

Проблема сохранности грузовых вагонов и организации внепланового ремонта на сети РЖД

И. В. ЧИГАНАШКИНА, член президиума НП «Совет участников рынка услуг операторов железнодорожного подвижного состава»



Реструктуризация вагонного хозяйства привела к тому, что текущий отцепочный ремонт подвижного состава развивается в сторону коммерческой деятельности. Отсутствие единых подходов к ценообразованию и неготовность РЖД согласовывать свои регламенты с участниками перевозочной деятельности ведут к увеличению издержек со стороны владельцев подвижных составов. Недостаточно качественно обеспечивается сохранность вагонов, тормозится процесс обновления вагонного парка. Новая концепция развития структуры вагонного хозяйства позволила бы решить эти проблемы.

Текущий отцепочный ремонт

С началом процесса реформирования железнодорожного транспорта и образованием ОАО «РЖД» структура вагонного хозяйства претерпела серьезные изменения как организационного, так и функционального характера.

Первые существенные сдвиги в вагонном хозяйстве произошли в 2005 г., они выразились в изменении структуры управления вагонным хозяйством и разделении вагонных депо на ремонтные и эксплуатационные.

В результате разделения более 70 % наиболее оснащенных предприятий сформировали отдельный хозяйствующий субъект и вошли в состав Центральной дирекции по ремонту грузовых вагонов (ЦДВР). Это решение позволило подойти к вопросу организации плановых ремонтов с учетом рыночной экономики, повысило эффективность ремонтных предприятий. Снижения качества плановых ремонтов не произошло.

В 2005–2008 гг., стремясь справиться с проблемой дефицита ремонтных мощностей и значительными простоями в ремонте, многие компании, получив соответствующие разрешения, организовали свое производство (на приобретенных, арендованных, модернизированных или новых мощностях), т. е. развился частный сектор планового ремонта. Таким образом, сегодня можно констатировать, что сложился конкурентный сектор бизнеса по оказанию услуг организации плановых ремонтов грузовых вагонов.

Что касается мощностей эксплуатационных предприятий вагонного хозяйства инфраструктуры, которые являются важным инструментом обеспечения безопасности движения поездов, экологической безопасности, сохранности грузовых вагонов и перевозимых грузов, то здесь сложилась иная ситуация. Сокращение в составе ремонтных цехов колесных, роликовых, тележечных участков с необходимым оборудованием и оснасткой повлияло на выстраивание взаимоотношений между эксплуатационными предприятиями инфраструктуры и ЦДВР — основным поставщиком исправных запасных частей. Иными словами, ремонтные предприятия ЦДВР сейчас являются донорами эксплуатационного вагонного хозяйства инфраструктуры, без которой функциональная деятельность эксплуатационных вагонных депо невозможна.

Эксплуатационные ремонтные предприятия, производящие внеплановые текущие ремонты, перевыставляют свои расходы собственнику вагона, при этом не забывая и о своей рентабельности.

Таким образом, в сфере вагонного хозяйства инфраструктуры сегодня наблюдается следующая тенденция: текущий отцепочный ремонт подвижного состава (ТОР) развивается в сторону коммерческой деятельности, которая базируется на принципе субъективного подхода («сами бракуем, сами ремонтируем»). И если в случае плановых ремонтов собственник может выби-

рать исполнителя, то при ТОР он оказывается лишен права выбора: вагон угрожает безопасности движения, поэтому приходится ремонтировать его на ближайшем ПТО эксплуатационного вагонного депо ОАО «РЖД» и по той цене, которая устанавливается этим предприятием.

Между тем текущий отцепочный ремонт неотделим от услуг инфраструктуры и не может быть конкурентным сектором или отдельной сферой бизнеса.

НП «Совет участников рынка услуг операторов железнодорожного подвижного состава», Ассоциация собственников подвижного состава (АСПС), Ассоциация перевозчиков и операторов подвижного состава железнодорожного транспорта (АСКОП), собственники подвижного состава неоднократно обращались к руководству ОАО «РЖД» в связи с проблемами организации ТОР. В числе прочих поднимался вопрос о его значительном удорожании, которое происходит из-за отсутствия единых подходов к ценообразованию. Для обсуждения этих проблем был проведен ряд совещаний представителей ОАО «РЖД» и владельцев подвижного состава. Однако согласованный единый типовой договор, который бы регламентировал организацию ТОР грузовых вагонов вне зависимости от собственности, отсутствует до сих пор.

