

**Московская областная Дума**

**Организационно-аналитическое   
управление**

**СБОРНИК**публикаций в СМИ   
к круглому столу на тему:

**«О техническом состоянии платформ, подвижного состава и качестве обслуживания пассажиров на пригородном железнодорожном транспорте в Московской области»**

*18 июня 2014 года*

Оглавление

[**Иванов: транспортные проблемы Москва и область решают сообща 3**](#_Toc390680824)

[**Вагоны сошли с рельсов в Подмосковье из-за плохого состояния путей 9**](#_Toc390680825)

[**Цена беспечности - жизнь 10**](#_Toc390680826)

[**РЖД могут оштрафовать за плохое состояние платформы "Темпы" 14**](#_Toc390680827)

[**Убийственный износ 15**](#_Toc390680828)

[**Три страны на товарняк 19**](#_Toc390680829)

[**Опасный поворот. Состав, убивший пассажиров поезда, принадлежит Украине 22**](#_Toc390680830)

[**Как и почему случаются крушения поездов 24**](#_Toc390680831)

[**Три версии трагедии в Подмосковье 26**](#_Toc390680832)

[**Не сбавляя темпа 28**](#_Toc390680833)

[**Железные дороги и станции под контролем 31**](#_Toc390680834)

[**Приоритеты на рынке железнодорожных транспортных услуг 31**](#_Toc390680835)

[**Объекты РЖД под контролем Госадмтехнадзора Московской области 50**](#_Toc390680836)

[**Другого нет у нас пути 53**](#_Toc390680837)

[**Интеллектуальные системы управления на железнодорожном   
транспорте 56**](#_Toc390680838)

[**До трагедии — один шаг 63**](#_Toc390680839)

[**Кровавая жатва РЖД 69**](#_Toc390680840)

[**Якунин назвал основную причину столкновения поездов в   
Подмосковье 71**](#_Toc390680841)

[**Ространснадзор также обвинил РЖД в столкновении поездов под Наро-Фоминском 72**](#_Toc390680842)

[**Мособлдума возьмет под контроль безопасность на железной дороге 73**](#_Toc390680843)

# Иванов: транспортные проблемы Москва и область решают сообща

**Главное управления дорожного хозяйства Московской области, 02.06.2014**

**Елизавета Паршукова**

Ежедневно на работу в столицу из Подмосковья и обратно ездит порядка 900 тысяч человек - каждый седьмой житель области. Маятниковая миграция заставляет власти продумывать меры, облегчающие жизнь людей. О том, что делает правительство Московской области, чтобы улучшить транспортную ситуацию, что происходит с проектом наземного метро и о ходе оснащения автобусов и электричек Wi-Fi рассказал заместитель председателя правительства региона Петр Иванов в интервью порталу "В Подмосковье".

- Петр Валерьевич, как область работает с Москвой и федеральными ведомствами, чтобы решить основные проблемы в транспортной сфере?

- Взаимодействие с федеральными ведомствами и правительством Москвы очень тесное. Проблемы Московского транспортного узла рассматриваются в рамках координационного совета при министерстве транспорта России, в который входит и Москва, и Московская область.

Мы понимаем, что Москва и область - это единая агломерация и, безусловно, движение осуществляется вне зависимости от границ регионов. Зачастую наши жители даже не знают, где эти границы проходят. Транспортные вопросы взаимоувязаны и, естественно, их решение очень часто находится на стыке полномочий правительств двух субъектов. Поэтому мы работаем в полной координации с правительством Москвы как по вопросам дорожного строительства, так и по вопросам пассажирского обслуживания. Два наши региона совместно с ОАО "Центральная пригородная пассажирская компания" и ОАО "Российские железные дороги" решают вопросы железнодорожных пассажирских перевозок.

И конечно - вопросы финансирования также являются предметом взаимодействия. Например, задачи регионального правительства и возможности областного бюджета по решению вопросов фактически во всех сферах транспортного и дорожного развития региона определены в государственной программе Подмосковья. Но при этом, когда речь идет о строительстве новых дорог или железнодорожных переездов, мы понимаем, что потребуется финансирование не только на уровне региона, но и, скорее всего, на федеральном уровне. Эти и другие вопросы как раз и решаются в рамках координационного совета.

- Пустить наземное метро в Химки обещали еще в конце 2013 года, и там даже строили дополнительные платформы, но сейчас это метро не действует. В чем причина задержки и когда все-таки начнется движение на этом участке?

- За ввод в эксплуатацию четвертого главного пути на участке Москва - Химки в большей степени отвечают РЖД. В настоящее время данный путь уже построен, движение по нему открыто еще в 2013 году. Сейчас продолжаются работы по продлению пути до Крюково. По имеющееся у нас информации участок Москва - Крюково должен быть полностью сдан в эксплуатацию в 2016 году. Его пропускная способность позволит организовать движение порядка 150 пар электропоездов в сутки.

Малая пропускная способность платформ на Ленинградском вокзале не позволяет пока в полном объеме задействовать четвертый путь. Для решения этой проблемы "Российские железные дороги" осуществляют реконструкцию Ленинградского вокзала, в том числе входящего в состав вокзала Кругового депо, и строят новую платформу. Так как Ленинградский вокзал является памятником архитектуры, а Круговое депо - объектом культурного наследия, при реконструкции требуется особый подход. По информации "Российских железных дорог" завершение реконструкции пригородной части Ленинградского вокзала запланировано на 2014 год.

В целом программа первоочередных проектов развития железнодорожной инфраструктуры в Московском железнодорожном узле на 2012-2020 годы, разработанная РЖД совместно с правительством Московской области и правительством Москвы, предусматривает строительство 228 километров дополнительных главных путей на радиальных направлениях Московского железнодорожного узла, в том числе по территории Московской области - почти 125 километров. Реализация программы позволяет снизить интервал движения электропоездов в часы "пик" до 3-5 минут, что сопоставимо с интервалом движения поездов в подземном метро. Именно поэтому такие проекты и называют "наземное метро".

- По вашим оценкам, не будет ли задержек при строительстве других направлений наземного метро?

- Не предполагается. По другим направлениям по состоянию на сегодняшний день работы идут в графике.

- Каковы перспективы развития Московского метрополитена в Подмосковье? Какая ситуация в Мытищах? Насколько нам известно, решение вопроса отложили до 2017 года, нет ли каких-то изменений?

- Мы обратились в правительство Москвы с предложением о продлении линий метрополитена по территории Московской области, в том числе и в Мытищи. Позиция Москвы состоит в том, что на сегодняшний день Калужско-Рижская ветка является перегруженной и с дополнительной нагрузкой она не справится. Мы со своей стороны предлагаем еще раз вернуться к обсуждению этого вопроса и дополнительно его оценить.

На самом деле, этот вопрос постоянно стоит на повестке дня правительств наших субъектов. Но предлагаемые варианты - строительство второго пересадочного контура или отдельной ветки от станции метро Марьина Роща - требуют увеличенного финансирования, которое может быть осуществлено только после 2018 года. Отсутствие подобного сообщения между Москвой и Подмосковьем достаточно неудобно для жителей, они ждут реализации таких проектов. И мы стараемся найти пути решения этой проблемы.

Но я обращаю внимание, что до 2016 года планируется завершить реконструкцию и строительство дополнительных путей на участке Ярославской железной дороги и наиболее нагруженные станции, такие как Мытищи, Подлипки Дачные и Болшево как раз к 2016 году уже будут обеспечены дополнительным путем. Это позволит пустить туда "наземное метро", чем понизить нагрузку на дорожную сеть, создать меньший интервал движения электричек и больше комфорта для пассажиров.

- Жители также очень ждут, когда в Подмосковье можно будет доехать в новых современных электричках, оборудованных кондиционерами.

- В соответствии с губернаторской программой "Наше Подмосковье" в 2014 году запланировано приобретение 40 электропоездов. Сегодня уже подписано два контракта: на 12 поездов - с "Российскими железными дорогами" и на 26 поездов производства "Демиховского машиностроительного завода" - с "Центральной пригородной пассажирской компанией". Еще два поезда должна приобрести ОАО "Московско-Тверская пригородная пассажирская компания" для перевозок на Ленинградском направлении.

Губернатор посещал Демиховский завод, осматривал производящиеся на нем модернизированные электрички ЭД4М и ЭД4М-500 - они комфорты, удобны, в них установлена система климат-контроля, предусмотрена возможность подключения Wi-Fi, новые удобные переходы, туалеты, приспособленные и для инвалидов.

- Кстати, от метро "Мякинино" до дома правительства Московской области в Красногорске ходит автобус, в котором установлен Wi-Fi. Планируется ли оснащать другие автобусы и электрички в Подмосковье Wi-Fi?

- Что касается автобусов - на ряде маршрутов ГУП МО "Мострансавто" Wi-Fi уже действует. Как правило, его наличие связано с договоренностями с компаниями-операторами, обеспечивающими мобильную связь. В автобусе устанавливают обычный коммутатор 3G или 4G, который раздает интернет внутри транспортного средства. Есть мобильные операторы, которые готовы идти на это сотрудничество в рекламных целях, есть такие, кто не готов. Поэтому говорить, что мы оснастим все транспортные средства беспроводной сетью, сегодня нельзя, но мы активно работаем с операторами по распространению этой системы.

- В Балашиху недавно пустили удлиненные электрички с 14-ю вагонами. Как Вы оцениваете успешность этого эксперимента и планируется ли повторить этот опыт в других таких же загруженных городах?

- Мы проводили анализ пассажиропотока на всех пригородных железнодорожных платформах, особенно по близлежащим городам. В утренние и вечерние часы пик потребность в удлиненных электричках действительно существует. Дело в том, что такая электричка позволяет перевозить около 1,3-1,4 тысячи пассажиров, в то время как обычная - не более 1,1 тысячи.

Любые изменения должны быть направлены на удовлетворение потребностей большинства пассажиров. Конечно, это удобно, с учетом того, что в Балашиху идет всего один путь и интервал между поездами достаточно большой - 14 поездов в сутки всего ходит, это не так много, как нам бы хотелось. Проблема в том, что по ряду технических параметров не все платформы подлежат реконструкции, и даже когда "Московская железная дорога" удлинила платформу в Балашихе, потом пришлось удлинять еще две платформы - "Горенки" и "Стройка", а вот платформу "Серп и Молот" удлинить не удалось, в связи с чем ряд электричек теперь пропускают эту платформу, на которой раньше традиционно делали остановку.

По другим направлениям железной дороги мы тщательно подходим к изучению вопроса, и решение будет принято только исходя из привычных транспортных связей и существующего пассажиропотока. Эта работа будет продолжена, но она требует серьезного анализа возможности реконструкции каждой платформы.

- К сожалению, транспорт - одна из самых опасных сфер для здоровья и жизни человека. Здесь случаются и чрезвычайные происшествия, и теракты. Как в Подмосковье организована бесплатная перевозка граждан в случае ЧП?

- В таких случаях к перевозке пассажиров оперативно подключается подвижной состав работающего на территории области крупнейшего регионального перевозчика "Мострансавто". Он тесно взаимодействуют с РЖД, и в случае ЧП предоставляет автобусы для проезда. Естественно, в таких ситуациях никто не говорит о деньгах сразу. Вопросы о компенсации обсуждаются уже после.

Если мы говорим о службе такси, то в Московской области более 95% таксомоторных компаний - это частные небольшие предприятия, с которыми практически невозможно договориться о системной работе. Для сравнения, в Москве есть крупные компании, у которых 200-500 машин и централизованные диспетчерские службы, не просто раздающие заказы, но и имеющие возможность управлять автопарком и направлять машины в те места, где это требуется. С подмосковными таксистами это пока трудноисполнимо именно в связи с отсутствием крупных компаний.

В основном упор в подобных ситуациях делается на силы и средства Мострансавто. Оно в состоянии в кратчайшие сроки реализовать любую задачу по обеспечению перевозки пассажиров.

- Ранее в СМИ появилась информация, что возможна ситуация, когда такси, зарегистрированные в области, при заезде в Москву будут штрафовать за нарушение ее территории. Как вы считаете, насколько такое развитие событий вероятно?

- Я думаю, что такой проблемы нет. Со стороны Москвы никаких нормативных актов, ограничивающих движение подмосковных таксистов по своей территории, нет, как и у нас в отношении московских перевозчиков.

- Петр Валерьевич, когда всем такси в регионе придется перекрасить машины в желтый цвет?

- Вопрос унификации внешнего вида такси с другими регионами России правительством Московской области рассматривается. На сегодняшний день уже 16 регионов приняли на законодательном уровне решение об обязательном цвете для такси. Есть разные цвета - черный, синий, серебристый, но в основном это желтый цвет, где-то в комбинации с белым. Мы также остановились на желтой цветовой гамме.

Введение обязательного единого цвета для подобного транспорта вызвано необходимостью сделать такси узнаваемыми в потоке машин и поездки на нем безопасными. Окраска автомобиля подтверждает, что машина действительно является официально оформленным такси, а не частным незарегистрированным перевозчиком, который непонятно когда сам проходил медосмотр и осуществлял техническое обслуживание автомобиля. Здесь однозначно мы будем идти по пути унификации с соседними регионами.

Соответствующий законопроект уже проходит согласование в правительстве, после чего будет внесен на рассмотрение в Московскую областную думу.

- Вы уже говорили, что Московская область не пойдет по пути Москвы и не будет открывать платные парковки в центральной части городов. Какая ведется работа по созданию бесплатных парковочных мест?

- Проблема парковочного пространства в Подмосковье зачастую стоит острее, чем в Москве, в первую очередь это касается 20 крупнейших городов области. В Москве метрополитен позволяет не использовать автомобиль, тогда как в Подмосковье сами расстояния очень часто вынуждают жителей перемещаться именно на собственном автотранспорте.

Организация парковок в соответствии с федеральным законом относится к компетенции муниципальных образований. У нас есть статистика по всем подмосковным районам - в каком состоянии в каждом из них находится эта работа. Могу сказать, что на фоне других ситуация более-менее нормальная в Домодедово и Раменском, хотя и там еще не все сделано. К сожалению, проводимую в этом направлении работу пока еще сложно назвать системной и плановой.

Губернатором Московской области Андреем Воробьевым поставлена задача по формированию единой программы Подмосковья "Удобная парковка" - она будет представлена в июне-июле этого года. В программе будут определены основные мероприятия, количественные целевые показатели по парковкам, потребность в парковках в разных районах, и самое главное - будет прописана обязанность муниципальных образований учитывать эту программу в своих бюджетах. Мы обязательно опубликуем программу в СМИ и готовы к ее обсуждению с жителями и общественными палатами.

- В этой программе будут обозначены парковки у железнодорожных платформ и вокзалов?

- Обязательно. По данным министерства транспорта Московской области от 10 до 15% пассажиров ежедневно приезжает на железнодорожную станцию на автомобиле, его нужно где-то парковать, если машину оставить негде - человек едет и дальше на автомобиле. По предварительным подсчетам сейчас существует потребность в оборудовании 80 тысяч машиномест при существующих 7,5 тысячи, то есть имеющееся парковочное пространство необходимо увеличить как минимум в 10 раз. Уже сейчас совместно с РЖД обсуждается создание парковочных мест в зонах полос отвода железнодорожных путей. Формирование подобной инфраструктуры снимет многие вопросы и поможет мотивировать жителей Подмосковья к тому, чтобы пересесть на электрички. Поверьте, в нашей ситуации даже 5% - очень значимая и заметная цифра, это отразится сразу на загрузке улиц и дорог в сторону уменьшения.

- Какими мерами можно сделать места, где автомобилисты оставляют свои машины, удобнее уже сейчас?

- Во многих городах Подмосковья эта работа уже ведется. Создаются парковочные карманы, наносится элементарная разметка, устанавливаются разрешающие и запрещающие парковку знаки.

- Смогут ли жители увидеть, где будут размещены парковки в их городе?

- Обязательно. Информирование граждан о проводимой работе - один из важных ее элементов. Главам администраций муниципальных районов Московской области уже дано поручение, чтобы вся информация о деятельности по формированию парковочного пространства была в обязательном порядке размещена на официальных сайтах муниципальных образований в интернете и опубликована в СМИ. Особо отмечу, что в критериях оценки деятельности глав муниципальных образований работа по приведению количества парковочных мест в соответствие как минимум с действующими нормативами является одним из важнейших показателей.

# Вагоны сошли с рельсов в Подмосковье из-за плохого состояния путей

**Комсомольская правда, 27.05.2014**

**Юлия Дивеева**

Ространснадзор назвал причину ЧП на перегоне Нара - Бекасово-1 Московской железной дороги.

Комиссия Ространснадзора озвучила сегодня причину аварии 20 мая на перегоне Нара - Бекасово-1 Московской железной дороги. В техническом заключении говорится, что ЧП произошло из-за нарушения безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта, а именно искривление рельсо-шпальной решетки, сообщает ИТАР-ТАСС .

Напомним, в Наро-Фоминском районе Московской области от вагона-платформы грузового железнодорожного состава, который следовал в Москву, отсоединился стальной контейнер, съехал с платформы, накренился, и вспорол седьмой вагон пассажирского 341-го поезда "Москва-Кишинев", который с ним поравнялся. В результате погибли 6 человек, не менее 50 - получили телесные повреждения различной степени тяжести.

# Цена беспечности - жизнь

**Московский комсомолец (mk.ru), 26.05.2014**

**Пётр Авдентов**

«Зацепинг», «руфрайдинг» и прогулки по рельсам могут закончиться трагично

В результате непроизводственного травматизма на Горьковской железной дороге в 2013 году погибло 182 человека.

Об этом в ходе круглого стола "Безопасность на железнодорожном транспорте" сообщил главный инженер ГЖД Александр Рябков.

