

## Рельсы для ОЖД привезут из Японии

### ПОСТАВКИ

С июля по октябрь компания будет ежемесячно получать по 5 тысяч тонн японских рельсов – для организации высокоскоростного движения на Октябрьской железной дороге.

Поставлять их будет японская металлургическая компания «Ниппон Стил» (всего в объеме 20,1 тысяч тонн) через порт Находка. От порта рельсы будут доставляться до Санкт-Петербурга железнодорожным транспортом.

На Октябрьской магистрали японские рельсы применяются с 1997 года на линиях Москва – Санкт-Петербург (400 км) и Санкт-Петербург – Витебск (30 км). Они хорошо зарекомендовали себя в эксплуатации, отличаются повышенной прямолинейностью – этот показатель напрямую влияет на качество и безопасность движения. По сравнению с отечественной продукцией меньше содержат вредных окислов и других примесей, а потому менее подвержены образованию поверхностных дефектов и выщербин – обладают большей долговечностью.

Качество рельсов отечественного производства пока не позволяет использовать их при скорости выше 200 километров в час.

## Купили ТГК-14

### АКТИВЫ

Компания получила контроль над «Территориальной генерирующей компанией №14» (ТГК-14). Но не напрямую, а через «Энергопромсбыт».

«Энергопромсбыт» – совместное предприятие «Группы ЕСН» (49% акций) и ОАО «РЖД» (51% акций). Предложение СП признано тендерной комиссией лучшим. На аукцион было подано две заявки. Кто был вторым участником, не сообщается. 28% акций ТГК-14 принадлежат «Норникелю», который не мог приобрести выставленный на продажу пакет акций, так как уже контролирует ОГК-3.

ТГК-14 образована на базе генерирующих мощностей «Бурятэнерго» и «Читаэнерго». Вырученные средства энергетики пустят на развитие.

# За наплевателство ответят

Комиссия установила причины крушения пассажирского поезда в июне на Забайкальской железной дороге

### РАЗБОР

Наводить системный порядок на сети начнем с Забайкальской дороги, заявил Владимир Якунин на недавнем разборе схода поезда №326. Глава компании считает, что нужны меры не только дисциплинарного характера.

Комиссия по расследованию пришла к выводу, что причиной схода вагонов стал выброс пути из-за нарушения работниками Михайло-Чесноковской дистанции пути ЗабЖД технологии работ. Речь идет об устранении неисправностей путевой инфраструктуры на участке и нарушении правил текущего содержания бесстыкового пути.

Напомним, 12 июня на Свободненском отделении ЗабЖД сошли с рельсов 13 вагонов пассажирского поезда сообщением Нерюнгри – Хабаровск. В результате за медицинской помощью обратились более 100 пассажиров. Движение на участке было прервано на 31 час.

– С ноября 2007 года при укладке и капремонте пути, а также при вводе в эксплуатацию бесстыковых плетей коллектив путевой машинной станции (ПМС) №185 нарушал технические условия, – отметил вице-президент ОАО «РЖД» Владимир Воробьев. – Кроме того, работники ПМС при укладке пути не соблюдали параметры температурного интервала. Также в дистанции не выполняли и нормы текущего содержания бесстыкового пути.

Неправильные действия ремонтников и бесконтрольность со стороны службы пути дороги и дистанции привели к созданию дополнительных продольных напряжений в плети бесстыкового пути. На 7736-м километре перегона Шимановская – Селеткан при повышении температуры воздуха до плюс 32 градусов рельсы нагрелись до плюс 44 градусов. При таких условиях из-за перечисленных выше причин



ФОТО ПАВЛА ГОРБАТЬКО

При укладке пути работники ПМС не соблюдали параметры температурного интервала

произошел выброс пути со смещением рельсошпальной решетки.

Как сказал начальник Забайкальской дороги Сергей Тимофеев, на участке проводились необходимые проверки, были даны соответствующие указания, однако не всеми путейцами они были выполнены.

Основными причинами произошедшего члены комиссии назвали плохую подготовленность работников и халатность руководителей.

Владимир Воробьев считает, что руководители ЗабЖД должны понести ответственность не только за крушение, но и за бездействие в процессе ликвидации его последствий. Был провален план подъема вагонов поезда – за 16 часов был поднят только один из 13. А пассажиры оказались брошенными, ими никто не занимался.

По результатам разбора взыскание получили руководители Михайло-Чесноковской дистанции пути, службы пути дороги, а также пассажирской службы и региональной дирекции по обслуживанию

пассажиров (за несвоевременное предоставление информации пассажирам поезда №326 и плохую организацию их питания).

