расшифровки КПД-З, которые отработаны большим количеством депо сети железных дорог России.

Для использования в обычной поездной работе с автоматизацией расшифровки speedometerной информации в объеме КПД-ЗП предусмотрена модель с расширенным количеством регистрируемой информации и дополнительным индикатором скорости, который может устанавливаться во второй кабине.

В комплекс КПД-ЗП входят следующие приборы:

1. Базовый комплект

- speedometer БУ-ЗП - 1 шт.
- осевой датчик угла поворота типа Л-178/1.2 - 2 шт.
- преобразователь давления

класса 0,5 с диапазоном измерения 0-1 МПа - 1 шт.

- модуль памяти малогабаритный энергонезависимый типа МПМЭ-128 - 1 шт.

- комплект монтажных частей - 1 комплект

2 Блоки расширения:

- блок управления и сигнализации БУС - 1 шт.

- блок регистрации информации БР-2М - 1 шт.

- блок индикации БИ-4П - 1 шт.

- датчик давления класса 0,5 с диапазоном измерения 0-1,6 МПа - 1, 2 шт.

Результаты измерения скорости, пройденного пути, давления в тормозной системе и текущего времени отображаются блоком БУ-ЗП и регистрируются в съемный электронный модуль памяти МПМЭ-128 для последующей компьютерной расшифровки, фиксируются блоком регистрации БР-2М на бумажную ленту (наличие БР-2М - по требованию заказчика).

Предусмотрена возможность обмена информацией с другими локомотивными системами по интерфейсу CAN.

Технические характеристики

- количество входных двоичных сигналов:

Базового комплекта 8

Расширенного комплекта 40

- диапазон измеряемых скоростей: с погрешностью не более $\pm 0,1$ км/ч от 0 до 9,9 км/ч

- с погрешностью не более ± 1 км/ч от 10 до 150 км/ч

- погрешность измерения величины перемещения от заданной машинистом отметки на 99,95 м пути, м: $\pm 0,05$

- погрешность регистрации пройденного пути на 20 км - $\pm 0,1$

- погрешность измерения текущего времени за сутки, с - не более 4

- погрешность измерения давлений в тормозной магистрали, % - не более 2

- количество сигналов превышения заданных скоростей (в том числе 1км/час) - 5

- напряжение питания, В - 18-36 или 35-160

- потребляемая мощность, Вт - не более 100

- рабочая температура, $^{\circ}\text{C}$ - от - 40 до +50

Стоимость КПД-ЗП в 2-3 раза (в зависимости от комплектности) ниже стоимости других моделей электронных speedometerов. В то же время эксплуатационные затраты на его содержание в 4-5 раз меньше, чем у

ЗСЛ2М. Таким образом, при замене ЗСЛ2М и его привода на КПД-ЗП для однокабинных локомотивов и секций срок окупаемости составляет 9 месяцев, а в случае двухкабинных и двухсекционных локомотивов уже затраты на приобретение и установку снижаются на 30 000 руб. для одной машины

Кроме того, КПД-ЗП с декабря 2003 года эксплуатируется на путевой машине МПТ №770 совместно с комплексом КЛУБ-П. Таким образом обеспечивается регистрация speedometerной информации с автоматизированной расшифровкой по технологии КПД-З, а также, по желанию потребителя, регистрация на speedometerную ленту для оперативного контроля.

Ниже приведены краткие описания блоков комплекса.

БЛОК УПРАВЛЕНИЯ БУ-ЗП

Блок управления БУ-ЗП обеспечивает сбор информации, поступающей от датчиков скорости Л178, датчиков избыточного давления СТЭК 1, установленных в тормозной магистрали, главном резервуаре и тормозном цилиндре, сигналов локомотивного светофора; индикацию измеренной скорости и регистрацию speedometerной информации в съемный модуль памяти МПМЭ-128. Кроме того, БУ-ЗП выдает информацию на регистрацию в БР-2М сигналов превышения заданных скоростей, подсчитывает и хранит данные об общем пробеге локомотива.

Для обеспечения надежности и требований безопасности движения предусмотрены программные и аппаратные средства автотестирования и контроля.

Электронная часть БУ-ЗП находится в кожухе, на лицевой панели которого расположены:

- стрелочный индикатор скорости;
- цифровой индикатор скорости;
- дополнительный цифровой индикатор;
- кнопки П, Т, КОНТР, Ч, МИН, позволяющие задавать режим работы БУ-ЗП, текущее время и т.п.;
- кнопка регулировки яркости подсветки шкалы аналогового индикатора;
- кнопка регулировки яркости свечения цифровых индикаторов;
- кнопка извлечения МПМЭ-128 из БУ-ЗП;
- индикатор ПИТ, сигнализирующий о наличии питания БУ-ЗП;
- индикатор КОНТР, сигнализирующий о наличии неисправности в комплексе.

Технические характеристики

БУ-ЗП обеспечивает:

- прием восьми двоичных сигналов (5 огней светофора, тяга, тифон, ЭПК);
- оперативный ввод и хранение информации для задания условно-постоянных признаков, необходимых для обработки поступающей от датчиков информации;

- измерение скорости движения локомотива с погрешностью измерения скорости 0,1 км/ч в диапазоне измерения от 1 до 9,9 км/ч и 1 км/ч в диапазоне измерения от 10 до верхнего предела шкалы (50, 75, 100, 150 км/ч);
- индикацию скорости движения в цифровой и аналоговых формах (верхний предел индикации скорости: 50, 75, 100 или 150 км/ч зависит от исполнения БУ-3П);
- измерение ускорения торможения и разгона с погрешностью 0,02 м/с² в диапазоне от минус 0,99 до 0,99 м/с² и скорости более 20 км/ч;
- определение направления движения локомотива;
- измерение, запоминание и вывод (по требованию) на цифровой инди-

- катор общего пробега локомотива в виде семиразрядного десятичного числа;
- отсчет текущего времени от 00 ч 00 мин до 23 ч 59 мин.;
- измерение давлений в тормозной системе;
- измерение пройденного пути для выдачи на блок регистрации БР 2М (при его наличии) с погрешностью 0,1 км на каждые 20 км;
- обмен информацией по интерфейсу CAN с другими локомотивными приборами;
- измерение и индикацию величины перемещения локомотива от заданной машинистом отметки с погрешностью не более 0,5 м на 100 м пути;
- включение внешних цепей сигнализации при превышении заданных

значений скорости движения локомотива 1км/ч, 20км/ч, V(ж), V(кж), V (упр.1).

БЛОК РЕГИСТРАЦИИ БР-2/М

Блок регистрации БР-2/М предназначен для графической записи параметров движения локомотивов и мотор-вагонного подвижного состава на ленту для электроэрозионной регистрации информации ЛСЭП-80 ТУ 5457-002-47372507-2000 или на ленту из металлизированной бумаги типа 18 80-МБ-2С/57 ТУ 5455-017-00280399-95.

Электропривод БР-2М выполнен на шаговом двигателе. Регистрация информации осуществляется электроэрозионным способом на ленте методом последовательной печати.



Интерфейс обмена информацией с внешним устройством CAN.

Технические характеристики

БР-2М обеспечивает выполнение следующих функций:

- прием и регистрацию информации

- самоконтроль и передачу в блок управления диагностической информации о своем состоянии

- параметры записи:

- 1) шаг записи (0,5 0,2) мм;

- 2) количество элементов записи в строке - 144;

- 3) расстояние между любыми двумя элементами записи в строке (0,5N 0,2) мм, где N - количество шагов записи между этими элементами;

- 4) шаг перемещения ленты (0,5 0,2) мм;

- 5) погрешность перемещения ленты не более 0,5 мм на 100 мм;

- 6) ширина ленты (80 0,5) мм;

- 7) объем одной заправки ленты - не менее 15 м. (достаточно для записи около 2500 км поездки).

БЛОК ИНДИКАЦИИ БИ-4П

Блок индикации БИ-4П предназначен для эксплуатации в задней кабине локомотива или на месте помощника машиниста совместно с комплексом КЖД-ЗП.

На лицевой панели БИ-4П которого расположены индикаторы и кнопки, полностью повторяющие лицевую панель блока управления БУ-ЗП, за исключением кнопки извлечения МПМЭ-128 и кармана для его установки.

- Назначение индикаторов и кнопок - то же, что и в БУ-ЗП.

БЛОК УПРАВЛЕНИЯ И СОПРЯЖЕНИЯ БУС

Предназначен для приема сигналов от контроллера машиниста и измери-

телей расхода топлива и электроэнергии, а также других двоичных сигналов, обработки собранной информации и передачи информации о результатах обработки в блок управления БУ-ЗП.

На лицевой панели БУС находится индикатор готовности к работе. На нижнем основании расположены: разъем для подключения сетевого напряжения и три разъема для подключения внешних цепей.

Технические характеристики

БУС обеспечивает:

- прием 36 двоичных сигналов и определение периода кодирования сигнала "ИФ" системы АЛС;

- прием и измерение четырех аналоговых унифицированных токовых сигналов от 0 до 5 мА с приведенной погрешностью 0,5% в диапазоне от 0,5 до 5 мА;

- прием четырех частотных сигналов прямоугольной формы напряжением от 0 до 5 В при скажности от 2 до 5 и частоте от 300 до 3000 Гц, с относительной погрешностью 0,5%;

- включение восьми внешних цепей сигнализации;

- обмен информацией с внешними устройствами по интерфейсу CAN.

ДАТЧИК СКОРОСТИ П-178/1.2

Датчик скорости обеспечивает преобразование угла поворота оси колесной пары в дискретные электрические сигналы, используемые в измерительных системах, контролирующих направление движения, пройденный путь, скорость и ускорение подвижного состава железнодорожного транспорта при скорости движения до 300 км/ч.

Технические характеристики

- максимальная угловая скорость вращения вала, об/мин. 2122

- число зубьев модулятора 42

- напряжение питания, В - от 10 до 75

- количество выходных сигналов 2

- угол поворота вала, соответствующий N периодам выходного сигнала (N 8,57)

- угол поворота вала, соответствующий импульсу или паузе выходного сигнала - 4,28

- угол поворота вала, соответствующий интервалу между фронтами импульсов разных каналов 2,14 (m x 2,14, где m = 1,2,3)

- рабочая температура от -60 до +70 °С.

ДАТЧИК ИЗБЫТОЧНОГО ДАВЛЕНИЯ СТЭК-1

Датчики избыточного давления СТЭК-1 1,0 05 и СТЭК 1 2,5 05 предназначены для работы в системах автоматического контроля, регулирования и управления технологическими процессами и обеспечивают непрерывное преобразование значения измеряемого параметра - давления избыточного в унифицированный токовый выходной сигнал.

Технические характеристики

- верхний предел измерения давления датчика избыточного давления СТЭК 1 1,0 05 1,0 МПа (10 кгс/см²), а СТЭК 1 2,5 05 2,5 МПа (25 кгс/см²)

- напряжение питания постоянного тока, В от 16 до 42

- сопротивление нагрузки, Ом от 0 до 1200

- допустимая основная приведенная погрешность, % 0,5

- рабочая температура, С от -45 до +60

- допустимая погрешность нелинейности датчиков избыточного давления СТЭК 1 1,0 05 0,15%, а СТЭК 1 2,5 05 - не нормируется.

- межповерочный интервал (с учетом дрейфа) - 2 года.

НОВЫЕ ТЕХНОЛОГИИ

ЭЛЕКТРОННЫЙ КОД ПРОДУКЦИИ EPC

Продолжаем знакомить наших читателей с современными мировыми технологиями в области грузоперевозок. Во втором номере журнала мы рассказали о применении технологии радиочастотной идентификации (RFID). Радиочастотная идентификация объединила товарный и информационный потоки в цепи поставок. Информация о конкретном товаре заложена в уникальном

номере в электронном виде. Настоящая статья посвящена электронному коду продукции (EPC), который хранится на радиочастотной метке и используется в системе RFID.

Сегодня в 133 странах мира более миллиона компаний пользуются стандартами Международной ассоциации товарной нумерации и Совета по унифицированному коду (EAN.UCC). В сутки

проводится в общей сложности свыше 5 миллиардов сканированных операций. Предлагаемые стандартами EAN.UCC решения в области цепей поставок включают в свой состав уникальные глобальные идентификационные коды, а также стандарты на среду передачи данных, электронную коммерцию и связь. Эти инструменты используются для обеспечения функционирования как отдельных отраслей, так и целых рынков.

Информация по электронному коду продукции представлена Ассоциацией автоматической идентификации ЮНИСКАН.

ЕРС (Electronic Product Code, электронный код продукции) - это уникальный номер, определяющий конкретный предмет торговли в цепи поставок. Код ЕРС хранится на радиочастотной метке (RFID tag), которая состоит из кремниевого чипа и антенны. Считав код ЕРС, можно определить, например, происхождение предмета торговли или дату его производства. ЕРС во многом схож с глобальным номером товара (GTIN): это тоже ключ, открывающий доступ к информационным системам, входящим в состав глобальной сети (EPCglobal Network).

СЕТЬ EPCglobal NetworkTM

Как использование сети ЕРС способствует автоматизации цепи поставок

Благодаря сети ЕРС, компьютеры смогут "видеть" физические объекты, что позволит производителям сопровождать и автоматически отслеживать предметы торговли на протяжении всей цепи поставок. Данная технология произведет революцию в способах производства, продажи и покупки продуктов.

Вот как она действует....

Индивидуальные идентификационные метки товаров

Компания SuperCola, Inc. снабжает каждую производимую ею банку радиочастотной меткой (RFID). Себестоимость каждой этикетки низкая - около пяти центов; каждая этикетка содержит электронный код продукции (ЕРС). Он заключен в микрочипе размером около 400 микрон. Метка содержит встроенную радиоантенну.

Индивидуальные идентификационные метки коробок

Метки позволяют идентифицировать, считать и отслеживать каждую банку в полностью автоматическом режиме. Банки упаковываются в коробки, которые также снабжаются собственными метками RFID и грузятся на паллеты, в свою очередь снабженные метками RFID.

Считывание меток

Когда паллеты с продукцией покидают производителя, метки оказываются в зоне воздействия считывающего устройства RFID, закрепленного над воротами. Метки "просыпаются" и начинают передавать свои индивидуальные коды ЕРС. Считывающее устройство позволяет меткам "говорить" только по одной. Оно по очереди включает и отключает их, пока не считывает все.

Что делает программа Savant

Считывающее устройство подключено к компьютерной системе, на кото-

рой установлена программа Savant. Оно передает программе Savant все собранные коды, и Savant начинает их обрабатывать. Через Интернет система направляет запрос к базе данных ONS (Object Name Services), которая действует как перевернутый телефонный справочник: получает номер и выдает адрес.

Что делает сервис ONS

Сервер ONS связывает номер ЕРС (единственная информация, содержащаяся на этикетке RFID) с адресом сервера, на котором находится полная информация о продукте. Доступ к этим данным и их пополнение возможны через системы Savant во всем мире.

Зачем нужен язык PML

Другой сервер использует PML (Physical Markup Language) для сохранения исчерпывающей информации о продуктах производителя. Он распознает входящие коды ЕРС и определяет, что они принадлежат банкам, произведенным компанией SuperCola, Inc. Системе известно местоположение считывающего устройства, направившего запрос, поэтому она сразу определяет завод-производитель. Благодаря этой информации, в случае возникновения неполадки или фальсификации, можно будет легко установить источник проблемы и отозвать продукты, из-за которых эта проблема возникла.

Эффективность на этапе дистрибуции

Паллеты с продукцией прибывают в распределительный центр службы отгрузки. Благодаря считывающим устройствам, на разгрузочной территории не нужно открывать коробки и просматривать их содержимое. Savant предоставляет описание груза, и продукцию направляют для погрузки на соответствующий грузовик.

Эффективный инвентарный учет

Поставленный товар прибывает в магазин SpeedyMart, который отслеживал его передвижение при помощи собственного соединения с Savant. В магазине также есть считывающие устройства в точках загрузки/разгрузки. Как только продукция прибывает к месту назначения, розничные системы SpeedyMart автоматически обновляются и учитывают каждую вновь прибывшую банку. Таким образом, SpeedyMart может проводить инвентарный учет автоматически, с высокой точностью и без дополнительных расходов.

Устранение затоваренности

Встроенные считывающие устройства имеются также и на полках роз-

ничной торговли SpeedyMart. Когда на полки укладываются упаковки с банками, полки "понимают", что на них ставят. Теперь, когда покупатель берет с полки упаковку из шести банок, эта полка направляет сообщение системам автоматической допоставки SpeedyMart, которые, в свою очередь, заказывают дополнительное количество продукции у компании SuperCola, Inc. При наличии такой системы отпадает необходимость дорогостоящего хранения "запасов" продукции на складах.

Удобство для потребителя

Автоматическая идентификация облегчает жизнь также и потребителю. Вместо того, чтобы ждать в очереди у кассы, он просто выходит из торгового зала со своими покупками. Встроенное считывающее устройство на выходе распознает все товары в тележке по их индивидуальным кодам ЕРС; деньги снимаются с кредитной или дебетовой карточки, и у покупателя больше нет забот с оформлением покупки.

О предприятии EPCglobal

EPCglobal - это совместное предприятие, которое основали Международная ассоциация товарной нумерации (EAN International) и Совет по унифицированному коду (UCC). Представляет собой некоммерческую организацию, призванную создать глобальную сеть EPCglobal NetworkTM и обеспечивать в дальнейшем ее функционирование. Задача EPCglobal состоит в разработке и продвижении стандартов для всех составляющих сети EPCglobal NetworkTM, к которым относятся:

- система нумерации ЕРС;
- радиочастотные метки, считывающие устройства, протоколы взаимодействия;
- управление событиями в реальном времени (SAVANT);
- сервис наименования объектов (Object Name Service, ONS);
- язык физической маркировки (Physical Markup Language, PML);
- информационный сервис ЕРС;
- архитектура сети.

Цель проводимой EPCglobal стандартизации состоит в разработке технических спецификаций и стандартов, с помощью которых пользователи, представляющие широкий круг отраслей промышленности, смогут повысить эффективность своих операций в цепях поставок.

Более подробную информацию о EPCglobal можно получить на сайте ассоциации ЮНИСКАН www.ean.ru

МЕТАЛЛУРГИ МАГНИТКИ "УЧАТ ХОДИТЬ" ЭЛЕКТРОВОЗ БУДУЩЕГО



Электровоз будущего НПМ2

Нынешний год является знаменательным для промышленного железнодорожного транспорта России. Совместная разработка ОАО "Магнитогорский металлургический комбинат" и Новочеркасского электровозостроительного завода станет основой для обновления не только железнодорожного парка ОАО "ММК", но и новой вехой в развитии промышленного транспорта страны.

Когда в 60-х годах железнодорожный транспорт ММК переходил на электровозную тягу, вряд ли кто-то из тогдашних руководителей и исполнителей думал, что именно эта техническая новинка станет на десятилетия вперед серьезным преимуществом металлургов Магнитки перед родственными предприятиями, а потом конкурентами. Несмотря на то, что и сегодня тепловозов в железнодорожном парке ОАО "ММК" больше, электровозы осуществляют 70 процентов всех грузоперевозок предприятия. Электровозная тяга на сто процентов обеспечивает ввоз сырья для производства, вывоз готовой продукции и все перевозки тяжеловесных поездов на территории ММК. Тепловозная же тяга используется в основном на перевозке в работе горячих цехов и там, где из-за производственных условий, например высокой степени запыленности, невозможно использовать электровозы. Магнитка на сегодня является единственным предприятием в России, которое основную часть грузоперевозок осуществляет с помощью электровозной тяги.

В пользу электровозной тяги в ОАО "ММК" говорит несколько факторов.

При том, что электровозная тяга обходится в 2,5 раза дешевле тепловозной, она практически в 2 раза долговечнее, жизнеспособнее. Электровозы технологичнее и гораздо экологичнее в эксплуатации. Дизельное топливо для тепловозов компания вынуждена покупать, тогда как электроэнергию производит сама. В первом полугодии, например, доля собственной электроэнергии в потреблении ММК увеличилась на 36,1 МВт и составила 95,6 %. Все это делает использование электровозов для нужд ОАО "ММК" гораздо более выгодным.

Несмотря на все очевидные плюсы, "электровозный вопрос" долгое время был далек от решения. Производимые ранее в Германии по договору СЭВ, электровозы теперь стали практически недоступны для российских предприятий. Сегодня работают на тепловозах и лишь мечтают об использовании электровозной тяги Липецкий и Череповецкий металлургические комбинаты, другие предприятия России. Ввод электровозной тяги - дорогостоящее удовольствие: требуется контактная сеть, медь, целая сеть подстанций, обеспечивающая линии энергией на всей протяженности. Экономный хозяин сто раз подумает, прежде чем решит нести огромные расходы.

На Магнитогорском металлургическом комбинате такие расчеты производились. Они показали, что при использовании только тепловозов их парк пришлось бы увеличить как минимум вдвое, нарастить ремонтные мощности, умножить количество депо, прибавить людей для обслужива-

ния. В условиях стареющего оборудования и все возрастающих объемов железнодорожных перевозок ММК более десяти лет назад столкнулся с необходимостью обновления парка подвижного состава, выхода на новый технологический уровень.

Давнишняя проблема наконец-то обрела конкретные варианты решения. На базе Новочеркасского завода по совместному с магнитогорцами проекту создан электровоз нового поколения, пригодный для использования в условиях промышленной площадки. В разработках нового промышленного электровоза НПМ2, которые велись совместно с учеными Всероссийского научно-исследовательского института электровозостроения, применено новое техническое решение. Вместо обычной коллекторной тяги в нем используется асинхронный привод, который, по мнению мировых производителей железнодорожной техники, в будущем вытеснит все другие технологии. За счет этого новые локомотивы станут более экономичны и надежны в эксплуатации.

Электровоз предназначен для работы на железнодорожных путях, электрифицированных на постоянном токе с номинальным напряжением контактной сети 1500В, металлургических предприятий и открытых горных разработок. Среди конструктивных особенностей разработчики отмечают использование в качестве тяговых асинхронных трехфазных электродвигателей с короткозамкнутым ротором (АТД). Питание АТД осуществляется от регулируемых статических преобразователей напряжения и частоты. На НПМ2 установлены два центральных и два боковых токоприемника. Электровоз обеспечивает нормальную работу на подъемах 35 % с полной загрузкой поезда, оборудован реостатным, пневматическим автоматическим грузового типа, пневматическим прямым действующим и ручным тормозами. Конструкционная скорость - 60 км/ч. Минимальный радиус кривых, проходимых со скоростью до 10 км/ч - 60 м. КПД электровоза в часовом режиме в тяге - не менее 0,85.

По словам одного из создателей машины - ведущего специалиста Новочеркасского ВЭЛНИИ Владимира Тертичного, при тех же тяговых характеристиках асинхронный привод дает экономию электроэнергии 15-20 процентов. Новая машина менее требовательна к ремонтам, у нее увеличенный пробег. Более надежные бесколлекторные двигатели выдерживают большую запыленность и требуют меньше затрат на обслуживание. Первый образец собирали вручную, электровоз полностью автоматизирован и пригоден для маневровой работы, а при необходимости может стать поездным локомотивом.