*Расплата за беспечность*

- Хотя по сравнению с 2012-м годом общее количество травмированных граждан снизилось на 17%, железная дорога остается зоной повышенной опасности, - отметил Александр Рябков. - Всего число травмированных в транспортных происшествиях, не связанных с производством, в 2013 году на территории ГЖД составило 256 человек.

Лидирует по количеству несчастных случаев Горьковский регион - 77 случаев (30 % от общего числа). По сравнению с 2012 годом общее количество травмированных увеличилось в Муромском регионе на 7% (2013 г. - 31 случай, 2012 г. - 29 случаев).

Что касается статистики текущего года, то общее количество травмированных на ГЖД с 1 января по 14 мая составило 69 человек против 84 за аналогичный период 2013 года. Травмы со смертельным исходом получили 52 человек, в прошлом году за аналогичный период был смертельно травмирован 61 человек.

Как показывают материалы расследований, основными причинами травм являются грубые нарушения правил безопасности на железнодорожном транспорте.

Любят еще наши люди ходить по путям в неустановленных местах, проявлять не оправданную ничем спешку и беспечность, не желают пользоваться пешеходными мостами и тоннелями. Нередко, пытаясь сэкономить пару минут на обход, люди прыгают с платформ на железнодорожные пути. Серьезной проблемой остается и элементарное незнание правил безопасности на железнодорожном транспорте.

Чаще несчастные случаи происходят тогда, когда железнодорожное полотно используется как пешеходная дорожка, что категорически запрещено. Поэтому каждый человек, находящийся вблизи железной дороги, должен проявлять повышенную бдительность.

Как показывает статистика, из-за прохода по путям в неустановленных местах перед идущим поездом в 2013 году было травмировано 226 человек, или 88% от числа травмированных. При несчастных случаях на пешеходном переходе пострадало 24 человека. Некоторые до сих пор не понимают, что железнодорожный пешеходный переход - не автомобильный, и поезд дорогу не уступит. За 10 секунд он проходит расстояние в полкилометра, а его тормозной путь примерно в километр.

Иногда выход на железнодорожные пути рассматривается как способ свести счеты с жизнью. В прошлом году его выбрали 29 человек против 39 в 2012 году. В состоянии алкогольного опьянения травмы получили 66 человек - 26% от общего числа (в 2012 году - 78 человек). С пьянством напрямую связан тот факт, что среди пострадавших подавляющее большинство составляют мужчины - 180 против 76 женщин.

Особую тревогу вызывает детский травматизм. В 2013 году в зоне движения поездов травмировано 10 детей, из них 4 смертельно. За аналогичный период 2012 года травмировано 12 несовершеннолетних, из них 7 смертельно (снижение на 17%).

На фоне общего снижения вдвое (с 10 до 20) выросло число случаев травмирования электротоком, в том числе и несовершеннолетних. Их количество возросло с 7 до 15 человек. Ребятишки поражаются электротоком в основном на территории станций - на крышах вагонов. В печальную статистику вносят свою лепту такие распространяющиеся сегодня молодежные увлечения как "зацепинг" и "руфрайдинг". Суть их в том, что молодые люди, в том числе и несовершеннолетние, ездят на крышах электропоездов, межвагонных сцепках, записывая себя на видеокамеры, и выкладывают отснятые сюжеты в соцсетях. Такая удаль может привести к падению под колеса или поражению электротоком контактной сети.

В отличие от Московской железной дороги, с которой в Интернете публикуется большинство роликов и где эксплуатируется контактная сеть на постоянном токе напряжением 3000 Вольт, Горьковская железная дорога электрифицирована на переменном токе, с напряжением в контактном проводе 27500 Вольт. Чтобы получить смертельный ожог, достаточно приблизиться к контактному проводу на расстояние 2 метра. В дождливую погоду это расстояние еще больше. Поэтому все вагоны, стоящие на путях под контактным проводом, уже являются зоной повышенной опасности, и подниматься на крышу вагонов - заранее обрекать себя на гибель.

*Лучше предотвратить, чем хоронить и лечить*

Все это, конечно, не значит, что железнодорожники только бесстрастно фиксируют печальную статистику. В 2013 году программа ГЖД, направленная на предупреждение непроизводственного травматизма, выполнена на общую сумму 325,57 млн рублей. По инвестиционному проекту "Предупреждение травматизма граждан на объектах инфраструктуры ОАО "РЖД" на Горьковской железной дороге выполнено строительство 10 пешеходных переходов, оборудованных световой и звуковой сигнализацией и 3,7 км ограждений вдоль железнодорожного пути на общую сумму 92,4 млн рублей. Построены 2 пешеходных моста по ст. Оричи и ст. Йошкар-Ола на общую сумму 107,076 млн руб.

В 2013 году проведен капитальный ремонт 32 объектов пассажирских обустройств, тоннеля на станции Адмиралтейская Слобода, 3 пешеходных мостов на ст. Дербышки, ст. Ометьево, ст. Балезино; 42 пешеходных переходов, 236 п.м. ограждений вдоль железнодорожного полотна.

На технические мероприятия по предупреждению несчастных случаев с гражданами в 2013 году затрачено 27,264 млн рублей. Установлено 311 знаков и 4813 плакатов. Приведены к техническим требованиям инженерные сооружения 20 пешеходных переходов. Освещены по всем нормам 33 пешеходных перехода. Окрашено 440685 метров торцов и полос безопасности на платформах. Улучшена освещенность на 155 платформах. Вырублен кустарник у пешеходных переходов и в местах плохой видимости на площади 9 га. Восстановлены сходы с 4 платформ. На 12 платформах установлены ограждения. Флюоросцентной краской окрашены лобовые части 1276 локомотивов.

В 2014 году на технические мероприятия, направленные на предотвращение травмирования граждан, в Нижегородской области направят порядка 24 млн рублей. Около 4 млн рублей будет потрачено на устройство ограждения вдоль железнодорожного полотна на участке Костариха - Починки и пешеходного перехода, оборудованного световой и звуковой сигнализацией, на станции Починки. Два пешеходных перехода будут обустроены на станции Линда.

*Знание правил спасет*

Не забывают железнодорожники и о разъяснительной работе по железнодорожной безопасности. В прошлом году направлено 3372 информационных письма в различные организации о случаях травматизма и проведении разъяснительной работы по правилам нахождения граждан в зоне повышенной опасности железнодорожного транспорта, в том числе 1717 писем в учебные заведения, 402 письма на предприятия, 560 писем в исполнительные органы и 693 письма в ГИБДД. Проведено 2229 лекций и 3830 бесед с охватом 164415 человек. Выпущено и распространено более 46 тысяч памяток по безопасности граждан на железнодорожном транспорте. Продемонстрировано 650 фильмов, направленных на предупреждение травматизма граждан в зоне движения поездов с охватом 54240 человек.

Наиболее эффективным методом предупреждения травматизма остается проведение рейдов совместно с работниками органов внутренних дел на транспорте и ведомственной охраны. В 2013 году проведено 4850 подобных рейдов по пресечению хождения граждан по железнодорожным путям и нахождения в несанкционированных местах. В результате задержано 68128 человек, сумма штрафов составила 14,5 тыс. руб. Задержано за проезд в грузовых поездах 129 человек, сумма штрафов - 9,9 тыс. руб.

В рамках проведения месячника "Путь твоей безопасности" в департаменты образования областей и республик зоны действия ГЖД направлены электронная версии буклета "Правила нахождения детей на железнодорожном транспорте" и видеоролик "Железная дорога - зона повышенной опасности". Всего направлено 1003 буклета и 206 видеороликов. Проведено 1685 бесед и лекций в школах с охватом 55339 человек. Продемонстрировано 309 фильмов с охватом 27346 человек.

Для предупреждения травмирования несовершеннолетних железнодорожники активно взаимодействуют с местной властью, учебными заведениями, средствами массовой информации. Выпущено и распространено 18257 памяток - обращений по безопасному поведению на железнодорожных путях. На объектах пригородного пассажирского комплекса, оборудованных громкоговорящей связью, организована трансляция объявлений для пассажиров о мерах безопасности при нахождении на объектах железнодорожного транспорта.

В соответствии с поручением начальника Горьковской железной дороги министру образования Нижегородской области Сергею Наумову направлено обращение о рассмотрении вопроса по включению в школьный курс "Основы безопасности жизнедеятельности" раздела, связанного с нахождением несовершеннолетних граждан в зоне повышенной опасности, прохода и перехода через железнодорожные пути.

Нижегородским институтом развития образования совместно со службой охраны труда и промышленной безопасности ГЖД разработано методическое пособие "Основы безопасности и правила поведения на железной дороге" для проведения уроков в школах. Финансирование разработки методического пособия осуществлено за счет средств министерства образования Нижегородской области.

Руководством Горьковской железной дороги выделены средства в размере 197 тыс. руб. на тиражирование методического пособия "Основы безопасности и правила поведения на железной дороге" в количестве 1000 штук для 976 школ, расположенных на территории Нижегородской области (с приложением 1000 дисков с видеороликами и мультипликационными фильмами по предупреждению травматизма несовершеннолетних граждан). Пособия будут направлены во все школы Нижегородской области для изучения в рамках школьного курса "Основы безопасности жизнедеятельности". Подобный опыт распространят на все регионы действия ГЖД.

- Нам бы очень хотелось, чтобы и население осознало - его безопасность, в первую очередь, зависит от личной ответственности, - подытожил обсуждение Александр Рябков. - Только совместная работа позволит нам и в дальнейшем продолжить положительную тенденцию по максимальному снижению и недопущению травмирования наших граждан на объектах железнодорожного транспорта.

# РЖД могут оштрафовать за плохое состояние платформы "Темпы"

**Ключ (kluch-news.ru), 22.05.2014**

МОСКВА, 22 мая - В Подмосковье. Государственный административный технический надзор (Госадмтехнадзор) Московской области привлек РЖД к административной ответственности в виде штрафа на сумму 65 тысяч рублей, сообщили в четверг в пресс-службе ведомства Подмосковья.

Сотрудники Талдомского территориального отдела Госадмтехнадзора Московской области в ходе своей ежедневной надзорной деятельности установили, что здание бывшего вокзала в селе Темповое находится в ненадлежащем состоянии. Каждый день на протяжении нескольких лет жители села ходят к платформе "Темпы" мимо заброшенного здания бывшего железнодорожного вокзала. Инспекторы зафиксировали разрушение фасада здания, наличие надписей, ненадлежащее состояние информационных табличек на платформе, а также обнаружили навалы мусора внутри здания, поясняется в сообщении.

"За указанные нарушения ОАО "Российские железные дороги" привлечено к административной ответственности в виде административного штрафа, сумма которого составила 65 тысяч рублей. Организации выдано предписание об устранении выявленного административного правонарушения, его исполнение взято на контроль сотрудниками административно-технического ведомства", - приводятся в сообщении слова начальника Госадмтехнадзора Московской области Татьяны Витушевой.

# Убийственный износ

**Советская Россия, 22.05.2014**

**Екатерина ПОЛЬГУЕВА**

*Очередное железнодорожное ЧП привело к человеческим жертвам*

В связи с аварией под Наро-Фоминском, жертвами которой стали шесть человек, глава РЖД Владимир Якунин прервал свой визит в Китай и срочно вернулся в Россию. Такое поручение он получил от премьер-министра Дмитрия Медведева во время телефонного разговора. В КНР Якунин находился в составе президентской делегации, намеревался вести переговоры о реализации амбициозных планов с китайской стороной.

РЖД вообще амбициозная компания: чем только не занимается – от инвестиций в спорт (будь то футбольный клуб «Локомотив» или сочинская Олимпиада) до дел духовных, связанных, например, с доставкой на Пасху благодатного огня... Все это, естественно, требует масштабных расходов. Так, на Олимпиаду в Сочи РЖД потратила 67 млрд рублей (больше из государственных компаний вложил только Газпром). Между тем федеральный бюджет ежегодно выделяет РЖД средства на инвестиционные программы, а цены на билеты и тарифы на грузовые перевозки постоянно растут. И, казалось бы, компания прежде всего должна заботиться о своей отрасли.

Но работа российских железных дорог все менее эффективна и, как показывают не только последние ЧП, все менее безопасна. В первой половине 2014-го поставлен своего рода антирекорд по серьезным авариям, связанным с грузоперевозками.

5 февраля 32 цистерны с газовым конденсатом сошли с рельсов под Кировом, взорвались и загорелись.

12 февраля на перегоне Хребет–Уржумка в Челябинской области сошли с рельсов 30 вагонов с углем. Разрушено более 300 метров пути в обоих направлениях. В тот же день сошли с рельсов и загорелись три цис­терны с нефтепродуктами под Рязанью.

В ночь на 23 февраля перевернулись 16 пустых цистерн в Самарской области.

5 марта на перегоне Кунгурское в Комсомольском районе Хабаровского края сошли под откос 19 груженных углем вагонов, повреждено более 400 метров железнодорожного полотна.

22 марта в Уфе сошли с рельсов шесть цистерн с мазутом, произошла утечка.

И это еще не полный перечень происшествий, некоторые из которых привели к серьезным пожарам, эвакуации сотен человек, многочасовым остановкам движения. По удачному стечению обстоятельств до 20 мая удавалось избежать человеческих жертв.

Однако 20 мая произошла трагедия. Как уже известно, на железнодорожном перегоне между Наро-Фоминском и Бекасово грузовой состав сошел с рельсов и задел пассажирский поезд «Москва–Кишинёв». Два вагона поезда оказались разрушены, пятеро пассажиров погибли на месте, еще один скончался в больнице. Около полусотни пострадали.

«Принимаем все возможные меры, чтобы помочь раненым, обязательно окажем помощь семьям погибших. Конечно, будет проведено тщательное расследование», – уверил генерального секретаря ООН Пан Ги Муна находящийся в Пекине российский президент Владимир Путин.

Обещания в таких ситуациях денежных компенсаций семьям погибших выглядят уже привычным цинизмом, когда жизнь человеческая оценивается лишь деньгами. На сей раз цинизма подобным заявлениям добавляют постоянные уточнения: мол, среди погибших только граждане Молдавии, а среди раненых россиян почти нет.

Действительно, пассажирским поездом №341 из Москвы в Кишинёв возвращаются главным образом молдавские гастарбайтеры. Московские власти решили было оказать материальную поддержку пострадавшим москвичам, однако до сих пор не нашли таковых.

Всю необходимую медицинскую помощь пострадавшие получают независимо от регистрации. Хотя, пожалуй, не к чести министра здравоохранения Вероники Скворцовой акцентировать внимание на гражданстве и месте жительства жертв…

Самое главное, конечно же, расследование. Только тщательное установление причин данной катастрофы и роста числа железнодорожных ЧП в целом может дать какие-то гарантии безопасности в будущем. Пока версии выдвигаются стандартные: излом боковой рамы грузового вагона, лопнувший рельс и человеческий фактор – ошибка в действиях бригады товарняка.

Напомним, такие же версии (плохое состояние подвижного состава, деформация рельсов из-за жары, неправильные действия машиниста) высказывались 7 июля 2013 года, когда в Краснодарском крае с рельсов сошли девять вагонов поезда Новосибирск–Адлер и около сотни человек оказались на больничных койках. Прошел без малого год, но не только виновные крушения не выявлены, даже точная причина происшествия до сих пор не установлена. А ведь и тогда возбуждалось уголовное дело, создавалась специальная комиссия. Это уже кажется обязательной декорацией к трагическим сценам.

Что касается причин нынешней аварии, то излом боковой рамы тележки вагона в товарняке специалисты полагают весьма вероятным. Этот дефект встречается все чаще и чаще. Так, если в 2008 году таких поломок было выявлено 3,7 тысячи, то в 2010-м уже 12,3 тысячи.

Состояние грузовых вагонов и контейнеров ухудшается параллельно продвижению реформы РЖД по грузоперевозкам, «идеологом» которой является Владимир Якунин. Большая часть грузового вагонного парка находится теперь в руках частных операторов, у которых собственное представление, куда и как должен двигаться вагон. Это уже породило проблемы технологической координации грузоперевозок в масштабах страны – падает скорость движения, растет порожний пробег. Соответственно, увеличиваются издержки железнодорожных компаний-операторов и РЖД. Где уж тут думать о качественной и новой технике: ради прибыли будут до полного износа эксплуатировать имеющуюся. Так, сошедшие 20 мая с рельсов платформы были выпущены на «Абаканвагонмаше» с 1979 по 1991 год. Как говорят эксперты, это очень большой износ. Для кого-то он оказался убийственным.

«Машиностроительное сообщество в очередной раз вынуждено обратить внимание, что владельцы компаний, эксплуатирующих подвижной железнодорожный состав, не стремятся своевременно его обновлять, предпочитая бесконечно продлевать срок эксплуатации грузовых вагонов», – сетует депутат Госдумы единоросс Владимир Гутенев. Но как может быть иначе, если сама суть реформ ставит крест на вложениях в модернизацию, делает ее невыгодной?

Оператором сошедшего с рельсов товарняка была украинская компания. По предварительной информации «Укрзализныци», контейнерный поезд был сформирован на станции Вадул-Сирет и курсировал на станцию Москва-Грузовая. Если версия о плохом состоянии состава подтвердится, это может дать повод РЖД переложить ответственность на иностранную компанию.

Но повторимся: и для российских операторов это одна из острейших проблем. К тому же за проверку технического состояния железнодорожного транспорта, который передвигается по территории России, несет ответственность РЖД. И уж тем более отвечает за состояние путей, которые в последнее время «деформируются», если солнышко пригреет. Наверное, на должное содержание полотна не хватает средств. Тех самых, которые идут на «непрофильные проекты».

К несчастью, именно с ответственностью, особенно среди крупных российских чиновников и руководителей, дела обстоят плачевным образом.