– Сходы вагонов на Забайкальской, Свердловской и других дорогах показывают, – говорит Владимир Якунин, – что основная причина проблем везде одна и та же: откровенно наплевателское отношение ряда сотрудников служб к работе. При реальном попустительстве руководителей.

Нужны не только дисциплинарные меры, отметил глава компании.

– Чтобы изменить ситуацию, необходимо системно наводить порядок на всей сети, и начнем с Забайкальской дороги, – заявил Владимир Якунин.

По мнению Владимира Воробьева, для повышения профессионализма сотрудников необходимо организовать на каждой дороге опытный полигон с бесстыковым путем. На нем путейцы могли бы приобретать необходимый опыт, а также овладевать средствами мониторинга и контроля.

# Начали с Казахстана...

### ПЕРЕВОЗКИ

В течение года компания создаст центр управления перевозками (ЦУП) в Казахстане.

При этом будут использованы новейшие технологии, применяемые сейчас на РЖД, включая спутниковые системы, действующие на грузонапряженных направлениях российских железных дорог.

После создания ЦУПа на РЖД и в Казахстане будут действовать единые системы управления перевозками (с их последующей интеграцией). Единые стандарты повысят оперативность и помогут создать совместные кольцевые маршруты для грузоперевозок. Компания сможет сэкономить на эксплуатационных расходах несколько сотен миллионов рублей в год.

Интеграция ликвидирует и «пробки» из составов на границах с Казахстаном, позволит создавать объединенные графики движения поездов, системы по оперативным взаиморасчетам, а также отслеживать подвижной состав на территории соседнего государства, вовремя осуществляя его возврат.

Ускорит она и процессы внедрения электронного документооборота между РЖД и Казахстанскими железными дорогами, облегчит таможенное оформление грузов.

Выгоду получают и частные операторы подвижного состава – от ускоренного продвижения грузопотоков, возможности сократить расходы от непроизводительного простоя вагонов.

Казахстанские железные дороги давно нуждаются в едином центре управления перевозками.

Долгое время шло изучение технологий в Европе и Китае. Однако ни сами технологии, ни сроки создания ЦУПа казахстанских железнодорожников не устроили.

После изучения технологий, используемых на РЖД, стало ясно, что именно они наиболее подходят для условий Казахстана. Специалисты тамошних железных дорог подробно изучили системы управления перевозками РЖД, используемые на экспериментальном полигоне Челябинск – Рыбное.

Вице-президент компании Валентин Гапанович подчеркнул, что интеграция систем управления перевозками двух стран происходит впервые. Возможно, после изучения опыта такого взаимодействия, подобная интеграция произойдет также между РЖД и Белорусской железной дорогой.

## ЮКЖД связала Армению с Грузией

### МАРШРУТ

Южно-Кавказская железная дорога (ЮКЖД) открыла пассажирское сообщение Ереван – Батуми – Ереван.

Пока только в период летних отпусков – с 9 июля по 16 сентября. В состав поезда входят два двухместных мягких вагона СВ и шесть четырехместных купейных вагонов.

Маршрут востребованный. Населенность первого рейса – 75 процентов, а на предстоящие все билеты уже проданы. Планируется с 15 июля добавить еще два вагона.

Ереван – Батуми будет второй железнодорожной линией, связывающей Армению и Грузию. Первая – Ереван – Тбилиси.

На ЮКЖД (управляется Армянскими железными дорогами) не хватает подвижного состава: сейчас в перевозках задействованы все исправные вагоны. В парке ЮКЖД 158 пассажирских вагонов, однако большая часть из них требует ремонта. После его проведения у ЮКЖД появится возможность предложить пассажирам больше мест в поездах.

## Машинист, запись!

### ЭФИР

До конца года все станции сети оснастят устройствами, записывающими переговоры локомотивных бригад со службами перевозок.

Устройство будет срабатывать в момент изменения параметров движения. Например, при предельно допустимой на участке скорости включается желтый или красный сигнал светофора. Локомотивная бригада должна обмениваться полагающимися по регламенту информрующими фразами и выполнить определенные действия. Загорается световой индикатор, показывающий машинистам, что они «в эфире».

Выполнение регламента переговоров станет обязательным пунктом в системе материального стимулирования движущихся.

Многие нарушения безопасности движения поездов связаны с нарушением регламента переговоров между поездным диспетчером, дежурным по станции и машинистом.