

Взаимодействие железнодорожных администраций – залог успеха деятельности Совета

-Уважаемый Петр Григорьевич, расскажите, пожалуйста, об итогах работы Дирекции Совета и сети железных дорог государств – участников Содружества в 2016 году.

– За прошедший период между заседаниями Совета с мая 2016 года по настоящее время было проведено 45 совещаний, в том числе: 14 совещаний уполномоченных представителей железнодорожных администраций, 8 заседаний профильных комиссий, 21 заседание рабочих и экспертных групп, 2 сетевых совещания.

В результате проведенной работы подготовлено более 40 проектов документов и изменений и дополнений к ним, которые выносятся для утверждения на 65-м заседании Совета.

За девять месяцев 2016 года на сети железных дорог отмечается стабилизация объемов перевозок грузов как в целом по сети, так и у большинства железнодорожных администраций. Железнодорожные администрации Республики Армения, Республики Беларусь, Киргизской Республики, Российской Федерации, Республики Таджикистан, Туркменистана, Литовской Республики, Эстонской Республики обеспечили увеличение погрузки грузов по сравнению с аналогичным периодом 2015 года и в целом по сети рост составил 0,1%. Всего было перевезено 1442,4 млн тонн грузов, что на 18 млн тонн, или на 1,3% выше принятых обязательств. Все железнодорожные администрации, кроме Республики Узбекистан, выполнили принятые обязательства по погрузке грузов.

По двадцати двум позициям или 51,2% наименований грузов учитываемой номенклатуры наблюдался рост погрузки к уровню аналогичного периода 2015 года и по 36 позициям (83,7%) – к принятым за девять месяцев 2016 года обязательствам.

Перевозки грузов в международном сообщении сократились на 7,7% и составили 13,9% от общих объемов перевозок.

Грузооборот в целом по сети выполнен на уровне 2,09 млрд т км и увеличился относительно соответствующего периода 2015 года на 0,6%, средняя дальность перевозок увеличилась на 0,1% и составила 1448,8 км. Выполненный грузооборот превысил результаты 2015 года только на железных дорогах Республики Армения, Республики Беларусь, Российской Федерации и Республики Узбекистан. На железных дорогах десяти администраций статическая нагрузка увеличилась к уровню 2015 года.

Оборот общего вагона ускорен по отношению к установленной норме на 0,42 суток. Рабочий парк содержался на уровне 1,2 млн вагонов и был ниже норматива на 2,7%. Передача по стыковым пунктам составила 178,6 тыс. вагонов в среднем в сутки, что выше норматива на 0,43%.

Продолжалась работа железнодорожных администраций по оказанию «вагонной помощи» для вывоза предъявляемых грузов. Всего за девять месяцев 2016 года была оказана «вагонная помощь» в объеме 4607 вагонов.

Объем грузов, перевезенных в контейнерах за девять месяцев 2016 года, составил 22,3 млн тонн. По сравнению с аналогичным периодом 2015 года перевозки грузов в контейнерах увеличились на 8%, а к принятым обязательствам – на 8,2%. Оборачиваемость контейнера ускорилась на 0,1 суток, в том числе крупнотоннажного – на 0,2 суток.

В соответствии с решением Совета по железнодорожному транспорту государств – участников Содружества, очередное, 65-ое заседание Совета, по приглашению АО Эстонская железная дорога пройдет в г. Таллине (Эстонская Республика) 26–27 октября 2016 г.

Накануне этого важного мероприятия наша редакция обратилась к руководителю исполнительного органа Председателю Дирекции Совета Петру Григорьевичу Кучеренко с просьбой рассказать нашим читателям о деятельности Совета и решении существующих проблем.

За девять месяцев 2016 года действовало 52 конвенционных запрещения передачи грузов и порожних собственных вагонов по межгосударственным стыковым пунктам (далее – МГСП) общей продолжительностью 24,5 тыс. суток. Треть от количества обращений и 50% от времени их действия приходится на запрет подсылки порожних собственных и арендованных вагонов как защитную меру железнодорожных администраций для обеспечения приоритета работы грузовыми вагонами национального парка.

Вследствие проведенной работы и улучшения взаимодействия между железнодорожными администрациями удалось исключить случаи длительных задержек грузовых поездов по приему на МГСП.

По обращениям железнодорожных администраций было объявлено шесть режимов срочного возврата грузовых вагонов и автоматизированным комплексом зафиксировано 115 нарушений железнодорожными администрациями режима срочного возврата, за что начислены платежи в размере 23 000 швейцарских франков.