Это та самая перспектива, которую сегодня хотели бы иметь такие гиганты металлургии, как Северсталь и НЛМК.

Подобного электровоза в России просто нет. Получается, что и сегодня, спустя семь десятилетий после своего рождения, Магнитка вновь творит историю. ОАО "Магнитогорский металлургический комбинат" взял на себя небывалую, даже по нынешним рыночным временам, смелость и ответственность стать экспериментальной площадкой для создания новых технологий. Специалисты считают создание нового локомотива по значимости сродни революционному переходу с разливы стали в изложницы на непрерывную.

В августе в железнодорожном хозяйстве ОАО "ММК" прошла презентация НПМ2. По меткому определению начальника производственно-технического отдела УЖДТ Дамира Шингареева, теперь металлурги Магнитки "учат ходить" электровоз будущего. Работы идут полным ходом, завершились общие испытания. Но первенец магнитогорских металлургов и новочеркасских ученых еще долгое время будет под неусыпным вниманием эксплуатационников. Программы бортового компьютера корректируются под режимы работы на различных профилях местности.

По словам Дамира Шингареева новая разработка может стать типовой моделью для обновления локомотивного парка. Новочеркасский завод, совместно с ВЭЛНИИ, единственным институтом в России по разработке электровозов, нарабатывает бесценный для России опыт. ОАО "ММК" не только профинансировало этот проект, но и взяло на себя дальнейшую подготовку к промышленной эксплуатации новой машины. В будущем новый принцип может быть взят за основу в электровозах, работающих на линиях РЖД.

Взаимоотношения металлургов Магнитки и железнодорожников прошли проверку на прочность у самого бесстрастного судьи - времени. По результатам анализа развития железных дорог за последнее десятилетие, Южно-Уральская магистраль вошла в тройку сетевых лидеров, наряду с Западно-Сибирской и Горьковской дорогами. Стабильность работы ЮУЖД обеспечивает партнерство, в том числе, и с магнитогорским металлургическим комбинатом - одним из крупнейших и постоянных партнеров филиала ОАО "РЖД" и железнодорожной отрасли в целом. В первом полугодии 2004 года Южно-Уральская магистраль перевезла 18 миллионов 235 тысяч тонн грузов для ОАО "ММК". В общей структуре погрузки дороги на долю Магнитки приходится 10,5 процента. Комбинат обеспечивает 51,7 процента погрузки черных металлов.

Сегодня в тесном контакте со специалистами ЮУЖД комбинат на основе Устава железнодорожного транспорта вырабатывает взаимоприемлемую практику реализации нововведений. Развитие электронных информационных средств позволяет комбинату при поддержке ЮУЖД иметь перс-

пективный прогноз подхода поездов с железорудным сырьем в адрес ОАО ММК на полигоне Южно-Уральской магистрали.

В настоящее время в рамках реализации программы "Этран" специалисты комбината внедрились технологию электронного документооборота на внутривозовских перевозках с оформлением перевозочных документов при выходе вагонов в ЦППД на станции Магнитогорск. Это позволит ММК с окончанием разработки электронного документооборота по сети дорог оперативно войти в эту систему.

Более двух лет назад на ММК по инициативе Дорожного центра фирменного транспортного обслуживания открылось собственное представительство ЮУЖД. Это значительно ускорило документооборот между перевозчиком и грузоотправителем. Очень оперативно стал происходить обмен информацией о планах на перевозку и о наличии оплат железнодорожного тарифа.

Справка

День рождения легендарной Магнитки связан с прибытием на станцию Магнитогорск первого поезда. По новой железнодорожной ветке из Карталов он прибыл 30 июня 1929 года.

На строительной площадке металлургического завода первый паровоз серии ОД № 1801 появился почти сразу - 10 июля 1929 года. А днем создания железнодорожного транспорта на ММК принято считать 20 ноября 1932 года. В этот день был подписан приказ № 306 о выделении железнодорожного хозяйства действующего завода в единый эксплуатационный узел. К этому времени на заводской площадке было построено много железнодорожных объектов как для нужд металлургического комплекса, так и для дальнейшего его строительства. А к концу 1932 года там круглосуточно работали уже 54 паровоза.

В 1933 году на Магнитке был полностью осуществлен замкнутый цикл работ, и во все уголки страны пошел металл. Высокие темпы и возросшие объемы работ потребовали пересмотреть основные направления работы с коллегами - МПС. В 1934 году был заключен первый договор между Пермской железной дорогой и ММК.

В проектировании объектов транспорта Магнитогорского металлургического комбината, начиная с послевоенных лет, принимал участие коллектив института "Промтрансстрой".

В декабре 1946 года - пуск первого на ММК электрифицированного участка железной дороги.

В 50-60-е годы на железнодорожном транспорте ММК проведен ряд крупных технических мероприятий: внедрена электротяга, электрическая централизация сигналов и стрелок,

Генеральный директор ОАО "ММК" Виктор Рашников довольно высоко оценивает сегодняшний уровень и перспективы сотрудничества с железнодорожниками: "Взаимодействие нашего комбината с ОАО "РЖД" развивается конструктивно. Все текущие вопросы, касающиеся поставок металла предприятиям железнодорожного транспорта, организации экспортно-импортных перевозок обсуждаются и, как правило, находят решения на личных встречах с руководством ОАО "РЖД".

Генеральный директор Магнитки уверен, что в условиях современной России металлурги и железнодорожники должны трудиться рука об руку; только совместные усилия позволят партнерам решать большие и серьезные задачи.

Анжелика Филлипова, обозреватель управления информации и общественных связей ОАО ММК

автотормоза и другие. Начали действовать вагоноопрокидыватели, погрузочно-разгрузочные краны.

В 1956 году разработан и внедрен контактный суточный график-план перевозок, увязанный с технологическим процессом работы цехов ММК.

В 60-е годы передовой опыт с вагонами парка МПС был поддержан областным руководством, он рассматривался в Москве и был предложен для распространения на других предприятиях страны.

В 1979 году железнодорожный транспорт ММК стал участником Выставки достижений народного хозяйства страны.

2 августа 1973 года на ММК был снят с эксплуатации последний паровоз.

В 80-е годы на железнодорожном транспорте, как везде на ММК, происходит реконструкция и техническое обновление. Внедрены автоматизированная система управления и электронная система учета вагонов парка.

В настоящее время Управление железнодорожного транспорта является одним из крупных подразделений ОАО "Магнитогорский металлургический комбинат". В его состав входят 8 цехов, управлений и служб, 652 км стальных магистралей, более 400 км из которых электрифицированы, около 3000 работников, 26 станций. В ОАО "ММК" за сутки обрабатывается полторы-две тысячи вагонов, железнодорожным транспортом ежегодно перевозится более 60 млн тонн грузов, а к 2002 году, за 70 лет существования, перевезено более 7 млрд тонн.

ОАО "ММК" - самое мощное промышленное предприятие в России по протяженности и уровню электрификации железных дорог.

ПЕРВЫЙ ОТЕЧЕСТВЕННЫЙ ГРУЗОВОЙ ТЕПЛОВОЗ 2ТЭ70

На Коломенском заводе в 2004 году изготовлен двухсекционный грузовой тепловоз мощностью 6000 кВт - первый грузовой тепловоз российского производства, изготовленный полностью из отечественных комплектующих, который предназначен для вождения тяжеловесных составов.

Новый российский локомотив по технико-экономическим и экологическим параметрам полностью соответствует классу современных магистральных тепловозов. По мощностным и скоростным характеристикам 2ТЭ70 значительно превосходит грузовые тепловозы, эксплуатируемые сегодня на сети железных дорог России и стран СНГ. Введение в эксплуатацию 2ТЭ70 позволит увеличить пропускную способность железных дорог, повысить безопасность движения поездов, снизить затраты на обслуживание и ремонт, уменьшить вредное воздействие на окружающую среду.

Грузовой, двухсекционный тепловоз 2ТЭ70 мощностью 6000 кВт с электрической передачей переменного тока предназначен для вождения тяжеловесных составов массой до 6000 тонн, что позволит на 20-25% увеличить массу составов на линиях с тепловозной тягой. Кроме того, тепловоз 2ТЭ70 позволит увеличить скорость движения грузовых составов на 10-20 км/ч, уменьшить эксплуатационные расходы за счет снижения расхода топлива и масла и применения

микропроцессорной системы управления и диагностики, улучшить условия работы локомотивных бригад.

Магистральный грузовой тепловоз 2ТЭ70 изготовлен по техническому заданию, утвержденному ОАО "Российские железные дороги" и предназначен для замены выработавших срок службы тепловозов типа 2ТЭ10 и 2ТЭ116.

На тепловозе 2ТЭ70 установлен высокоэкономичный дизель-генератор 2А-9ДГ-02 с улучшенными экологическими характеристиками. Кроме того, новый тепловоз оборудован микропроцессорной системой управления, регулирования и диагностики с поосным регулированием касательной силы тяги, а также системой автоматического обогрева теплоносителей дизеля от внешних источников депо или работающего дизеля одной из секций.



В качестве базовой конструкции для создания грузового тепловоза 2ТЭ70 принята конструкция нового пассажирского тепловоза ТЭП70БС, построенного на Коломенском заводе в 2002 году. На грузовом тепловозе получил дальнейшее развитие реализованный на пассажирских тепловозах ТЭП70 и ТЭП70БС модульный принцип компоновки устанавливаемого оборудования, что позволит сократить номенклатуру запасных частей, приспособлений и оборудования для ремонта грузовых и пассажирских тепловозов.

Технические характеристики одной секции грузового тепловоза 2ТЭ70

Мощность секции по дизелю, кВт (л.с.)	3000 (4080)
Конструкционная скорость, км/ч	110
Сила тяги длительного режима, кН (тс)	304 (31)
Осевая формула	30-30
Служебная масса, т	141
Нагрузка от колесной пары на рельсы, кН (тс)	230,5 (23,5)
Удельный расход топлива дизелем на полной мощности; г/кВт-ч	195
Длина по осям автосцепок, мм	21700
Диаметр колеса, мм	1250
Подвешивание тяговых электродвигателей	опорно-рамное 3-го класса.

ТЕПЛОВОЗЫ ПЕРЕВОДЯТ НА ГАЗ

Реализация программы перевода тепловозов на газ потребует финансовых вложений в объеме 403 млн руб., из которых 45,4 млн будут вложены уже в текущем году.

Создание экспериментального полигона для эксплуатации отечественных магистральных и маневровых тепловозов на газовом топливе проводится на базе двух локомотивных депо Свердловской железной дороги - Свердловск-сортировочный и Егоршино. Этот проект осуществляется в рамках программы сотрудничества ОАО "РЖД" и Правительства Свердловской области, принятой на совместном совещании президента ОАО "РЖД" Геннадия Фадеева и губернатора Свердловской области Эдуарда Росселя, которое состоялось 3 марта 2004г. в Москве. Также в проекте участвует РАО "Газпром".

Перевод парка локомотивов на газ будет осуществляться путем переоборудования существующих тепловозов в рамках капитального ремонта. Новые "газовые" модификации тепловозов разрабатываются на базе уже существующих типов. Кроме того, предусматривается выпуск новых типов тепловозов ТЭ25, ТЭ35.

В качестве моторного топлива на газотепловозах будет использоваться сжиженный природный газ. Эксплуатация тепловозов на сжиженном природном газе не нарушает сложившуюся технологию маневровой работы на станциях, не требует значительного увеличения эксплуатируемого парка локомотивов. Расходы на топливо при этом уменьшаются в 2 раза.

Использование сжиженного природного газа в качестве моторного топлива

на тепловозах позволяет достичь значительного экономического эффекта, который определяется более низкой ценой сжиженного природного газа по сравнению с дизельным топливом. Если учитывать прогнозы об увеличении добычи газа к 2010 г. в 1,5 раза, то данный вид топлива представляется тем более перспективным. Кроме того, перевод тепловозов на газ приведет к снижению вредных выбросов в атмосферу, уменьшится нагрузка на окружающую среду.

В первую очередь эксплуатацию газотепловозов планируется внедрить на участках Тюмень - Сургут - Коротчаево - Нижневартовск (Свердловская железная дорога) и Коротчаево - Новый Уренгой - Ямбург - Надым (Ямальская железнодорожная компания). За счет средств РАО "Газпром" планируется построить комплекс сжижения природного газа в г. Верхняя Салда (Свердловская область), комплекс хранения и регазификации сжиженного природного газа - в г. Нижняя Салда, а также приобрести средства заправки, сообщает департамент по связям с общественностью ОАО "РЖД".

Н.Н. Горшкова,
главный инженер проекта
В.А. Третьяков,
главный инженер проекта
(Промтрансниипроект)

Новая железнодорожная линия Беркакит - Томмот - Якутск является продолжением существующей ж.д. линии Бамовская - Тынды - Беркакит. В настоящее время практически завершено строительство первого участка железной дороги Беркакит - Томмот и был разработан к началу 90-х годов, но не осуществлен проект продолжения строительства до г. Якутска. Новая железная дорога должна стать связующим звеном центральных районов страны с районами Якутии, бассейном р. Лены, а в перспективе может стать соединяющим звеном между Сибирью, Чукоткой и Аляской со строительством тоннеля под Беринговым проливом (Рис. 1.).

Корректировка Технико-экономического обоснования строительства железнодорожной линии Беркакит - Томмот - Якутск в республике Саха (Якутия) разработана в соответствии с Распоряжением Председателя Правительства Саха о проведении корректировки ТЭО и бизнес-плана строительства железнодорожной линии с выделением пускового комплекса Томмот - Кердем в режиме временной эксплуатации.

Проектом железнодорожной линии Беркакит - Томмот - Якутск предусматривается строительство новой железнодорожной линии от ст. Нерюнгри-Грузовая до ст. Нижний Бестях на правом берегу Лены общей длиной 802,6 км с последующим строительством моста через Лену и выходом в г. Якутск.

Проектируемая железнодорожная станция Кердем является конечной станцией трассы железной дороги Беркакит - Томмот - Якутск в режиме временной эксплуатации и расположена на Центрально-Якутской низменности на берегу р. Лены в районе со сплошным распространением многолетнемерзлых пород. Сейсмичность данной территории составляет 5-8 баллов.

Железнодорожная станция Кердем является грузовой станцией и должна обеспечивать прием, отправку и расформирование составов, прибывающих на станцию, подборку вагонов по грузовым фронтам, погрузку и выгрузку вагонов, хранение грузов, технический и коммерческий осмотр составов, а также грузовую работу, связанную с передачей грузов клиентуре. Кроме того, на станции должен осуществляться оборот и заправка топливом поездов и маневровых локомотивов, отцепочный ремонт грузовых вагонов и экипировка пассажирских поездов.

Размеры грузового движения на участке Томмот-Кердем на период временной эксплуатации определены на основании расчетных вагонопотоков для составов

массой 1800 т при тепловозе 2ТЭ10. Количество груженых вагонов в составе, в зависимости от рода груза, - от 20 до 25 единиц, а длина поезда от 310 до 410 м.

Всего на станцию Кердем будет поступать 195 вагонов (без учета сдвоенных операций), отправление, соответственно, столько же.

На период временной эксплуатации, учитывая небольшой объем перевозок, доставка пассажиров может быть организована рабочими поездами.

Схема путевого развития ст. Кердем (Рис. 2.), с учетом перспективы, запроектирована по поперечной схеме с параллельным расположением приемо-отправочного и сортировочных парков с полезной длиной путей приняты унифицированно, с учетом полного развития. Для сортировки вагонов при количестве назначений более 2-х используются "хвосты" сортировочных путей. Всего на станции Кердем укладывается 45 железнодорожных путей, включая пути для отстоя специальных поездов, пути грузового двора и пути для отстоя и обслуживания вагонов и локомотивов, при этом в перспективе предусматривается укладка еще 6-ти станционных путей. Общее протяжение укладываемых путей на станции Кердем составляет 23,6 км, количество проектируемых стрелочных переводов - 68 комплектов. Предложенная проектная путевая схема позволяет осуществлять параллельные операции на ж.д. путях без нарушения безопасности движения поездов.

Для нормальной работы станции Кердем в режиме временной эксплуатации проектом предусматривается строительство станционного здания, совмещенного с постом ЭЦ, пункта технического осмотра вагонов, устройства экипировки вагонов и локомотивов, багажные и почтовые устройства, пункт обогрева, околотов и другие необходимые для грузовой и пассажирской работы здания и сооружения.

Для приемки-отправки грузов широкой номенклатуры с железной дороги и автотранспорта на станции Кердем предусматривается строительство грузового двора, работающего круглосуточно 365 дней в году, оборудованного необходимыми зданиями и сооружениями для бесперебойного приема грузов.

Строящаяся железнодорожная линия Беркакит - Томмот - Якутск проходит через таежные, малообжитые районы, богатые природными ресурсами, но с почти неразвитыми коммуникациями и инфраструк-

турой, суровыми природными условиями и сложным рельефом местности. В связи с этим при проектировании устройств автоматики и телемеханики (СЦБ) применялись не совсем традиционные технические решения.

В условиях временной эксплуатации при недостаточных электрических мощностях местных ЛЭП, а также с целью экономии капитальных затрат, в качестве перегонных устройств была запроектирована полуавтоматическая блокировка (РПБ), а на некоторых перегонах использована электрожелезнодорожная система (!). И это при том, что участок оснащался современными устройствами контроля схода подвижного состава (УКСПС) и пунктами обнаружения перегретых букс (ПОНАБ). На станциях и разъездах была запроектирована ключевая зависимость стрелок и сигналов с электрическим контролем маршрутов приема, резервированием нитей красных ламп светофоров и аппаратами управления из блочных элементов. Комнаты дежурных по станциям (ДСП) и релейная аппаратура расположены в контейнерных помещениях, в связи с чем устройства СЦБ установлены на двухсторонних станивах типа СУР.

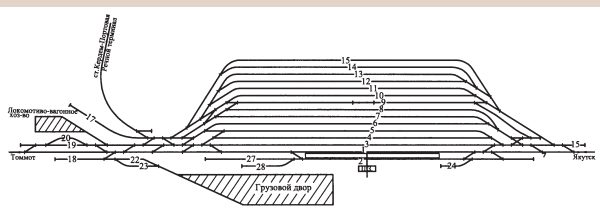
После завершения основных путевых и строительных работ и вводом в действие режима постоянной эксплуатации будут внедрены и более современные устройства СЦБ - диспетчерская централизация с оптико-волоконными цифровыми каналами связи, микропроцессорные устройства централизации стрелок и переездной сигнализации, электронные устройства счета осей (или рельсовые цепи тональной частоты), воздушная переочистка стрелок от снега в сочетании с электрообогревом стрелочных переводов.

Завершение строительства железной дороги Беркакит - Томмот - Якутск и ввод ее в эксплуатацию приведет к структурным изменениям в распределении грузооборота между действующими видами транспорта. Увеличится доля железнодорожных перевозок за счет относительно сокращения перевозок речным и автомобильным транспортом. Дальнейшее ускорение индустриального и социально-экономического развития республики Саха (Якутия), расширение масштабов освоения ее богатых сырьевых ресурсов в интересах народного хозяйства зависит от ускорения строительства ж.д. линии Беркакит - Томмот - Якутск и ввода ее в эксплуатацию.

Рис. 1. Железнодорожная линия Беркакит-Томмот-Якутск



Рис. 2. Станция Кердем



КАПИТАЛЬНЫЙ РЕМОНТ МОСТА ЧЕРЕЗ РЕКУ ВОЛГА



Ю.В. Таран,
главный инженер проекта
А.Г. Колчанов,
кандидат технических наук,
начальник отдела
(Промтрансниипроект)

Программой реабилитации мостов на приоритетных автодорогах России предусмотрен капитальный ремонт мостового перехода через реку Волга по водосливной плотине Волжской ГЭС, входящего в комплекс сооружений гидроузла и находящегося в зоне влияния Куйбышевского водохранилища на участке автодороги М-5 "Урал" г. Жигулевск - г. Тольятти Самарской области.

В состав комплекса, кроме собственно ГЭС, 2-х участков грунтовой плотины (2,5 и 0,4 км), водосливной плотины (1 км) входит шлюзовой участок (0,2 км) с двумя однопролетными мостами через судоходные шлюзы. На водосливной плотине параллельно автодорожному мосту располагается железнодорожный мост на магистрали Москва - Тольятти.

В настоящее время полностью закончены работы по капитальному ремонту автодорожного моста на водосливной плотине и начат капитальный ремонт 2-х мостов через шлюзы.

Заказчиком по ремонту мостов выступает Росавтодор и ГУФ УАД "Большая Волга" (г. Пенза), генеральным подрядчиком - ОАО "Волгомост" (г. Саратов), работы выполняются Мостоотрядом № 21 (г. Самара).

При разработке рабочей документации генеральным проектировщиком выступил институт "Промтрансниипроект", проект производства работ выполнил Волгопроектстроймост.

Мост на водосливной плотине длиной 999,2 м имеет пролетную схему 38х26,0 м (в осях опор), габарит до ремонта Г-13,7 + 1х2,1 м, опорами моста служат массивные железобетонные бычки и полубычки водосливной плотины (рис. 1).

До ремонта пролетные строения моста

состояли в поперечном сечении из низовой и верховой частей. Низовая часть - сталежелезобетонные пролетные строения постройки 1957 г. с габаритом проезжей части 7,0 м; верховая часть, состоящая из 3-х железобетонных преднапряженных типовых балок, была построена при реконструкции в 1978 г. и обеспечила увеличение габарита до 13,7 м.

К началу капитального ремонта пролетные строения моста на 70-80% исчерпали ресурс долговечности и находились в аварийном состоянии. Кроме того, металл сталежелезобетонных пролетных строений не отвечал требованиям по морозостойкости.

С учетом параметров автодороги М-5, по существующей и перспективной интенсивности автомобильного движения на данном участке, относящейся к категории 1а, и техническому состоянию моста концепция капитального ремонта предусматривала полную замену пролетных строений и доведение габарита проезжей части до 17,0 м с 4 полосами движения.

Ряд принципиальных технических решений был принят уже в процессе строительных работ и утвержден на техническом совете в Росавтодоре с учетом фактического состояния конструкций моста.

В частности, в отличие от предусмотренных на стадии проекта замены только сталежелезобетонных пролетных строений низовой части и ремонта существующих железобетонных балок и опорных тумб верховой части, при разработке рабочей документации принято решение о замене верховых железобетонных конструкций, так как их состояние и условия выполнения ремонтных работ (несмотря на предполагавшееся использование новейших технологий и материалов) не гарантировали необходимых качества, долговечности и экономического эффекта, что показали дополнительное обследование и анализ.

Одним из основополагающих факторов, влияющих на технические решения, технологию и организацию работ, явилась необходимость сохранения движения автотранспорта по мосту. Это обстоятельство обусловило особую сложность выполнения работ, поэтапность замены низовой и верховой частей пролетных строений с переключением движения на соответствующие полосы и организацию движения реверсивным способом на ограниченных участках верховой части.