В феврале нынешнего года Счетная палата РФ критиковала ОАО «РЖД» за провалы в проведении реформы железнодорожной отрасли. Среди таких провалов были названы высокая изношенность парка локомотивов и грузовых вагонов, низкая техническая оснащенность сети железных дорог, неэффективная деятельность в сфере пригородных перевозок, которые просто сворачиваются, отсутствие железнодорожного сообщения в ряде ключевых регионов Сибири, Севера и Дальнего Востока. Но за этой критикой ничего не последовало. Так что неясно, чем личное присутствие Владимира Якунина, вызванного из Пекина, поможет в ликвидации последствий крушения и предотвращении новых.

В Китае же, кстати сказать, порядки строгие. Так, бывший министр железных дорог этой страны Лю Чжицзюнь, несмотря на то, что вывел свою отрасль на новый технологический уровень, был приговорен к смертной казни за коррупцию.

# Три страны на товарняк

**Газета.Ру, 21.05.2014**

**Ксения Баранова, Анастасия Берсенева**

*Поиск виновных в крушении поездов под Москвой вышел на международный уровень*

Три страны могут оказаться причастны к крушению железнодорожных составов под Москвой. К России и Украине (производителю поезда) добавилась Румыния, откуда груз выехал в Москву. Где именно поезд проходил полный техосмотр, пока не могут сказать ни в СК, ни в РЖД. В момент аварии поездом управляла российская локомотивная бригада - к ней у следователей тоже есть вопросы.

Следователи вынуждены искать виновного в крушении поездов около подмосковного Наро-Фоминска среди представителей трех стран. «Сложная ситуация оказалась: состав был сделан на Украине, груз ехал из Румынии, а авария произошла в России», - пояснил «Газете.Ru» источник в Следственном комитете. Впрочем, окажется ли Румыния в перечне подозреваемых стран, будет известно после экспертизы поврежденного вагона: если окажется, что в его тележке есть производственный брак, то стрелки автоматически переведутся на Украину. Если выяснится, что дефект был получен во время эксплуатации, то следователям придется выяснять, где это произошло и кто не доглядел. Пока что сотрудники СК и РЖД выясняют, кто отвечал за технический осмотр поезда во время его следования. К ним вскоре присоединится украинская сторона. Генеральный директор "Украинских железных дорог" Борис Остапюк поручил специалистам срочно выехать на место аварии для расследования ее причин.

В «Украинских железных дорогах» (УЖД) «Газете.Ru» пояснили, что состав был сформирован у них в стране на станции Вадул-Сирет из платформ, стоящих на балансе украинской транспортной компании УГЦТС «Лиски».

По данным украинцев, когда поезд с грузом пересек границу России, то именно там он и проходил техосмотр.

«На территорию России грузовой поезд был передан в пункте приема-передачи на стыке Хутор-Михайловский (Украина, Сумская область) 19 мая в 10.13 после технического осмотра российскими железнодорожниками», - говорится в сообщении УЖД. После этого состав был передан в управление РЖД, в момент аварии его вел российский локомотив и технический осмотр осуществляла российская локомотивная бригада.

«Технический контроль за составом всегда осуществляет та страна, на территории которой находится и эксплуатируется состав, в данном случае речь идет о российской компании РЖД», - заявили в пресс-службе «Украинских железных дорог».

В РЖД заявили, что ответственность собственника поезда не заканчивается никогда.

«Да, действительно, российские РЖД осуществляли технический контроль на этом участке, но производитель грузового поезда тоже несет ответственность за состояние состава, - прокомментировал «Газете.Ru» пресс-секретарь Владимира Якунина Александр Пирков. - Не хочу говорить, что мы белые и пушистые, и винить украинских коллег. Кто виноват, решит только комиссия и следователи».

В Московском межрегиональном следственном управления на транспорте СК России «Газете.Ru» рассказали, что следственные мероприятия могут длиться месяц, потому что задействованы разные страны. «На данный момент проводятся следственные действия, мы запросили все документы, технические характеристики, допрашиваем свидетелей, технических работников и машинистов, - рассказал «Газете.Ru» помощник руководителя Московского межрегионального следственного управления на транспорте. - Это занимает время».

Следователи проверяют, допускала ли локомотивная бригада поезда нарушения.

Локомотивная бригада, которая управляла товарняком, - это два человека, машинист и его помощник, рассказал «Газете.Ru» один из машинистов, который водит грузовые составы в Подмосковье. Он пояснил, что на всем пути следования бригады меняются. Состав идет по маршруту, проходя по зонам ответственности разных локомотивных депо, а на границах происходит смена бригад.

Таким образом, в районе Наро-Фоминска составом управляла местная бригада.

«Они не проводят техосмотр состава - могут только визуально проверять, все ли в порядке, в кривых, когда поезд поворачивает и в окно или зеркала видны вагоны. Пока состав движется, за его состоянием следят устройства диагностики - датчики КТСМ и УКСПС. Они контролируют нагрев букс, в которых размещены подшипники. Если произойдет сход колес, то датчики пошлют сигнал диспетчеру, а тот передаст машинисту поезда. Во время остановок состав осматривают местные обходчики», - пояснил машинист. По его словам, контейнеры не прикрепляются к вагонной тележке, а вставляются в пазы как кусочки пазла.

«Невероятно, чтобы контейнер начал смещаться и вылетел. Я такого не слышал. Также фактически невозможно, чтобы контейнер начал раскачиваться.

Такое может быть, например, если один рельс ниже другого - после паводка, допустим. Но я сомневаюсь, что такое может быть, так как постоянно идет диагностика пути, ездит специальный поезд, ходят с осмотром путейцы. А вот колеса могли соскочить с рельсов из-за уширения, такое бывает», - говорит машинист. Он подтвердил, что версия с изломом боковой рамы тележки имеет право на существование, вспомнив случай с Уралвагонзаводом, который произошел сразу после выборов президента: брак в тележке привел к аварии. В 2010 году Роспотребнадзор отзывал более 2 тыс. рам, выпущенных Алтайвагонзаводом, а с 2013 года критика посыпалась на Уралвагонзавод. Сообщалось, что за первые месяцы 2013 года произошло 24 схода грузовых поездов, а в ремонт из-за дефектов боковых рам отправлено более 6,5 тыс. вагонов. На этот раз претензии будут к Украине, где был построен товарняк.

Напомним, трагедия произошла 20 мая около 12.30 в Наро-Фоминском районе Московской области. На перегоне Нара - Бекасово-1, в 80 км от Москвы, следовавший из Румынии грузовой состав столкнулся с пассажирским поездом № 341 (Москва - Кишинев).

По словам машиниста пассажирского поезда, перед этим у грузового состава «выскочила тележка грузового вагона», однако из-за ограниченной видимости машинист заметил это в последний момент. «Из-за плохой видимости, потому что была правая кривая, мы увидели приближающийся грузовой поезд. Из-под вагона шла пыль. Выскочила тележка грузового вагона. Мы это дело увидели, применили экстренное торможение, дальше мы ничего не видели, потому что было очень много пыли, видимость была ноль», - рассказал машинист журналистам программы «Вести 24».

У Следственного комитета России было три версии причин крушения поездов под Наро-Фоминском в Московской области. Это ненадлежащее состояние подвижного состава грузового поезда, ненадлежащее состояние железнодорожных путей и нарушения в действиях членов локомотивной бригады грузового поезда. В результате столкновения поездов погибли шесть человек, 45 получили травмы различной степени тяжести. На данный момент движение поездов по этому направлению восстановлено.

# Опасный поворот. Состав, убивший пассажиров поезда, принадлежит Украине

**Аргументы и факты, 21.05.2014**

**Андрей Сидорчик**

Один из первых по-настоящему жарких дней 2014 года в Москве выдался "горячим" для железнодорожников Московского узла, сотрудников МЧС и медицинских работников.

В 12:38 по московскому времени 20 мая на участке Киевского направления Бекасово-1 - Нара с рельсов сошли 15 вагонов грузового поезда № 1484. В итоге произошло боковое столкновение с пассажирским поездом № 341 Москва - Кишинёв формирования "Молдавской железной дороги". В результате катастрофы шесть человек погибли, более 50 получили ранения.

Поезд Москва - Кишинёв покинул Киевский вокзал всего за час до столкновения. На этот рейс было продано 394 билета, причём в основном пассажирами являлись граждане Украины и Молдавии.

Покинув пределы столицы, поезд стал набирать скорость. По предварительным данным, на 68-м километре Киевского направления, где произошла роковая встреча поездов, пассажирский состав двигался со скоростью 95 километров в час. Навстречу ему со скоростью около 40 километров в час двигался грузовой поезд, перевозивший из Румынии в Москву контейнеры, загруженные запчастями к автомобилям "Рено".

В тот момент, когда составы поравнялись друг с другом, контейнер, находившийся на одной из платформ товарного вагона, стал заваливаться набок и ударил пассажирский состав.

Основной удар пришёлся на 7-й вагон поезда, который словно вскрыли огромным консервным ножом. Пассажиры в этот момент продолжали размещаться на своих местах. Те, кому повезло уцелеть, потом рассказывали, что даже не поняли, что именно произошло. Кто-то даже кричал, что поезд взорвали.

*Техническая неисправность*

Машинист пассажирского поезда Антон Иванов рассказал LifeNews, что при приближении товарного состава обратил внимание на облако пыли, образовавшееся вокруг него, а затем увидел, что одна из тележек товарного вагона стала двигаться в сторону встречного состава. Машинист применил экстренное торможение, однако избежать столкновения не удалось.

К месту аварии уже через несколько минут стали прибывать спасатели МЧС, машины скорой помощи, а также вертолёты. На место крушения перебросили сразу три ремонтных поезда, приступивших к ликвидации последствий ЧП.

Частично восстановить движение поездов на аварийном участке удалось уже к вечеру 20 мая. Раненых доставили в московские и подмосковные больницы, самых тяжёлых отвезли в Институт имени Склифосовского. Сам пассажирский состав спустя несколько часов отправили на ближайшую станцию. После того как от состава были отцеплены аварийные вагоны, он был отправлен по маршруту.

По предварительным данным, среди тех, кто пострадал в катастрофе, есть два жителя Московской области, но большинство раненых составляют граждане Украины.

На настоящий момент озвучены несколько версий катастрофы: лопнувший рельс, некачественный ремонт дороги, нарушение правил транспортировки грузов и повреждение боковой рамы грузовой тележки одного из вагонов товарного состава.

На последнюю версию указывают свидетельства машиниста пассажирского поезда, наблюдавшего облако пыли и внезапное смещение одной из тележек товарного вагона.

Около двух лет назад излом боковой рамы тележки товарного вагона привёл к крушению товарного состава в Амурской области. В результате с рельсов сошло 27 цистерн, перевозивших нефть.

*"Украинский фактор"*

68-й километр Киевского направления среди железнодорожников не считается особо сложным участком, несмотря на то, что в этом месте имеется изгиб. Кстати, именно поворот мог дать роковую нагрузку на повреждённую тележку, что и спровоцировало крушение.

В районе станции Бекасово эта катастрофа - вторая по счёту. Правда, первая имела место шестнадцать лет тому назад, и её причиной стал человеческий фактор. Ремонтная дрезина с железнодорожниками пыталась проскочить со второстепенного пути на главный при запрещающем сигнале семафора. Подобная вольность обернулась столкновением с электричкой и гибелью четырёх человек.

В нынешнюю катастрофу, как ни странно, вмешался "украинский фактор". Дело в том, что товарный состав, следовавший из Румынии, принадлежит Украине, а обслуживание контейнеров осуществляла транспортная компания, офис которой расположен в Киеве.

Впрочем, о диверсии речь не идёт, скорее, о неудовлетворительном состоянии подвижного состава.

*По факту крушения завели дело*

По факту крушения следственными органами Московского межрегионального следственного управления на транспорте Следственного комитета Российской Федерации возбуждено уголовное дело по признакам преступления, предусмотренного ч. 3 ст. 263 УК РФ ("Нарушение правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта, повлёкшее по неосторожности смерть двух или более лиц").

Стоит отметить, что ЧП, подобные катастрофе 20 мая, на российских железных дорогах происходят довольно редко. Основными причинами происшествий на железной дороге чаще становится неосторожность людей, переходящих пути, а также торопливость водителей, пытающихся проскочить железнодорожные переезды на запрещающий сигнал светофора. В целом же, несмотря на существующие трудности, российским железнодорожникам пока удаётся обеспечивать высокий уровень безопасности перевозок.

# Как и почему случаются крушения поездов

**MosDay.ru, 21.05.2014**

**Николай Петров**

По международной статистике катастроф железнодорожный транспорт считается одним из самых безопасных, также как речной. Поезд гораздо безопаснее, чем самолет, и тем более - чем поездка на автомобиле.

При этом, несмотря на растущую во всем мире популярность высокоскоростных железнодорожных магистралей, этот вид перевозок также считается одним из самых надежных, несмотря на то, что такие поезда движутся со скоростями свыше трехсот километров в час.

Исключением из правила стала крупнейшая европейская катастрофа последнего времени, когда в Испании, недалеко от города Сантьяго-де-Компостела, в июле 2013 года из-за двукратного превышения скорости машинистом, в повороте опрокинулись все восемь вагонов, некоторые загорелись. Предпоследний был разрушен полностью. Жертвами крушения поезда стали 80 человек, 140 были ранены.

В нашей стране человеческий фактор как причина железнодорожных происшествий по большей части связан с рискованным выездом автомобиля на нерегулируемый переезд. А самой распространенной в последнее время является техническая неисправность вагонов или износ инфраструктуры. И вот на что хотелось бы обратить внимание.

Ровно за 4 дня до аварии в Бекасово, 16 мая, некоторые издания со ссылкой на РИА Новости опубликовали заявление неназванного представителя МЧС, который рассказал о том, что за последние несколько лет на железнодорожном транспорте количество чрезвычайных ситуаций, вызванных изломом боковых рам тележек грузовых вагонов, возросло в пять раз.

При этом большинство аварийных ситуаций вызвано "не только износом, но и тривиальным браком при изготовлении тележек". Число найденных дефектов измеряется тысячами в год. При этом по причине излома тележек, уже в этом году произошло несколько особо крупных аварий.

Так, в начале марта в Шатурском районе Московской области, на перегоне Черусти - Кривандино сошли с рельсов 18 вагонов товарняка, одна цистерна загорелась. За десять дней до того, в феврале, в Приморском крае, опять же по причине излома тележки, сошли с рельсов 12 вагонов с углем и пиломатериалами. К счастью, никто не пострадал.

Значительная часть грузового вагонного парка России находится в частных руках. За техническое состояние отвечает, естественно, владелец. И, по идее, все вагоны и грузовые контейнерные платформы должны проходить периодический технический контроль узлов и систем и регулярный осмотр перед каждым рейсом.

Но до сих пор основным инструментом осмотра грузовых вагонных тележек при формировании состава являются: щетка, зеркальце на щупе, лупа и фонарик. В большинстве случаев, ни о каком массовом высокотехнологичном, ультразвуковом или рентгеновском исследовании на прочность этих узлов - речи нет. При этом специалистам прекрасно известны заводы-изготовители и типы вагонных тележек, выпущенных в конце 90-х начале 2000-х, когда машиностроителям не хватало качественного вагонного литья.

Ну и, наконец, обескураживающая цифра. По данным газеты "Гудок", опубликованным в 2013 году, по России ездит около миллиона грузовых вагонов, где возможен излом рам вагонных тележек - из-за конструктивных дефектов или недостаточного качества металла. И хорошо, если очередная такая авария произойдет в безлюдном районе, где на соседнем пути в этот момент не окажется какой-нибудь пассажирский поезд…

# Три версии трагедии в Подмосковье

**BFM.Ru, 20.05.2014**

*Спасательные работы на месте аварии поездов под Наро-Фоминском завершены*

На месте аварии в Наро-Фоминском районе, где столкнулись пассажирский и грузовой поезда. Фото: ИТАР-ТАСС

Спасательные работы на месте аварии поездов в Подмосковье завершены, сообщают в МЧС. "Этап спасательных работ завершен, поезд продолжил свое движение", - приводят слова заместителя главы ведомства Владимира Степанова РИА "Новости".

Напомним, во вторник в районе Наро-Фоминска грузовой состав при сходе с рельсов задел пассажирский поезд дальнего следования Москва-Кишинев. По официальным данным МЧС погибли 5 человек, однако в зампредседателя правительства Московской области Дмитрий Пестов заявил, что в больнице скончался еще один человек. В то же время, по данным Минтранса Молдавии, количество погибших может составить 9 человек. 28 человек госпитализировано, многие из них находятся в тяжелом состоянии.

Машинист пассажирского поезда пытался предотвратить столкновение. Вот что он рассказал телеканалу LifeNews:

"Правой кривой шел грузовой поезд. Из-за плохой видимости, потому что была правая кривая, соответственно, мы увидели приближающийся грузовой поезд. Из-под вагона шла пыль. Выскочила тележка у грузового вагона. Мы это дело увидели, применили экстренное торможение. Дальше мы ничего не видели, потому что было очень много пыли, была нулевая видимость ".

По словам представителя РЖД, на перегоне идут восстановительные работы. Семь вагонов грузового поезда из пятнадцати подняли специальным инструментом.

Между тем глава РЖД Владимир Якунин срочно вылетел из Китая в Москву. На место трагедии отправилась и спецкомиссия из Молдавии и Украины.

Украине, в частности, принадлежит грузовой поезд, по вине которого произошла железнодорожная авария, сообщила Business FM глава пресс-службы РЖД Екатерина Герасимова:

"На перегоне Нара-Бекасово Московской железной дороги произошел сход 16-ти вагонов грузового поезда, с последующим столкновением с пассажирским поездом. Это крупнотоннажные контейнеры, поезд украинский. В пассажирском поезде повреждены 7 и 8 вагоны ".