По оперативной информации, поступившей от железнодорожных администраций в Информационно-вычислительный центр железнодорожных администраций за указанный период 2016 года, на МГСП не принято 43 736 груженых вагонов. По сравнению с аналогичным периодом прошлого года неприяемых вагонов снизился на 21%, в т.ч. не принято по таможенным причинам – 1707 вагонов (снижение в 3,4 раза), по коммерческим причинам – 15 683 вагона (–39%), по техническим причинам – 16 249 вагонов (–4%).

Должен сказать, что на последних заседаниях Совета железнодорожные администрации высказывали замечания по работе Автоматизированной системы учета отцепки грузовых вагонов при передаче по МГСП и необходимости ее актуализации. В этой связи решением 64-го заседания Совета была образована рабочая группа, которая рассматривала предложения железнодорожных администраций в целях устранения недостатков.

В результате всестороннего анализа железнодорожные администрации пришли к выводу, что данная автоматизированная система разрабатывалась с це-

лью ведения учета неприятых и отцепленных грузовых вагонов при передаче их по МГСП и она полностью отображает информацию по отцепленным (неприятым) грузовым вагонам, передаваемой НИС ЖА.

По-прежнему, основными причинами неприема груженых вагонов являются нарушения, связанные с несоблюдением правил приема груза к перевозке, погрузки и крепления грузов, таможенных правил, неправильным оформлением или неполным комплектом сопроводительных и перевозочных документов, некачественной подготовкой груза к перевозке, некачественным управлением тормозами, некачественным изготовлением новых деталей вагонов (изломы пружин, гребни букс), низким качеством плановых ремонтов, недостаточной технической подготовкой работниками ПТО грузовых вагонов под погрузку.

Повреждение вагонов происходит в результате некачественного погрузочно-разгрузочных операций (повреждение пола, повреждение переходных площадок, неисправность запоров люков, неисправность петель и запоров бортов платформ и т.д.).

За прошедший период возросло количество неприятых грузовых вагонов:

- при таможенном контроле на МГСП по железнодорожной администрации сдачи Республики Казахстан на 2%;
- при коммерческом контроле на МГСП по железнодорожным администрациям сдачи: Украины – на 46%, Республики Казахстан – на 15%;
- по техническим причинам на МГСП по железнодорожным администрациям сдачи: Украины – на 39%, Латвийской Республики – на 7%.

– Расскажите, какую роль в работе Совета играет администрация АО Эстонская железная дорога и какие наиболее актуальные вопросы решаются с железнодорожниками Эстонии?

– Первая железная дорога в Эстонии была открыта 24 октября 1870 г. на отрезке Палдиски – Таллин – Нарва – Гатчина. Этой датой отмечается рождение Эстонской железной дороги.

В настоящее время АО Эстонская железная дорога является самым крупным железнодорожным предприятием в Эстонии. Протяженность железных дорог составляет 1229 км, из них 132 км

электрифицированы, на них располагается 62 станции и 129 посадочных платформ.

Приоритетными направлениями межгосударственного железнодорожного сообщения в Эстонской Республике являются ответвление международного транспортного коридора № 1 б и коридора № 13.

За девять месяцев 2016 года погрузка на АО Эстонская железная дорога составила 2,2 млн тонн, что превышает результаты, достигнутые за аналогичный период 2015 года на 4,5%, а плановые обязательства на 3%.

В связи с экономическим кризисом и общей тенденцией снижения потребления сырья упали объемы передачи грузов в Эстонию и далее в другие страны. Снижение экспортных перевозок в Эстонию за 9 месяцев 2016 года составило 27,4%. Незначительно увеличились перевозки из Узбекистана, Украины и Литвы.

Железнодорожная администрация Эстонской Республики участвует в работе Совета практически с момента его образования.

Представители АО Эстонская железная дорога принимают активное участие в совещаниях всех рабочих органов Совета. Хочу отметить высокий уровень квалификации специалистов, участвующих в совещаниях, их конкретные и конструктивные предложения.

– На 65-м заседании Совета планируется рассмотреть ряд вопросов. Расскажите, пожалуйста, о некоторых из них: о тарифной политике железных дорог на перевозки грузов в международном сообщении на 2017 фрахтовый год.