В соответствии с проектом организации ремонта на I этапе предусмотрено движение автотранспорта на одной полосе в реверсивном режиме, что при исходной интенсивности движения в летний период (июль - август) 27500 авт./сутки или 1245 авт./ч на полосу вызывает очередь машин у светофора длиной 800 - 1000 м.

С целью снижения количества машин, проходящих по мосту, и увеличения пропускной способности в период ремонта было признано целесообразным направить транзитный транспорт в объезд по двум маршрутам. Интенсивность движения транзитных транспортных средств в летний период (июль - август) составила 6400 авт./сутки или 243 авт./ч на полосу.

Транспорт, следующий из Москвы в Самару и обратно, можно направить по двум маршрутам (Рис. 2.):

Северный:

Москва - Пенза - Саратов - Ульяновск - Димитровград - Самара протяженностью 1183 км.

Рис. 1. Поперечный разрез моста до реконструкции

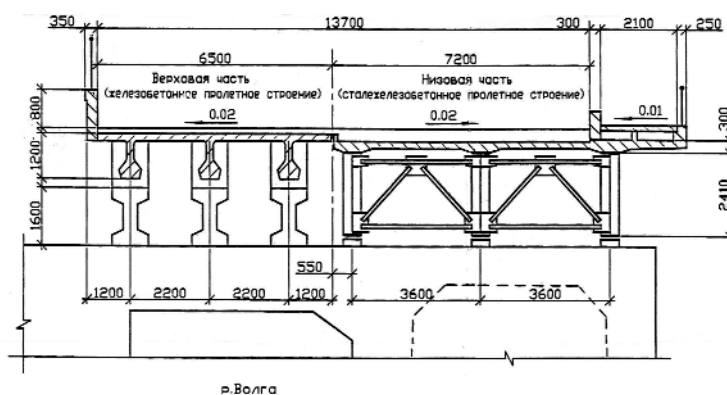




Рис. 2. Схема объездных маршрутов движения транзитного транспорта, следующего в г. Самару

Южный:

Москва - Пенза - Саратов - Пугачев - Самара протяженностью 1240 км.

В связи с недостаточной пропускной способностью моста в г. Ульяновске был рекомендован Южный вариант объезда. В этом случае перепробег автотранспорта в количестве 3500 авт./сутки или 130 авт./ч на полосу по сравнению с маршрутом М-5 составил 218 км.

Для транзитного транспорта, следующего в г. Уфу, далее и обратно можно выделить два маршрута:

Северный:

Москва - Владимир - Нижний Новгород - Чебоксары - Казань - Набережные Челны - Уфа протяженностью 1267 км.

Южный:

Москва - Пенза - Саратов - Самара - Уфа протяженностью 197 км.

Таким образом, для транзитного транспорта, следующего в г. Уфу и далее с интенсивностью 2900 авт./сутки (110 авт./ч на полосу) рекомендуется Северный маршрут.

На объездных маршрутах были установлены информационные щиты со схемой объезда и осуществлялся контроль за соблюдением водителями порядка маршрутов движения.

С целью дополнительного снижения интенсивности движения по ремонтному участку дороги из Сызрани и Тольятти были предусмотрены заезды автотранспорта на паромную переправу. В результате этих мер интенсивность движения автотранспорта в период ремонта удалось снизить до 1000 авт./сутки на полосу, сократить протяженность очереди машин до 600-800 м и увеличить пропускную способность в зоне ремонта на 20%.

В результате капитального ремонта моста габарит проезжей части составляет 17,0 м (4 полосы по 3,75 м + 2 полосы безопасности по 1,0 м), тротуар с низовой стороны - 1,0 м (рис. 3). Пролетные строения железобетонные предварительно напряженные опираются на железобетонные консольные ригели с анкерровкой в теле бычков плотины. Пролет 26 м в осях опор достигается за счет П-образных вставок из плитных железобетонных эле-

ментов. Пролетные строения попарно объединены в температурно-неразрывные в уровне плиты при помощи арматурных анкеров.

Одной из сложных задач, успешно решенных при проектировании и строительстве, было осуществление продольного шва объединения низовой и верховой частей пролетных строений при поэтапном переключении на них движения автотранспорта. Конструкция шва объединения разрабатывалась совместно с лабораторией НИЦ "Мосты". Благодаря использованию для омоноличивания стыка быстротвердеющего материала РМ-26М (высокопрочный фибробетон), обеспечивающего высокую прочность уже после 4-х часов твердения, удалось ограничиться перерывом в движении транспорта по мосту не более 6 часов в ночное время по 2 раза в неделю. При этом осуществлялся постоянный контроль материала на образцах.

В качестве покрытия проезжей части на мосту применен щебеночно-мастичный асфальтобетон (ЩМА) по ГОСТ 31015-2002, обладающий высокими характеристиками сдвигоустойчивости. Устройство покрытия из ЩМА потребовало проведения большой подготовительной работы по освоению технологии работ с этим материалом и особо тщательного ее соблюдения. На проезжей части пре-

дусмотрено железобетонное парапетное ограждение с усилением стальной трубой общей высотой 1,1 м.

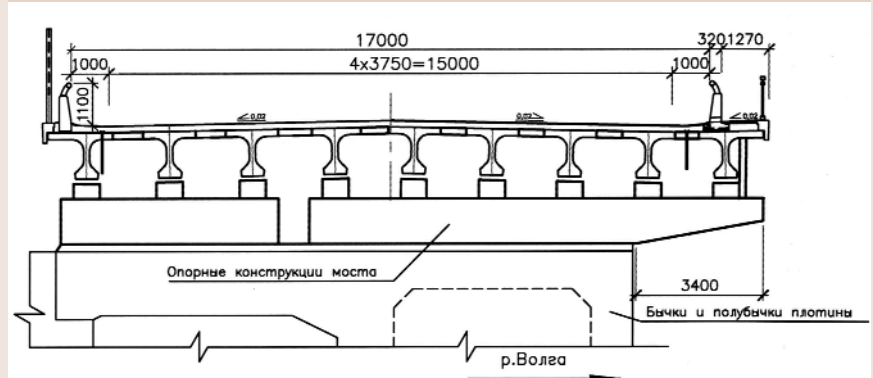
При капитальном ремонте моста полностью заменены фонарно-троллейные опоры и установлены современные осветительные приборы.

С учетом особого температурно-влажностного режима на водосливной плотине конструкции моста имеют усиленную антикоррозионную защиту.

Успешной реализации проекта и завершению работ в срок при высоком качестве в значительной мере способствовали постоянное участие в производственном процессе Заказчика, инженерно-техническое сопровождение на постоянной основе и авторский надзор, осуществляемые институтом "Промтрансстрой", участие НИЦ "Мосты" в решении многочисленных технических задач в ходе строительства, а также контроль качества работ, выполненный Астраханским Центром по испытаниям, внедрению, сертификации продукции, стандартизации и метрологии (ЦИВССМ).

Начавшийся в настоящее время капитальный ремонт мостов через судоходные шлюзы Волжской ГЭС выполняется с сохранением режима движения автотранспорта, принятого на данном участке дороги М-5 для ремонта моста по водосливной плотине.

Рис. 3. Поперечный разрез моста после реконструкции



ЭФФЕКТИВНОСТЬ ПРИМЕНЕНИЯ УСОВЕРШЕНСТВОВАННЫХ ПОКРЫТИЙ НА КАРЬЕРНЫХ ДОРОГАХ

А.Г. Колчанов,
начальник отдела,
кандидат технических наук
(Промтранспортипроект)

В большинстве карьеров США, Канады и др. стран автомобильные дороги имеют усовершенствованное покрытие (щебень, обработанный битумом или другими вяжущими органического происхождения).

Это позволяет увеличить пробег крупногабаритных шин, скорость движения, производительность труда, снизить затраты на ремонт и техническое обслуживание подвижного состава, расход ГСМ, а также затраты на ремонт и содержание дорог.

Так, на одном из карьеров США была подтверждена целесообразность строительства дорог с усовершенствованными покрытиями [1] (таблица 1).

Аналогичные результаты получены и в других странах.

Так, на алмазном горнодобывающем предприятии Аржайль (Австралия) получена существенная экономия при эксплуатации 13 автосамосвалов Cat 789 (196 т) (таблица 2) [2].

В нашей стране также накоплен положительный опыт применения усовершенствованных покрытий.

Так, успешно эксплуатируются дороги с асфальтобетонными покрытиями в комбинате "Фосфорит" (г. Кингисеп, Ленинградской области), в Сорском молибденовом комбинате и других организациях открытых горных разработок.

самосвалов на период замены шин, дополнительной перевозки горной массы и снижения затрат на содержание дорог.

Расчеты, выполненные для автосамосвала БелАЗ-548 при перевозке горной массы 10 млн нетто т/год для покрытий, обработанных органическими вяжущими и необработанных, показали экономическую выгоду от строительства дорог с черными покрытиями (табл. 4) (в ценах 1984 г.).

Натурные исследования ходимости крупногабаритных шин, выполненные для БелАЗ-548, показали меньший износ шин на дорогах с асфальтобетонными покрытиями.

Наблюдения, проведенные на одном из крупных предприятий бывшего СССР, также показали значительные преимущества дорог с усовершенствованными покрытиями (по сравнению с дорогами с покрытием из необработанного щебня (таблица 3)).

Примечание: Дополнительная экономия от внедрения новой технологии состоит также в сокращении расходов на замену шин, простоев авто-

Таблица 1.

Показатели	Проезжая часть без покрытия	Проезжая часть с покрытием с применением органических вяжущих
Производительность т/ч	193	232
Число работающих автосамосвалов	13	11
Стоимость транспортировки 1 т.д.	10,4	8,7
Экономия в расходах на транспортирование 1 т по дороге с покрытием, дол.		1,7
Суточная экономия затрат, долл.		340
Срок окупаемости затрат на строительство, сут.		125
Стоимость строительства дороги с покрытием, долл.		42500
Соппротивление качению	45 кг/т	25 кг/т

Таблица 2.

Параметры	Дороги без покрытия	Дороги с черным покрытием
Пробег шин, тыс. км	32,6	39,4
Экономия для 13 самосвалов Cat 789 тыс.долл. в год	-	400
Потери от порезов шин, тыс. долл. в год	816	260

Таблица 3.

Показатель	Един.	Значение		Изменение
		до	после	
Расход топлива	л/ткм	0,15	0,14	-7
Капитальный ремонт	руб/ткм	16,13	12,08	-25
Себестоимость 1 ткм	коп.	12,73	123,6	-3
Производительность	ткм/авт.тень	85,77	88,37	+3
Расходы по перевозкам (без затрат на капитальный ремонт и погрузочно-разгрузочные работы)	руб/ткм	0,13	0,12	-8
Коэффициент использования парка автомобилей	-	0,64	0,75	+15
Пробег крупногабаритных шин	тыс. км	16,0	19,5	+18
Списано крупногабаритных шин п/о "Бобруйскшина" (Ф-121, Ф-77А, Ф-77А1)	шт	2241	1689	+24,6
По причине: отслоений протектора	%	37	16	-21
Механических повреждений	%	31	2	29

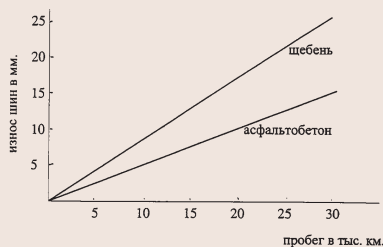


Рис. 1. Зависимость износа шин от пробега

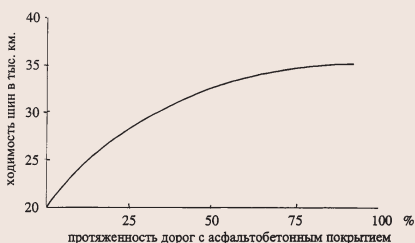


Рис. 2. Зависимость ходимости шин от протяженности дорог с асфальтобетонным покрытием

Таблица 4.

Виды затрат, тыс. руб.	Покрытие из щебня, обработанного органическими вяжущими	Покрытие пешеходного типа	Экономия
Эксплуатационные затраты на транспорт, связанные с перевозочной работой	1935,0	2203,0	2680
Высвобождение двух автомобилей за счет более высокой скорости движения по дорогам с черным покрытием	120,9	-	120,9
Дополнительные затраты на пылеподавление на дорогах с щебеночным покрытием	-	464,6	464,6
Затраты на ремонт и содержание дорог	323,0	823,0	500,0
Итого	2130,9	3496,6	1359,7

Выводы

Эксплуатация карьерных дорог с усовершенствованными покрытиями в нашей стране и за рубежом показала очевидные технические и экономические преимущества таких дорог:

- повышаются транспортно-эксплуатационные параметры карьерных дорог и их работоспособность;
- улучшаются показатели работы подвижного состава при одновременном снижении затрат на их обслуживание;
- снижаются затраты на ремонт и содержание дорог;
- улучшаются условия труда водителей.

Литература

1. Открытые горные работы. Труды Американского института горных инженеров-металлургов и нефтяников. М. Недра. 1971

2. Проектирование карьерных технологических дорог. Coal International - Mining & Quarry World. July/August 2000.

ГОТОВИТСЯ К ВЫПУСКУ



В институте "Промтранспроект" готовится к выпуску "Руководство по проектированию карьерных дорог".

Этот фундаментальный труд разработан в 2001 году канадскими учеными для инженеров,

научных работников и управленческого персонала, чьи профессиональные интересы связаны с проектированием, строительством и эксплуатацией дорог на рудниках открытого типа.

Представленная информация основана на анализе теоретических исследований и проектных решений, выполненных различными авторами, а

также технологий строительства и эксплуатации карьерных дорог, используемых в различных карьерах.

Предыдущее аналогичное издание, посвященное карьерным дорогам (DESIGN of SURFACE MINE HAULAGE ROADS), было издано в 1977, значительная часть материалов в нем устарела.

Книга состоит из шести глав и двух приложений.

В первой главе дан обзор парка карьерных самосвалов и рассмотрены общие вопросы проектирования, строительства и эксплуатации карьерных автомобильных дорог.

Во второй главе изложены вопросы назначения геометрических элементов дорог.

В третьей главе рассматриваются существующие методы расчета дорожных одежд и предложены новые методы.

В четвертой главе изложены проблемы содержания карьерных дорог и обеспечения безопасности движения.

Пятая глава посвящена дорожно-строительным материалам, необходимым для строительства и содержания дорог.

В шестой главе рассматриваются вопросы стоимости строительства и содержания дорог с учетом срока их использования.

В приложениях приведены основные характеристики рассматриваемых карьерных самосвалов и теоретическое обоснование рекомендуемых методов расчета дорожных одежд.

Научное редактирование перевода этого руководства выполняется специалистами Промтранспроекта - ведущего института по проектированию дорог для промышленного транспорта и разработке нормативных материалов транспортной отрасли.

Аналогичного издания в России не существует.

Тел. (095) 131-44-55.

С.В. Паниткова, директор (Санкт-Петербургский Ленпромтранспроект)

В транспортной схеме Санкт-Петербурга существует немало проблемных точек, с которыми знаком каждый профессиональный водитель и автолюбитель.

Одним из таких "больных" мест был путепровод через железнодорожные пути Витебского направления, расположенный на 686 км федеральной автодороги Москва - Санкт-Петербург (автодорога М-10 "Россия") на южном въезде на одну из самых главных магистралей Санкт-Петербурга - Московский проспект.

Старый двухполосный путепровод уже давно был головной болью не только водителей из-за все возрастающей интенсивности движения по автодороге, но и ведомств, ответственных за состояние дорожного хозяйства города.

ОПТИМИЗАЦИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ САНКТ-ПЕТЕРБУРГА



Еще в 1984 году эксперты кафедры "Мосты и тоннели" ЛИИЖТа провели обследование путепровода, которое показало, что конструкции путепрово-

да были изношены настолько, что в любой момент могла произойти техногенная катастрофа.

Все эти факторы были приняты к сведению Администрацией Санкт-Петербурга, и в 1997 году Комитет по благоустройству и дорожному хозяйству поручил институту ЗАО "Ленпромтранспроект" разработать технико-экономическое обоснование, а в 2001 году рабочего проекта реконструкции путепроводной развязки на 686 км автодороги "Россия".

Проектными решениями была намечена реконструкция путепроводной развязки во второй очереди.

В составе первой очереди транспортной развязки предусматривалось строительство двух трехполосных путепроводов длиной по 300 м каждый с разборкой существующего путепровода, строительство подходов к ним по автодороге "Россия" с 3 полосами движения в каждом направлении и съездов с автодороги в пос. Шушары и объектам транспортной инфраструктуры, исключаящих встречные транспортные потоки при левоповоротном движении, имеющих место до реконструкции развязки.

Второй очередью реконструкции путепроводной развязки является продолжение Витебского проспекта, проложенного в настоящее время от центра города до метро "Купчино", до Московского шоссе.

В составе второй очереди развязки предусматривается строительство шестиполосной магистрали с пересечением в разных уровнях путей метрополитена, железнодорожных путей Южного полукольца филиала "Октябрьская железная дорога" и эстакады, строящейся к кольцевой автодороге вокруг Санкт-Петербурга. Кроме того, проектом предусматривается въезд Витебского проспекта на Московское шоссе в районе пос. Шушары с пересечением автодороги "Россия" в разных уровнях и съезд с автодороги "Россия" на Витебский проспект и ряд съездов к действующим объектам в зоне продолжения Витебского проспекта.

Реализация проекта транспортной развязки в целом с учетом строящейся кольцевой автодороги позволит:



ликвидировать узкое и аварийное место на автодороге "Россия" с организацией движения по 6 полосам со скоростью 120 км/час;

переклестить значительную часть транспорта, следующего в центр города и район "Купчино", на новую грузо-



вую магистраль, что резко улучшит транспортную и экологическую обстановку на въезде в город по Московскому проспекту;

переклестить транзитное движение с автодороги "Россия" на строящийся КАД с последующим выездом на автодорогу "Скандинавия" и Мурманское шоссе.

Строительство транспортной развязки было начато осенью 2001 года практически одновременно с началом проектных работ, что потребовало чрезвычайно интенсивной и напряженной работы ЗАО "Ленпромтранспроект" и привлекаемых субподрядных организаций.

Первый трехполосный путепровод с подходами был сдан в эксплуатацию в августе 2002 года, второй - в ноябре 2003 года.

В 2003 году было начато строительство продолжения Витебского проспекта и продолжены работы по строительству съездов с автодороги "Россия" в районе пос. Шушары.

Окончание строительства транспортной развязки по планам КБДХ намечено в конце текущего года.

Коллектив ЗАО "Ленпромтранспроект", понимая всю важность строительства объекта, все эти годы принимал все необходимые меры по своевременному обеспечению строительства качественной документацией и решению всех оперативных вопросов, неизбежно возникающих в процессе всего строительства.

экономика транспорта

ФИНАНСОВЫЙ ИНСТРУМЕНТ ИНВЕСТИЦИЙ - ЛИЗИНГ

А.Г. Кузнецов,
кандидат технических наук,
вице-президент Ассоциации
"Промжелдортранс";

А.М. Шитов,
кандидат технических наук,
(Институт машиноведения РАН)

На территории Российской Федерации расположено около 10 тысяч организаций, имеющих подъездные железнодорожные пути. Из них около 9 тысяч организаций имеют собственный парк подвижного состава для обеспечения перевозок грузов по железнодорожным путям как общего, так и необщего пользования. Парк подвижного состава представлен в основном малевыми локомотивами и специализированными вагонами: цистернами, вагонами-самосвалами, хопперами. В настоящее время на промышлен-

ном железнодорожном транспорте превысили установленные сроки службы 52% электропоездов, 31% тепловозов, 39% тяговых агрегатов, 34% грузовых универсальных вагонов и 33% специализированных вагонов. Около 40% погрузочно-разгрузочной техники, вагоноопрокидывателей требует замены, а 20% этих машин существенной модернизации.

Необходимо отметить, что подвижной состав устарел не только физически, но и морально. Эксплуатация подвижного состава требует повышенных расходов на обслуживание, ремонт и текущее содержание и не отвечает запросам клиентов по обеспечению качества перевозочных услуг.

В 90-е годы в связи с сокращением объемов перевозок грузов избыточное количество подвижного состава не эксплуатировалось. Многие узлы и

детали оставленных в запас машин использовались для ремонта подвижного состава рабочего парка. В эти годы фактически прекратились закупки новой техники, что привело к уменьшению производственных мощностей на заводах транспортного машиностроения.

Аналогичная ситуация наблюдается и в ОАО "РЖД", где в период с 2003 по 2010 годы, по причине превышения установленного срока службы, должно быть исключено из рабочего парка 348 тысяч вагонов и около 10 тысяч локомотивов.

Реформа в области транспорта требует нарастающих темпов обновления машинного парка и изменения форм обслуживания нового оборудования. Это требует привлечения в сферу транспорта значительных финансовых средств, а финансовые возможности организаций промышленного железнодорожного транспорта не позволяют приобретать подвижной состав в необходимых количествах для обеспечения возрастающего объема перевозок грузов и поводить замену подвижного состава, выработавшего свой ресурс.

Одним из эффективных финансовых инструментов решения этой задачи является лизинг, который позволяет реализовать разные схемы с использованием собственных и заемных инвестиционных ресурсов.

Лизинг - нетрадиционный инструмент перспективного финансирования, в котором задействованы арендные отношения, элементы кредитного финансирования под залог, расчеты по долгосрочным обязательствам, а также сервисное обслуживание и другие финансовые механизмы.

В странах Западной Европы, в США и в Японии лизинг превратился в один из важнейших методов финансирования, который способствует бурному развитию промышленности и транспорта этих стран. В России лизинг пока не нашел широкого применения и не стал ведущим методом финансирования новых долгосрочных проектов. Специалисты в области лизинга одной из причин этого называют недостаточную информированность представителей бизнеса о формах и возможностях лизинга, а также противоречивую информацию о лизинге и появление отдельных публикаций о неудачном его использовании. Тем не менее, рынок лизинговых услуг в России находится в стадии ускоренного развития и предоставляет широкие возможности бизнесу для финансирования его деятельности.

Основные положения о лизинге отражены в федеральном законе "О финансовой аренде (лизинге)" № 164-ФЗ от 29 октября 1998 года (в редакции от 29 января 2002 года) и Гражданском кодексе Российской Федерации (Гл. 34, пар. 6, ст. 665-670).

Лизинг - совокупность экономических и правовых отношений, возникающих в связи с реализацией договора лизинга. Это сделка, при которой инвестор (лизингодатель) обязуется приобрести в собственность у определенного продавца имущество, указанное предприятием (лизингополучателем), и передать ему это имущество во временное пользование (аренду) возмездно на согласованных между участниками сделки условиях. Предметом лизинга могут быть любые имущественные объекты, которые можно использовать для предпринимательской деятельности, в том числе здания и сооружения, предприятия, транспортные средства, технологическое оборудование, машины разного вида и другое движимое и недвижимое имущество (кроме земельных участков). Основными формами лизинга являются: внутренний лизинг и международный лизинг.