*Три основные версии произошедшего*

Причиной столкновения двух поездов стал оторвавшийся от грузового состава контейнер. Это - предварительные данные следствия, которые озвучил официальный представитель СК Владимир Маркин. По его словам, специалисты рассматривают три версии произошедшего: плохое состояние подвижного состава грузового поезда; ненадлежащее состояние путей; и ошибки в работе локомотивной бригады.

По факту столкновения двух поездов Следственный комитет возбудил уголовное дело по 263-й статье: нарушение правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта, повлекшее смерть двух и более лиц.

Причина аварии, скорее всего, носит технический характер, считает первый заместитель председателя комитета Госдумы по транспорту Михаил Брячак:

"В большей степени это, конечно, техническая причина, и она была допущена, с моей точки зрения, из-за недостаточного контроля со стороны должностных лиц, обеспечивающих безопасность движения. И если это не технический вопрос в части качества металла, применяемого на тележках колесных пар, то можно с высокой вероятностью сделать вывод о том, что это вина какого-то персонального должностного лица, который не выполнил или не в полной мере выполнил свои обязанности ".

Фитинговые платформы, из которых состоял грузовой состав, были выпущены на "Абаканвагонмаше". Это предприятие входит в холдинг "Русские машины" Олега Дерипаски. Информацию о производителе платформ агентству РИА "Новости" сообщил источник знакомый с ситуацией.

Между тем специалисты говорят об утрате технического контроля на железнодорожном транспорте. Вот, что рассказал Business FM независимый аналитик Дмитрий Адамидов:

"Дело в том, что в результате реформы в РЖД, фактически, утрачен единый технический контроль, который был сильной стороной МПС. Соблюдение технических регламентов сейчас довольно сложно проконтролировать, в виду того, что появилось очень много разных игроков, очень много у разных производственных стандартов своих и, соответственно, не везде, как мы видим, достаточно удовлетворительно контролируется качество. Об этом говорило и руководство РЖД в свое время, и были эпизоды с грузовыми вагонами, которые, слава Богу, обходились без жертв, но это были те же самые проблемы. Сейчас, к сожалению, это привело к тому, что появились человеческие жертвы и, в общем-то, о безопасности движения сейчас надо всерьез задумываться ".

Ранее следователи изъяли на месте столкновения поездов под Наро-Фоминском их скоростемерные ленты. Они направлены на исследование.

# Не сбавляя темпа

**Тульские известия (tnews.tula.net), 18.04.2014**

**Полина КРЫМОВА**

Железная дорога – показатель положения и экономики региона, и государства в целом: компания ОАО «РЖД» в значительной степени зависит и от состояния промышленности, и от уровня жизни населения. Учитывая результаты прошлогодней работы и наметившиеся тенденции, хозяева стальных магистралей надеются в году нынешнем двигаться вперед, не сбавляя темпа. Об этом и многом другом «Тульским известиям» рассказал заместитель начальника Московской железной дороги по территориальному управлению Александр ПОТАПЕНКО.

*Идеальный партнер*

– Мы постоянно ведем активную работу по привлечению грузов на железнодорожный транспорт и повышению его доходности. При этом компания стремится обеспечить максимальный комфорт для клиентов.

Одним из наиболее значительных наших достижений стала эффективная работа с местными предприятиями, – подчеркнул он. – Сейчас производств, которые не сотрудничают с железной дорогой, единицы. Благодаря техническим возможностям железных дорог наши партнеры могут в кратчайшие сроки переправить грузы в любой уголок страны и зарубежья.

Серьезным шагом в данном направлении стало открытие станции Промгипсовая в Новомосковске.

– Это позволило местным предприятиям рассчитывать на устойчивую выгоду благодаря значительному уменьшению транспортных расходов, – констатировал Потапенко. – А нам, в свою очередь, хотелось бы, чтобы станция была максимально загружена. Повод для оптимизма есть: на Промгипсовой фиксируется устойчивый рост объемов перевозок.

Кстати, оттого, что большинство крупных компаний предпочитают сотрудничать с железной дорогой, выгоду получают и жители региона. Дело в том, что тяжелые груженые фуры могут всего за несколько месяцев разбить даже самое свежее и качественное асфальтовое покрытие, – поясняет Александр Федорович.

В преддверии дачного сезона о предстоящих поездках по железным дорогам думают и тульские огородники. Многие из них задаются вполне резонными вопросами: не изменится ли расписание и не отменят ли самые удобные электрички?

– График корректироваться не будет, – успокаивает жителей области заместитель начальника МЖД Александр Потапенко. – Кроме того, сохранятся и все имеющиеся льготы. Сегодня у нас складываются конструктивные, деловые отношения с областной властью. Для осуществления подобного рода перевозок нам предоставляется весомая компенсация из областного бюджета. Конечно, в идеале хотелось бы, чтобы была полная компенсация убытков компании-перевозчика. Но, с другой стороны, в ряде областей железнодорожники вообще не получают поддержки от властей.

*Безопасность превыше всего*

Тема безопасности на железной дороге всегда была одной из животрепещущих. Действуя согласно принципу «предупрежден – значит, вооружен», руководители предприятий ОАО «РЖД» всех уровней регулярно проводят профилактическую работу.

– Требования к безопасности железнодорожных перевозок сегодня высочайшие, – уверяет заместитель начальника МЖД. – Существуют специальные программы по снижению аварийности на железнодорожных переездах, которые успешно реализуются в области. Безусловно, многое уже сделано, но многое еще и предстоит делать.

Кстати, безопасность на железной дороге – это не только защита от терроризма, но и профилактика непроизводственного травматизма.

– В прошлом году нам удалось сократить число разнообразных ЧП на треть. Это очень хороший показатель, – констатировал Потапенко. – Таких результатов удалось добиться в основном благодаря организационно-техническим мерам: к примеру, большинство переездов оборудованы заграждениями. Плюс наши специалисты ведут масштабную профилактическую и разъяснительную работу. Так, сотрудники музея на станции Жданка в рамках своей экскурсионной деятельности проводят большую разъяснительную работу с юными посетителями. В ходе интерактивных занятий работники знакомят детей с основными правилами поведения на объектах железнодорожного транспорта, учат их бдительности. Благодаря этим историям люди задумываются о своем поведении, становятся внимательнее.

Заместитель руководителя МЖД уверен, что несчастных случаев станет меньше, если люди перестанут ходить по шпалам, потому что «так удобнее», молодежь будет снимать наушники, преодолевая пути, мотоциклисты и извозчики не будут торопиться, пересекая пути, а остановятся, завидев оповещения о приближающихся поездах.

Кстати, не исключено, что в скором времени за прогулку по шпалам придется платить: но не здоровьем и жизнью, а рублем. Сейчас рассматривается возможность повышения штрафов за подобные нарушения.

*Железный патриотизм*

Совершенствуя свою работу, не забывают железнодорожники и о значимых социальных проектах. Так, сразу же после того, как губернатор объявил о сборе средств на реконструкцию колокольни Успенского собора Тульского кремля, Александр Потапенко пожертвовал фонду значительную сумму из личных средств. Руководителя поддержал и коллектив – железнодорожники собрали более полумиллиона рублей.

– После реформирования отрасли работать в этом направлении стало сложнее, – признается Потапенко. – Ведь теперь распределением финансовых потоков занимается Москва. Без согласования с руководством мы не можем распоряжаться деньгами, на какое бы благое дело они ни предназначались.

Тем не менее ряд масштабных проектов в Туле все-таки будет реализован. К примеру, в следующем году на площади Московского вокзала появится памятник императору Александру II, благодаря которому была проложена железная дорога от Москвы до Орла через Тульскую губернию.

– А к 70-летию Победы в Великой Отечественной войне мы планируем создать неподалеку от первой платформы историко-культурный комплекс, посвященный базе бронепоездов, действовавших в годы Великой Отечественной войны, – подытожил Потапенко. – Уже удалось разыскать ряд уникальных вагонов: многие из них чудом не пошли на металлолом. Среди них – вагон-пекарня и вагон-столовая. Кроме того, облагородим территорию – постараемся, чтобы подарком для туляков стал настоящий музей под открытым небом.

# Железные дороги и станции под контролем

**Красногорские вести (krn-vesti.ru), 12.03.2014**

**Е ХАРЛАМОВА**

За мусор на платформе Опалиха наказан технический директор ООО «Железнодорожная утилизационная компания» (ООО «ЖУК»). Нарушение в рамках проведения надзора за состоянием объектов железной дороги выявили инспектора Красногорского района.

Так, на станционной площади у платформы Опалиха технический директор ООО «ЖУК» из-за слабого контроля за уборкой вверенной территории допустил образование навалов бытового мусора около здания железнодорожных касс. За что как должностное лицо, допустившее такое административное правонарушение, понес наказание в виде штрафа 20 тыс. руб. Ему выдано предписание на устранение выявленных правонарушений.

Днем ранее гражданка З. выбросила бытовой мусор в пакете объемом около 10 литров, за что понесла наказание как физическое лицо в виде штрафа 4 тыс. руб.

- В своем послании губернатор Московской области Андрей Воробьев отметил, что Московская область - это территория неравнодушной власти, поэтому мы не можем спокойно смотреть на нарушения, а будем требовать от ответственных лиц их немедленного и полного устранения, - подчеркнула начальник Госадмтехнадзора Московской области Татьяна Витушева.

Справочно

Закон Московской области от 30.11.2004 №161/2004-ОЗ статья 22.ч. 1

1. Ненадлежащее состояние и содержание, несвоевременная и (или) некачественная уборка мест общественного пользования, влечет предупреждение или наложение административного штрафа:

на граждан - в размере от 2-х тысяч до 5 тысяч рублей;

на должностных лиц - в размере от 20 тысяч до 50 тысяч рублей;

# Приоритеты на рынке железнодорожных транспортных услуг

**Проблемы прогнозирования, 30.03.2014**

**В.Н. Филина**

В статье рассматриваются некоторые аспекты приоритетных направлений развития российского железнодорожного транспорта, вопросы управления, финансирования при взаимодействии различных участников рынка транспортных услуг в новых условиях хозяйствования. Оцениваются последствия вступления России в ВТО для железнодорожного транспорта. Особое внимание уделяется развитию скоростного и высокоскоростного движения, а также проблемам, связанным с инфраструктурной составляющей отрасли и коммерциализацией перевозок.

Успешное освоение рынка транспортных услуг в РФ является одним из основных факторов развития экономики страны, отдельных регионов, поэтому повышение конкурентоспособности транспортного комплекса признано в качестве общенационального экономического императива.

В числе приоритетных направлений деятельности ОАО "РЖД" можно выделить ускоренное развитие сети железных дорог Восточной Сибири и Дальнего Востока, железнодорожных подходов к основным морским портам, модернизацию существующих и прокладку новых маршрутов при подготовке к 0лимпиаде-2014 и Чемпионату мира по футболу в 2018 г. Одной из актуальных задач является расширение программы скоростного пассажирского сообщения, в которую входят также упомянутые проекты в рамках подготовки к спортивным событиям мирового уровня. Сложность исполнения намеченных программ состоит не только в их масштабности и сроках, привлечении значительных финансовых ресурсов (при том, что суммарный дефицит инвестиций на развитие железнодорожной инфраструктуры к 2015 г. составит 400 млрд. руб.). Реализация обозначенных приоритетов в транспортной сфере, как и модернизация экономики в целом, сдерживается низким техническим и технологическим уровнем всех видов транспорта, неудовлетворительным состоянием транспортной инфраструктуры.

Состояние инфраструктуры транспортного комплекса. За последнее десятилетие транспорт в основном удовлетворял растущий спрос на перевозки грузов и пассажиров (с 2002 г. введено в эксплуатацию 1042,3 км новых железнодорожных линий, 29,7 км автомобильных дорог с твердым покрытием, 11,8 тыс. пог. м морских причалов, 3,8 тыс. пог. м причалов речных портов), хотя существенное влияние на показатели его деятельности оказал экономический кризис 2008-2009 гг. Оживление в экономике в 2011 г., рост реальных доходов населения позволили превысить показатели 2008 г.: по грузообороту на железнодорожном, автомобильном, воздушном, по пассажирообороту на автомобильном, воздушном видах транспорта.

Тем не менее состояние транспортного комплекса, прежде всего его инфраструктуры, не отвечает современным потребностям экономики страны. Несогласованность в развитии инфраструктуры разных видов транспорта не позволяет в полной мере обеспечить транспортное обслуживание территорий, особенно во вновь создаваемых центрах экономического роста - территориально-производственных кластерах. Инфраструктура российских железных дорог характеризуется исчерпанием резервов провозной и пропускной способности: ее ограниченные возможности к 2020 г. станут причиной невывоза 20% предъявленных к перевозке грузов [1].

По-прежнему велик разрыв в плотности сетей коммуникаций в регионах: насыщенность железнодорожными путями колеблется от 0,5 км до 577 км на 10 тыс. кв. км территорий, автомобильными дорогами с твердым покрытием - от 1,7 км до 636 км на 10 тыс. кв. км. Наиболее низка плотность дорог в регионах Севера, Сибири, Дальнего Востока, где до настоящего времени не завершилось формирование опорной сети федеральных автомобильных дорог, соединяющих регионы страны. Слабо внедряются системы логистики, практически отсутствуют распределительные центры. Те же проблемы существуют и в сфере интермодальных, в том числе контейнерных, перевозок, на стыках видов транспорта, особенно в системе "порт - смежные виды транспорта", в применении информационных технологий.

В результате в РФ доля транспортных издержек в конечной цене продукции в среднем составляет 15-20% по сравнению с 7-8% в развитых странах, а подвижность населения соответственно в 3-4 раза ниже.

Все отчетливее проявляется несоответствие между темпами развития автомобильных дорог с твердым покрытием и уровнем автомобилизации: за десять лет с 2002 по 2012 г. прирост данных показателей составил 23 и 60% соответственно, что привело к снижению скорости движения до критического уровня, фактически парализуя жизнь крупных городов. Попытки замещения в крупнейших городах личных автомобилей различными видами городского общественного транспорта, в том числе скоростными, мало результативны. Более того, в настоящее время общественный транспорт не в состоянии полностью обеспечить территориальное единство города.

В авиации единая система организации воздушного движения не справляется с возросшей почти вдвое интенсивностью полетов. Аэродромная сеть в 14-ти регионах, где авиационный транспорт является основным, сократилась за последние десять лет на 136 аэропортов. Сеть авиамаршрутов имеет искаженную структуру - 2/3 внутренних авиаперелетов осуществляются через Московский транспортный узел.

На внутреннем водном транспорте за последние двадцать лет протяженность судоходных путей с гарантированными глубинами сократилась почти в 1,5 раза. Отрасль становится все менее конкурентоспособной, что негативно отражается на транспортном обслуживании отдаленных и труднодоступных районов страны.

Потенциальные конкурентные преимущества России в силу ее географического положения между мировыми экономическими центрами слабо реализуются из-за несоответствия транспортной инфраструктуры международным стандартам рынка транспортных услуг - даже международные транспортные коридоры (МТК), проходящие по территории страны, имеют низкие технические характеристики - недостаточной пропускной способности морских портов, транспортных подходов к ним, наземных пограничных переходов.

Ведущие специалисты-транспортники видят решение проблем в реализации инновационного развития инфраструктуры в рамках Концепции долгосрочного социально-экономического развития РФ на период до 2020 г., согласно которой необходим рост инвестиций в развитие транспортного комплекса на уровне 4-4,5% ВВП к 2020 г., в том числе рациональный уровень инвестиций в железнодорожную инфраструктуру - 1-1,5% ВВП [2]. В случае недостаточного объема финансирования предлагается развивать те сегменты транспортной системы, которые могут быть обеспечены платежеспособным спросом. В частности, если до сих пор в тарифной политике дальних железнодорожных пассажирских перевозок применялись социальные и коммерческие принципы, то в дальнейшем можно ожидать сдвига в сторону все большей их коммерциализации.

Влияние вступления России в ВТО на состояние железнодорожного транспорта. Функционирование российского транспорта, в том числе на рынке международных перевозок, следует рассматривать в русле тенденций развития не только отечественной, но и мировой экономики: производства, потребления и инфраструктуры. Интеграция национальной экономики в мировую в транспортной сфере подразумевает активное участие России в международных транспортных проектах, соответствующий уровень развития инфраструктуры транспорта, в том числе создание разветвленной сети магистрального сообщения, транспортно-логистического рынка, унификацию технологических процессов. Все это приобретает особую актуальность со вступлением России в ВТО.

Реакция различных секторов экономики РФ на вступление в ВТО неоднозначна, однако для железнодорожного транспорта она, скорее, положительна. Специалисты выделяют три направления такого влияния на отрасль [3]:

- деятельность перевозчика и владельца инфраструктуры железнодорожного транспорта (компании ОАО "РЖД");

- размеры грузовых перевозок, в том числе экспортных;

- обслуживающие отрасль производства, в частности железнодорожное машиностроение.

Поскольку в структуре грузов, перевозимых железнодорожным транспортом, основную долю составляют грузы экспортно-ориентированных отраслей (в частности, добывающей, черной, цветной металлургии, химической промышленности, которые, наряду с такими сферами экономики, как связь, финансовый сектор, окажутся в выигрыше от вступления в ВТО), следует ожидать роста объемов перевозок данной номенклатуры грузов. Компания ОАО "РЖД" заинтересована в упрочении своего влияния за рубежом, обязуясь со своей стороны проводить политику унификации тарифов для внутренних и экспортных перевозок. При этом дополнительные доходы от экспорта транспортных услуг будут направляться на расширение программ инвестирования в железнодорожную инфраструктуру.