– Тарифная политика на железнодорожном транспорте реализуется в соответствии с утвержденной главами правительства государств СНГ Концепцией установления согласованной тарифной политики, определяющей основные принципы формирования и установления тарифных ставок при перевозках грузов в международном сообщении. Ставки имеют единую согласованную тарифную базу, разработанную на основе Международного транзитного тарифа.

Хотелось бы отметить, что в текущем году рядом железнодорожных администраций для привлечения грузов применялись понижающие коэффициенты на перевозку лесоматериалов, угля каменного, лигнита, кокса и полу-



кокса, алюминия и оксида алюминия и многое другое.

При реализации Тарифной политики особое внимание железнодорожными администрациями уделяется установлению экономически обоснованных тарифов на перевозки отдельных грузов на взаимовыгодных условиях под конкретные контракты, объемы и маршруты перевозок; применению сквозных ставок на перевозки грузов в международном сообщении для привлечения грузов на железнодорожный транспорт.

Одним из принципиальных моментов действующей Тарифной политики является преемственность ее основных положений. Так, Тарифная политика на 2016 фрахтовый год, принятая на XXIII Тарифной конференции (27–30 октября 2015 года), в большей части соответствует действующей в предыдущем году, при этом в целях ее совершенствования по согласованию железнодорожных администраций предусмотрены некоторые изменения.

Очередная XXIV Тарифная Конференция прошла 18–21 октября 2016 года, г. Цахкадзор (Республика Армения), где принята Тарифная политика железных дорог государств – участников Содружества Независимых Государств на перевозки грузов в международном сообщении на 2017 фрахтовый год.

О результатах ее работы и принятых решениях железнодорожные администрации будут проинформированы дополнительно.

– Расскажите, пожалуйста, о плане НИОКР железнодорожных администраций.

– Ежегодно на заседании Совета утверждается План научно-технического развития железнодорожных администраций, принимающих участие в работе Совета (План НИОКР).

Проект Плана НИОКР на 2017 год сформирован на основании представленных исполнителями работ заявок, согласованных на совещаниях уполномоченных представителей железнодорожных администраций и заседаниях рабочих органов Совета.

На состоявшемся 27–29 сентября 2016 г. совещании подготовленный проект Плана НИОКР на 2017 год рассмотрен и согласован уполномоченными представителями железнодорожных администраций по научно-исследовательским, опытно-конструкторским и технологическим работам.

В согласованный и представляемый на 65-е заседание Совета для утверждения проект Плана НИОКР включены 29 работ, направленных на совершенствование организации эксплуатационной работы, разработку решений, связанных с улучшением обслуживания пассажиров; ускорение перевозок грузов в межгосударственном сообщении; улучшение сохранности и использования вагонного и контейнерного парков на основе широкого применения информационных технологий и ускорения научно-технического прогресса. Кроме того, в проект Плана включена разработка новых и переработка (актуализация) действующих документов, связанных с осуществлением перевозок в межгосударственном сообщении и необходимых для деятельности железных дорог сети.

В 2017 году будут продолжены работы по таким крупным темам, как «Разработка АС «Месплан», которая автоматизирует функции ввода, обработки, накопления, корректировки, согласования, передачи, анализа заявок на перевозки грузов в межгосударственном железнодорожном сообщении, составления сетевого сводного месячного плана перевозок грузов и формирования исходных данных для расчета технических норм работы и использования подвижного состава; «Разработка единого автоматизированного банка данных составных частей грузовых вагонов», направленная на повышение уровня безопасности движения поездов; «Информационная база межгосударственного уровня (ИБМУ)», которая включает в себя учетные и оперативные данные по всему парку грузовых вагонов и контейнеров совместного использования, а также вагонов, принадлежащих физическим и юридическим лицам, эксплуатируемых на путях общего пользования стран Содружества, Грузии, Латвии, Литвы, Эстонии и используемых в межгосударственном сообщении; «Развитие функций межгосударственной АСУ «Экспресс», без которой сегодня невозможны пассажирские перевозки в рамках СНГ.

Следует отметить, что не все железнодорожные администрации принимают участие в финансировании работ Плана НИОКР. Такое отношение приводит к снижению эффективности решения задач и лишает эти администрации информации и инструментов, необходимых для эффективного управления.

Кроме того, максимальный эффект от использования информационных систем, разрабатываемых в рамках Плана НИОКР, может быть достигнут только при участии в их финансировании всех железнодорожных администраций.

В соответствии с предложениями рабочих органов Совета, согласованными на совещании уполномоченных представителей железнодорожных администраций по научно-исследователь-