Лизинг - финансовая операция, которая выполняется при финансировании инвестиций, основным инвестором при этом является лизинговая компания (арендодатель), приобретающая оборудование (предмет лизинга) для последующей передачи его в аренду лизингополучателю, которым является предприятие, получившее это оборудование. В результате такого инвестирования предприятие (арендатор) получает доходы в ходе производственного цикла с использованием арендуемого оборудования. Эти доходы в

дальнейшем распределяются между участниками сделки. При лизинге производится замена договорных отношений купли-продажи в кредит договором аренды, и таким образом реализуются налоговые льготы, предусмотренные действующим законодательством.

Особенность лизинга заключается в том, что сделка долгосрочная, и субъектами этой сделки являются как минимум три участника: лизингодатель (лизинговая компания), лизингополучатель (предприятие) и продавец (предприятие - изготовитель оборудования). (Рис. 1).

При лизинге желательно, чтобы срок лизинговой сделки был бы соизмерим по продолжительности со сроком полной амортизации предмета лизинга. Предмет лизинга, переданный лизингополучателю, обычно учитывается на балансе лизинговой компании (лизингодателя), но может учитываться на балансе предприятия-лизингополучателя. Если предмет лизинга учитывается на балансе лизингополучателя, то величина налога на имущество резко возрастает, так как в этом случае балансовая стоимость лизингового имущества равна сумме лизинговой сделки. При лизинге, по взаимному соглашению лизинговой компании и предприятием, может применяться ускоренная амортизация, причем если оборудование числится на балансе лизинговой компании, то амортизационные отчисления производит эта лизинговая компания, а не предприятие-лизингополучатель.

Лизинговая деятельность стимулируется мерами государственной поддержки, которыми являются:

- финансирование из федерального бюджета и предоставление государственных гарантий для осуществления лизинговых проектов;
- предоставление льготных инвестиционных кредитов из средств федерального бюджета;
- предоставление банкам и лизинговым компаниям освобождения от уплаты налога на прибыль, полученную от предоставления кредитов субъектам лизинга, на срок не менее чем три года.

Двигателем лизинга, побудительным мотивом его использования, является настоятельная потребность предприятия

в техническом перевооружении и развитии производства (основных фондов) на фоне недостатка собственного капитала, а также налоговые льготы, которые имеют все участники сделки.

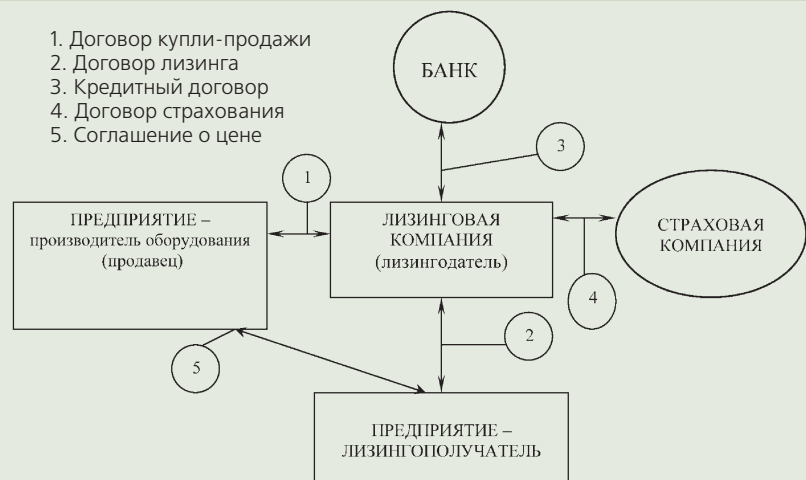
Лизинг становится реальностью, когда перед руководителями предприятия встают вопросы:

- Как увеличить размеры существующего бизнеса?
- Как обновить и увеличить машинный парк?
- Каким образом быстро снизить стоимость основных фондов и уменьшить налогообложение?
- Как увеличить объем оборотных средств, не уменьшая собственные средства в производственном цикле?
- Как приобрести современное оборудование?

При развитом рынке в долгосрочной перспективе судьба любого предприятия определяется его стратегической конкурентоспособностью. Для принятия инвестиционного решения важным является не только реальная существующая конкуренция, но и потенциальная конкуренция, составляемая теми производителями, которые имеют доступ к тем же ресурсам и аналогичный производственный потенциал, и потому могут начать тот же самый бизнес. Наряду с конкурентоспособностью важным фактором является финансовая устойчивость предприятия, которая определяется наличием устойчивого платежеспособного спроса на ту продукцию (товары, услуги), которую предприятие будет выпускать в будущем. Это важно отметить, потому что при разработке проекта лизинговой сделки значительная часть инвестиционных проектов предполагает использование остаточного спроса, и планирует лишь расширение своей доли на рынке, а не создание новых сегментов рынка. В этом содержится опасность для предприятия, потому что "ниша" может быть закрыта конкурентами в любое время.

Непременным условием успеха предприятия является наличие новых бизнес-идей, Now-how, патентов, профессионально подготовленного кадрового потенциала и рациональной организационной структуры предприятия.

Рис. 1. Схема взаимодействия участников



При воспроизводстве основного оборудования предприятия главный структурный сдвиг должен опираться на эти новые формы интеллектуальной собственности и на инвестиции, направленные на возмещение и обновление оборудования, через техническое перевооружение и модернизацию, при этом лизинг может стать одним из основных способов решения этой проблемы.

Как и любой другой финансовый инструмент, лизинг имеет преимущества перед другими финансовыми инструментами (кредит банка, аренды, собственные средства), а также и недостатки, которые иногда делают его использование менее эффективным.

Преимущества лизинга

Лизинг обеспечивает финансирование предприятия в полном соответствии с его потребностями в финансовых средствах для получения в аренду оборудования. Для предприятия важно не право собственности на нужное оборудование, а право использовать это оборудование для извлечения дохода.

- Поставка оборудования и оплата его использования разделены во времени и, кроме того, от предприятия не требуется стопроцентная оплата оборудования.

- Предприятие уплачивает лишь часть стоимости оборудования при покупке в размерах 25-30%, а остальная стоимость арендуемого оборудования погашается за счет лизинговых платежей.

- Лизинговые платежи входят в полной мере в состав затрат, учитываемых в себестоимости продукции предприятия (услуг), что уменьшает базу налогооблагаемой прибыли и способствует пополнению оборотных средств предприятия.

- Лизинг не увеличивает кредиторскую задолженность предприятия и не меняет соотношение собственных и заемных средств в балансе предприятия, то есть у предприятия сохраняется возможность получения дополнительных средств из других традиционных источников финансирования (банковский кредит).

- При использовании лизинга, кроме финансирования поставки основного арендуемого оборудования, предприятие может получить дополнительные услуги от продавца оборудования, такие как профессиональное обучение персонала, отладка и техническое обслуживание, ремонт оборудования и т.д. Все эти услуги включаются в состав лизинговых платежей и относятся на себестоимость продукции предприятия.

- При лизинге используется механизм ускоренной амортизации (с коэффициентом 3), благодаря этому сокращается срок амортизации арендуемого оборудования и у предприятия появляется возможность после окончания срока договора лизинга приобрести в собственность по остаточной стоимости нужное оборудование, которое имеет высокие эксплуатационные качества и ликвидаторскую стоимость. Предприятие может эксплуатировать это оборудование в течение длительного време-

ни и получать доход в полном объеме, уплачивая лишь небольшой налог на имущество, поскольку большая часть стоимости оборудования была погашена за счет амортизации во время действия договора лизинга.

- Предприятие, которое использует оборудование по лизингу, может привлечь для сотрудничества специализированную лизинговую компанию. Лизинговая компания, как правило, имеет дело с продукцией большого числа производителей и способна предложить своим клиентам большой спектр услуг по подбору оборудования, выбору продавца (поставщика), оптимизацию лизинговых платежей и другие.

- Привлекательность лизинга для предприятия заключается также в том, что уже на начальном этапе эксплуатации нового оборудования оно генерирует доходы, которые покрывают лизинговые платежи, и у предприятия на счетах есть деньги. Кроме того, предприятие сохраняет значительную часть оборотных средств, которые находятся в производственном цикле.

Недостатки лизинга

При наличии положительных несомненных возможностей, которые открывает лизинг перед предприятиями, следует иметь в виду, что в некоторых случаях применение лизинга бывает не целесообразно. Например, если длительность операционного цикла предприятия велика, т.е. денежные средства предприятия на протяжении длительного времени связаны или не возвращаются (большая дебиторская задолженность), то получение оборудования по лизингу может привести предприятие к финансовому краху вследствие дополнительной финансовой нагрузки по обслуживанию долга.

Следует также иметь в виду то, что включение в себестоимость больших сумм лизинговых платежей может увеличить стоимость продукции предприятия и снизить его конкурентоспособность. Это в условиях ограниченного спроса, который существует на рынке, может привести к сокращению объемов продаж и снижению прибыли. Поэтому при определении целесообразности использования лизинга для приобретения оборудования предприятию необходимо проводить всесторонний финансовый анализ и маркетинговые исследования с целью оценки платежеспособного спроса на конкретном сегменте рынка и привлекать профессиональных специалистов не только в области финансирования инвестиционных проектов, но и маркетологов, знающих конъюнктуру конкретного рынка, где реализуется продукция предприятия.

Надо также сказать, что первый авансовый платеж, который делает предприятие, требует наличия у него значительных свободных денежных средств, которые уплачиваются авансом, т.е. до того времени, когда новое оборудование сможет генерировать доходы. И еще одно немаловажное обстоятельство, которое заключается в том, что если остаточная стоимость оборудования

после окончания срока договора лизинга высока, то предприятие может продлить договор лизинга или купить оборудование по остаточной стоимости. В последнем случае предприятие заключает с лизинговой компанией договор купли-продажи и покупает оборудование, после чего платит все налоги в общепринятом порядке, без льгот.

Лизинговая сделка обычно осуществляется по следующей схеме:

- Подача заявки и других необходимых документов предприятием (потенциальным лизингополучателем) в лизинговую компанию;

- Рассмотрение заявки предприятия и принятие решения лизинговой компанией о возможности заключения сделки;
- Составление и подписание обязательных договоров: договора лизинга, договора купли-продажи и договора страхования;

- Составление и подписание при необходимости кредитного договора и договора залога;
- Поставка оборудования и его приемка предприятием лизингополучателем;

- Передача полученного оборудования в залог после поставки;
- Выплата лизинговых платежей и возврат кредитных средств;
- Выкуп имущества по остаточной стоимости;
- Закрытие договора лизинга.

В основе лизинговой сделки лежит информация о финансовом состоянии предприятия лизингополучателя. Этот анализ делается на основе бизнес-плана и документов бухгалтерской отчетности, которые представляет предприятие. Кроме того представляются учредительные и дополнительный набор документов, список которых в каждом конкретном случае определяется лизинговой компанией.

После рассмотрения документов и получения предварительного положительного решения стороны согласовывают условия заключаемых договоров.

Лизинговая сделка всегда включает обязательные договоры: договор лизинга, договор купли-продажи (поставки) и договор страхования имущества. Кроме того могут быть заключены кредитный договор, договор залога и договора о предоставлении дополнительных услуг предприятию-лизингополучателю (отладка и ремонт оборудования, профессиональное обучение персонала, обслуживание оборудования при эксплуатации и другие).

Договор лизинга заключается между лизинговой компанией и предприятием-лизингополучателем. В договоре лизинга указывается имущество, подлежащее передаче лизингополучателю в качестве предмета лизинга. По договору лизинговая компания обязуется приобрести у определенного продавца в собственность необходимое предприятие оборудование и передать его предприятию за плату на определенный срок. По договору предприятие-лизингополучатель обязано принять поставленное оборудование и выплатить лизингодателю (лизинговой компании) лизинговые платежи в сумме и в сроки, предусмотренные договором

лизинга. По окончании срока действия договора лизинга предприятие обязано возвратить предмет лизинга лизингодателю или приобрести оборудование в собственность на основании договора купли-продажи. Стороны имеют право по окончании действия договора продлить срок договора с сохранением или изменением условий договора.

Договор купли - продажи заключается между лизинговой компанией и продавцом (предприятием-изготовителем оборудования). На этом этапе определяется стоимость оборудования и условия его продажи. В этих переговорах участвуют лизинговая компания, продавец и предприятие-лизингополучатель, которые совместно обсуждают условия договора. После заключения договора купли-продажи ответственность за выбор предмета лизинга и продавца всегда лежит на предприятии-лизингополучателе.

При поставке имущества по договору купли-продажи продавец (предприятие-изготовитель) обязан обеспечить необходимые требования к качеству и количеству поставляемого имущества в полном соответствии с заявкой лизингополучателя. Передача имущества лизингополучателю осуществляется на основании акта приемки-передачи, который подписывают лизинговая компания и предприятие-лизингополучатель. После подписания такого акта все риски по хранению несет предприятие-лизингополучатель.

Договор страхования является обязательным при лизинге. Договор заключается между страховой компанией и лизинговой компанией или предприятием-лизингополучателем. Стороны, выступающие в качестве страхователя и выгодоприобретателя, а также период страхования определяются договором лизинга. Договор страхования является дополнительной гарантией лизинговой компании и банку-кредитору того, что их убытки от утраты или повреждения имущества с момента поставки имущества и до окончания срока действия договора лизинга при наступлении страхового случая будут погашены путем выплаты страхового возмещения.

Кредитный договор заключается между лизинговой компанией и банком, когда финансирование сделки осуществляется не за счет собственных средств лизинговой компании, а за счет средств материнского банка, куда обращается лизинговая компания за получением кредита для финансирования сделки. В этом случае банком могут быть выдвинуты дополнительные требования к участникам сделки. Например, открытие расчетного счета в банке-кредиторе, проведение части оборотов по сделке через этот банк и другие.

Договор залога (поручительства), как правило, заключается в случае неустойчивого финансового положения предприятия-лизингополучателя или недостаточной ликвидности предмета лизинга. Этот договор не является обязательным при заключении лизинговой сделки.

Приобретая оборудование по лизингу, предприятие-лизингополучатель

оплачивает услуги лизинговой компании (лизингодателя) по согласованным условиям. Выплаты по договору лизинга можно разделить на авансовый платеж, лизинговые платежи и платежи по выкупу арендуемого предприятием оборудования.

Лизинговые платежи предполагают возмещение затрат компании-лизингодателя по приобретению и передаче в аренду оборудования - предмета лизинга предприятию-лизингополучателю, а также прибыль лизингодателя. В структуру лизинговых платежей обычно входят ускоренная амортизация с коэффициентом не выше трех, комиссия лизинговой компании (от 7% до 14 % годовых от стоимости арендуемого оборудования), проценты за пользование кредитом банка (при условии использования лизинговой компанией заемных средств банка), НДС и налог на имущество, который платит лизингодатель, но оплачивает предприятие-лизингополучатель. И еще, если страхование оборудования осуществляет лизингодатель, то страховой взнос включается в расчет и возмещается лизингодателю в лизинговых платежах.

Общая сумма выплат по договору лизинга, как правило, выше стоимости покупки оборудования, в частности, транспортных средств, на 25-30 %. Однако существующие льготы могут сделать экономически выгодным применение лизинга для предприятия. Существенным условием является порядок выплаты лизинговых платежей. По договору предприятия может быть предоставлена отсрочка платежей до ввода арендуемого оборудования в эксплуатацию, а график выплат может быть равномерным, падающим или плавающим. Равномерный график предполагает, что общая сумма выплат выплачивается равными долями в течение всего периода эксплуатации оборудования. Падающий график выплат устанавливает первоначально повышенные платежи с последующим их уменьшением. Плавающий график предполагает, что суммы платежей будут меняться в зависимости от доходов, которые получает предприятие-лизингополучатель при эксплуатации арендуемого оборудования.

Какие льготы имеет предприятие, приобретающее оборудование по лизингу и какова экономическая эффективность этих льгот?

Эксплуатируя арендуемое оборудование, предприятие получает доход, выплачивает лизинговые платежи и налоги. При этом у предприятия имеется льгота, которая заключается в том, что лизинговые платежи относятся на себестоимость продукции предприятия. Это позволяет предприятию уменьшить налогооблагаемую базу прибыли, и тем самым оно имеет экономии по налогу на прибыль в размере 24 % от суммы лизинговых платежей. Однако прибыль предприятия, не связанная с эксплуатацией предмета лизинга и полученная из других источников, облагается налогом по обычной схеме без льгот.

Льгота по налогу на имущество предприятием-лизингополучателем реализу-

ется, когда предмет лизинга отражается в балансе лизинговой компании следующим образом. Лизинговая компания при расчете лизинговых платежей включает в их состав налог на имущество, который она должна заплатить в бюджет. Однако оплачивает этот налог предприятие-лизингополучатель, поскольку этот налог включается в состав лизинговых платежей. Таким образом, в период действия договора лизинга льгота по налогу на имущество для предприятия не эффективна (кроме включения в состав производственных затрат лизинговых платежей, куда входит и налог на имущество). Эта льгота проявляется после окончания договора лизинга, если применялся механизм ускоренной амортизации, в результате которой сокращается период выплат и число платежей налога на имущество. Если в результате договора лизинга оборудование (предмет лизинга) не было полностью амортизировано и предприятие приобретает оборудование в собственность на основании договора купли-продажи, то оно обязано платить налог на имущество, но поскольку значительная часть стоимости имущества за счет амортизации была погашена, то налог на имущество будет небольшим. При длительном сроке использования оборудования (20-25 лет) экономия может составить до 14 % от стоимости оборудования.

Ускоренная амортизация в период действия договора лизинга не дает предприятию никакой экономической выгоды, поскольку увеличивает лизинговые платежи, а это, в свою очередь, увеличивает финансовое давление на ресурсы предприятия, связанное с дополнительными затратами по обслуживанию долга. Ускоренная амортизация позволяет уменьшить период полной амортизации предмета лизинга, что позволяет предприятию после окончания действия договора лизинга приобрести в собственность оборудование с высокими эксплуатационными качествами и ликвидаторской стоимостью и после этого не платить или значительно уменьшить налог на имущество. Предприятие получает экономическую выгоду после окончания срока договора лизинга. Причем максимальную выгоду предприятие может получить, если срок лизинга равен периоду полной амортизации предмета лизинга. Однако на практике, при передаче в лизинг объектов промышленного транспорта с большим сроком амортизации (10-25 лет): тепловозы, карьерные самосвалы, подвижной состав и т.д., - условия получения максимальной экономической выгоды не соблюдается, потому что срок лизингового контракта обычно бывает значительно меньше (3-5 лет). В результате после окончания договора лизинга амортизируемое оборудование имеет значительную остаточную стоимость, что определяет налог на имущество, который предприятие должно будет платить при покупке этого оборудования после окончания договора лизинга. Это обстоятельство снижает привлекательность режима ускоренной амортиза-

ции при малом сроке лизингового контракта.

Для предприятия может быть выгодным после завершения договора лизинга реализовать приобретенное по лизингу оборудование на рынке. Поскольку ликвидаторская стоимость такого оборудования высокая, предприятие может иметь значительные денежные средства, что сделает в целом долгосрочный лизинговый проект прибыльным.

Предприятие, планирующее приобрести новое оборудование, для начала должно определиться, каким образом будет организована оплата этого оборудования.

В некоторых случаях, если финансовое состояние предприятия устойчивое и имеется прибыль, то предприятие покупает дорогостоящее оборудование за собственные средства, считая, что экономический результат, который создаст оборудование, в ближайшее время более важен, чем тот, который будет получен в будущем, даже если прогнозируемые будущие доходы будут больше. Такой подход к решению инвестиционных задач предполагает наличие достаточного собственного капитала. Однако надо иметь в виду, что рентабельность собственных средств у здорового предприятия значительно выше банковского и лизингового процента, поэтому покупка оборудования за собственный счет может быть дороже других вариантов инвестиций. И тем более это обстоятельство надо учитывать, если собственное производство имеет возможности для размещения собственных средств.

Но что делать предприятию, у которого собственного капитала недостаточно для покупки нужного оборудования и развития бизнеса? В таком случае у предприятия имеется возможность приобрести оборудование за счет заемных средств (кредит банка) или получить нужное оборудование по договору лизинга в долгосрочную аренду. При выборе варианта инвестиции надо иметь в виду следующее: стоимость лизинга может быть ниже или равной стоимости кредита банка только при наличии налоговых льгот, поскольку в лизинге участвует посредник в лице лизинговой компании, которая получает свою долю вознаграждения за свои услуги.

Для количественной оценки и сравнения вариантов инвестиционных проектов с учетом разных источников финансирования используется специальный показатель - внутренняя норма доходности (IRR). Внутренняя норма доходности представляет собой ставку процентов, при которой капитализация регулярно получаемого дисконтированного дохода равна сумме первоначальных инвестиций (IC). Экономический смысл такого показателя заключается в том, что исходная величина инвестиций сопоставляется с общей суммой чистых дисконтированных денежных поступлений (R_k) в течение срока действия лизингового контракта. Этот показатель выражается зависимостью

$$IC = \sum_{k=1}^n \frac{R_k}{(1+r)^k},$$

где

r - корень уравнения, определяющий внутреннюю норму доходности проекта;

IC - сумма начальных инвестиций;

R_k - денежные поступления (доходы);

k - количество периодов выплат;

$IRR = r \cdot 100\%$.

Из приведенной формулы следует, что чем больше внутренняя норма доходности, тем выше эффективность проекта, поскольку, чем больше знаменатель $(1+r)^k$, тем меньшая доля эквивалентного дохода необходима для погашения первоначальных инвестиций. При сравнении нескольких инвестиционных проектов с разными источниками финансирования выбирается тот проект, у которого показатель IRR больше.

При оценке экономической эффективности инвестиционного проекта нужно, по возможности, учитывать все виды денежных поступлений как производственного, так и непроизводственного характера, которые могут быть связаны с реализацией проекта. Например, если после окончания договора лизинга предприятие приобретает предмет лизинга в собственность и планирует продать это оборудование, учитывая его высокую ликвидаторскую стоимость, то средства, полученные от продажи оборудования, должны включаться в доходную часть проекта.

При выборе в качестве источника финансирования собственных средств надо иметь в виду, что это целесообразно только в том случае, если внутренняя норма доходности проекта превосходит средневзвешенную стоимость собственных средств предприятия, так же как при использовании кредита, внутренняя норма рентабельности проекта должна превосходить процентную ставку кредита банка.

Однако не всегда экономический результат проекта является определяющим при принятии инвестиционного решения, иногда определяющим мотивом является необходимость скорейшего обновления и развитие производственной базы предприятия, вызванные потерей конкурентоспособности и угрозой банкротства, в таких случаях лизинг - вне конкуренции.