Увеличение размеров перевозок указанных видов грузов повлечет за собой рост спроса на производство специализированного подвижного состава: полувагонов (для грузов черной, цветной металлургии), цистерн (для продуктов нефтехимии, химикатов), крытых вагонов (для химических удобрений). В то же время, скорее всего, сократятся перевозки на платформах машин и оборудования, и соответственно упадет спрос на производство данного типа подвижного состава.

Наименее подготовленными к вступлению в ВТО оказались отрасли пищевой, легкой промышленности, машиностроения, производства стройматериалов, доля которых в экспорте невелика. Продукция этих отраслей в большинстве своем неконкурентоспособна на мировом рынке из-за более высоких в сравнении с мировыми издержек, поэтому можно ожидать некоторого спада их производства.

При перевозках грузов для строительной индустрии (песок, щебень, гравий, цемент) значительна доля транспортной составляющей - до 50%, при среднем показателе около 20%. Как правило, это внутренние перевозки, на которых не отразятся международные соглашения. Грузы легкой, пищевой промышленности для железнодорожного транспорта не столь значимы, их перевозит в основном автомобильный транспорт, доля которого повысится в перевозках импорта. При этом следует ожидать увеличения доли иностранных автомобильных перевозчиков.

Таким образом, в ближайшей перспективе - пока сохранится сложившаяся структура экономики и внешнеторгового товарообмена - от вступления в ВТО железнодорожный транспорт окажется в выигрыше при перевозках экспортных грузов, а автотранспорт - импортных. Основные усилия при этом будут направлены на выполнение обязательств по унификации торговых соглашений, создание рынка качественных транспортных услуг, что может быть достигнуто при условии развития транспортной системы по инновационному варианту.

Скоростное железнодорожное сообщение. В современных условиях лидирующую роль в мировой экономике играют те государства, в которых опережающими темпами развиваются инфраструктурные отрасли, находящиеся на острие технологического прогресса. В железнодорожном строительстве к прорывным направлениям относится создание подвижного состава, технологических, информационных устройств нового поколения и высокоскоростных сетей путей сообщения.

Новая волна интереса к железнодорожному транспорту на Западе связана также с обострившимися экологическими проблемами, к которым в значительной мере причастен автомобильный транспорт. Его доля в загрязнении атмосферы в мегаполисах и крупных городах может превышать 90%. Множество негативных видов воздействий, связанных с перенасыщением селитебных территорий автотранспортом (пробки, проблемы безопасности движения и др.), заставляют обратить внимание на более экологичный, железнодорожный транспорт.

Высокоскоростные магистрали (ВСМ), получившие широкое распространение во многих европейских странах, Японии, США, а в последние годы и в Китае, успешно конкурируют по многим характеристикам (скорость, безопасность, комфорт, экологичность, регулярность) не только с автомобильным, но и с воздушным транспортом, особенно в сегменте дальности перевозок на 400-800 км.

Эксперты в области скоростных сообщений полагают, что к 2020 г. суммарная протяженность ВСМ достигнет 25 тыс. км [4]. Наиболее интенсивно их сооружение происходит в Китае, где в короткие сроки построено 5 тыс. км и 7 тыс. км находятся в стадии строительства. Достижению высоких темпов сооружения ВСМ в стране способствует поддержка государства. Лидером в развитии скоростного железнодорожного сообщения в Европе является Испания, в которой с 2006 г. четверть прироста ВВП приходится на скоростной железнодорожный транспорт. Также активно осуществляется сооружение ВСМ во Франции, Германии, где к 2015 г. планируется создать 3,5 тыс. км скоростной сети, а также в других странах.

На межгосударственном уровне сформировалась сеть мощных транспортных коридоров, особенно развитая в странах ЕС, по которой транспортные потоки перераспределяются в соответствии с международным разделением труда.

Для России с развитием транспортной инфраструктуры, скоростного сообщения решается несколько масштабных задач, важнейшие из которых - придание импульса модернизации экономики, сохранение территориальной целостности страны, интеграция в мировое политико-экономическое пространство, в котором российский транспортный комплекс может стать составной частью транснациональной структуры, что позволит использовать технологические инновации мирового уровня.

В современном мире роль ВСМ выходит за рамки транспортной сферы, экономических аспектов. По меткому высказыванию, "высокоскоростные железные дороги - это современный индикатор качества жизни и коммуникационных возможностей общества ..." [4], поэтому для развития транспортного комплекса, в частности ВСМ, необходима выработка адекватной транспортной политики и стратегии на государственном уровне.

История создания скоростных и высокоскоростных пассажирских линий в нашей стране берет свое начало в 1960-е годы, когда были разработаны скоростные направления Ленинград - Москва - Юг (с ответвлениями на Ростов-на-Дону и Симферополь), Москва - Киев - Львов - Чоп и Москва - Минск - Брест (два последних - с продолжением в Восточную Европу). Однако в середине 1970-х годов в связи с возросшими объемами грузовых перевозок пришлось решать более насущные проблемы пропускной способности сети железных дорог, и работы в области ВСМ были приостановлены. В последующие годы политических и экономических реформ в стране размеры финансирования транспортного комплекса не позволяли заниматься программой развития ВСМ. Вплотную к этой проблеме приступили в 2000 г.

Разработанная в 2000 г. программа развития скоростного и высокоскоростного движения пассажирских поездов в рамках Федеральной целевой программы "Модернизация транспортной системы России (2002-2010 гг.)" предусматривала период ее реализации до 2015 г. В 2006 г. отраслевыми институтами была составлена программа скоростного и высокоскоростного железнодорожного движения, которая охватывала перспективу до 2020 г. В дальнейшем в Стратегии развития железнодорожного транспорта в РФ до 2030 г. (2008 г.) был уточнен ряд параметров развития.

Основными итогами реализации программы с 2006 г. стали: организация высокоскоростного движения поездов "Сапсан" на участках Москва - С.-Петербург (время в пути 3 час. 45 мин., максимальная скорость 250 км/час), Москва - Нижний Новгород (3 час. 55 мин., 160 км/час); "Аллегро" на участке С.-Петербург - Хельсинки (3 час. 36 мин., 200 км/час). За 2011 г. поездами скоростного и высокоскоростного сообщения были перевезены 3,1 млн. пассажиров (соответственно по указанным направлениям 2,2; 0,6; 0,3 млн. чел.).

Предложенную в 2012 г. долгосрочную программу развития скоростного и высокоскоростного движения намечено реализовать в два этапа [5]. На первом этапе до 2020 г. на созданных высокоскоростных магистралях (Москва - С.-Петербург, - 1час. 30 мин.; Москва - Нижний Новгород - Казань - Екатеринбург, 4 час. 40 мин.) максимальная скорость движения поездов будет достигать 350-400 км/час. Кроме того, намечена организация скоростного движения (160-200 км/час) на участках существующей сети железных дорог: Москва - Ярославль (2 час. 30 мин.); Новосибирск - Омск (5 час. 30 мин.).; Москва - Красное (4 час.) и далее - Минск (6 час. 30 мин.) - Варшава - Берлин; Москва - Суземка (4 час.) - далее до Киева (7 час.).

Скоростное сообщение Москва - Адлер (16 час.) предполагает транзитное движение через Украину (Харьков). Осуществление данного проекта потребует разделения пассажирского и грузового движения на Курский ход и Воронежский ход. При этом последний может обеспечить возрастающие потоки грузов через порты Черноморско-Азовского бассейна.

Суммарная протяженность скоростных, высокоскоростных участков первого этапа в пределах российской территории составит 4,3 тыс. км. На втором этапе, рассчитанном на следующее десятилетие до 2030 г., продолжится формирование высокоскоростных магистралей от Москвы до Киева, Минска и далее в Западную Европу. Сеть скоростного движения увеличится еще на 4 тыс. км за счет линий в Поволжье, Сибири, на Дальнем Востоке.

В целом по программе двух этапов суммарная протяженность скоростных и высокоскоростных линий составит 10-12 тыс. км, а годовой объем перевозок пассажиров - 32 млн. чел. Помимо строительства новых линий, предусматривается развитие существующих, включая интермодальные перевозки "аэропорт - город". Скоростными линиями должны быть соединены практически все крупнейшие города европейской части и густонаселенные регионы страны.

Годовой пассажиропоток на ВСМ Москва - С.-Петербург ожидается на уровне 10 млн. чел., на скоростных полигонах европейской части, включая вылетные магистрали на Минск - Варшаву - Берлин, Киев, Крым, а также ВСМ Омск - Новосибирск - 5,8 млн. чел.

- География дальнейшего развития скоростного пассажирского движения (160- 200 км/час.) охватит регионы Урала, Сибири, Дальнего Востока. Прежде всего, это линии, соединяющие Новосибирск с Красноярском, Барнаулом, Кемерово, Новокузнецком, а также участки Екатеринбург - Челябинск, Хабаровск - Владивосток. Общий годовой пассажиропоток данных скоростных полигонов может составить до млн. чел. В среднесрочной перспективе скоростное направление Омск - Новосибирск - Красноярск может войти составной частью в проект ВСМ Москва - Иркутск.

Строительство ВСМ является частью программы модернизации и развития железнодорожной инфраструктуры, в том числе для организации транспортного обслуживания пассажиров при проведении Чемпионата мира по футболу в 2018 г. Для этих целей, наряду с созданием сети скоростного и высокоскоростного движения, предусмотрено комплексное развитие транспортной инфраструктуры, т.е. модернизация существующей инфраструктуры, реконструкция вокзалов, приобретение подвижного состава нового поколения, организация интермодальных перевозок "аэропорт-город".

Значимость проведения подобных мероприятий мирового уровня для транспортной системы состоит в том, что они могут выполнять роль "катализатора" развития, объединения видов транспорта в единый комплекс, все звенья которого взаимодействуют в интересах обеспечения качественных перевозок, дополняют друг друга, а не конкурируют между собой ради получения компаниями большей прибыли.

Интегратором процесса объединения может стать железнодорожный транспорт. Для повышения качества транспортных услуг здесь в наибольшей степени применяются инновационные методы, в результате которых достигается сокращение времени в пути, улучшаются качественные характеристики при перевозках грузов и пассажиров. В последние годы значительная часть прироста объемов перевозок была получена за счет использования современных технологий, мониторинговых прогнозных систем перевозочного процесса, логистических методов. Примером использования интеллектуальных транспортных систем является комплекс управления движением скоростного поезда "Сапсан" на направлении Москва - С.-Петербург.

На российских железных дорогах на уровне западноевропейских стандартов внедряется система управления безопасностью движения, которая фиксирует происходящее на линии в режиме реального времени, а масштабная апробация состоится во время Олимпиады 2014 г. Для определения нахождения подвижного состава используются спутниковые технологии совместно с современными средствами радиосвязи и радиолокационным зондированием объектов железнодорожного транспорта. В дальнейшем сферу применения спутниковых технологий дополнят управление движения поездами, строительство, ремонт, модернизация путей, мониторинг путевого хозяйства, управление имуществом, охрана окружающей среды.

Реализация проектов высокоскоростного движения приведет к увеличению конкурентоспособности железнодорожного транспорта относительно других видов транспорта и транспортного комплекса в целом на мировом рынке транспортных услуг. Главная уже выгода от развития ВСМ - внетранспортный эффект, затрагивающий многие сферы народного хозяйства и жизни населения и способствующий росту транспортной доступности, мобильности жителей России, привлечению в регионы дополнительных инвестиций, расширению торгового обмена, социально-экономической интеграции территорий, укреплению территориальной целостности страны.

Необходимый объем инвестиций в рамках предложенной программы до 2030 г. оценивается в 6,3 трлн. руб. [5]. При расчете эффективности проектов учитывались экономическая, социальная, экологическая составляющие. Экономическая эффективность определялась по операционной деятельности скоростного и высокоскоростного движения (внутренние денежные потоки), деятельности предприятий промышленности, строительства, участвующих в реализации данного проекта (внешние потоки), прямым и косвенным налоговым поступлениям в бюджет. Социальная рассчитывалась, исходя из сокращения времени в пути пассажира, роста доходов населения при создании новых рабочих мест, повышения безопасности движения.

В расчетах экологической эффективности учитывалось сокращение затрат на улучшение экологической ситуации при скоростном движении.

Руководство ОАО "РЖД" отмечает, что без поддержки государства реализация столь масштабной программы развития ВСМ проблематична, учитывая ограниченность его собственных средств и отсутствие коммерческой эффективности. Возможной прибыли будет недостаточно для покрытия первоначальных инвестиций самой Компании.

Специалистами Института экономики и развития транспорта предлагается в рамках государственной целевой программы развития скоростного и высокоскоростного движения в РФ формировать источники финансирования с привлечением дополнительных внебюджетных средств.

Учитывая спрос на железнодорожные перевозки со стороны различных субъектов экономики (отраслей, регионов, производителей и потребителей продукции), к развитию железнодорожной инфраструктуры возможно привлечение частных инвестиций в коммерчески привлекательные транспортные проекты. В числе источников финансирования, помимо бюджетного, могут быть рассмотрены различные формы государственно-частного партнерства, ресурсы институтов развития, крупные пулы инвесторов. Примером может служить инвестиционная задача по кардинальной модернизации БАМа, которая рассматривается в рамках геостратегических долгосрочных интересов РФ, освоения сырьевой базы, роста экономики восточных регионов. Решение задачи поиска средств видится на пути выпуска инфраструктурных облигаций с участием Фонда национального благосостояния и ресурсов накопительной пенсионной системы.

В 2006 г. была создана дочерняя компания ОАО "РЖД" - ОАО "Скоростные магистрали", в которой впервые на основе технических, управленческих решений и нормативно-правовой базы, разработанной с учетом мирового опыта для реализации проектов ВСМ, были использованы принципы государственно-частного партнерства и контрактов жизненного цикла [6].

Если прежде основу создания проекта ВСМ составляла последовательность "проектирование - строительство - приемка - эксплуатация", при которой нередко приходилось пересматривать решения, принятые на предыдущих этапах, что требовало дополнительного финансирования, то новый подход, так называемый "контракт жизненного цикла", означает передачу на аутсорсинг всех видов работ, включая частичное финансирование проекта. В этом случае полную ответственность за строительство и эксплуатацию магистрали несет консорциум, имеющий, как правило, мировой многолетний опыт в этой области. После окончания строительства провайдеры могут эксплуатировать ВСМ в течение 30 лет. По контракту жизненного цикла 70% стоимости строительства оплачивает государство, 30% - консорциум. Финансовая ответственность провайдера, который переводит на свой баланс существенную стоимость проекта, является гарантией того, что после окончания строительства он продолжит эксплуатацию магистрали в течение намеченного срока. Роль государства сводится к привлечению средств частного капитала, поскольку создание дорогостоящих с длительным сроком окупаемости объектов возможно лишь при выполнении ряда условий. Во время сооружения проекта государство обязуется выплачивать 20% банковской ренты, на третий год эксплуатации - 15% на инвестированный частный капитал. Кроме того, при эксплуатации магистрали государство должно ежегодно компенсировать инфраструктурному провайдеру разницу между обозначенной суммой и фактической выручкой от продажи билетов.

С целью повышения качества и комфорта железнодорожных пассажирских перевозок в 2010 г. на базе ОАО "РЖД" была создана Федеральная пассажирская компания (ФПК), на долю которой приходится 65,7% пассажирооборота в дальнем следовании. Для сравнения: авиационные перевозки обеспечивают 25,4% такого пассажирооборота, дальние автобусные - 8,5%.

Одна из основных задач ФПК - задача повышения маршрутных скоростей пассажирских поездов - труднореализуема из-за совмещения грузового и пассажирского движения на сети железных дорог. Кроме того, широкому распространению скоростного движения (за исключением нескольких указанных выше проектов ВСМ) препятствует высокая стоимость модернизации железнодорожных путей.

По мнению ряда специалистов, одним из вариантов решения проблемы является постепенное увеличение скоростей движения дальних пассажирских поездов на существующей сети железных дорог. Так, были выполнены расчеты сравнительных показателей при перевозках пассажиров по железной дороге и воздушным транспортом (для самолета Ил 96-300) на полигонах Москва - Хабаровск, Москва

- Иркутск, Москва - Ростов-на-Дону при существующей маршрутной скорости движения пассажирских поездов 57,8 км/час и при скорости 100 км/час. В расчетах использовались данные по удельному расходу и теплоте сгорания керосина, цене тонны керосина и цене одного кВт/ч для электрической тяги [7].

По результатам расчетов оказалось, что при существующих маршрутных скоростях пассажирских поездов расход энергии на них в 3,3-4,8 раза ниже, чем на воздушном транспорте (в зависимости от полигона), стоимость израсходованной электроэнергии на поезде в 6,1-8,9 раза меньше стоимости израсходованного топлива самолетом, расход энергии на единицу выполненной работы, соответственно, меньше в 27-32 раза, расход энергии на одного пассажира также меньше в 8,8- 13 раз. Однако несмотря на более высокую стоимость билета при авиаперевозках, определяющим фактором для пассажиров является время в пути.

При увеличении маршрутной скорости поезда до 100 км/час расход энергии возрастает более чем на треть, при этом пассажиропоток увеличивается в 1,73 раза, т.е. удельный расход энергии на одного пассажира снижается. Результаты исследования согласуются с намеченными в программных документах по развитию железнодорожного транспорта до 2030 г. показателями по увеличению пассажиропотока на 30% при сокращении расхода электроэнергии на тягу поездов на 10-15%.

Однако если массовое увеличение скорости пассажирских поездов возможно даже с использованием существующих электровозов, то применительно к медленно идущим грузовым поездам, препятствующим скоростному пассажирскому движению - только при наличии в необходимом количестве в парке подвижного состава грузовых электровозов нового поколения с асинхронным приводом, что в ближайшей перспективе маловероятно.