После выхода ряда распоряжений ОАО «РЖД» касательно формирования стоимости ТОР, включающего в себя замену узлов и деталей, в частности колесных пар, ситуация усугубилась. Собственнику предлагается приобретать указанные узлы, даже если снятые с вагона детали подлежат ремонту.

Наше НП предлагало РЖД вернуться к прежнему порядку организации ТОР и формированию стоимости, когда при поступлении в ТОР грузового вагона при неисправности колесных пар, требующих участкового ремонта, под ва-

гон подкатывались идентичные колесные пары с учетом обточки не более 10 мм. При этом собственнику грузового вагона выставлялась стоимость последнего ремонта колесной пары на основании согласованного прейскуранта ЦДВР. Однако этот вопрос до сих пор остается открытым.

По нашему мнению, значительная часть разногласий будет исключена в том случае, если до выхода распоряжений ОАО «РЖД» указанные документы будут проходить предварительное согласование с причастными сторонами. Сегодня же ситуация такова, что новые регламенты, касающиеся текущего отцепочного ремонта, направляются работникам инфраструктуры и не согласовываются ни с участниками перевозочной деятельности, ни с Минтрансом. Например, так был введен руководящий документ «Подготовка вагонов к перевозкам (ТР-1)», который противоречит действующей нормативной базе и увеличивает издержки грузоперевозок. В соответствии с ним ряд работ из категории технического обслуживания, оплаченного в тарифе, переводится в отдельный вид услуг, подлежащих дополнительной оплате.

На сегодняшний день усиливается коммерческая направленность структуры, которая должна обеспечивать безопасность движения на железнодорожном транспорте. Ситуацию усугубляет отсутствие факторов, которые бы сдерживали данную тенденцию, безусловная финансовая ответственность собственника за ТОР, закрытие нерентабельных ПТО, отсутствие направленной политики по дооснащению эксплуатационных предприятий необходимым оборудованием и оснасткой (например, колесно-токарными станками и цехами по осуществлению освидетельствования колесных пар). В связи с этим мы считаем, что весьма вероятен рост расходов на техническое содержание парка вагонов между плановыми ремонтами, причем данные расходы будут выше затрат на проведение самого планово-предупредительного ремонта.

Закономерным образом возникает ряд вопросов: зачем нужна система планово-предупредительного ремонта? справедливо ли, что собственник должен нести безусловную ответственность и компенсировать все обоснованные и, возможно, необоснованные издержки инфраструктуры? за счет чего при таких расходах на техническое содержание должна обеспечиваться конкурентоспособность железно-



рожного транспорта? наконец, справедливо ли, что презумпция виновности за попадания вагона в ТОР полностью лежит на собственнике?

Поскольку значительная часть внеплановых ремонтов связана с некачественным изготовлением, ремонтом, техническим обслуживанием вагона и состоянием самой инфраструктуры, было бы логичным выстраивание прямых взаимоотношений между инфраструктурой и виновной в отцепке вагона стороной, особенно если это предприятие входит в структуру ОАО «РЖД». Презумпция виновности производителя, ремонтного предприятия или ПТО позволила бы значительно улучшить качество предоставляемых ими услуг.

Для изменения ситуации необходимо стимулировать инфраструктуру к разработке и внедрению новых технологических решений и организационных порядков, снижающих издержки перевозочной деятельности. Хорошим примером является разработанная молодыми специалистами Батайского вагонного депо мобильная установка, предназначенная для устранения остроконечного наката гребней колесных пар на ПТО без выкатки колесной пары из-под вагона. В результате внедрения установки данные работы можно проводить в рамках технического обслуживания, а необходимость направлять вагон на ТОР, предполагающий выкатку колесной пары для обточки на колесно-токарном станке, отпадает. Хотелось бы, чтобы такие примеры не были

единичными и чтобы они не оставались в одном, экспериментальном варианте, а внедрялись в производство.

Сохранность вагонного парка

Во времена существования МПС, когда инфраструктура, перевозчик, вагоны являлись собственностью государства, вопросы по поводу сохранности одного из элементов перевозочного процесса, например вагонов, не поднимались, поскольку сферы ответственности за это были четко распределены. Однако проблемы с сохранностью парка грузовых вагонов все же существовали: вагоны повреждались при погрузке, на сортировочных горках, разоборудовались на станциях и т. д.