Отличительной особенностью лизинговой сделки с объектам железнодорожного транспорта: локомотивами, путевой техникой, подвижным составом является значительный срок амортизации этих объектов до 25 лет. Для полной амортизации срок лизингового контракта, даже при условии ускоренной амортизации, должен быть 9 лет. Однако лизинговые контракты и кредиты банков на 5 лет - редкое явление. Поэтому такое имущество после окончания срока действия лизингового контракта имеет значительную остаточную стоимость и переходит в собственность предприятия-лизингополучателя на основании договора купли-продажи.

На первичном рынке железнодорожного транспорта спрос невелик по при-

чине высокой стоимости тепловозов и вагонов по сравнению с вторичным рынком. Например, полувагон универсальный на первичном рынке стоит 500-600 тысяч рублей, а такой же вагон со сроком службы 10 лет стоит в два раза меньше. В этих условиях использование лизинга целесообразно для приобретения объектов железнодорожного транспорта на первичном рынке.

Российские лизинговые компании активно развивают лизинг железнодорожного, автомобильного и морского транспорта. Этими компаниями переданы в лизинг тысячи единиц подвижного состава, в том числе цистерны для нефтепродуктов, маневровые тепловозы, полувагоны, секции рефрижераторов, десятки тепловозов, транспортные корабли-рефрижераторы, горнопроходческое оборудование, сотни карьерных самосвалов, автомобильный транспорт и т.д. на сумму в сотни миллионов долларов.

При приобретении по лизингу подвижного состава, автотранспортных средств и другого оборудования следует иметь в виду, что потенциальные возможности и преимущества лизинга могут принести экономическую выгоду как лизингодателю, так и лизингополучателю (предприятию). Однако на каждый вид такого оборудования существуют специфические требования по регистрации, аттестации и эксплуатации, которые могут существенно задержать ввод оборудования в эксплуатацию и возможность получения дохода.

Зарубежный опыт и отечественная практика реализации лизинговых сделок с разными объектами, в том числе с оборудованием промышленного транспорта, дают основания утверждать, что лизинг в ближайшее время станет одним из важнейших инструментов финансирования долгосрочных проектов по обновлению и модернизации отечественного промышленного производства и транспорта.

Торговый дом "Людиновотепловоз" активно содействует заключению договоров лизинга и может порекомендовать лизинговые компании тем предприятиям промышленного транспорта, которые не имеют такой информации.

Предприятия, получившие тепловозы по договору лизинга, сегодня уже используют их в своем хозяйстве: Харанорский разрез - тепловоз ТЭМ7А (2001 г.), Хабаровская ТЭЦ - тепловоз ТГМ6Д (2002 г.), Магнитогорский меткомбинат - 4 тепловоза ТГМ6Д (2002 г.), Черногорское ППЖТ - капитально отремонтированный тепловоз ТЭМ7А (2003 г.), московский ДСК-2 - тепловоз ТГМ4Б (2004 г.), "Атакайцемент" - капитально отремонтированный тепловоз ТГМ4 (2004 г.).

В настоящее время ведутся переговоры с рядом предприятий об условиях покупки тепловозов.

А. В. Гудков,
кандидат технических наук
(ФГУП ВНИКТИ, г. Коломна)
Р.К. Насыров,
кандидат технических наук
(ОНМЦ)

ОБЪЕДИНЕНИЕ ЗАКАЗЧИКОВ ВАЖНО ДЛЯ ВСЕХ УЧАСТНИКОВ ТРАНСПОРТНОГО РЫНКА

Обеспечение разработок необходимым финансированием, организационно-экономическими и правовыми нормами, включая регламентацию взаимоотношений разработчика и изготовителя, возникающие в связи с обновлением парка промышленных локомотивов в России и необходимостью организации его технической эксплуатации и ремонта, нуждаются в упорядочении как в интересах потребителей (заказчиков) всех уровней, так и в интересах российских заводов-производителей промышленных локомотивов.

При этом для **заказчика** необходимо решить такие задачи, как:

- минимизация удельной стоимости НИОКР в цене одного локомотива, что позволит существенно снизить для заказчика стоимость единицы продукции;
- обеспечение технического, технологического и финансового мониторинга (администрирование и контроль) за исполнением заказа на всех этапах - от начала переговоров с заводом-изготовителем до приемки готового изделия;
- представительство и защита интересов заказчика при реализации заказа;
- отработка оптимальной схемы финансирования заказа с целью оптимизации налоговой нагрузки и обслуживания расчетных отношений.

Для завода-изготовителя необходимо:

- обеспечить формирование крупного портфеля однотипных заказов;
- гарантировать получение достаточно-го предварительного финансирования;
- получить гарантию сбыта изготовленных изделий и гарантии полной оплаты изготовленной продукции;
- отработать оптимальную схему финансирования заказа с целью оптимизации налоговой нагрузки и обслуживания расчетных отношений.

Организационная развязка проблемы может быть достигнута путем создания объединяющей участников рынка, в первую очередь заказчиков, **самостоятельной организации, которая будет действовать либо от своего имени, либо от имени участников рынка и выполнять фактически функции Объединенного Заказчика.**

В качестве главной функции такой объединенной организации Заказчика должно быть представление технических и финансовых интересов заказчиков перед заводами-изготовителями и в связи с этим представление интересов заводов перед заказчиками.

Создаваемая организация, объединяющая интересы и требования заказчика, смогла бы:

- определить и согласовать с заказчиками с учетом рекомендованного типового ряда фактическую суммарную потребность на заданный период времени моделей локомотивов, обладающих оптимальными технико-экономическими характеристиками;
- сформировать "пакет" заказов на однотипные модели локомотивов, что позволит снизить удельную стоимость НИОКР в цене одного локомотива;
- вести переговоры с российским заводом-изготовителем о размещении объединенного заказа на изготовление (а, возможно, и на разработку) или модернизацию необходимого количества единиц техники (вполне вероятно, что потребует организация тендера (конкурса) среди заводов-изготовителей на размещение крупного объединенного заказа);
- заключить от своего имени (или от лица нескольких заказчиков) договор на производство необходимого числа единиц техники и согласовать техническое задание по объединенному заказу;
- согласовать все существенные условия этого договора, включая цену заказа, провести экспертную проверку обоснованности цены, предлагаемой заводом-изготовителем, согласовать периодичность, объемы и очередность поставок по срокам;
- осуществить дальнейшее представительство и защиту интересов заказчиков при выполнении заказа, осуществлять технический и технологический мониторинг исполнения объединенного заказа (эти функции могут быть выполнены с привлечением третьих лиц - компетентных НИИ, лабораторий и т.п.);

- провести приемку готовых изделий и дальнейшее отслеживание гарантийных обязательств завода;

- обеспечить юридическую защиту прав заказчиков, возникающих из отношений с заводом-изготовителем.

Финансово-контрольная функция создаваемой организации может заключаться в том, что эта организация, являясь фигурантом схемы взаиморасчетов при исполнении объединенного заказа, получает возможность осуществлять полноценный финансовый мониторинг проекта, что в конечном итоге позволит:

- оптимизировать налоговую нагрузку не только у заказчиков, но и у заводов-изготовителей, что в значительной степени экономит денежный ресурс;

- централизованно отслеживать финансовые потоки и предотвратить нецелевое использование денежных средств, снизив риски потери денег.

Организация Заказчика должна будет также взять на себя частично или полностью функции гаранта в части компенсации затрат при изменении условий договора на стадии проектирования и создания опытного образца, что должно быть определено Уставом организации Объединенного заказчика. В свою очередь "прозрачность" финансовой схемы облегчит банковское кредитование для целей финансирования объединенного заказа.

Можно предположить, что создаваемая организация, объединяющая заказчиков, после исполнения заказа на изготовление локомотивов, выступит в роли лизингодателя по отношению к заказчикам последующих партий машин (заказчики "второй очереди"), что будет способствовать снижению налогооблагаемой прибыли у предприятий-заказчиков.

В случае, если заказчик принял решение осуществить обновление парка за счет единиц техники иностранного производства, создаваемая организация могла бы представлять однотипные интересы нескольких заказчиков на иностранных рынках, проводя исследование имеющихся предложений и отработку (выбор) оптимального, что также позволяет экономить деньги.

Организационно-правовые формы объединения участников рынка (заказчиков) должны быть представлены самостоятельными коммерческими организациями. При некоммерческих формах кооперации, вследствие ограничения специальной правоспособности участников, становится невозможным решение поставленных выше задач и выполнение перечисленных функций.

Наиболее приемлемой организационно-правовой формой в настоящее время и на ближайшую перспективу является общество с ограниченной ответственностью (ООО). Для создания акционерного общества очевидно отсутствуют экономические предпосылки. Участниками Общества могли бы стать, прежде всего, предприятия-пот-

ребители (заказчики) или хозяйствующие транспортные субъекты этих предприятий. Участие иностранного элемента в уставном капитале Общества следует категорически исключить.

Участие в уставном капитале Общества позволит участникам рынка (заказчикам) участвовать в управлении и, тем самым, эффективно контролировать деятельность Общества, что будет исключать деятельность Общества в интересах иных лиц.

Желаемый критерий величины уставного капитала создаваемого Общества - достаточность для обеспечения принимаемых на себя от своего имени обязательств. Поэтому на первом этапе деятельности Общества размер взносов в уставной капитал создаваемой организации может быть невысоким.

При отсутствии специального государственного финансирования придется исключить участие государства (Министерства) в уставном капитале создаваемого Общества. Хотя такое участие представляется весьма желательным прежде всего из политических сообра-

жений. Основным источником финансирования Общества должны являться средства владельцев технических средств, подвижного состава и инфраструктуры промышленных предприятий.

При невозможности прямого участия в уставном капитале создаваемого Общества процесс обновления локомотивов должен происходить при идеологической поддержке Министерства транспорта, для чего Министерством должны быть определены технические стандарты обновления локомотивного парка и даны рекомендации, в рамках которых должен развиваться этот процесс, о чем было сказано выше. Возможно, что интересы Государства в этом процессе будет представлять не только Министерство транспорта, но и иные Министерства и ведомства.

Насколько позволяет судить обзор имеющихся в нашем распоряжении публикаций, сколько-нибудь подробных разработок по организации и упорядочению финансирования проблем обновления тягового подвижного состава промышленного железнодорожного транспорта до настоящего време-

ни не проводилось. Попытки практического решения проблемы, которые были предприняты в области промышленного транспорта черной металлургии, видимо, натолкнулись на значительные трудности организационного характера и не привели к полной реализации поставленных целей. В разработанной Промтранспро-ектом подпрограмме "Модернизация промышленного транспорта" в составе Федеральной целевой программы "Модернизация транспортной системы России (2001-2010 годы)" эти проблемы обозначены. Дальнейшая их разработка, в том числе в части механизмов привлечения средств, конкретизация работ по организации ремонтов и модернизации, а также по выработке направлений создания конструкций новых тепловозов для промышленных железных дорог в значительной мере обеспечат четкие и устойчивые перспективы их развития с учетом прогнозируемого роста объема перевозок.

стандарты и технические регламенты

На протяжении последних лет в стране проводится реформа системы технического регулирования. Ее цель - упорядочить соответствующие регламентные процедуры. Вступивший в силу Федеральный закон "О техническом регулировании" предполагает наличие в системе техрегулирования двух ключевых компонентов: обязательных технических регламентов и комплекса стандартов - национальных нормативов (ГОСТ Р), требований к сертификации продукции и, собственно, к предприятиям промышленности и транспорта.

В связи с тем, что существующая база нормативно-правовых актов обширна, сложна и во многих случаях устарела, а

процесс ее совершенствования происходит не столь быстро, Законом предусмотрен значительный переходный период - семь лет.

Разрабатываемые регламенты должны, безусловно, учитывать требования международных, межгосударственных и национальных стандартов, а также норм и правил. Требования, предъявляемые техническими регламентами, для каждой отрасли, обязательны. Но следует учитывать, что регламенты не могут гарантировать конкурентоспособность продукции и услуг предприятий и организаций. Аспект коммерческой деятельности предприятий в большей степени определяется национальными

стандартами, которые сегодня важно разрабатывать взамен устаревших. Национальные стандарты будут сопровождать технические регламенты.

Отсутствие в стране национальной концепции развития системы стандартизации, включающей разработку технических регламентов, международных, межгосударственных и национальных стандартов, а также норм и правил, сдерживает и осложняет работу национальных технических комитетов, осуществляющих свою деятельность по ежегодным Программам стандартизации, утверждаемым Федеральным агентством по техническому регулированию и метрологии.

ТЕХНИЧЕСКИЙ КОМИТЕТ 246 "КОНТЕЙНЕРЫ" В ДЕЙСТВИИ

В.А. Сидяков,
председатель ТК 246
"Контейнеры",
академик РАТ,
А.В. Нацина,
ответственный секретарь ТК 246
"Контейнеры"

Национальный Технический Комитет 246 "Контейнеры", образованный Госстандартом России в 80-е годы прошлого столетия, проводит техническую политику в области контейнеризации, путем создания новых и пересмотра

действующих стандартов, содействующих соблюдению требований технических регламентов в области безопасности и сохранности перевозимых грузов в контейнерах, а также гармонизации технической и информационной совместимости национальных стандартов с межгосударственными и международными стандартами ИСО, МЭК и СЭН.

Контейнер является основной транспортной единицей при интермодальных перевозках, и, следовательно, должен строго соответствовать как



отечественным, так и международным стандартам.

Стандарты ИСО способствуют дальнейшему развитию этих перевозок. Мировая торговля прогрессирует, и грузовые контейнеры будут и дальше обеспечивать удачное сочетание безопасности, транспортных расходов и скорости доставки большинства упакованных грузов. В мировой практике повышается интерес к транспортированию опасных грузов в контейнерах-цистернах, сыпучих грузов без давления в балк-контейнерах. Общее число ежегодно перевозимых контейнеров в мире составляет около 1,7 млрд. TEUs.

Единая контейнерная транспортная система, действующая в России, разрабатывалась в 70-80-е годы XX столетия. Функционирование системы основывается на более чем 60 стандартах, таких как термины и определения, типы, основные параметры и размеры универсальных, специализированных и авиационных контейнеров, общие технические условия, правила приемки и методы испытаний, фитинги угловые, средства перегрузки и перевозки, маркировка, а также государственные стандарты на конкретные типы контейнеров и общие требования к грузовым единицам, размещаемым внутри контейнера.

Международным Техническим Комитетом ИСО ТК 104 с участием национальных комитетов стран-членов ИСО, включая Россию, в 90-е годы прошлого столетия была проделана значительная работа по уточнению и внесению изменений в стандарты контейнерной транспортной системы с учетом новых разработок и опыта эксплуатации контейнеров. Из 22 международных стандартов: 10 - претерпели изменения и уточнения, 2 - вновь разработаны. Это: ИСО 3874:97 "Контейнеры грузовые серии 1. Перегрузка и крепление" и ИСО 9897:97 "Контейнеры грузовые. Оборудование контейнеров для передачи данных (CEDEX). Основные коммуникационные коды".

Госстандарт России с 1996 г. возложил ведение Секретариата ТК 246 "Контейнеры" на Промтрансниипроект.

Действующая структура Технического Комитета России приведена на схеме 1. Проанализировав состояние национальной стандартизации в области контейнеризации, ТК разрабатывает ежегодные программы и осуществляет их реализацию. За указанный период подготовлены, утверждены и введены Госстандартом России в действие следующие основополагающие стандарты:

- с 1 января 2003 года:
ГОСТ Р 51876-2002 (ИСО 1496-1-90) "Контейнеры грузовые серии 1. Технические требования и методы испытаний. Часть 1. Контейнеры общего назначения";
ГОСТ Р 51891-2002 (ИСО 1161-84) "Контейнеры грузовые серии 1. Фитинги";
ГОСТ Р ИСО 3874-2002 "Контейнеры грузовые серии 1. Перегрузка и крепление";
- с 1 января 2004 года:
ГОСТ Р 52076-2003 (ИСО 1496-3-95) "Контейнеры грузовые серии 1. Технические требования и методы испытаний. Часть 3. Контейнеры-цистерны для жидкостей, газов и сыпучих грузов под давлением";
- с 1 июля 2004 года:
ГОСТ Р 52202-2004 (ИСО 830-99) "Контейнеры грузовые. Термины и определения".

Одним из элементов обеспечения безопасности и сохранности грузов при контейнерных перевозках является пломбирование контейнеров. Учитывая это, Технический Комитет расширил поле деятельности и образовал в своем составе подкомитет 6 "Устройства пломбировочные".

Широкая номенклатура пломбировочных устройств, предлагаемых на российском рынке, и отсутствие единых нормативных требований оценки их качества усложняет потребителю выбор оптимального типа для их конкретного применения.

Российские производители, исходя из специфики отечественных условий эксплуатации пломбировочных устройств, особое внимание уделяют устойчивости к механическим и климатическим факторам внешней среды, степени защиты от подделки и стойкости к несанкционированному вскрытию.

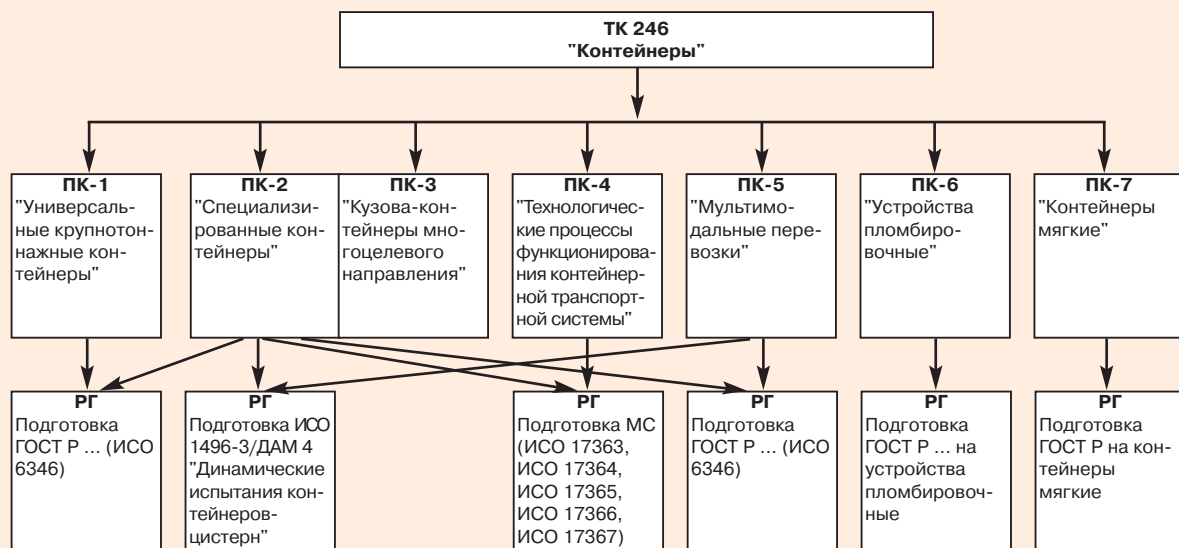
Техническим Комитетом разработана универсальная классификация существующих и перспективных типов пломбировочных устройств. Данная система классификации, после согласования с ведущими специалистами страны в этой области, легла в основу трех стандартов, разработанных и введенных в действие:

- с 1 января 2003 года:
ГОСТ Р 51912-2002 "Устройства пломбировочные. Классификация";
ГОСТ Р 51913-2002 "Устройства запорно-пломбировочные для транспорта и контейнеров общего и специального назначения";
- с 1 января 2004 года:
ГОСТ Р 52077-2003 "Пломбы индикаторные. Общие технические требования".

Технический Комитет 246 "Контейнеры" сотрудничает со смежными Техническими Комитетами - ТК 355 "Автоматическая идентификация", МТК 223 "Упаковка", МТК 519 "Безопасность, ремонт и эксплуатация технических средств железнодорожного транспорта и услуг, предоставляемых на железнодорожном транспорте".

В настоящее время проводится большая совместная работа по созданию международных стандартов по применению радиочастотной идентификации в цепи поставок (RFID), которая полностью заменит штриховое кодирование на электронный код продукта (EPC) и позволит вести учет и отслеживать нахождение и движение доставляемого груза, контейнеров и транспортных средств.

Схема 1. Структура Технического Комитета "Контейнеры" (ТК 246)



РОЛЬ МЕНЕДЖМЕНТА В РЕАЛИЗАЦИИ ТРАНСПОРТНОЙ ПОЛИТИКИ НА ПРОМЫШЛЕННОМ ТРАНСПОРТЕ

В.А. Козырев,
доктор технических наук,
(Московский государственный
университет путей сообщения)

Сегодня экономика российских регионов по праву считается смешанной, так как во всех сферах общественной деятельности представлены различные формы собственности: государственная, муниципальная, частная и акционерная. Этими разнообразными видами собственности в форме организации или фирмы с разной степенью успешности руководят управляющие, не имеющие, как правило, специальной подготовки, чаще всего на основе прежнего опыта работы в государственной системе управления.

В период перехода к рыночной экономике на промышленном транспорте также произошли радикальные институциональные изменения. После упразднения отраслевых союзных и республиканских министерств по видам транспорта было создано федеральное министерство транспорта (1990г.), объединившее функции управления морским, речным, воздушным, автомобильным, городским пассажирским и промышленным транспортом, а также дорожным хозяйством. Введение в действие нового Гражданского кодекса Российской Федерации (1995г.) стало предпосылкой к радикальному обновлению транспортного законодательства, разработке новых уставов и кодексов отдельных видов транспорта, отвечающих условиям рынка. В результате сегодня создано единое Министерство транспорта, осуществляющее государственные функции на всех видах транспорта, и хозяйствующие транспортные субъекты.

В условиях рынка около 500 организаций промышленного транспорта вышли из состава основных производств и стали самостоятельными структурами, выполняющими для обслуживаемых предприятий подачу и уборку вагонов, формирование, расформирование и сортировку вагонов, технологические перевозки, погрузочно-разгрузочные и складские операции, а также транспортно-экспедиционные и другие услуги. Значительный объем транспортных и сопутствующих услуг предоставляется также другим субъектам рынка. В ходе структурной реформы железнодорожного транспорта на базе

предприятий промышленного железнодорожного транспорта создаются вагонные операторские компании. По мере развития рыночных отношений на железнодорожном транспорте операторские компании будут принимать на себя функции независимых железнодорожных перевозчиков.

К числу системных проблем на промышленном транспорте, которые непосредственно связаны с менеджментом, относятся отсутствие комплексности в управлении развитием и функционированием транспортной системы и незавершенность структурных преобразований. Это относится, например, к взаимодействию промышленного и магистрального железнодорожного транспорта. В период реформ транспорт не рассматривали как единый объект государственного управления, в значительной степени сохранились организационные структуры и экономические механизмы, присущие плановой экономике.

Управление государственными предприятиями в системе плановой экономики осуществлялось на базе теории социального управления, ведущим управленческим принципом которой было обеспечение единства централизма управления и самостоятельности предприятия. Кроме того, обязательным было обеспечение принципа сбалансированности интересов государства, его структурных подразделений и экономики. Но сбалансированности не получилось, так как почти всегда преобладали интересы государства, что неизбежно вело к снижению эффективности работы предприятий.