Проблемы модернизации инфраструктуры в сфере управления железнодорожным транспортом. Более радикальный путь повышения скоростей движения связан с модернизацией инфраструктуры российских железных дорог, развитие которых сегодня отстает от роста как грузовых и пассажирских перевозок, так и вагонного парка.

В настоящее время ОАО "РЖД" является владельцем почти всей сети железных дорог общего пользования, почти всего парка магистральных локомотивов и системы управления движением. Прочим собственникам (операторским компаниям) принадлежат более 2/3 парка грузовых вагонов, около 1/3 парка приходится на дочерние компании холдинга (ОАО "ВГК", ОАО "Трансконтейнер", ОАО "Рефсервис".

Структура собственности активов железнодорожной отрасли такова [8]:

Железнодорожные пути общего пользования Железнодорожные пути необщего пользования Магистральные грузовые локомотивы Маневровые локомотивы Грузовые вагоны

%

98

16

98

38

32

Если доля ОАО "РЖД" с дочерними компаниями на рынке предоставления грузовых вагонов для перевозок устойчиво снижается, то в приватном секторе отмечается бурный рост вагонного парка (начало 2000 г. - 20%, в настоящее время - 2/3 парка). В целом в 2013 г. парк грузовых вагонов российской принадлежности превысил 1 млн. ед.

Экономисты-транспортники связывают более чем трехкратный прирост вагонного парка в сегменте независимых собственников за указанный период с проводимой политикой на развитие конкурентной среды в сфере оперирования вагонами. В отличие от парка вагонов независимых собственников, инфраструктура железнодорожного транспорта, остающаяся в государственной собственности, сократилась. Особенно остро ее дефицит проявляется в восточной части РФ. Аналогична ситуация и с локомотивной тягой.

За период с 1993 по 2008 г. произошло снижение общего количества железнодорожных станций (на 18%), развернутой протяженности станционных путей (на 9%), длины приемо-отправочных путей (на 20%), длины сортировочных путей (на 20%). Отсюда следует вывод автора работы [8] о том, что в той части железнодорожной отрасли, которая была затронута реформами, т. е. в сфере оперирования вагонными парками, куда был допущен частный капитал, все последние десять лет наблюдался бурный рост инвестиций, парка вагонов, объема перевозок грузов, повышалось качество транспортного обслуживания, снижались тарифы. Однако в сфере инфраструктурной составляющей, где сохраняется госсобственность, наблюдается стагнация и отсутствие стимулов к развитию.

Повышение загрузки инфраструктуры железнодорожного транспорта связано также с изменениями условий перевозок на ней. Появление на сети большого числа частных операторских компаний привело к участившимся случаям простаивания вагонов в ожидании более выгодной заявки на отправление груза. Усиление экспортной ориентации способствовало росту более чем в 1,5 раза средней дальности перевозок грузов (с 1990 по 2009 г. с 1000 до 1510 км). Только по перевозкам угля за десять лет (с 2000 по 2010 г.) произошел рост данного показателя на 54% (с 1381 до 2199 км). Соответственно увеличился и порожний пробег вагонов.

Для повышения пропускной способности сети железных дорог вариант возвращения к прежней модели управления парком вагонов, т.е. к их национализации, является неприемлемым. Единственный выход - в развитии инфраструктуры. Масштабы необходимых вложений в ее модернизацию (по разным оценкам, около 5-6 трлн. руб.), неподъемных для отрасли без участия государства, вынуждают также искать адекватные формы использования рыночных механизмов.

В подтверждение обоснованности подобного подхода автор работы [8] ссылается на опыт стран с частной собственностью на инфраструктуру, имеющую достаточные резервы пропускных и провозных способностей. Так, в США, где железные дороги сооружались частными компаниями без участия государства, эксплуатационная длина путей в 2,7 раза превышает протяженность российских железных дорог (231,2 тыс. км по сравнению с 85,7 тыс. км) при сопоставимых показателях грузооборота и объема погрузки. Коэффициент порожнего пробега на американских железных дорогах равен около 50%, на российских - немногим более 40%.

Интенсивность использования инфраструктуры и подвижного состава в РФ значительно выше, чем в развитых странах, а на полигоне Транссиба более чем вдвое превышает среднероссийские показатели (таблица [1]).

На основании этого в работе [8] делаются выводы, что внутриотраслевые эксплуатационные показатели (коэффициент порожнего пробега, оборот вагона, грузонапряженность, средний вес поезда и т.д.) не являются отражением эффективности работы железнодорожного транспорта.

Железные дороги США, уступая по большинству эксплуатационных показателей российским, значительно превосходят их по показателям, характеризующим конкурентоспособность транспортного бизнеса с позиций грузоотправителя (скорость, сроки, надежность доставки). Если доля отправок, прибывших с просрочкой, на железных дорогах США не выше 1-2%, то на российских железных дорогах - она превышает 11% (в СССР в разные периоды значения данного показателя составляли 12-35%).

Таким образом, если в условиях централизованного управления определяющими в работе отрасли являлись внутренние показатели, то в рыночных условиях основным критерием становится степень удовлетворения потребностей потребителя. С точки зрения плановой экономики инфраструктура железных дорог США избыточна. Однако современный рынок транспортных услуг представляет собой большое разнообразие видов грузов, логистических схем, требований к качеству транспортного обслуживания.

На российских железных дорогах эффективность управления процессом перевозок в сложившихся рыночных условиях по-прежнему оценивается с позиций плановой экономики. Так, если для операторов приватных вагонов повышение эффективности означает, в частности, ожидание доходной перевозки, то с точки зрения ОАО "РЖД" это воспринимается как нанесение ущерба общесетевому перевозочному процессу.

На рынке железнодорожных транспортных услуг взаимодействие между владельцем инфраструктуры и организациями-перевозчиками, предоставляющими услуги (только в сфере грузовых перевозок осуществляется более 100 видов), строится на условиях нормирования и распределения пропускных и провозных мощностей инфраструктуры. Прежде всего, определяются возможности инфраструктуры для грузовых и пассажирских перевозок, а также с учетом ограничений для ремонта пути резервы пропускной и провозной способности. Исходя из этого разрабатываются графики движения на всей сети дорог и отдельных полигонах сети и максимально допустимые размеры движения.

Переход к форме горизонтальных хозяйственных взаимодействий на рынке транспортных услуг вызвал осложнения при согласовании интересов различных участников рынка, ослабление системы управления. Это привело к несбалансированности провозных мощностей, простоям, нерациональному распределению порожних вагонов и пр. Несогласованность коммерческих интересов усиливается несоответствием современным реалиям различных нормативных, правовых, технических документов. При разработке в начале 2000 г. программы реформирования отрасли не предусматривалось реформы в сфере услуг по грузовым перевозкам, поэтому не была сформирована коммерческая инфраструктура рынка грузовых железнодорожных перевозок.

В сложившихся условиях вероятное направление развития отрасли автор работы [8] видит в функционировании конкурирующих между собой различных пере- возчиков-собственников как подвижного состава, так и инфраструктуры, причем в перспективе сеть железных дорог должна стать доступной и для иностранных перевозчиков. Следствием приватизации инфраструктуры станет дерегулирование инфраструктурной составляющей грузовых тарифов с их повышением на загруженных направлениях сети. Свободное ценообразование на услуги инфраструктуры позволит привлекать для ее развития частный капитал.

В литературе по вопросам транспорта предлагаются различные варианты реформирования формы собственности на инфраструктуру железнодорожного транспорта. Ряд операторов выражают готовность инвестировать в отдельные проекты развития инфраструктуры, например, в виде дополнительной "инвестиционной" надбавки к тарифам. Однако если это будет происходить под эгидой ОАО "РЖД", у операторов могут возникнуть сомнения в возможности проверки механизма распределения инвестиций. Другая часть операторов и собственников вагонов предлагает создать инвестиционный фонд для развития конкретных участков инфраструктуры, причем инвестиции будут находиться в ведении тех операторов, которые станут пользоваться данными участками. Наконец, предлагается полная продажа инфраструктуры ОАО "РЖД" - всего ее комплекса или нескольким конкурирующим собственникам. Тем не менее вопрос о том, насколько успешной будет реформа собственности российских железных дорог, приведет ли приватизация инфраструктуры железнодорожного транспорта к росту инвестиций в ее развитие, остается открытым.

Анализ опыта приватизации в других странах приводит к неоднозначным выводам. Так, итоги приватизации железных дорог в Великобритании показали, что хотя на первом этапе реформ (1996-2000 гг.) произошел рост объемов перевозок грузов и пассажиров, увеличились инвестиции частного сектора в развитие инфраструктуры, основная цель - выход на безубыточную работу железнодорожного транспорта - не была достигнута. Большое число участников функционирования британских железных дорог, в том числе иностранных, привело к усложнению процессов управления, принятия решений. Государственные субсидии, снижая стоимость транспортных услуг, не способствовали стимулированию строительства альтернативных частных линий. В конечном счете управляющая компания не смогла набрать достаточных средств для поддержания инфраструктуры, и после ряда крупных катастроф в стране в 2002 г. была восстановлена государственная собственность на железнодорожный транспорт.

В условиях России, где железнодорожный транспорт является основополагающим в пространственной транспортной организации территории и общества, следует иметь в виду, что увлечение поисками средств на модернизацию не должно отражаться на данной миссии, которая затрагивает не только экономическую, но и геополитическую сферу, где главными становятся вопросы национальной безопасности и территориальной целостности страны.

Литература

- Папанович В. А. Приоритеты реализации инновационных технологий //Железнодорожный транспорт. 2012. № 5.

- Министерство транспорта РФ. О проекте Государственной программы Российской Федерации "Развитие транспортной системы на 2013-2020 гг." //Бюллетень транспортной информации. 2012. №11.

- Хусаинов Ф.И. Вступление России в ВТО и железнодорожный транспорт // Бюллетень транспортной информации. 2012. № 10.

- Харламова Ю.А. Высокоскоростные магистрали в современной России: инновационный и стратегический императивы // Бюллетень транспортной информации. 2011. №10.

- Пехтерев Ф.С. Развитие скоростного и высокоскоростного движения в России //Железнодорожный транспорт. 2012. № 7.

- Муратов Д. Г. Реализация проектов высокоскоростного железнодорожного сообщения // Железнодорожный транспорт. 2012. № 7.

- Курбасов А. С. Повышению скоростей - особое внимание //Железнодорожный транспорт. 2012. № 7.

- Хусаинов Ф.И. Проблемы российских железных дорог через призму британского опыта //Бюллетень транспортной информации. 2011. № 10.

Таблица

Эксплуатационные показатели функционирования железных дорог России и США, 2010 г.

Показатели

Россия

США

Россия/США,

%

Транссиб

(Тайшет-

Петровский

завод)

Транссиб/

Россия,

%

Инфраструктура Грузонапряженность, млн. т-км, брутто, на 1 км экспл. длины

41,1

30,9

133,0

88,7

215,8

Коммерч. грузооборот на 1км экспл. длины, млн. т

23,6

16,0

147,5

60,6

256,8

Подвижной состав Средний вес груз, поезда, нетто, т

2249,0

3252

69,2

4107,0

182,6

Средний состав поезда, вагонов

65,6

74,7

87,8

64,9

98,9

Средняя участковая скорость движения, км/час

41,2

32,2

128,0

46,5

112,9

Среднесуточная производительность локомотива в грузовом движении, тыс. т-км

1631

545,5

299

1734

106,3

Среднесуточный пробег локомотива, км

537,6

261,0

206.0

568,4

105,7

Средняя статическая нагрузка на вагон,т

# Объекты РЖД под контролем Госадмтехнадзора Московской области

**Заря (Талдом), 27.02.2014**

**Татьяна Кунтаева**

Инспекторы Госадмтехнадзора Подмосковья еженедельно проводят проверки объектов и территорий РЖД. Такое пристальное внимание объясняется тем, что железнодорожные платформы и вокзалы являются одними из самых посещаемых мест. По поручению начальника Главного управления государственного административно-технического надзора Московской области Татьяны Витушевой 19 февраля Талдомский район и город Талдом посетил с рабочим визитом заместитель начальника Госадмтехнадзора Московской области Владимир Леонов.

Совместно с главами городских и сельских поселений, начальником территориального отдела №1 Госадмтехнадзора Александром Трухиным и представителями Министерства транспорта Московской области и Московской железной дороги он совершил объезд территории муниципальных образований района и осмотрел различные поднадзорные территории и объекты, принадлежащие РЖД.

Владимир Леонов, посетив все запланированные объекты, подводя итоги, сообщил: «Исполняя поручение губернатора Московской области А.Ю. Воробьёва по приведению в надлежащее состояние объектов ОАО «РЖД» на территории Московской области, Госадмтехнадзор Подмосковья совместно с министерством транспорта Московской области провел в 2013 году комплекс надзорных мероприятий.

В июле прошлого года были проведены обследования 11 направлений железной дороги, расположенных на территории Московской области. Было осмотрено большое количество платформ и вокзалов. В объездах приняли участие представители органов местного самоуправления с целью выявления нарушений на сопредельной с полосой отвода железными дорогами муниципальных землях. В первом случае было выявлено 244 нарушения, во втором – 176. По всем нарушениям принимаются меры административного воздействия и выдаются предписания об устранении выявленных нарушений, которые сотрудники территориальных отделов Госадмтехнадзора Московской области держат на контроле.

По итогам двух этапов стало ясно, что устранение нарушений связано с необходимостью дополнительного финансирования и проведения организационно-технических мероприятий. Решение многих проблем зависит от руководства Московской железной дороги и ОАО «РЖД» в целом.

Работа по устранению нарушений Госадмтехнадзором будет проводиться систематически на протяжении всего летнего периода».

Начальник территориального отдела №1 территориального управления №1 Госадмтехнадзора Московской области Александр Трухин, участвующий в объезде, уточнил, что в настоящее время еженедельно формируются четыре межведомственные группы, которые выезжают на определённые направления железной дороги. Одна из таких групп сегодня и выехала на территорию Талдомского района. Основная цель работы группы на данном этапе выехать на проблемные объекты железнодорожной инфраструктуры, где нарушения в состоянии и содержании объектов выявлены уже давно и не решаются в течении нескольких лет. Решить эти проблемы самостоятельно на местном уровне должностные лица Московской железной дороги, как, впрочем, и служба Госадмтехнадзора, не могут, здесь требуется вмешательство руководства Московской железной дороги и ОАО «РЖД», а также большие финансовые вложения, так как на этих объектах простым косметическим ремонтом не обойтись, необходимо решение о проведении капитального ремонта, реконструкции или демонтаже. По итогам этого объезда будет проведено совещание, по выявленным нарушениям составлены дефектовочные ведомости и уведомлено руководство РЖД. В итоге будут составлены графики, определены сроки по приведению данных объектов в надлежащее состояние.

*ЧТО ЖЕ МЫ УВИДЕЛИ НА ОБЪЕКТАХ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ*

Большой проблемой для властей города Талдома являются складские помещения или так называемые пакгаузы, которые находятся возле железной дороги. Много лет здесь не могут определить владельца полуразрушенных сооружений. На запросы городской и районной администраций приходят ответы, в которых не указывается конкретный собственник этих объектов. Администрация г.п. Талдом изъявила желание взять их в муниципальную собственность и навести порядок на этой территории. В связи с этим будут проведены совместные с заинтересованными лицами совещания и встречи.

Мы побывали в Запрудне, Талдоме, Лебзино и Темпах. Характерные нарушения для всех платформ - это частичное разрушение железобетонных конструкций, проседание фундаментных плит и плит перекрытия на поверхности платформ, замусоренность и плохое освещение, ненадлежащее оборудование переходов через железнодорожный путь. Объекты освещения либо отсутствуют полностью, либо плафоны частично разбиты и не очищены от грязи. Во многих случаях наблюдается отклонение железобетонных опор от вертикальной оси.

Помимо своего плохого технического состояния станция в Запрудне чисто визуально имеет неприглядный вид. Наиболее характерными недостатками в содержании объектов можно назвать ненадлежащее состояние и содержание полосы отвода железной дороги, в неудовлетворительном состоянии находятся лестничные подъёмы на платформу, спуски к переходу; имеют место невыполнение работ по уборке снега и наледи с железнодорожных платформ, ненадлежащее содержание зданий, строений и сооружений.

Вокзал в Талдоме находится в удовлетворительном состоянии, но пешеходный переход требует срочного ремонта, видны следы нарушения асфальтового покрытия возле здания вокзала, остро стоит вопрос уборки территории.

В Лебзино одна платформа не используется, полуразрушена и должна быть демонтирована ведомством РЖД, поскольку представляет угрозу безопасности пассажиров, а вторая требует капитального ремонта. В Темпах неиспользуемое, законсервированное здание вокзала может быть возрождено, исходя из хорошей идеи администрации сельского поселения Темповое - разместить там музей канала им. Москвы.

Вызывает неудовлетворение состояние железнодорожных переездов. Представители железной дороги заверили, что в весенне-летний период работы по восстановлению асфальтового покрытия переездов, а возможно и замена на резино-кордовые блоки, будут проведены во втором квартале 2014 года. Инспекторы Госадмтехнадзора все три переезда возьмут под контроль.

Исполняя поручение губернатора Московской области А.Ю. Воробьёва по приведению в надлежащее состояние объектов ОАО «РЖД» на территории Московской области, Госадмтехнадзор Подмосковья совместно с министерством транспорта Московской области провёл в 2013 году комплекс надзорных мероприятий.

Прямая речь

Татьяна Витушева, начальник Госадмтехнадзора Московской области:

«По результатам надзорных мероприятий, проведённых инспекторами территориальных отделов, за нарушения норм и правил чистоты, порядка и благоустройства на ОАО «РЖД» наложены штрафные санкции в размере более 33 миллионов рублей».