В настоящее время, когда вагоны не принадлежат инфраструктуре и являются собственностью сторонних организаций, вопрос об их сохранности стоит еще острее. Инспекторы ОАО «РЖД» не имеют прямой заинтересованности в сохранности вагонов. Вместо того чтобы составлять акт о повреждении вагонов при погрузке или выгрузке, при приемке с подъездных путей и тем более на сортировочных станциях (что требует оформления документов о повреждении на ОАО «РЖД»), им выгоднее забраковать вагоны, направить в текущий ремонт и взимать деньги за него с владельца подвижного состава.

К сожалению, в последнее время случаи, когда на вагоны оформлялись акты формы ГУ-23 и ВУ-25, единичны, осо-



бенно если виновной стороной являлось ОАО «РЖД» (исключения составляют акты, сопряженные с серьезными авариями, сходами или крушениями). Означает ли это, что вагоны стали повреждаться меньше? Вряд ли, поскольку на ремонтные предприятия до сих пор поступают вагоны с повреждениями обшивки кузова, верхней обвязки, разбитыми ударными розетками и т. д.

Таким образом, существующий институт инспекторов, должный обеспечивать сохранность вагонов, в полной мере не работает, однако собственник оплачивает эти услуги по железнодорожному тарифу, согласно прейскуранту 10-01 (п.1.16 в начальноконечных операциях). Между тем необходимо, чтобы механизм по обеспечению сохранности подвижного состава действовал эффективно, чтобы повреждения вагонов на промышленных предприятиях и на путях общего пользования предотвращались, а виновные в повреждении привлекались к финансовой ответственности.

На сегодняшний день порядок проведения и технология работ по сохранности вагонного парка определены существующей нормативной документацией, а также распоряжением вице-президента ОАО «РЖД» Алексея Воротилкина от 12.02. 2010 г. № 305р «Об утверждении типового технологического процесса работы пункта технической передачи вагонов в составе ПТО станции и контроля за сохранностью вагонного парка». Данный технологический процесс предполагает следование технологической инструкции, которая в полном объеме определяет порядок действий работников ОАО «РЖД» при передаче и приеме вагонов на пути (с путей) необщего поль-

зования, а также порядок расследования, оформления и учета случаев повреждения.

В договорах на обслуживание (эксплуатацию) путей грузоотправителей/грузополучателей, заключаемых ОАО «РЖД», для работников инфраструктуры предусмотрен (или должен быть предусмотрен) безусловный доступ на пути необщего пользования — с целью осуществления контроля за всеми грузовыми операциями, а также расследования причин повреждения вагонов. Все действия работников ОАО «РЖД», связанные с обеспечением сохранности вагонного парка, оплачиваются по тарифу на перевозку грузов.

Иными словами, на сегодняшний день уже установлен порядок и существуют условия для того, чтобы ОАО «РЖД» выполняло функции, обеспечивающие сохранность вагонного парка и, соответственно, составляло первичные документы, в том числе ВУ-25. По нашему мнению, если работники ОАО «РЖД» будут строго выполнять требования регламентирующих документов и обеспечивать работникам инфраструктуры возможность контролировать осуществление погрузки/выгрузки вагонов, это в должной мере обеспечит сохранность вагонного парка, качественное расследование случаев повреждения вагонов и оформление необходимых документов.

В данной ситуации осталось лишь создать условия, обеспечивающие выполнение обязательной работы по сохранности вагонного парка. Это можно сделать путем закрепления указанных функций нормативными документами в виде порядка или регламента, утвержденного уполномоченными органами (Минтранс РФ).

Необходимо дальнейшее расширение Классификатора неисправностей грузовых вагонов и распределение сфер ответственности. В зависимости от характера неисправностей их можно разделить на возникшие вследствие некачественного изготовления или ремонта, образовавшиеся в процессе эксплуатации и т. д. Взять за основу можно было бы проект Положения о распределении ответственности за утрату работоспособного состояния грузовых вагонов в процессе эксплуатации, который был создан рабочей группой под руководством первого заместителя Департамента вагонного хозяйства ОАО «РЖД» С. В. Калетина в 2008 г. Проект Положения согласован с АСКОП, АСПС, ЦДВР, Департаментом безопасности движения и экологии, Департаментом управления перевозками, Департаментом вагонного хозяйства и другими причастными к данному вопросу департаментами ОАО «РЖД». В 2010 г. он прошел предварительное согласование с Росжелдором.