В дальнейшем для повышения эффективности производства был введен принцип учета интересов предприятия в форме самоуправления, самоорганизации и самофинансирования, который в условиях монополии государственной собственности также мало помог. Наконец, в 90-х гг. были разработаны принципы социального управления предприятиями, позволяющие учитывать человеческий фактор производства.

Практика социалистического хозяйствования показала, что предложенная система государственного (социального) управления в конечном счете так и не смогла обеспечить необходимый уровень эффективности экономики ни на региональном, ни

на национальном уровне. И тем не менее в этой системе был накоплен значительный опыт решения сложнейших хозяйственных задач, который позволяет руководителям удерживать свои предприятия "на плаву", но он не может помочь им выйти из проблемы неэффективного хозяйствования, потому что в прежних подходах к управлению отсутствует механизм обновления методов хозяйствования и организационных структур управления, методов эффективного привлечения людей к труду для использования их творческого потенциала.

Вновь возникающие субъекты рыночной экономики - частные и акционерируемые предприятия - используют для управления теорию и практику менеджмента, в основе которого лежат принципы адаптивности, эффективности и социальной ответственности. Например, на промышленном транспорте созданы акционерные общества ЗАО "МЕТАЛЛУРГ-ТРАНС", осуществляющее уникальную на отечественном рынке транспортных услуг деятельность по реализации интересов транспорта металлургического комплекса в его взаимодействии с железнодорожными перевозчиками, и ЗАО "ПРОМТРАНСНИИПРОЕКТ", основным направлением деятельности которого является разработка комплексных проектов транспорта промышленных предприятий различных отраслей в нашей стране и за рубежом. Новыми организационно-правовыми формами организаций на промышленном транспорте являются ассоциации: АСПРОМТРАНС, ПРОМ-ЖЕЛДОРТРАНС, ГРАССО, СОЮЗПРОМТРАНСНИИПРОЕКТ. Применение менеджмента в России связано с особенностями экономики переходного периода и не может быть осуществлено простым переносом методов рыночного регулирования. Требуется создание своей культуры рыночного поведения и управления организациями и учитывать своеобразный менталитет российского хозяйственника.

Поэтому организациям промышленного транспорта в переходный период нужны профессионально подготовленные управляющие - менеджеры. Они могут, используя уже известные и апробированные методы управления в условиях неопределенности, а также методы государственного регулирования деятельности субъектов рыночной экономики, выводить свои предприятия на уровень эффективности и конкурентоспособности.

Таких специалистов разного уровня начали готовить многие государственные вузы и отраслевые техникумы и колледжи. Однако исследова-

ния показывают, что структура учебных планов и уровень гуманитарной подготовки менеджеров здесь нередко организованы на базе прежней профессиональной технической подготовки по имеющимся инженерно-экономическим специальностям и часто не соответствуют требованиям Государственного стандарта.

Наряду с этим в российском обществе еще не сложился социальный заказ на менеджеров. Организации промышленного транспорта не только не заказывают профессиональных управляющих для рыночных условий своей деятельности, но и не освобождают для них вакансий, больше доверяя прежним управленческим кадрам.

Учитывая конъюнктуру, сложившуюся на рынке труда, кафедра "Менеджмент" Московского государственного университета путей сообщения организовала подготовку студентов по двум специальностям "Менеджмент организации" и "Управление персоналом".

Образовательная программа подготовки менеджера включает изучение студентами следующих циклов дисциплин:

- цикл ГСЭ - общие гуманитарные и социально-экономические дисциплины (философия, иностранный язык, культурология, отечественная история, правоведение, социология, политология, психология и педагогика)

- цикл ЕН - общие математические и естественно-научные дисциплины (математика, информатика, концепции современного естествознания, основы исследования операций, моделирование производственных процессов)

- цикл ОПД - общие профессиональные дисциплины (основы менеджмента, экономическая теория, маркетинг, теория организации, мировая экономика, финансы и кредит, статистика, бухгалтерский учет, организационное поведение, хозяйственное право, экономика транспорта, менеджмент инжиниринга качества, организация и технология железнодорожных перевозок)

- цикл СД - специальные дисциплины (стратегический менеджмент, управленческие решения, информационные технологии управления, антикризисное управление, логистика, управление персоналом, инновационный менеджмент, исследование систем управления, управление качеством, финансовый менеджмент, организационная культура, связи с общественностью, рынок ценных бумаг, конфликтология, безопасность жизнедеятельности, ведение переговоров, управленческий консалтинг, реструктуризация деятельности фирмы, тренинг и деловые игры в системе управления, аудит).

С целью придания образованию прикладного характера будущим

специалистам преподаются также дисциплины, связанные с управлением промышленным и железнодорожным транспортом.

Из структуры образовательной программы следует, что профессиональная подготовка менеджера позволяет ему решать задачи развития промышленного транспорта, направленные на реализацию стратегической цели по обеспечению экономического роста и повышения качества жизни россиян.

Подготовка студентов по указанным специальностям требует использования особых технологий обучения, которые позволяют сформировать навыки, необходимые любому менеджеру: умение анализировать и оценивать конкретные управленческие ситуации, принимать решения, правильно выбирать стимулирующие воздействия по отношению к своим подчиненным, регулировать конфликтные ситуации, вести переговоры и т.п. Для формирования перечисленных навыков на кафедре "Менеджмент" применяются методы активного обучения, такие как деловые игры и тренинги в специализированных учебных лабораториях. Студенты обучаются как на бюджетной, так и на платной основе.

Полученные знания помогают менеджеру раскрыть творческий потенциал персонала, воодушевляя работников на добросовестный и производительный труд, мотивировать повышение квалификации, создавать корпоративную культуру.

Поэтому необходимо развитие базового, иначе говоря, первичного, образования по специальностям менеджмента. Такое образование не отрицает переподготовку и повышение квалификации. Оно создает основу для повышения их качества, потому что утверждает в практике управления менталитет профессионала.

Высшая школа складывает фундамент профессии, формирует профессиональный менталитет, так как в ней не только дают знания, но и воспитывают. В этом случае срабатывает "эффект погружения" во все проблемы профессиональной деятельности, здесь действует фактор времени (четыре, пять и даже шесть лет обучения), способствующий формированию установок и определенного типа профессионального мышления, в вузе наилучшим образом формируется система знаний. Наконец, базовое образование - не только специальные дисциплины. Это и широкая гуманитарная подготовка. Все это отсутствует в курсах переподготовки и повышения квалификации. Фундаментальная подготовка определяет возможность и реальность стратегического мышления, способность предвидеть. Эти качества особо значимы в концепции российского менеджмента и для реализации транс-

портной политики на промышленном транспорте.

Особенность менеджмента как научной и практической основы современной концепции управления заключается в том, что в нем находят интегрированное выражение принципы рыночного экономического управления, человеческого фактора, профессионализма, специального управленческого образования, современных информационных технологий, антикризисного управления и стратегического подхода.

Об этом свидетельствует как опыт индустриально развитых стран, так и анализ тенденций социально-экономического развития России. Во многих зарубежных странах грамотный менеджмент смягчает кризисные явления, способствует финансовой стабилизации, служит повышению конкурентоспособности, осознанно влияет на обновление технологий, мотивирует инвестиции и инновации. Не случайно в зарубежных публикациях часто пишут о своеобразной "революции менеджмента".

Многие проблемы России проистекают из недостатков управления. Решение этих проблем определяется пониманием концепции необходимой профессионализации менеджмента. В профессионализации менеджмента главную роль играют образование и подготовка специалистов в области управления.

Переоценить роль управления в современном развитии промышленного транспорта невозможно. Кризис управления был одной из причин системного экономического кризиса в России. Сегодня, возможно, управление способно вывести страну из него, если управленческие решения будут научно обоснованы.

На первых этапах проведения последней экономической реформы в нашей стране недостаточное внимание уделялось обоснованному построению управления. Новые системы управления рождались чаще всего спонтанно, по прагматическим потребностям, политическим мотивам или в подражание зарубежному опыту.

Но на этапе углубления экономического кризиса стало понятно, что управлением надо заниматься серьезно. Именно в этот момент появились решения президента и правительства о направлении на учебу в зарубежные страны высокопоставленных управленцев. Но проблему надо решать кардинально, и главным звеном здесь является система российского профессионального образования современного менеджера, способного реализовать принципы адаптивности, эффективности и социальной ответственности, направленные на реализацию транспортной политики на промышленном транспорте.

АССОЦИАЦИЯ "ПРОМЖЕЛДОРТРАНС": ПРЕДЛОЖЕНИЯ ПО ВНЕСЕНИЮ ИЗМЕНЕНИЙ И ДОПОЛНЕНИЙ В ФЕДЕРАЛЬНОЕ ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВО

Федеральный закон "Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации" от 10.01.03 г. № 18-ФЗ

(Продолжение. Начало во втором номере журнала)

1. Статья 2.

перевозчик - юридическое лицо или индивидуальный предприниматель, принявшие на себя по договору перевозки железнодорожным транспортом общего пользования обязанность доставить пассажира, вверенный им отправителем груз, багаж или грузобагаж из пункта отправления в пункт назначения, а также выдать груз, багаж или грузобагаж управомоченному на его получение лицу (получателю);

Слова "общего пользования" - **исключить**. На рынке транспортных услуг могут быть и уже есть другие перевозчики.

2. Инфраструктура железнодорожного транспорта общего пользования. Аналогично ввести понятие: "Инфраструктура железнодорожного транспорта **необщего пользования**".

Следует внести соответствующие правки в текст Устава.

3. Ввести дополнительно понятие "**погрузка, выгрузка**" либо "**погрузочно-разгрузочные работы**", т.е. раскрыть, что они включают.

4. Абзац 1 статьи 3 "Федеральный орган исполнительной власти в области железнодорожного транспорта на основании настоящего Устава с участием федерального органа исполнительной власти по регулированию естественных монополий на транспорте, иных заинтересованных федеральных органов исполнительной власти, заинтересованных организаций в пределах своей компетенции разрабатывает и в установленном порядке утверждает правила перевозки грузов железнодорожным транспортом и правила перевозок пассажиров, багажа, грузобагажа железнодорожным транспортом" дополнить: "**Правила транспортного обслуживания организаций и предприятий железнодорожным транспортом необщего пользования.**"

Правила транспортного обслуживания организаций и предприятий железнодорожным транспортом необщего пользования"

содержат нормы, обязательные для выполнения сторонами при предоставлении услуг владельцами железнодорожных путей необщего пользования, и регулируют взаимоотношения при осуществлении перевозки, транспортировки грузов, подачи-уборки вагонов, погрузочно-разгрузочных работ и других услуг, связанных с перевозкой грузов между организациями промышленного железнодорожного транспорта, владельцами железнодорожных путей необщего пользования - с одной стороны, и обслуживаемыми ими организациями, - с другой стороны, всех форм собственности и ведомственной принадлежности".

В соответствии с пунктом 2 (абзац 2) статьи 1 Федерального закона от 10 января 2003 года № 17-ФЗ "Деятельность организаций железнодорожного транспорта необщего пользования, **не регулируемая** настоящим Федеральным законом, регламентируется **иными** нормативными правовыми актами Российской Федерации".

Устав "регулирует отношения, возникающие между перевозчиками, пассажирами, грузоотправителями (отправителями), грузополучателями (получателями), владельцами инфраструктур железнодорожного транспорта общего пользования, владельцами железнодорожных путей необщего пользования, другими физическими и юридическими лицами при пользовании услугами железнодорожного транспорта общего пользования (далее - железнодорожный транспорт) и железнодорожного транспорта необщего пользования, и устанавливает их права, обязанности и ответственность.

В развитие данного положения Устава должно быть указание на разработку Правил транспортного обслуживания.

5. Статья 22 изложить в редакции: "Расходы перевозчиков, **владельцев железнодорожных путей необщего пользования**, в том числе расходы, связанные с подачей и уборкой вагонов, контейнеров, погрузкой и

выгрузкой грузов, грузобагажа, выдачей санитарных паспортов, хранением грузов и контейнеров, а также плата за пользование вагонами и контейнерами и другие возникшие в связи с выполнением этих работ по инициативе или указанию таможенных органов либо иных органов государственного контроля (надзора) расходы возмещаются за счет грузоотправителей, грузополучателей".

Создание равных условий для всех участников в осуществлении работ, связанных с перевозкой грузов.

6. Абзац 1 статьи 30 изложить в редакции: "Плата за перевозку грузов, грузобагажа, **подачу и уборку вагонов** и иные причитающиеся перевозчику, владельцу железнодорожного пути необщего пользования платятся вносятся грузоотправителем (отправителем) до момента приема грузов, грузобагажа для перевозки в соответствии с договором между сторонами. При несвоевременном внесении грузоотправителем (отправителем) указанной платы и иных причитающихся перевозчику, **владельцу железнодорожного пути необщего пользования** платежей за предыдущую перевозку грузов, грузобагажа, прием грузов, грузобагажа для перевозки и подача вагонов, контейнеров не проводятся. Исполнением обязательства по оплате является факт внесения платежа перевозчику, **владельцу железнодорожного пути необщего пользования**".

7. Статья 37 изложить в редакции: "Прибывшие на железнодорожную станцию назначения в вагонах и контейнерах грузы, находящиеся под таможенным контролем, должны быть по согласованию с таможенным органом своевременно выгружены грузополучателем.

При отсутствии на пути необщего пользования склада временного хранения грузов, находящихся под таможенным контролем, прибывшие с такими грузами вагоны, контейнеры до согласования с таможенным органом к месту выгрузки не подаются с оформлением акта общей формы, если иное не предусмотрено договором" и далее по тексту.

Согласно статье 62 штраф начисляется за задержку вагонов под погрузкой и выгрузкой. Простой вагонов при нахождении их на станции приемыкания в ожидании оформления разрешения таможи на выгрузку оформляется актом общей формы, и штраф не должен начисляться.

При подаче вагонов с таможенным грузом к месту выгрузки учет простоя ведется на общем основании с начислением штрафа.

8. Статья 39 изложить в редакции: "За время нахождения вагонов, контейнеров у грузополучателей, грузо-

отправителей, владельцев железнодорожных путей необщего пользования, обслуживающих грузополучателей, грузоотправителей своими локомотивами, либо за время ожидания их подачи или приема по причинам, зависящим от грузополучателей, грузоотправителей, владельцев, **плата за пользование вагонами, контейнерами вносится Перевозчику грузополучателями, грузоотправителями.**

По просьбе грузоотправителей, грузополучателей плата за пользование вагонами, контейнерами может вноситься Перевозчику владельцами железнодорожных путей необщего пользования на условиях договора.

9. Абзац 1 статьи 43 изложить в редакции: "В связи с несвоевременным приемом вагонов, несвоевременной выгрузкой грузов на железнодорожных станциях, железнодорожных путях **общего** пользования, несвоевременным вывозом грузов с железнодорожных станций грузополучателями и возникновением по данным причинам технологических затруднений на железнодорожных станциях перевозчик в отношении грузополучателей и обслуживающих грузополучателей, грузоотправителей своими локомотивами владельцев железнодорожных путей необщего пользования, по вине которых возникли указанные затруднения, имеет право, в том числе по обращению владельца инфраструктуры, увеличить размеры следующих сбора и платы:"

10. Абзац 3 статьи 43 "плата за пользование вагонами, контейнерами, задержанными на железнодорожных путях необщего пользования более чем двадцать четыре часа после окончания технологического времени, установленного договором с перевозчиком, а также на железнодорожных станциях - до двукратного размера указанной платы"- **исключить.**

За несвоевременную выгрузку на железнодорожных путях необщего пользования взыскивается штраф согласно ст. 99 УЖТ. В договорах на эксплуатацию железнодорожного пути необщего пользования и на подачу и уборку вагонов устанавливается "технологическое время", связанное с подачей вагонов к местам погрузки, выгрузки грузов и уборкой вагонов с этих мест. В соответствии со статьей 58 закона эти операции являются обязанностью перевозчика, и если их выполняет своим локомотивом грузоотправитель, грузополучатель или обслуживающие их владельцы железнодорожного пути необщего пользования, то это время не включается в оплачиваемое. В связи с этим третий абзац статьи 43 не имеет смысла, и его необходимо исключить.

11. Абзац 1 статьи 58 "...Указанными договорами устанавливаются по-

рядок подачи и уборки вагонов, а также технологические сроки оборота вагонов, контейнеров на железнодорожных путях необщего пользования, технологическое время, связанное с подачей и уборкой вагонов к местам погрузки и выгрузки грузов и уборкой вагонов с этих мест, а также технологические нормы погрузки грузов в вагоны и выгрузки грузов из вагонов" поставить запятую и продолжить: **"расписание подачи и возврата вагонов на железнодорожный путь необщего пользования, интервалы времени между подачами"** и далее по тексту.

Расписание, интервалы времени между подачами необходимы при значительном **вагонообороте** (100 вагонов в сутки) как для ветвладельца, так и для перевозчика, т.к. любая сторона может выставить одновременно несколько передач, расчет срока оборота вагонов на ж.д. пути необщего пользования производится с учетом определенных временных интервалов и зависит от их величины.

12. Абзац 2 статьи 60 изложить в редакции: "При обслуживании контрагента локомотивом, принадлежащим владельцу железнодорожного пути необщего пользования, внесение перевозчику платы за пользование вагонами, контейнерами за время нахождения их у контрагентов осуществляется **грузополучателями, грузоотправителями на основании трехсторонних соглашений между перевозчиком, владельцем железнодорожного пути необщего пользования и контрагентом**".

12. Абзац 1 статьи 62 изложить в редакции: "Вносимая в соответствии со статьей 39 настоящего Устава грузоотправителями, грузополучателями перевозчику плата за пользование вагонами, контейнерами в случае подачи их на железнодорожный путь необщего пользования локомотивами, принадлежащими перевозчику, исчисляется с момента фактической подачи вагонов, контейнеров к месту погрузки, выгрузки грузов до момента получения перевозчиком от грузоотправителей, грузополучателей уведомления **о готовности к уборке одновременно поданной к месту погрузки, выгрузки партии вагонов, контейнеров**" и далее по тексту.

Необходимо учитывать готовность к уборке одновременно поданной к месту погрузки, выгрузки партии вагонов, как это записано в Правилах.

13. Абзац 2 статьи 62

Изложить в редакции: "Плата за пользование вагонами, контейнерами, **вносится Перевозчику непосредственно грузоотправителями, грузополучателями, юридическими лицами, указанными в перевозочных документах.** Время пользования вагонами, контейнера-

ми исчисляется с момента их передачи владельцам железнодорожных путей необщего пользования на железнодорожных выставочных путях до момента возвращения на железнодорожные выставочные пути. При этом в оплачиваемое время не включается технологическое время, связанное с подачей вагонов к местам погрузки, выгрузки грузов и уборкой вагонов с этих мест и установленное договорами на подачу и уборку вагонов или договорами на эксплуатацию железнодорожного пути необщего пользования.

Владельцы железнодорожных путей необщего пользования **могут, на условиях договора, принимать на себя обязанности грузоотправителей, грузополучателей** по внесению Перевозчику платы за пользование вагонами, контейнерами, под грузовыми операциями.

В случае, когда вагоны поступают в адрес Владельца железнодорожных путей, ему, как грузоотправителю, грузополучателю, предоставляется неоплачиваемое время на подачу, уборку до/с мест погрузки, выгрузки".

Плату за пользование вагонами, контейнерами должны вносить перевозчику непосредственно грузоотправители, грузополучатели, юридические лица, указанные в перевозочных документах. Владельцы железнодорожных путей необщего пользования могут только оказывать услугу по перечислению начисленных сумм на условиях договора.

14. Абзац 2 статьи 62 изложить в редакции: "Порядок передачи вагонов, контейнеров на железнодорожные пути необщего пользования, железнодорожные выставочные пути и их возвращения обратно, **интервалы, расписание передачи и приема вагонов, место такой передачи, а также порядок расчетов перевозчика с владельцем железнодорожного пути необщего пользования за сбор денежных средств владельцем железнодорожного пути необщего пользования с грузоотправителей, грузополучателей и передачу их перевозчику** устанавливается договорами на эксплуатацию железнодорожных путей необщего пользования, договорами на подачу и уборку вагонов или трехсторонними соглашениями между ОАО "РЖД", Владельцем и грузоотправителем, грузополучателем на основании ведомостей подачи и уборки вагонов, оформленных станцией примыкания".

Расписание, интервалы времени между подачами необходимы при значительном **вагонообороте** (100 вагонов в сутки) как для Владельца, так и для перевозчика, т.к. любая сторона может выставить одновременно несколько передач, расчет срока оборота вагонов на ж.д. пути необщего пользования производится с

учетом определенных временных интервалов и зависит от их величины.

На основании действующего Устава (статья 60) предусматриваются 2 варианта расчетов с перевозчиком по плате за пользование вагонами: грузоотправители, грузополучатели рассчитываются с перевозчиком напрямую или через Владельца. По сути, во втором варианте на Владельца возлагаются банковские операции, т.е. грузовладелец рассчитывается с другим акционерным обществом (перевозчиком) за предоставленные услуги путем перечисления денег через ветвевладельца. У ветвевладельца, в свою очередь, из-за такой схемы взаиморасчетов возникают дополнительные затраты - на дополнительный штат персонала, работающего на данном направлении, на переводимые перевозчику суммы банки начисляют свои проценты. На основании изложенного логично обязать перевозчика законодательно рассчитываться с ветвевладельцем за выполняемую работу.

15. Статья 62 абзац 6 "За задержку вагонов, контейнеров, принадлежащих перевозчику, под погрузкой, выгрузкой на местах общего и необщего пользования, в том числе на железнодорожных путях необщего пользования, более чем на двадцать четыре часа по истечении установленных договорами на эксплуатацию железнодорожного пути необщего пользования или договорами на подачу и уборку вагонов технологических сроков оборота вагонов, контейнеров или по истечении тридцати шести часов с момента подачи вагонов под погрузку, выгрузку локомотивами, принадлежащими перевозчику, грузоотправителями, грузополучателями, владельцы железнодорожных путей необщего пользования несут перед перевозчиком ответственность в соответствии со статьей 99 настоящего Устава" - **исключить**.

Таблицы по платному пользованию вагонов дифференцированы, и стоимость одного часа пользования вагонами, контейнерами увеличивается в зависимости от увеличения времени пользования вагонами, контейнерами. Внесение дифференцированной платы за пользование вагонами должно являться достаточным стимулом для своевременной их погрузки или выгрузки.

16. Абзац 2 статьи 99 "За задержку вагонов, контейнеров, принадлежащих перевозчикам, под погрузкой-выгрузкой грузов в местах общего и необщего пользования, включая железнодорожные пути необщего пользования, более чем на двадцать четыре часа по истечении технологических сроков оборота вагонов, контейнерами, установленных договорами на подачу и уборку вагонов или договорами на эксплуатацию желез-

нодорожных путей необщего пользования, либо по истечении тридцати шести часов с момента подачи вагонов, контейнеров под погрузку-выгрузку грузов локомотивом перевозчика, грузополучателя, грузоотправителя, владельцы железнодорожных путей необщего пользования уплачивают перевозчику в десятикратном размере штрафы, установленные статьями 100 и 101 настоящего Устава, без внесения при этом платы за пользование вагонами, контейнерами" - **исключить**.