# Другого нет у нас пути

**Московский комсомолец (mk.ru), 13.02.2014**

**Алексей Михайлов**

В поселке Удельная Раменского района закрыли все наземные пешеходные переходы через железную дорогу

В результате на весь 15-тысячный населенный пункт, разделенный пополам железнодорожными путями, остался единственный пешеходный мост. По-другому попасть из одной половины поселка в другую на перегоне в два километра сейчас просто невозможно.

РАЗДЕЛЯЙ И ВЛАСТВУЙ

- Ба, а почему мы сюда лезем, а не внизу идем? - спрашивает девочка лет шести, карабкаясь по изрядно обветшалым ступенькам железнодорожного моста вслед запыхавшейся бабушке.

- Там закрыли проход, внуч.

- А зачем?

- Ума нет, вот и закрыли. Руки бы поотрывать этим умникам.

С тех пор как в поселке убрали единственную "переправу", жители городского поселения Удельная вынуждены теперь идти пешком или ехать на автобусе в самый центр поселка к "дороге жизни", чтобы перейти на другую сторону. Но если молодым это не составит большого труда, то для пожилых людей, которых здесь много, процесс попадания на противоположную половину поселка превращается в переход Суворова через Альпы. Техническое состояние лестницы, мягко говоря, оставляет желать лучшего. Мост был построен в 1994 году. В начале января 2014 года проведен ямочный ремонт асфальтового покрытия ступеней и прохожей части моста. Но это мало чем помогло. Чтобы перебраться через него, надо сначала подняться по выщербленным скользким ступенькам на высоту трехэтажного дома, а потом еще и спуститься. Чтобы ноге было куда упереться и не соскользнуть, к основаниям ступенек приварили куски железной арматуры. А те, кто стоит под мостом на платформе, рискует получить по голове куском отвалившегося бетона.

Кроме того, чтобы организовать пусть единственный, но полноценный переход по всем правилам, мост дооборудовали пандусами для колясок и санок. В результате получилось как всегда: пандусами никто не пользуется, потому что везти коляску на такую высоту и по таким ступенькам опасно как для себя самого, так и для ребенка в коляске. А рабочая ширина лестниц уменьшилась до полутора метров, и теперь на них беспрепятственно может разойтись только два человека.

- Как я, старый человек с артритом, туда залезу? - жалуется пенсионер Валерий Владимирович. - Они, когда закрывали наземный переход, думали о нас, о пожилых людях? Я спросил про это в билетных кассах, на что мне посоветовали сидеть дома. А если мне надо в поликлинику? О тех, кто на костылях, они подумали? А для инвалида на коляске теперь путь не то что на ту сторону, но и на платформу станции заказан.

- Правда, ну кому тот переход по земле мешал? Вон, посмотрите, где платформы заканчиваются, - поддерживает мужа Анна Ивановна. - Там и дорожка выложена, ходить удобно было, не надо прыгать по шпалам. И светофоры возле каждого пути стоят, предупреждают о приближении поезда. А ведь люди ходят кто в больницу, кто в церковь, кому за свет заплатить. С того перехода можно было на платформу попасть даже инвалиду - там вход был с торца удобный. Теперь все заставили решетками.

- Да вы посмотрите, как мы сюда добираемся, - включается в разговор еще одна женщина. - Автобусная остановка вон там, на горизонте, что с одной стороны, что с другой - метров двести. Ее отсюда и не видно. А тропиночка-то от нее, вы посмотрите, упадешь - костей не соберешь...

Тропинка от остановки до перехода действительно "выдающаяся": узкая, грязная и скользкая. Идти по ней может только один человек. С одной стороны обрыв метра полтора, с другой - автомобильная дорога, с которой машины окатывают тебя грязью. В довершение ко всему прямо у билетных касс она заканчивается крутым обледеневшим спуском.

Есть еще один шанс прошмыгнуть на другую сторону поселка - по автомобильному переезду через ж/д пути, правда, он находится у въезда в Быково.

Проход для пешеходов теперь закрыт.

*ДЕЙСТВИЕ РАВНО ПРОТИВОДЕЙСТВИЮ*

Законы физики никто не отменял. В том числе и для жителей поселка Удельная. Поэтому на закрытие наземного перехода они отреагировали адекватно сложившейся ситуации: поотгибали, а местами и поотрывали железные листы от высокого забора вдоль путей, чтобы сделать себе проход по земле. В одном месте, скорее всего в сердцах, вырванное железо аккуратно сложили в несколько раз, словно тетрадный лист, и положили у забора.

Железнодорожников понять можно. Закрыв наземный переход, они убили сразу двух зайцев: собственно зайцев, которые без билета пробираются на платформы, и ликвидировали место повышенной опасности для жителей. Согласно статистическим данным, с 2010 по 2013 год на данном участке было травмировано 29 граждан, говорится в официальном документе ОАО "РЖД". Именно поэтому при модернизации объектов пассажирской инфраструктуры - установке турникетного павильона и оснащении необходимым дополнительным оборудованием пешеходного моста - было принято решение о целесообразности закрытия пешеходного перехода.

Однако зайцы со стажем всегда найдут себе лазейку, а люди пойдут по кратчайшему пути. Вот только проделать лазейки в заборе, чтобы перейти с одной стороны поселка на другую, напрямую не получилось. И теперь от одной дыры в заборе до другой на противоположной стороне приходится довольно далеко идти через рельсы по диагонали. Или вдоль путей, по протоптанной скользкой тропинке и безо всяких предупреждающих сигналов, чтобы потом перейти напрямик. А это еще больше увеличивает риск попасть под проходящий поезд.

*НЕ ВСЕ ЕЩЕ ПОТЕРЯНО*

И еще одна несправедливость. В соседних поселениях - Малаховке, Быкове, Ильинском, в которых проживает значительно меньше народа, чем в г.п. Удельная, построены современные подземные пешеходные переходы. В 2011 году поселок Удельная присутствовал в инвестиционной программе Московской области "О реконструкции и новом строительстве объектов дорожно-транспортной инфраструктуры на территории Московской области на период до 2015 года" в части строительства пешеходного тоннеля. Однако на сегодняшний день в проекте согласовываемого генерального плана развития поселка его нет. Это нам подтвердила и глава администрации поселка Удельная Елена Минаева: "Да, в генплане тоннеля действительно нет. Это зона ответственности РЖД, мы тут ничего поделать не можем".

С другой стороны, логично было хотя бы перенести автобусные остановки ближе к единственному переходу. Но по документам территориального планирования там предполагается организация перехватывающей парковки.

Со своей стороны железнодорожники обещают провести ремонт ступеней пешеходного моста с дополнительным асфальтированием на остановочной платформе Удельная в апреле этого года. А для организации безопасного перехода через пешеходный мост маломобильных групп населения уже приобретен и, как обещается, в ближайшее время будет установлен лестничный подъемник "Стармакс".

Кроме того, в официальном ответе ОАО "РЖД" на запрос редакции говорится, что, учитывая пожелания жителей г.п. Удельная, вопрос о сохранении наземного перехода нельзя считать полностью закрытым. В настоящее время Центральная пригородная пассажирская компания проводит мониторинг пассажиропотока в часы пик с видеофиксацией. И в случае принятия правительством Московской области решения по открытию пешеходного перехода, находящегося в 200 метрах от платформы Удельная, должны быть внесены изменения в проект по пешеходному переходу с целью переноса оборудования световой и звуковой сигнализации с закрытого перехода на планируемый.

# Интеллектуальные системы управления на железнодорожном транспорте

**Avtprom.ru, 29.01.2014**

15-16 ноября 2012 г. в Московском государственном университете путей сообщения (МИИТ) прошла I научно-техническая конференция «Интеллектуальные системы управления на железнодорожном транспорте - ИСУЖТ-2012». Инициатором и основным организатором конференции выступил Научно-исследовательский и проектно-конструкторский институт информатизации, автоматизации и связи на железнодорожном транспорте (ОАО «НИИАС»), на который руководство отрасли возложило задачи по созданию ИСУЖТ - Единой интеллектуальной системы управления железнодорожным транспортом. Организаторами конференции также стали: Российская академия наук, Российский фонд фундаментальных исследований (РФФИ), Институт радиотехники и электроники им. В.А. Котельникова РАН (ИРЭ РАН). Конференцию поддержала компания IBM.

Приветствие участникам конференции ИСУЖТ-2012 направили президент ОАО «РЖД» В.И. Якунин, член Президиума РАН академик Ю. В. Гуляев, президент Российской академии транспорта А.С. Мишарин. В приветствиях отмечается большая значимость конференции для железнодорожной отрасли, так как создание интеллектуальных систем управления, предусмотренное стратегией развития железнодорожного транспорта до 2030 г., является необходимым условием для успешного реформирования и повышения эффективности отрасли. При этом подчеркивается важность сплочения прикладной науки и науки фундаментальной, прежде всего, в лице Российской академии наук.

Открыл конференцию Первый заместитель генерального директора ОАО «НИИАС» В. Г. Матюхин. С приветственным словом выступили председатель Совета РФФИ академик В. Я. Панченко, заместитель начальника центра по технологической координации ОАО «РЖД» В.А. Шаров и проректор по научной работе Московского государственного университета путей сообщения, профессор, д-р техн. наук В. М. Круглов.

Программа конференции предусматривала проведение пленарного заседания, а затем трех тематических секций: «Управление перевозочным процессом, планирование и прогнозирование перевозок», «Управление инфраструктурой железнодорожного транспорта», «Управление безопасностью, информационное и технологическое обеспечение на железнодорожном транспорте».

На пленарном заседании одним из наиболее значимых с точки зрения тематики конференции был доклад А.Б. Шабунина «ИСУЖТ. Концепция и реализация». В нем отражены основные черты будущей единой интеллектуальной управляющей системы для железнодорожного транспорта, к созданию которой приступило ОАО «НИИАС». В частности, обозначены базовые принципы: активная роль системы в процессе управления (выдача заданий персоналу и контроль их выполнения), реальный масштаб времени, комплексная технология и реализация сквозного производственного процесса, создание комплексных полнофункциональных АРМ, адаптивное планирование на основе мультиагентных технологий и других методов искусственного интеллекта. Представлены технические решения: единая технологическая платформа, включающая программную платформу общего назначения, язык программирования платформы (DSL-I) и отраслевой язык программирования (DSL-II), динамическая объектная модель предметной области, интерфейсные элементы и т. п. Названы пилотные полигоны, работы на которых уже активно ведутся: Санкт-Петербург - Москва (основная задача: ввод в расписание опаздывающих пассажирских поездов, в том числе скоростных поездов «Сапсан», а также пригородных поездов) и Мариинск - Находка (основная задача: регулирование тяговых ресурсов и обеспечение согласованного ритмичного продвижения грузовых поездов по нескольким дорогам).

Доклад, подготовленный А.В. Чеховым и Е.И. Гончаровой (ОАО «НИИАС») совместно с В.Н. Сафроновым (Центр управления тяговыми ресурсами Восточного полигона ОАО «РЖД») детализирует вопросы реализации ИСУЖТ для Восточного полигона (Мариинск - Находка). Выделены ключевые особенности полигона, а также основные проблемы: увеличение требуемого объема перевозок в сочетании с дефицитом тяговых ресурсов в связи с неравномерным движением и низкой участковой скоростью, большое число «брошенных» поездов, невыполнение плана ремонтно-путевых работ и т. п. Для преодоления этих проблем в апреле 2012 г. создан Центр управления тяговыми ресурсами (ЦУТР) Восточного полигона. Задачи первой очереди проекта ИСУЖТ на Восточном полигоне направлены на повышение качества оперативного управления тяговыми ресурсами. В ходе реализации проекта в части планирования будут разработаны интеллектуальные агенты-планировщики многодневного (3 7 сут.) объемного (укрупненного) планирования поездной работы, многодневного (трое суток) объемного регулирования локомотивами, многодневного (1 2 дня) объемного регулирования локомотивными бригадами, сменно-суточного объемного планирования тяговых ресурсов, текущего пообъектного (детализированного) планирования прикрепления тяговых ресурсов на выделенных станциях и участках полигона.

На конференции особое внимание было уделено применению мультиагентного подхода к планированию и управлению на железнодорожном транспорте. Этой тематике было посвящено несколько докладов, из них один пленарный: «Об исследовании сетевых моделей многоагентных систем в XXI веке» (П.Ю. Чеботарев, ИПУ РАН). В докладе дан обзор российских и зарубежных научных публикаций по теме мультиагентных систем, проведен анализ тенденций, описаны основные модели децентрализованного управления мультиагентными системами. В частности, обсуждаются критерии достижения консенсуса, то есть гарантированного стремления состояний агентов к одному вектору, в моделях различного типа. Что касается применения мультиагентных систем в задачах управления на транспорте, автор доклада считает данное направление перспективным, однако сравнительно малоисследованным и недостаточно апробированным. Например, характерной чертой большинства известных мультиагентных моделей является однородность множества агентов. В то же время для задач управления на транспорте характерно присутствие агентов различных типов. Отмечается, что мультиагентные технологии планирования перевозок активно развиваются, но пока не доминируют даже среди теоретических разработок. Если говорить о мультиагентных технологиях решения оптимизационных задач в целом, то они оказываются эффективными в смысле времени вычислений, если общая задача поддается иерархической декомпозиции. В то же время для слабоструктурированных задач многоагентные решения часто уступают по качеству решениям, полученным традиционными методами.

Ещё одним направлением исследований, активно обсуждаемым на конференции, стало имитационное моделирование. Пленарный доклад В.В. Доенина (МИИТ) был посвящен моделированию пассажирских потоков. По мнению автора, традиционные подходы - модели гидро-, газодинамической аналогии и модели случайных процессов перемещения дискретного множества частиц на основе использования теории систем массового обслуживания - далеко не всегда могут эффективно применяться для анализа поведения конкретных транспортных систем. Альтернативный подход, предложенный автором доклада, предназначен для исследования систем, которые состоят из дискретного множества элементов, перемещающихся в дискретном пространстве в дискретные моменты времени, и при этом каждый элемент может принимать решение о том, что необходимо сделать на следующем шаге, исходя из анализа своего собственного или состояния всей среды в целом на данном шаге. Поведение этих элементов описывается характеристическими функциями, учитывающими также взаимодействие элементов и наличие внешних возмущений. Данный подход был успешно использован, в частности, при создании имитационной модели пассажиропотоков в вестибюле станции метро «Тимирязевская». Модель оказалась полезной для решения вопросов о рациональном распределении оборудования: билетных касс, автоматов, турникетов и тому подобное.

Из пленарных докладов хотелось бы выделить также доклад Д.Ю. Левина (МИИТ) и С.В. Толмачева (ИПУ РАН) «Управление технологической безопасностью». Авторы отмечают, что для достижения достаточного уровня безопасности на железнодорожном транспорте необходимо повышение степени автоматизации управления ТП с целью предотвращения ошибок дежурно-диспетчерского персонала. Для этого предлагается использовать дискретно-событийное моделирование и методы супервизорного (диспетчерского) управления. Событийное моделирование основано на введении активных сценариев, которые моделируют регламенты, нормативно-технологические документы и алгоритмы воздействия на объект управления. Например, моделирование движения поездов на станции позволяет имитировать реальные события по приему, отправлению и пропуску поездов, как это представлено на пульт-табло дежурного по станции, но позволяет рассматривать события не только в реальном времени, а при необходимости прошлые, будущие и возможные события в любом масштабе времени. Из возможных вариантов маршрутов следования поездов выбирается наилучший вариант (например, при обнаружении «враждебности» или препятствия рассмотрение этого варианта прекращается и рассматривается другой вариант маршрута следования поезда). Модель позволяет быстро рассмотреть значительно больше вариантов, чем может человек в условиях дефицита времени.

Секция «Управление перевозочным процессом, планирование и прогнозирование перевозок» была самой представительной по числу докладов, поэтому ее работа продолжалась в течении двух дней.

В докладе «Решение конфликтов движения поездов в реальном времени с использованием мультиагентных технологий» (С.В. Сазуров, Е.В. Курбатов, Д.В. Дмитриев - ООО «ПрограмПарк»; П.О. Скобелев - ИПУСС РАН; И.А. Бабанин, С.С. Кожевников, М.Е. Степанов, Е.В. Симонова, А.В.Царев - ООО НПК «Разумные решения») представлена реализация мультиагентного подхода для адаптивного управления ресурсами ОАО «РЖД» в реальном времени на участке Москва - Санкт-Петербург, при котором план пропуска поездов строится как динамическая сеть потребностей и возможностей поездов, станций, участков путей и других элементов. Планированием ввода поездов в график будут заниматься шесть мультиагентных планировщиков: планировщики на каждый диспетчерский круг и отдельный планировщик на все направление. В модуле адаптивного планирования каждой заявке потребности на перевозку пассажирского поезда и каждому поезду сопоставляются агенты, которые в ходе переговоров выбирают решение в соответствии с логикой принятия решений и переговоров по планированию, реализованной в системе. Для оценки качества найденного решения модуль планирования на каждом шаге рассчитывает KPI (Key Performance Indicator, ключевой показатель эффективности) являющийся значением сложной функции, зависящей от ряда параметров: опоздания и приоритета поездов, выезд на встречный путь и др. Цикл шагов повторяется до тех пор, пока изменение KPI в ходе пересчетов не стабилизируется. Предлагаемый метод призван апробировать методы и подходы реализации проекта создания Единой интеллектуальной системы управления железнодорожным транспортом (ИСУЖТ).