Данное Положение позволит установить единый подход к распределению ответственности участников перевозочного процесса за утрату работоспособности вагонов в процессе их эксплуатации, включая ответственность эксплуатационного вагонного депо за возникновение неисправностей, связанных с качеством подготовки грузового вагона под погрузку и выполнением работ по текущему отцепочному ремонту. Ужесточение контроля за технологической дисциплиной стимулирует только финансовая ответственность.

Обслуживание вагонов новых конструкций и обновление парка

Сегодня практически на каждом ПТО мы испытываем острый дефицит основных узлов и деталей, таких как колесные пары, литые детали тележек и автосцепное оборудование, не говоря уже о различных градациях данных деталей. В результате нехватки оборотных запасов на линейных предприятиях мы имеем значительное превышение сроков фактического простоя вагонов во внеплановых ремонтах. Нормативы, установленные ранее для данных видов ремонта, нарушаются, что приводит к значительным финансовым потерям собственников и к срывам согласованных заявок и маршрутов перевозок.

Основными сдерживающими факторами в приобретении вагонов новых конструкций (оборудованных эласто-

мерными поглощающими аппаратами и кассетными буксовыми узлами) является, во-первых, практически полное их отсутствие на линейных предприятиях, во-вторых, неразвитое сервисное обслуживание со стороны заводов-изготовителей.

Например, замена поглощающего аппарата класса T1 сегодня может обойтись в сумму более 30 тыс. руб. с учетом доставки на предприятие ремонта и без учета потерь, связанных с простоем в ожидании ремонта. РЖД компенсирует свои расходы при простое вагонов на путях общего пользования, взимая плату за нахождение вагонов на путях по установленным тарифам, которые — хотелось бы особо подчеркнуть — соразмерны арендным ставкам или лизинговому платежу. А собственник не может возместить свои убытки с помощью действующей нормативной базы.

С нашей точки зрения, ситуацию необходимо менять путем стимулирования собственников на приобретение современных, более безопасных и качественных вагонов. Со стороны государственных и регулирующих органов стимулирование должно происходить с

помощью введения исключительных (более низких) тарифов, которые можно установить в связи с экономией на техническом обслуживании и безотцепочном ремонте, снижением износов рельсового полотна, ускорением обработки поездов и т. п. Инфраструктура, в свою очередь, должна гарантировать обеспечение оборотными запасами и необходимый ремонт новых узлов. Со стороны изготовителей стимулирующим фактором будут гарантии качественного сервисного обслуживания.

НП «Совет участников рынка операторов железнодорожного подвижного состава» считает, что на сегодняшний день необходима новая концепция развития структуры вагонного хозяйства. В ее основу должны лечь следующие составляющие:

- четкая правовая база, обязывающая участников перевозочного процесса выполнять мероприятия, которые позволят поддерживать на должном уровне условия эксплуатации подвижного состава и обеспечат его сохранность;
- единая нормативно-техническая база, исключая приоритет

субъективных интересов отдельных участников транспортного процесса;

- целостность хозяйственной структуры, отвечающей за безопасность движения и сохранность грузов;
- обновление средств диагностики и технического контроля за подвижным составом, следующим по путям общего пользования;
- подготовка к техническому обслуживанию новых и современных моделей подвижного состава путем введения и модернизации технических устройств и обеспечения запасными частями и материалами;
- наличие оборотного запаса запчастей и узлов с учетом конструкции всего подвижного состава, имеющего право курсирования на путях общего пользования инфраструктуры; их количество должно быть достаточным для соблюдения сроков простоя в ремонте, который определяется как целесообразный со стороны железнодорожной администрации РФ;
- наличие оборудования и приспособлений путевого развития, позволяющие соблюсти установленные сроки простоя в ремонте.

XIV МОСКОВСКИЙ МЕЖДУНАРОДНЫЙ ЛОГИСТИЧЕСКИЙ ФОРУМ
7-12 ФЕВРАЛЯ

ММЛФ 2011
MILF 11

7-10 ФЕВРАЛЯ Практический курс «Корпоративная логистика»

11 ФЕВРАЛЯ Программа Профессиональных сессий

11 ФЕВРАЛЯ Конференция «Логистика и управление цепями поставок: новые вызовы и ответы»

12 ФЕВРАЛЯ Экскурсии в логистические компании

www.mmlf.ru
logist@ec-logistics.ru

+7 (499) 155-0743,
155-0180,
155-0830