Таблицы по платному пользованию вагонов дифференцированы, и стоимость одного часа пользования вагонами, контейнерами увеличивается в зависимости от увеличения времени пользования вагонами, контейнерами. Внесение дифференцированной платы за пользование вагонами должно являться достаточным стимулом для своевременной их погрузки или выгрузки.

17. Абзац 2 статьи 100 изложить в редакции: "За задержку по вине перевозчика подачи вагонов под погрузку и выгрузку грузов или на железнодорожные выставочные пути, а также за задержку уборки вагонов с мест погрузки и выгрузки грузов на железнодорожных путях необщего пользования или с железнодорожных путей выставочных путей в случае, если уборка вагонов осуществляется локомотивами перевозчика, либо за задержку по вине перевозчика приема вагонов с железнодорожных путей необщего пользования перевозчик уплачивает грузоотправителю, грузополучателю, **владельцу пути необщего пользования** штраф в размере 0,2 размера минимального размера оплаты труда за каждый час задержки каждого вагона. Штраф начисляется за все время задержки с момента нарушения предусмотренных соответствующими договорами сроков подачи, уборки вагонов".

В случае, когда промышленные предприятия являются контрагентами основного ветвевладельца, обмен вагонами с перевозчиком осуществляет владелец железнодорожного пути необщего пользования, и обстоятельства, перечисленные в абзаце 2 статьи 100 прежде всего влияют на его работу (именно вагоны владельца железнодорожных путей необщего пользования не освобождаются в необходимые сроки). Перевозчик, в свою очередь, уходит от ответственности за несвоевременно выполняемую работу, так как существующая редакция предусматривает только технологию работы, когда подача, уборка вагонов выполняется перевозчиком напрямую грузовладельцам.

Для создания равных условий необходимо дополнить данную статью положением о владельцах путей необщего пользования. Абзац 8 ст. 120 Устава предусматривает право Вла-

дельца на предъявление Перевозчику претензий по таким основаниям.

18. Статья 119.

Необходимо предусмотреть сроки составления актов общей формы (как для коммерческих актов). В противном случае создается неопределенность в отношениях. Необходимо также внести соответствующие изменения в Правила составления актов.

19. Статья 120

Необходимо внести соответствующие изменения в статью по предоставлению собственнику вагонов прав на ведение претензионно-исковой работы в случае повреждения или утраты перевозчиком подвижного состава наравне с грузоотправителями, грузополучателями. В соответствии со **ст. 105 Устава** при повреждении или утрате перевозчиком вагонов (контейнеров), принадлежащих грузоотправителю, грузополучателю или другим юридическим лицам, перевозчик обязан такие вагоны (контейнеры) отремонтировать, либо возместить владельцу стоимость ремонта или стоимость вагонов (контейнеров). В то же время, в соответствии со **ст. 120 Устава**, претензионную работу с целью возмещения убытков, понесенных вследствие повреждения или утраты перевозчиком подвижного состава, может проводить грузополучатель или грузоотправитель. Собственник вагонов, не являясь таковым, имея наибольшую заинтересованность в возмещении ущерба, права заявления претензии не имеет.

20. Статья 120 абзац 2 первое предложение.

Изложить в редакции:

"К претензии должны быть приложены документы, подтверждающие предъявленные заявителем требования, но только те, которые отсутствуют у Перевозчика".

Перевозчик зачастую отказывает по формальным признакам в удовлетворении претензии - отсутствие приложенных документов, хотя практически все необходимые документы имеются у него самого (ж.д. накладные, документы по ТехПД и др.)

21. Абзац 17 статьи 120

изложить в редакции: "Грузополучатель или грузоотправитель - в случае возмещения убытков, понесенных вследствие повреждения перевозчиком вагонов, контейнеров или их узлов и деталей, принадлежащих грузоотправителям, грузополучателям, иным юридическим или физическим лицам либо арендованных ими. К претензии должны быть приложены акт общей формы и другие документы, подтверждающие факт и размер повреждения перевозчиком указанных вагонов, контейнеров или их узлов и деталей, а также расчет убытков, понесенных владельцами

вагонов, контейнеров вследствие их повреждения, в части, не покрытой штрафом”;

Исключить слова **"взыскания штрафа и"**, т.к. статья 105 УЖТ не предусматривает ответственности в виде штрафа за повреждение вагонов.

22. Статью 123 изложить в редакции: "Претензии к перевозчикам могут быть предъявлены в течение года со дня наступления событий, послуживших основанием для предъявления претензий".

Согласно ст. 126 иски перевозчиков могут предъявляться в течение года.

Считаем, что права для всех должны быть одинаковыми.

23. Статью 126. Изложить в редакции: "До предъявления к пассажирам, грузоотправителям (отправителям), грузополучателям (получателям), другим юридическим лицам и индивидуальным предпринимателям иска, связанного с осуществлением перевозок пассажиров, грузов, багажа, грузобагажа предъявляется претензия".

Претензии и иски перевозчиков к пассажирам, грузоотправителям (отправителям), грузополучателям (получателям), другим юридическим

лицам и индивидуальным предпринимателям могут быть предъявлены в соответствии с установленной подведомственностью, подсудностью в суд, арбитражный суд в течение года со дня наступления событий, послуживших основаниями для предъявления таких исков. Порядок предъявления претензий перевозчиков к пассажирам, грузополучателям, грузоотправителям и др. в данном документе отсутствует.

В.Н. Неволин,
Генеральный директор
ОАО "Юганпромпелдортранс"

Прежде всего, хочу приветствовать возрождение журнала "Промышленный транспорт XXI век". Это, несомненно, знаковое событие как для самих работников Промтранса, так и потребителей его услуг. На журнал возлагаются надежды, что он окажет действительную помощь в решении вопросов, которые в силу ряда обстоятельств не решались многие годы. Хотелось бы обозначить ряд проблем, которые, на мой взгляд, необходимо решать в первоочередном порядке на уровне федерального органа исполнительной власти в области железнодорожного транспорта. Нужно полагать, что у федерального агентства железнодорожный транспорт, как общего, так и необщего пользования имеет одинаковый статус, а раз так, то наипервейшей задачей Министерства транспорта надо считать устранение тех перекосов, которые были допущены МПС при разработке федеральных Законов "Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации" и "О железнодорожном транспорте в Российской Федерации". Всем нам нужно отчетливо понимать, что ключевым источником развития и роста промышленного железнодорожного транспорта является предпринимательская активность, которая возможна лишь при наличии благоприятных условий в законодательстве, работе на паритетных правах с железнодорожным транспортом общего пользования, а также со всеми участниками перевозочного процесса.

В этом случае намного эффективнее будут возникать новые и расширяться существующие виды деятельности промышленного железнодорожного транспорта или, как это сейчас модно называть - развиваться бизнес. Надежды некоторых руководителей на то, что в тарифы промышленного железнодорожного транспорта включат инвестиционную составляющую, как и в ОАО "РЖД", по меньшей мере, наивны. Не сомневаюсь, что в дальнейшем там, где эта составляющая есть - она должна исчезнуть, ведь да-

валась она в свое время некоммерческому федеральному министерству. Активное, продуманное использование средств амортизации, снижение затрат, повышение производительности прежде всего локомотивов, разумное использование финансовой аренды - лизинга, расширение сферы обслуживания и сбалансированная тарифная политика, - вот тот путь развития промышленного железнодорожного транспорта, который позволит обеспечить собственные программы модернизации и технического перевооружения предприятий. Именно это даст возможность развития промышленного производства России и будет способствовать поставленной Президентом и Правительством задачи удвоения ВВП к 2010 году. Как говорится, на бога надейся, а сам не плошай!

Но вернемся к законодательству. Промышленный железнодорожный транспорт никогда не стоял на паперти с протянутой рукой, он привлек сам зарабатывать себе на хлеб. Повторюсь, что единственная помощь, в которой отрасль остро нуждается, - это нормативно-правовое регулирование. Речь не идет о нормативных отраслевых актах, в которых, без сомнения, все нуждаются. Необходимы срочные поправки в известные Федеральные законы. Федеральному агентству необходимо искоренить практику нескончаемых арбитражных судов между железнодорожным транспортом общего и необщего пользования, так как судебная тяжба негативно отражается на работе каждого.

Вступление в силу Главы 30 Налогового кодекса с 01 января 2004 года лишило льготы по налогу на имущество в отношении железнодорожных путей весь промышленный железнодорожный транспорт, предоставив эту льготу "железнодорожным путям общего пользования" (ст.381 п.11 НК),

в результате чего только на нашем предприятии увеличился налог на имущество в два раза, при этом согласно правилам бухгалтерского учета включить в состав затрат, а значит, и возместить через тарифы эти дополнительные платежи в бюджет мы не можем. Прямые убытки! Необходимо добиться поправки в эту статью НК, чем создать равноправие в налогообложении с ОАО "РЖД".

Далее давайте попытаемся осмыслить понятие "недискриминационный доступ" (ст. 14 Закона о железнодорожном транспорте Российской Федерации). Интересно, почему только перевозчик имеет право такого доступа к инфраструктуре? Ведь существует Гражданский кодекс, антимонопольное законодательство - именно они должны предотвратить дискриминацию монополиста. А как же отправители, получатели грузов, железнодорожный транспорт необщего пользования и другие? А никак. К ним можно применять дискриминацию, это само собой вытекает из редакции вышеуказанного закона. Именно так это поняли работники тогдашнего МПС, а сейчас ОАО "РЖД" и "подняли руку под козырек". И именно так и действуют! (Многие ППЖТ подпишутся под этими словами).

А перевозчик - это кто? Это лицо, подрядившееся доставить пассажира или груз "из точки А в точку Б" и на сегодня являющийся составляющей железнодорожного транспорта общего пользования. Значит, это не мы. Тогда кто же мы, железнодорожный транспорт необщего пользования? Закон не дает никакого определения, хотя функции выполняются одинаковые - доставка грузов "из точки А в точку Б". Выходит, мы тоже перевозчик, только на меньшие расстояния. Однако по Закону мы не можем перевозить грузы, а что же можем? На-

ДИСКРИМИНАЦИЯ ИЛИ ПАРТНЕРСТВО?

верное, тянуть, толкать, перемещать, передвигать и так далее. Казуистика, одним словом. Закон обязывает производить доставку грузов перевозчику только по магистральным путям общего пользования, совершенно "забыв" про начально-конечные операции, без которых ни о какой перевозке не может быть и речи. Предоставив могущественные права перевозчику, Закон (в данном случае Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации) поставил в унизительные неравноправные условия железнодорожный транспорт не-общего пользования перед железнодорожным транспортом общего пользования.

Приведу ряд примеров:

"Необщий"* - "общему"** обязан выплачивать в порядке предоплаты мзду за пользование вагонами получателями, отправителями грузов по преysкуранту "общего". Для чего вести круглосуточный первичный учет, наладить бухучет, проводить банковские операции и вести арбитражную тяжбу с нерадивыми клиентами. И все это за свой счет! Нашли бесплатного "вышибалу" своих долгов с третьих лиц, мое высшее восхищение беспардонности, не имеющей аналогов во всем мире. А в какое положение попадает "необщий"? Он по

закону вынужден выплачивать "общему" за своих нерадивых клиентов из своих кровно заработанных, зачастую оказываясь в тяжелейшем финансовом положении. А поскольку прав перевозчика у него нет, остается ГК РФ и арбитраж, при этом возврат средств может продолжаться многие месяцы. А ежели "необщий" не собрал вовремя денег, то "общий" начинает угрожать остановом вагонного потока, чем на полном законном основании может нанести "необщему" еще больший ущерб, ведь раз он действует по доверенности грузополучателя, значит, и ответственность его берет на себя (ст. 30, 62 Устава железнодорожного транспорта). Вопиющая несправедливость!

Усугубляет дело ст.43 Устава железнодорожного транспорта, дающая право увеличивать в 2 раза ставки сборов, при этом ответственность за неприем вагонов предусмотрена только у "необщего", хотя должна быть обоюдная.

За задержку вагонов за каждый час простоя по вине "общего" (перевозчика) его ответственность выражается в размере 0,2 мин. оплаты труда (ст. 100). А вот за задержку вагонов "необщим" он несет ответственность в десять раз больше (0,2 мин. оплаты труда x 10 ст.62, 99, 100).

А выбор локомотива получателями - отправителями грузов (ст.62)? И тут условия несоизмеримы. У "общего" и плата за пользование меньше, и снятие вагонов с учета производится по

уведомлению. За технологическое время плата за пользование вагонами, в отличие от "необщего", не взимается. Так куда же пойдет заключать договор клиент при наличии выбора? Ну, конечно же, туда, где нужно меньше платить, то есть к "общему". Попробуйте придумать название этому, уважаемые читатели, сами.

Интересны коллизии ст. 62 Устава. Почему-то не все технологическое время исключается из оплачиваемого времени, а только его часть. Во всяком случае, Свердловской железной дорогой. Мало того, готовые к отправлению вагоны "общий" не принимает и держит их на подъездных путях, имея при этом, как правило, техническую возможность принять эти вагоны. Надо иметь "светлую" голову, чтобы извлекать чистую прибыль из неработающего оборудования, заявляя во всеуслышание, что вагонный парк изношен и для перевозки грузов его хронически не хватает.

Транспортная составляющая, эта важная часть в цене перевозимой продукции, напрямую зависит от конкуренции, а о какой конкуренции можно вести речь при существующем положении дел. Разработка новых законов - процесс творческий и весьма длительный. Необходимо активно вводить поправки в уже существующее законодательство. Это позволит значительно ускорить процесс развития промышленного транспорта, этой важнейшей отрасли экономики России.

экспресс-интервью

ПРЯМАЯ РЕЧЬ

Алексей Хоружий, президент Союза за грузовладельцев и работников промышленного транспорта, вице-президент Международного союза металлургов, генеральный директор ЗАО "Металлургтранс":

"Сегодня грузовладелец, единственный субъект перевозочного процесса, признаваемый всеми законодательными актами, имеет право беспрепятственно пользоваться всеми видами транспорта и лично заинтересован в снижении всех тарифов и транспортных издержек. На его платежах держится вся транспортная система страны. Поэтому грузовладелец должен отстаивать свои интересы и выступать с законодательными инициативами, способствующими наиболее эффективному развитию всех сфер экономики".

Юрий Бусыгин, генеральный директор Уральской ассоциации "Аспромтранс" и ЗАО "Промтранс":

"Рецепты повышения эффективности работы предприятий промжелдортранса не новы - укрупнение, специализация и кооперация. Например, в отношении содержания пути. Специализированная служба крупного предприятия сможет обслуживать десятки предприятий, владеющих короткими участками подъездных путей. И это будет выгодно и той, и другой стороне".

Гульнар Тасыбаева, главный менеджер по обеспечению производства Центра управления перевозками - филиала АО НК "Казахстан темир жолы":

"Мы немного опередили ОАО "РЖД" на пути структурной перестройки. Вместе с акционированием ЗАО "НК "КТЖ" были преобразованы в акционерные общества предприятия. Покупка всех услуг этих предприятий проводится на конкурсной основе, что стимулирует конкуренцию между ними и обусловило снижение затрат на такие услуги".

Ольга Платанюк, заместитель генерального директора по оперативной работе ОАО "Севтюмен-транспуть":

"У предприятий, подобных нашему, теперь есть возможность отстаивать свое право заниматься самостоятельными перевозками по путям общего пользования, в которых есть необходимость. Особую значимость этих перевозок для нашего предприятия можно понять, если учесть нашу дислокацию в Ямало-Ненецком автономном округе".

I. Общие положения

1. Федеральная служба по надзору в сфере транспорта является федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по контролю и надзору в сфере гражданской авиации, морского (включая морские торговые, специализированные, рыбные порты, кроме портов рыбопромысловых колхозов), внутреннего водного, железнодорожного, автомобильного (кроме вопросов безопасности дорожного движения), промышленного транспорта и дорожного хозяйства. Федеральная служба по надзору в сфере транспорта осуществляет в части, касающейся функций по контролю и надзору, полномочия органов, которые в международных договорах Российской Федерации выступают в качестве органов, осуществляющих необходимые меры, направленные на выполнение вытекающих из этих договоров обязательств Российской Федерации в указанной сфере.

2. Федеральная служба по надзору в сфере транспорта находится в ведении Министерства транспорта Российской Федерации.

3. Федеральная служба по надзору в сфере транспорта руководствуется в своей деятельности Конституцией Российской Федерации, федеральными конституционными законами, федеральными законами, актами Президента Российской Федерации и Правительства Российской Федерации, международными договорами Российской Федерации, актами Министерства транспорта Российской Федерации, а также настоящим Положением.

4. Федеральная служба по надзору в сфере транспорта осуществляет свою деятельность непосредственно и через свои территориальные органы во взаимодействии с другими федеральными органами исполнительной власти, органами исполнительной власти субъектов Российской Федерации, органами местного самоуправления, общественными объединениями и иными организациями.

II. Полномочия

5. Федеральная служба по надзору в сфере транспорта осуществляет следующие полномочия в установленной сфере деятельности:

5.1. осуществляет контроль и надзор за соблюдением законодательства Российской Федерации, в том числе международных договоров Российской Федерации:

- 5.1.1. о гражданской авиации;
- 5.1.2. о торговом мореплавании;
- 5.1.3. о внутреннем водном транспорте Российской Федерации;

УТВЕРЖДЕНО

постановлением Правительства
Российской Федерации
от 30 июля 2004 г. № 398

ПОЛОЖЕНИЕ О ФЕДЕРАЛЬНОЙ СЛУЖБЕ ПО НАДЗОРУ В СФЕРЕ ТРАНСПОРТА

5.1.4. о порядке осуществления международных автомобильных перевозок (транспортный контроль);

5.1.5. о безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта, а также промышленной безопасности на железнодорожном транспорте;

5.1.6. об организации, обеспечении и выполнении организациями гражданской авиации, морского, внутреннего водного и железнодорожного транспорта перевозок высших должностных лиц Российской Федерации и иностранных государств;

5.1.7. об обеспечении пожарной безопасности при эксплуатации воздушных, морских судов, судов внутреннего водного и смешанного (река-море) плавания, иных плавучих объектов, железнодорожного подвижного состава;

5.2. осуществляет лицензирование следующих видов деятельности:

5.2.1. ремонт авиационной техники, в том числе авиационной техники двойного назначения, выполняемый организациями гражданской авиации;

5.2.2. перевозки морским транспортом пассажиров;

5.2.3. перевозки морским транспортом грузов;

5.2.4. перевозки внутренним водным транспортом пассажиров;

5.2.5. перевозки внутренним водным транспортом грузов;

5.2.6. перевозки пассажиров автомобильным транспортом, оборудованным для перевозок более 8 человек (за исключением случая, если указанная деятельность осуществляется для обеспечения собственных нужд юридического лица или индивидуального предпринимателя);

5.2.7. перевозки пассажиров на коммерческой основе легковым автомобильным транспортом;

5.2.8. перевозки грузов автомобильным транспортом грузоподъемностью свыше 3,5 тонны (за исключением случая, если указанная деятельность осуществляется для обеспечения собственных нужд юридического лица или индивидуального предпринимателя);

5.2.9. сюрвейерское обслуживание морских судов в морских портах;

5.2.10. погрузочно-разгрузочная деятельность на внутреннем водном транспорте;

5.2.11. погрузочно-разгрузочная деятельность в морских портах;

5.2.12. погрузочно-разгрузочная деятельность на железнодорожном транспорте;

5.2.13. деятельность по осуществлению буксировок морским транспортом (за исключением случая, если указанная деятельность осуществляется для обеспечения собственных нужд юридического лица или индивидуального предпринимателя);

5.2.14. деятельность по техническому обслуживанию воздушных судов;

5.2.15. деятельность по ремонту воздушных судов;

5.2.16. деятельность по техническому обслуживанию и ремонту подвижного состава на железнодорожном транспорте;

5.2.17. деятельность по техническому обслуживанию и ремонту технических средств, используемых на железнодорожном транспорте;

5.2.18. перевозки пассажиров и багажа железнодорожным транспортом;

5.2.19. перевозки грузов железнодорожным транспортом;

5.2.20. перевозки грузов багажа железнодорожным транспортом;

5.2.21. деятельность по предоставлению инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования для осуществления перевозок;

5.2.22. транспортировка грузов (перемещение грузов без заключения договора перевозки) по железнодорожным путям общего пользования, за исключением уборки прибывших грузов с железнодорожных выставочных путей, возврата их на железнодорожные выставочные пути;

5.2.23. деятельность по обслуживанию воздушного движения;

5.2.24. деятельность по обслуживанию пассажиров, багажа, грузов и почты на аэродромах и в аэропортах;

5.2.25. авиационные работы для обеспечения потребностей граждан и юридических лиц, в том числе авиа-

ционные работы, выполняемые в воздушном пространстве иностранных государств, и деятельность по обеспечению авиационных работ;

5.2.26. подготовка специалистов соответствующего уровня согласно перечням должностей авиационного персонала;

5.2.27. деятельность общественных организаций в области авиации по подготовке специалистов соответствующего уровня согласно перечням должностей авиационного персонала для обеспечения полетов воздушных судов авиации общего назначения, предназначенных для спортивных, учебных, рекламных и иных подобных целей;

5.2.28. деятельность общественных организаций в области авиации по осуществлению контроля за техническим состоянием и безопасностью эксплуатации воздушных судов авиации общего назначения, предназначенных для спортивных, учебных, рекламных и иных подобных целей;

5.3. проводит сертификацию:

5.3.1. юридических и физических лиц, имеющих воздушное судно на праве собственности, на условиях аренды или на ином законном основании, использующих указанное воздушное судно для полетов;

5.3.2. юридических лиц, осуществляющих техническое обслуживание и ремонт авиационной техники, и иных юридических лиц, обеспечивающих безопасность полетов воздушных судов, в том числе в части использования надлежащего бортового и наземного авиационного оборудования;

5.3.3. юридических лиц, деятельность которых непосредственно связана с обеспечением авиационной безопасности;

5.3.4. образовательных учреждений, осуществляющих подготовку специалистов соответствующего уровня согласно перечням должностей авиационного персонала;

5.4. выдает:

5.4.1. лицензии и сертификаты, в том числе сертификаты (свидетельства) авиационного персонала, а также приостанавливает, ограничивает действие и аннулирует их;

5.4.2. разрешения на выполнение разовых полетов воздушных судов, если такие разрешения обусловлены особыми условиями эксплуатации воздушного судна и необходимы для обеспечения безопасности полета;

5.4.3. иные разрешительные документы в установленной сфере деятельности, предусмотренные законодательством Российской Федерации и международными договорами Российской Федерации, удостоверяющие право юридических и физических лиц осуществлять определенные

виды деятельности и (или) конкретные действия;

5.5. осуществляет в установленном порядке:

5.5.1. принятие решений о допуске российских перевозчиков к осуществлению международных автомобильных перевозок и выдачу удостоверений допуска к осуществлению таких перевозок, а также карточек допуска транспортного средства к осуществлению таких перевозок;

5.5.2. весовой контроль автотранспортных средств, осуществляющих грузовые перевозки, и организацию на федеральных автомобильных дорогах стационарных пунктов для проведения такого контроля;

5.5.3. ведение учета авиационных происшествий и инцидентов;

5.5.4. признание сертификатов (свидетельств) иностранного государства, выданных лицу из числа авиационного персонала;

5.5.5. регистрацию гражданских воздушных судов и организацию регистрации морских судов, судов внутреннего водного и смешанного (река-море) плавания, включая спортивные и прогулочные, а также в случаях, установленных законодательством Российской Федерации, ведение соответствующих реестров;

5.5.6. организацию и проведение инспекции гражданских воздушных судов с целью оценки их летной годности и выдачу соответствующих документов;

5.5.7. присвоение рейсам воздушных, морских судов, судов внутреннего и смешанного (река-море) плавания, а также поездам при перевозке высших должностных лиц Российской Федерации и иностранных государств определенного Федеральными службами охраны Российской Федерации статуса литерных;

5.5.8. участие в работе по определению технического состояния (комиссованию) воздушных судов и других транспортных средств, объектов и оборудования, используемых для перевозок высших должностных лиц Российской Федерации и иностранных государств;

5.5.9. согласование разрешений на разовые полеты воздушных судов иностранных государств, связанные с перевозками глав государств и правительств, возглавляемых ими делегаций, министров иностранных дел и министров обороны, на разовые полеты государственных воздушных судов иностранных государств, а также на основе взаимности на транзитные полеты воздушных судов иностранных государств;

5.5.10. оперативное руководство соответствующими функциональными подсистемами единой государствен-

ной системы предупреждения и ликвидации чрезвычайных ситуаций природного и техногенного характера;

5.5.11. проведение аттестации авиационно-спасательных служб и формирований в установленной сфере деятельности, согласование перечня организаций гражданской авиации, привлекаемых в установленном порядке к проведению поисковых и авиационно-спасательных работ;

5.5.12. согласование размещения линий связи и линий электропередачи, радиоизлучающих объектов, сооружений различного назначения в зоне действия систем посадки, вблизи объектов радиолокации и радионавигации, предназначенных для обеспечения полетов воздушных судов, а также согласование строительства в зоне действия средств навигационной обстановки морских путей;

5.5.13. выполнение функций главного распорядителя и получателя средств федерального бюджета, предусмотренных на содержание Службы и реализацию возложенных на нее функций;

5.6. обеспечивает в пределах своей компетенции защиту сведений, составляющих государственную тайну;

5.7. организует прием граждан, обеспечивает своевременное и полное рассмотрение устных и письменных обращений граждан, принятие по ним решений и направление заявителям ответов в установленный законодательством Российской Федерации срок;

5.8. обеспечивает мобилизационную подготовку Службы, а также контроль и координацию деятельности подведомственных организаций по их мобилизационной подготовке;

5.9. организует профессиональную подготовку работников Службы, их переподготовку, повышение квалификации и стажировку;

5.10. взаимодействует в установленном порядке с органами государственной власти иностранных государств и международными организациями в установленной сфере деятельности;

5.11. осуществляет в соответствии с законодательством Российской Федерации работу по комплектованию, хранению, учету и использованию архивных документов, образовавшихся в процессе деятельности Службы;

5.12. проводит в установленном порядке конкурсы и заключает государственные контракты на размещение заказов на поставку товаров, выполнение работ и оказание услуг для нужд Службы, а также на проведение научно-исследовательских работ для государственных нужд в установленной сфере деятельности;

5.13. осуществляет иные полномочия в установленной сфере деятельности, если такие полномочия предусмотрены федеральными законами, нормативными правовыми актами Президента Российской Федерации или Правительства Российской Федерации.

6. Федеральная служба по надзору в сфере транспорта с целью реализации полномочий в установленной сфере деятельности имеет право:

6.1. проверять в установленном порядке деятельность юридических и физических лиц, осуществляющих перевозочную и иную связанную с транспортным процессом деятельность;

6.2. организовывать проведение необходимых расследований (за исключением авиационных и дорожно-транспортных происшествий), испытаний, экспертиз, анализов и оценок, а также научных исследований по вопросам осуществления контроля и надзора в установленной сфере деятельности, участвовать в установленном порядке в проведении расследований авиационных происшествий;

6.3. запрашивать и получать сведения, необходимые для принятия решений по вопросам, отнесенным к компетенции Службы;

6.4. давать юридическим и физическим лицам разъяснения по вопросам, отнесенным к компетенции Службы;

6.5. осуществлять контроль за деятельностью территориальных органов Службы;

6.6. привлекать в установленном порядке для проработки вопросов, отнесенных к установленной сфере деятельности, научные и иные организации, ученых и специалистов;

6.7. применять предусмотренные законодательством Российской Федерации меры ограничительного, предупредительного и профилактического характера, направленные на недопущение и (или) пресечение нарушений юридическими лицами и гражданами обязательных требований в установленной сфере деятельности, а также меры по ликвидации последствий указанных нарушений;

6.8. создавать координационные, совещательные и экспертные органы (советы, комиссии, группы, коллегии) в установленной сфере деятельности;

6.9. разрабатывать и утверждать в установленном порядке образцы форменной одежды для работников Службы, осуществляющих функции по контролю и надзору, знаков различия и отличия, жетонов и удостоверений для них, а также порядок ношения форменной одежды.

7. Федеральная служба по надзору в сфере транспорта не вправе осуществлять в установленной сфере дея-

тельности нормативно-правовое регулирование, функции по управлению государственным имуществом и оказанию платных услуг, кроме случаев, устанавливаемых указами Президента Российской Федерации и постановлениями Правительства Российской Федерации.

Установленные абзацем первым настоящего пункта ограничения не распространяются на полномочия руководителя Службы по управлению имуществом Службы, закрепленным за Службой на праве оперативного управления, решению кадровых вопросов и вопросов организации деятельности Службы.

III. Организация деятельности

8. Федеральную службу по надзору в сфере транспорта возглавляет руководитель, назначаемый на должность и освобождаемый от должности Правительством Российской Федерации по представлению Министра транспорта Российской Федерации.

Руководитель Федеральной службы по надзору в сфере транспорта несет персональную ответственность за выполнение возложенных на Службу полномочий и реализацию государственной политики в установленной сфере деятельности.

Руководитель Службы имеет заместителей, назначаемых на должность и освобождаемых от должности Министром транспорта Российской Федерации по представлению руководителя Службы.

Количество заместителей руководителя Службы устанавливается Правительством Российской Федерации.

9. Руководитель Федеральной службы по надзору в сфере транспорта:

9.1. распределяет обязанности между своими заместителями;

9.2. представляет Министру транспорта Российской Федерации:

9.2.1. проект положения о Службе;

9.2.2. предложения о предельной численности и фонде оплаты труда работников центрального аппарата и территориальных органов Службы;

9.2.3. предложения о назначении на должность и освобождении от должности заместителей руководителя Службы и руководителей ее территориальных органов;

9.2.4. проект ежегодного плана и прогнозные показатели деятельности Службы, а также отчет об их исполнении;

9.2.5. предложения по формированию проекта федерального бюджета в части финансового обеспечения деятельности Службы;

9.3. назначает на должность и освобождает от должности работников центрального аппарата Службы и за-

местителей руководителей ее территориальных органов;

9.4. решает в соответствии с законодательством Российской Федерации о государственной службе вопросы, связанные с прохождением федеральной государственной службы в Федеральной службе по надзору в сфере транспорта;

9.5. утверждает положения о структурных подразделениях центрального аппарата Службы и территориальных органах Службы;

9.6. утверждает структуру и штатное расписание центрального аппарата Службы в пределах установленных Правительством Российской Федерации фонда оплаты труда и численности работников, смету расходов на содержание центрального аппарата Службы в пределах утвержденных на соответствующий период ассигнований, предусмотренных в федеральном бюджете;

9.7. утверждает численность и фонд оплаты труда работников территориальных органов Службы в пределах показателей, установленных Правительством Российской Федерации, а также смету расходов на их содержание в пределах утвержденных на соответствующий период ассигнований, предусмотренных в федеральном бюджете;

9.8. на основании и во исполнение Конституции Российской Федерации, федеральных конституционных законов, федеральных законов, актов Президента Российской Федерации, Правительства Российской Федерации и Министерства транспорта Российской Федерации издает приказы по вопросам, отнесенным к компетенции Службы.

10. Финансирование расходов на содержание центрального аппарата Федеральной службы по надзору в сфере транспорта и ее территориальных органов осуществляется за счет средств, предусмотренных в федеральном бюджете.

11. Федеральная служба по надзору в сфере транспорта является юридическим лицом, имеет печать с изображением Государственного герба Российской Федерации и со своим наименованием, иные печати, штампы и бланки установленного образца, а также счета, открываемые в соответствии с законодательством Российской Федерации.

12. Место нахождения Федеральной службы по надзору в сфере транспорта - г. Москва.

ЯПОНИЯ ПРАЗДНУЕТ ДЕНЬ РОЖДЕНИЯ ВЫСОКОСКОРОСТНОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ



Линейка четырех поколений поездов Shinkansen слева направо: Серия 300X, Серия 300, Серия 100 и Серия 0

Это был не просто очередной прорыв в японской экономике, когда перед открытием 18-х Олимпийских Игр в Токио в октябре 1964 была запущена в эксплуатацию 515-километровая высокоскоростная железная дорога Tokaido Shinkansen между Токио и Осакой. Фактически Япония открыла новую эру на транспорте. Появилась совершенно другая железная дорога, целый новый железнодорожный мир, что способствовало началу глобального подъема в высокоскоростном железнодорожном транспорте, вдохнуло новую жизнь в промышленность, находившуюся на спаде. И все это - за \$1 миллиард в тех ценах!

Строительство новой линии решило проблемы, связанные со значительной перегруженностью основного транспортного коридора между Токио и Осакой. Ведь коридором Tokaido пользовалось около 40% японского населения; по нему перевозилось почти 70% промышленной продукции, он приносил 60% национального годового дохода.

Существовали три возможности: добавить две линии к существующим на Tokaido; построить новую совместимую линию, которая могла бы соединиться с существующими линиями на основных станциях, или строить совершенно отдельную и независимую линию. Возможно, наиболее значимым решением был выбор стандартного размера колеи вместо 1067 мм колеи всей 20,500-километровой сети Японских Национальных Железных дорог (JNR).

Проектировщики были свободны в своем выборе от кандалов требований совместимости с существующим оборудованием, что позволило им создать совершенно новые линии, вагоны, источники питания, связанные и управляющие системы. В результате появился новый вид железных дорог.

Как ни странно, высокая скорость сама по себе была не существенна для решения проблемы перегруженности на су-

ществующей линии, но дополнительные издержки высокоскоростного проекта были такими небольшими, что как только был выбран вариант независимой линии, решили предпринять и эту дополнительную меру.

Японское правительство одобрило проект в 1958, и на следующий год началось строительство.

Для линии было выбрано электрическое питание переменным напряжением 25kV. Первоначально планировалось обслуживать пассажирские поезда в течение дня, а ночью пропускать со скоростью 130 км/час контейнерные грузовые поезда, но грузовое движение никогда не материализовалось. Время в пути для грузового поезда между Токио и Осакой должно было составлять 5 часов 30 минут. Для пассажирского поезда, делающего две остановки - 3 часа, и 4 часа для поезда, останавливающегося на всех 10 промежуточных станциях.

Работа магистрали Shinkansen началась 1 октября 1964 с частотой два поезда каждый час. Плата за проезд первым классом между Токио и Осакой составляла \$ 6.03, вторым классом - \$3.28. Парк подвижного состава состоял из 360 созданных в Японии вагонов Серии 0. Поезда назывались "пулями" (bullet), поскольку форма передней части поезда действительно имела сходство с пулей, и по слухам были скопированы с авиалайнера DC-8, который олицетворял в то время эталон международного воздушного путешествия.

Все поезда были оснащены 185-киловаттными двигателями на каждой оси 12-вагонного состава из шести сдвоенных вагонов.

В течение предпусковых испытаний поезд разогнался до скорости 257.5 км/час. Единственное неудобство для пассажиров связано с изменениями давления воздуха при въезде и выезде из тоннелей. Вопрос был в конце концов решен воздушной герметизацией вагона. Двери уплотнялись и выпуск-

ные клапаны кондиционеров закрывались, когда поезда проходили через электронный контур на въезде в каждый тоннель.

Благодаря выбору стандартной колеи для высокоскоростной линии, 25-метровые вагоны могли быть на 400 мм шире обычных японских поездов, действующих в сети с колеей шириной 1067 миллиметров. Такая колея (1435 мм) была необходимой для устойчивости при высокой скорости и позволяла провести полную модернизацию без любых ограничений для установки оборудования.

Размеры вагона - 3.38 м в ширину и 3.975 м в высоту. Колесные тележки с 2.5-метровой колесной базой были оснащены моноблочными колесами, дисковыми тормозами и воздушными регулирующими пружинами.

Один вагон каждой пары имел основной трансформатор мощностью 1810kVA и 1500-киловаттный мостовой кремниевый выпрямитель. Это обеспечивало питание для восьми 415-вольтных постоянно подключенных тяговых двигателей. Восемь двигателей каждой вагонной пары были объединены в параллельные группы, каждая с четырьмя последовательно соединенными двигателями.

Стандартный поезд комплектовался двумя вагонами первого класса с двумя рядами кресел по обе стороны центрального прохода для 132 пассажиров, и восемью вагонами второго класса с расположением сидений 3+2, вмещающих 855 пассажиров. В двух вагонах имелся буфет. Строительство вагонов было поровну распределено между пятью компаниями. Hitachi, Kawasaki, Kinki Sharyo, Kisha Seizo и Nippon Sharyo - каждая построили по 72 вагона.

В настоящее время в целях снижения уровня шума и вибрации, которые должны соответствовать новым экологическим стандартам, специалисты научно-исследовательского подразделения Hitachi R&D разработали облегченные модели скоростных экспрессов Series500 и Series700. Для увеличения пассажиропотоков на скоростных линиях Shinkansen специалистами научно-исследовательского подразделения разработаны двухуровневые экспрессы Series800, получившие название E4.

Сегодня, сорок лет спустя, скорости возросли от первоначальных 200 км\час до 300 км\час; протяженность сети Shinkansen составляет уже около 2000 км, а высокоскоростная железнодорожная карта мира теперь также включает Францию, Германию, Испанию, Бельгию, Италию, Великобританию и Корею. Тайвань появится на этой карте в 2005, а Нидерланды в 2007.

Увидит ли мир в ближайшее время подобный прорыв для грузового транспорта?

*В.Н.Новиков, зам.главного редактора.
По материалам журнала IRJ*

Производители грузовиков в последнее десятилетие неуклонно увеличивали емкость трейлеров, тогда как вместимость товарных вагонов оставалась прежней. Совместными усилиями одной из американских железнодорожных компаний, автомобильной промышленности и поставщиков автодеталей удалось разработать грузовой вагон, который предоставляет собой экономически выгодную альтернативу грузовику, при одновременном улучшении безопасности и качества перевозок.

В восточной части США перевозки деталей для автомобилей - довольно выгодный бизнес. До недавнего времени 84% перевозок осуществлялись автотранспортом. Специальные стеллажи загружались автодетальями, чувствительными к атмосферным воздействиям и портившимися со временем, такими как капоты, двери, бензобаки, другие листовые металлические штамповки, и отправлялись в специальных трейлерах в дорогу. Объем самого большого трейлера - 122 м³.

По дорогам США разъезжают около 14000 использующихся для перевозки автодеталей товарных вагонов различных размеров - от стареньких 15- и 18-метровых (многие из них построены до



1973 года) до 26-метровых моделей, имеющих внутреннюю высоту около 390 см. Стеллажи автодеталей, предназначенные для установки в трейлер, имеют ширину 245 см, что слишком узко для товарного вагона шириной 279 см. Из-за таких вагонов железнодорожные перевозки не могут конкурировать с автоперевозками по стоимости.

Железная дорога Южный Норфолк, которая получает автодетали от многочисленных поставщиков для железнодорожных поставок сборочным заводам, начала участвовать в крупной конструкторской разработке оборудования два года тому назад, чтобы создать новый товарный вагон, который помог бы улучшить бизнес на этом рынке.

СЕРЬЕЗНЫЙ ВЫЗОВ - ДОСТОЙНЫЙ ОТВЕТ

В процессе разработки были задействованы следующие отделы: исследований и испытаний, механический, маркетинга, планирования оборудования, промышленного проектирования, которые работали в тесном сотрудничестве с ДЖЕНЕРАЛ МОТОРС и крупными разработчиками грузовых вагонов.

Прототипом для этой разработки послужило "чудище" - самый большой когда-либо построенный товарный вагон. Созданный фирмой National Steel Car, он не имел официального названия.

В результате плодотворного сотрудничества и был разработан и изготовлен новый вагон для перевозки автодеталей.

Крыша этого вагона поднята над рельсами на 582 см, что дает общий объем 312,8 м³. Внутренняя ширина - 254 см - выбрана специально, чтобы вмещать стеллажи, использующиеся в грузовиках. Сверхвысокие двери легко раздвигаются, а крыша пропускает достаточно света для освещения всех уголков стандартного 26-метрового вагона (hi-cube).

*По материалам журнала "Railway Age"
В.Н. Новиков, зам. главного редактора*

Справка

Ассоциация Американских Железных дорог использует 11 основных классификаций грузовых вагонов (freight car, goods waggon). В большинстве классов существуют подклассы. Данные взяты из Официального Регистра Железнодорожного Оборудования (июль 2002 года), опубликованного на сайте www.cbizmedia.com

Класс "F" - платформы (FLAT CAR TYPE)

Класс "G" - полувагоны (GONDOLA)

Класс "H" - хопперы (HOPPER)

Класс "L" - специальные вагоны (SPECIAL)

Класс "M" - имеет один подкласс MT - вагоны (секции) для обучения

Класс "N" - имеет один подкласс NE - служебные вагоны

Класс "R" - рефрижераторы (REFRIGERATOR)

Класс "S" - вагоны для перевозки скота (STOCK)

Класс "T" - цистерны (TANK)

Класс "X" - крытые вагоны (BOX)

Класс "MW" - подвижной состав для обслуживания пути

НОВЫЙ САМОСВАЛ ДЛЯ ГОРНЫХ РАБОТ

Компания SANDVIK Mining and Construction на международной выставке MINEXPO в Лас Вегасе, штат Невада, США, представляет новый самосвал T60 грузоподъемностью 60 т.

Самосвал изготовлен на машиностроительном заводе Torgo компании SMC в городе Турку в Финляндии, где компания начинала производство своих сочлененных самосвалов грузоподъемностью 40, 50 и 80 т.

Австралия, Южная Америка и Африка - основные рынки сбыта самосвала T60, который имеет уникальную конструкцию жесткой рамы и три колесных оси. По данным компании SMC, запатентованная конструкция самосвала T60 позволяет обеспечить малый радиус разворота, обладает компактными размерами и низкой массой.

Ширина машины 3,2 м, высота 3,3 м и длина 10,6 м. Как указано в пресс-релизе компании, "так как масса машины составляет 48,5 т, а суммарная масса в загруженном состоянии - 108,5 т, очевидно, что скорость самосвала при движении с уклоном находится в пределах, соответствующих подобному классу машин.

Самосвал T60 оснащен автоматической трансмиссией Allison и двигателем Cummins мощностью 760 л.с. Скорость самосвала при движении вперед может составлять до 38,5 км/ч, при движении назад - 7,2 км/ч. На уклоне 1:7 с предельной нагрузкой самосвал развивает скорость 9,5 км/ч в зависимости от качества топлива, сопротивления качению и других факторов.

Стандартная вместимость кузова - 32 м³. Самосвал оборудован полностью закрытой, звуконепроницаемой кабиной, системой Z-связи и может оснащаться системой дистанционного радиоуправления.

По данным компании SMC, самосвал T60 может использоваться в тех же наклонных выработках и тоннелях, что и самосвалы меньшей грузоподъемности. Дополнительные 10 т полезного груза, перемещаемого с сопоставимой скоростью, способствуют тому, что новая машина обеспечивает более широкие возможности для удовлетворения потребностей рынка в увеличении производительности транспортных систем.

Источник: www.mininNews.net

Журнал "Промышленный транспорт XXI век" издается ассоциациями "АСПРОМТРАНС" и "Промжелдортранс"

Научно-технический и производственный журнал предназначен для руководителей и специалистов предприятий и научных организаций сферы промышленного транспорта. Цель журнала – предоставить подписчикам информацию о современном состоянии российской и мировой транспортной индустрии, научных достижениях и перспективных разработках всех видов промышленного транспорта. Кроме этого, в журнале найдут отражение вопросы экономики, взаимодействия промышленного и магистрального транспорта, финансов, безопасности работ, логистики и погрузочно-разгрузочных работ. Будут также регулярно публиковаться сообщения об основных правительственных и нормативно-правовых документах.

Периодичность - 6 номеров в год

Цена одного номера - 495 руб. с учетом НДС

Сфера распространения

- государственные учреждения
- транспортные организации
- промышленные предприятия
- строительные фирмы
- ассоциации и союзы транспортной отрасли
- научные, проектные и образовательные организации
- выставочные центры
- целевая рассылка по заказу рекламодателей

Подписка- 2005



Подписка по каталогу агентства "Роспечать". Индекс 84506.

Вы можете оформить подписку через офис редакции.

Для этого необходимо заполнить и отправить отрезной купон.

После получения купона мы отправим Вам счет и все данные для банковского перевода.

После поступления денежных средств на расчетный счет "АСПРОМТРАНС" Вам будет высылаться каждый номер журнала в течение недели после выхода тиража.

Всем подписчикам будет выслан полный комплект номеров журнала.

Стоимость подписки в редакции*

(цена с учетом НДС 10 %)

2005 год	Москва**	Россия*** регионы	СНГ***
6 номеров	2970 руб.	3300 руб.	3600 руб.

* За срок почтовой доставки редакция ответственности не несет.

** Курьерская доставка по Москве 50 руб.

*** Доставка по России и СНГ входит в стоимость подписки.

Наш адрес:

119991, Москва, пр-т Вернадского, 29,

Промтранспроект.

Тел. (095) 138-1295, факс 138-2620

Наш электронный адрес:

promtrans@rmt-net.ru

ПОДПИСНОЙ КУПОН

**Научно-
технический и
производственный
журнал
«Промышленный
транспорт XXI век»**

**Подписка-2005
периодичность -
один раз в 2 месяца**

Компания
(организация) _____

Срок
подписки _____

Количество
экземпляров _____

Адрес
доставки _____

тел/факс _____

Ответственный
исполнитель _____