Доклад «Решение задач адаптивного планирование перевозочного процесса в масштабе РВ в условиях ограничения ресурсов» Н.Г. Рябых (ООО «ПрограмПарк»), как и предыдущий доклад, описывает применение мультиагентных технологий для планирования железнодорожных перевозок, но в нем суть мультиагентного подхода сформулирована более четко. Для определения агентов применяется BDI-модель (Belief-Desire-Intention), которая позволяет определить для каждого агента базу знаний и правила поведения (цели, а также планы, которые умеет выполнять агент), после чего мультиагентная система будет самостоятельно решать общую задачу через взаимодействие агентов друг с другом. Главной задачей адаптивного планирования является максимально возможное сохранение изначально утвержденного плана при перепланировании из-за поступления новых фактов, вносящих возмущения.

Интересный доклад подготовили А.П. Калуцкая и О.М. Цыганова (ОАО «НИИАС»): «Процессный подход к проектированию информационно-управляющих систем на железнодорожном транспорте». Процессный подход, который было решено использовать при разработке ИСУЖТ, подразумевает формирование комплексной процессной модели производственной деятельности ОАО «РЖД» как методологической основы для проектирования, реализации и внедрения систем управления на железнодорожном транспорте. При этом модели не являются дополнением к формализованному (в техническом задании, техническом проекте) описанию системы. Они сами по себе являются формализованным описанием, на основе которого разрабатываются проектные документы. На основе процессной модели часть разделов рабочей документации проекта формируется автоматически. Технология работы по проектированию системы заключается в совместном построении экспертами и аналитиками моделей онтологии (статическое описание) и процессов (динамическое описание). Кроме того, модели содержат описание информационного ландшафта (внешние информационные системы и информационный обмен, который должен происходить при реализации процессов), организационной структуры ОАО «РЖД», а также макеты форм визуального интерфейса АРМ пользователей с привязкой к функциям процессов. В качестве инструмента для разработки моделей используется ПО ARIS.

В докладе А.Ф. Бородина (ОАО «НИИАС») перечислены необходимые элементы новизны и эффективности создаваемой ИСУЖТ в части управления перевозочным процессом, а также рассмотрено применение схожих принципов в уже разработанной ОАО «НИИАС» автоматизированной системе «Прогресс», в которой реализована имитационная ресурсная модель использования инфраструктуры ОАО «РЖД». Система рассчитывает загрузку сети плановыми гружеными и порожними вагонопотоками, вычисляет размеры движения с учетом весов и длин составов для каждого назначения поездов, сопоставляет потребные ресурсы с имеющимися с учетом текущей эксплуатационной ситуации, позволяет моделировать мероприятия по обеспечению выполнения предъявляемых перевозок. Важным отличием АСУ «Прогресс» от прежних расчетных систем является наличие запрограммированных уравнений перехода, с помощью которых можно моделировать развитие эксплуатационных затруднений при дефиците ресурсов. В результате можно вычислить баланс провозной способности, при котором сохраняется нормальное взаимодействие станций и участков.

Доклад А.А. Лазарева (МГУ им. М.В. Ломоносова), Е.Г. Мусатовой, Н.Ф. Хуснуллина (ИПУ РАН) иллюстрирует сложность применения точных методов оптимизации к задачам железнодорожной сети, прежде всего, в силу большой размерности подобных задач. В докладе рассматривается построение расписания движения поездов (максимальная длина поезда - два вагона) между тремя станциями (в треугольной конфигурации сети) с одним локомотивом. По мнению авторов, для такого случая оказывается эффективным метод динамического программирования. В качестве минимизируемой целевой функции выбрано среднее время доставки заказов (вагонов) по назначению. Сложность полученного алгоритма оказалась O(n8) операций, где n - число заказов. При этом в ходе вычислительного эксперимента максимальное число обрабатываемых заказов достигло 660 ед. Однако авторы не теряют оптимизма и видят перспективы исследования в повышении производительности алгоритма (в частности, за счет получения более точных оценок для отсечения заведомо неперспективных веток решений, а также за счет параллелизации), рассмотрении других конфигураций сети станций, рассмотрении доставки поездов несколькими локомотивами, построении распределенной памяти для решения задачи существенно большей размерности.

На секции «Управление инфраструктурой железнодорожного транспорта» отметим доклад В.Л. Павлова (ОАО «НИИАС») «Интеллектуальная система оценки пропускной способности участков железных дорог», где в качестве инструментального средства использована система имитационного моделирования на основе GPSS WORLD. Цель данного имитационного исследования - комплексная оценка показателей пропускной способности участков железных дорог. Двухпутный участок, оснащенный автоблокировкой, представляется многофазной системой массового обслуживания, включающей приборы (блок-участки) и многоканальные устройства (станции), емкость которых соответствует числу приемоотправочных путей. По результатам моделирования определяются дополнительные частные показатели оценки пропускной способности: коэффициенты загрузки блок-участков и количество поездов, прошедших на различные сигналы светофора.

Всего на конференции было заслушано свыше 70 докладов и сообщений. Около 40 докладов содержали результаты научных исследований по конкурсу прикладных фундаментальных исследований, проводимому РФФИ в интересах ОАО «РЖД».

Рассмотренные на конференции вопросы касаются сложных многоплановых задач железнодорожного транспорта, решение которых является критически важным для обеспечения устойчивого развития российской экономики в целом. Участники конференции сошлись во мнении, что разработка и внедрение на сети железных дорог комплекса информационных технологий на базе единой интеллектуальной системы управления и автоматизации производственных процессов является важнейшим направлением в развитии железнодорожной отрасли. В связи с этим будем надеяться, что работа в данном направлении с учетом имеющегося в России и за рубежом научного и практического опыта будет набирать обороты, а конференция ИСУЖТ станет ежегодной.

# До трагедии — один шаг

**Локомотив, 21.01.2014**

**А Н ШАМАКОВ**

Наушники для мобильных телефонов и плееров давно вошли в обиход и стали неотъемлемой частью жизни юного поколения. Используя их, молодые люди слушают различные музыкальные произведения зарубежных и российских исполнителей, отключаясь тем самым от реальной жизни, не замечая какие опасности могут возникнуть, например, при управлении автомобилем или передвижении пешком, в том числе при переходе железнодорожных путей.

В целом от наездов подвижного состава в 2012 г., (только вдумайтесь в эти трагические цифры!), пострадало около 2 тыс. человек, из них свыше 1 тыс. — погибли. Приведем лишь несколько несчастных случаев с летальным исходом, связанных с нахождением молодых людей в наушниках при проходе на пешеходных переходах через железнодорожные пути.

В субботу 28 мая 2005 г. в 19 ч 52 мин на пешеходном переходе через железнодорожные пути у платформы Косино Московско-Рязанского направления Московской дороги были смертельно травмированы ученицы 10 класса М.В. Святкина и Я.А. Метелкина.

Это произошло при следующих обстоятельствах. Компания молодых людей из шести человек возвращалась домой после прогулки по лесу и купания в озере (микрорайон Жулебино). Для этого им необходимо было перейти железнодорожные пути по пешеходному настилу, расположенному сразу за платформой Косино, находящейся в черте города.

Две подруги шли в четырех метрах впереди от остальных ребят, держась за руки, и о чем-то увлеченно разговаривали. Одновременно они слушали музыку от одного плеера через наушники, находившиеся у каждой в одном ухе. В это время со стороны г. Люберцы к платформе N 1 Косино подходил электропоезд N 6613 под управлением машиниста В.Е. Стезаева и помощника машиниста Д.А. Голубева (моторвагонное депо Раменское).

Электропоезд сообщением 47 км — Москва-Пассажирская-Казанская согласно справке по расшифровке скоростемерной ленты имел остановку на платформе Косино в 19 ч 52,5 мин и отправлением в 19 ч 53 мин. Из-за его шума десятиклассницы не услышали движение встречного фирменного скорого поезда N 28 сообщением Москва — Казань, обзор которому закрывала пассажирская платформа N 2.

Согласно справке по расшифровке кассеты регистрации, снятой с электровоза ЧС2К N 322, скорый поезд N 28 отправился со станции Москва-Пассажирская-Казанская в 19 ч 30 мин. На 15 км после платформы Выхино машинистом была произведена проверка действия электропневматических тормозов при скорости 70 км/ч с последующим отпуском при 60 км/ч (допустимая скорость на данном участке установлена 120 км/ч).

Локомотивная бригада скорого поезда поздно увидела двух одноклассниц, которые уже находились в габарите подвижного состава. В 19 ч 52 мин при скорости 60 км/ч машинист применил экстренное торможение и остановил поезд в 19 ч 53 мин на первом главном пути перегона ст. Перово — ст. Люберцы I. Тормозной путь по расчетам должен был составить 244 м.

Историческая справка. Проектирование Московско-Рязанской железной дороги было поручено английским инженерам в 1860 г., которые предусмотрели от Москвы до Рязани нетипичное для России левостороннее движение. В настоящее время на сети ОАО «РЖД» оно только одно.

На безопасность пешеходов, переходящих железнодорожные пути в обозначенных местах, левостороннее движение не имеет никакого влияния.

На момент происшествия оба поезда находились на остановочном пункте Косино в непосредственной близости у своих платформ. Экстренное торможение машинистом пассажирского поезда было применено за 0,5 мин до остановки электропоезда, т. е. во время захода электропоезда на платформу. Так как он в это время шел в режиме торможения, а машинист пассажирского поезда экстренное торможение еще не применял, то к концу платформы поезд N 28 подошел быстрее, чем хвост электропоезда. Таким образом, на момент наезда шумовой эффект шел сразу от двух встречных поездов.

Длина остановочного пути с учетом реакции машиниста (0,6 с) и его действий по постановке ручки крана машиниста (1 с) в положение экстренного торможения равна 1,6 с. За это время поезд при скорости 60 км/ч (16,7 м/с) проходит расстояние, равное 27 м. Остановочный путь скорого поезда должен составить 271 м (244 + 27). Следовательно, для предотвращения наезда на пешеходов с применением экстренного торможения машинист электровоза должен был увидеть потерпевших в габарите подвижного состава (0,86 м от крайнего рельса) за 271 м. Это расстояние в режиме экстренного торможения поезд проходит за 26,6 с.

Согласно установленным данным скорость движения пешеходов — мужчин в возрасте 15-20 лет при быстром шаге равна 1,89 м/с. Скорость движения пешеходов женщин на 5-12 % меньше. Таким образом, минимальная скорость потерпевших при переходе через железнодорожные пути равнялась 1,7 м/с.

Чтобы предотвратить наезд на пешеходов, переходящих железнодорожные пути в момент приближения поезда, экстренное торможение не целесообразно, так как ко времени остановки поезда у перехода пешеход успевает не только перейти железнодорожный путь, но и удалиться от него на расстояние 41,4 м [1,7х(26,4-2)]. Кроме того, каждая незапланированная остановка поезда приводит к нарушению графика движения поездов, а соблюдение графика — обязанность машиниста.

Как показало расследование, машинист электровоза В.В. Дерюгин и помощник машиниста А.В Степаненко имели возможность увидеть головы М.В. Святкиной и Я.А. Метелкиной только на расстоянии около 33 м, когда они находились еще на безопасном расстоянии от крайнего рельса. Полностью (во весь рост) увидеть входящих в опасную зону потерпевших локомотивная бригада могла, когда они почти полностью выехали за край платформы и находились на расстоянии около одного метра от места наезда.

Ширина опасной зоны при переходе через железнодорожный путь определяется габаритом подвижного состава и равна 3,4 м. Для перехода опасной зоны, при минимальной скорости 1,7 м/с, пешеходу необходимо время, равное 2,0 с (3,4:1,7), а для остановки поезда необходимо 26,6 с.

Согласно диаграмме расшифровки кассеты регистрации устройства КЛУБ локомотивная бригада при проследовании платформы Косино подавала 5 раз оповестительные сигналы большой громкости. Последний сигнал подавался за 107 м и не прекращался до самого момента наезда на девушек.

Расследованием также установлено, что экстренное торможение было применено спустя 11 с после наезда. Машинист В.В. Дерюгин нарушил п. 16.39 Правил технической эксплуатации NЦРБ-756, который предусматривает немедленное применение средств экстренного торможения для остановки поезда при внезапном возникновении препятствия. Однако такое нарушение не явилось причиной смертельного травмирования потерпевших, так как при немедленном применении торможения (через 1,6 с) машинист не может остановить поезд на таком коротком расстоянии.

Данного происшествия могло бы и не произойти, если бы в соответствии с требованиями строительных норм и правил (п.8.4 СНиП 32-01-95) были предусмотрены при условии интенсивного движения поездов (50 пар и более в сутки) переходы в разных уровнях. На существующих же станциях, в отдельных случаях, при сохранении переходов в одном уровне с верхними головками рельсов они должны ограждаться и оборудоваться сигнализацией автоматического действия и световыми указателями.

В рассматриваемом случае на остановочном пункте Косино, где интенсивность движения по первому главному пути составляет 133, а по второму главному — 145 пар поездов, вышеуказанные требования не были выполнены.

Второй не менее трагичный случай произошел утром 2 ноября 2010 г. Около 8 ч 20 мин к пассажирской платформе Серп и Молот (г. Москва) по первому главному пути со стороны области подошел очередной электропоезд. Пассажиры последних вагонов, не пожелавшие идти в город по пешеходному мосту, спрыгнули с высокой платформы на путь и пошли коротким маршрутом.

Среди спрыгнувших с нее пассажиров находился и 18-летний П.Г. Петров. Он приехал из подмосковной Балашихи и уже с самого утра был с надетыми на голову наушниками. Перейдя на второй главный путь и, не обращая внимания на окружающую обстановку, он шел внутри рельсовой колеи по направлению к путепроводу, где проходит шоссе Энтузиастов.

В это время от платформы N 1 Серп и Молот, расположенной в кривом участке пути, со стороны Москвы по второму главному пути Горьковского направления отправился электропоезд ЭР2Т-7093 сообщением Москва — Железнодорожная. Управляла поездом локомотивная бригада в составе машиниста А.А. Назарова и помощника машиниста Е.М. Тимонина (моторвагонное депо Железнодорожное). Увидев человека в колее пути, идущего по направлению движения электропоезда, машинист подал оповестительный сигнал большой громкости. Однако пешеход не обернулся и не отреагировал. Тогда машинист применил экстренное торможение, но из-за малого расстояния и скорости, равной 33 км/ч, предотвратить наезд на него не смог. Тормозной путь составил 51 м.

После полной остановки электропоезда машинист направил помощника осмотреть место происшествия, а сам сообщил о случившемся дежурной по станции Москва-Курская и попросил вызвать наряд скорой медицинской помощи и сотрудников транспортной полиции. По возвращению в кабину управления помощник машиниста сообщил, что в середине, под вторым вагоном электропоезда с головы состава он обнаружил молодого человека, который лежал на путях. Из его головы сильно сочилась кровь, веки глаз дергались. Он вместе с незнакомым мужчиной перенес пострадавшего на междупутье. После этого бригада продолжила движение по маршруту.

Необходимо отметить, что пассажирские платформы Серп и Молот находятся в таком месте, где встречаются железнодорожные пути двух направлений — Курского и Горьковского. Более того, недалеко расположена соседняя платформа другого направления Москва-Товарная-Курская. Поэтому пассажиры обоих направлений переходят с одной платформы на другую по железнодорожным путям. А если учесть, что рядом находятся еще заводы «Серп и Молот», «Имени Войтовича», «Москабель», «Кристалл» и другие предприятия, то можно представить, сколько людей каждую минуту подвергали и подвергают свою жизнь смертельной опасности.

Для обеспечения безопасности пешеходов необходимо в конце платформы N 2 Серп и Молот установить полицейский пост, сотрудники которого не допускали бы спрыгивание пассажиров с высокой платформы на путь и предупреждали массовое хождение их в опасной зоне. И еще один характерный случай, происшедший в 2012 г., унесший жизнь молодого человека. В пятницу 11 мая студент колледжа подмосковного Красногорска А. М. Мирзоев возвращался после учебы около 17 ч, в студенческое общежитие. Погода была хорошая, +22°С, без осадков, солнечно. Обучаясь не первый год в колледже, он хорошо знал дорогу, по которой шел в больших наушниках и слушал полюбившуюся музыку. При подходе к пешеходному переходу через железнодорожные пути станции Павшино, в районе 23 км 8 пк, он не обратил внимание, что идущие ему навстречу люди остановились, и продолжил движение. В это время по второму главному пути ст. Павшино следовала путевая машина ПМГ N 380. Машиной управляла бригада в составе машиниста В.П. Максименко и двух помощников машиниста М.Е. Нестерова и А.П. Чепелева.

При приближении к пешеходному настилу, по которому шли люди, машинист неоднократно подавал сигналы большой громкости. Локомотивная бригада видела, что люди, реагируя на подаваемые сигналы, остановились для пропуска путевой машины. Проехав пешеходный переход со скоростью 62 км/ч в 17 час 20 мин, машинист увидел, как с правой стороны путевой машины во все стороны полетели бумаги, и сразу применил экстренное торможение. Обернувшись, он увидел лежащего в колее человека. После остановки ПМГ два помощника машиниста отправились осмотреть место происшествия.

Вернувшись, они доложили машинисту, что человек лежал на спине, левая нога согнута, голова разбита, признаков жизни не подавал. Пострадавшего человека из колеи они перенесли в междупутье. Об экстренной остановке и случае смертельного травмирования человека машинист доложил дежурной по станции Павшино.

Согласно акту технического состояния путевой машины ПМГ N 380 приписки ПМС-309 от 11 мая 2012 г. на момент происшествия указанная машина была полностью технически исправна.

В рассматриваемом несчастном случае пострадавший нарушил требования п. 7 раздела III, п. 11 раздела IV «Правил нахождения граждан и размещения объектов в зонах повышенной опасности, выполнения в этих зонах работы, проезда и перехода через железнодорожные пути». Он при переходе через железнодорожные пути внимательно не следил за звуковыми сигналами, подаваемыми локомотивной бригадой; создал помеху для движения транспортного средства.

Все приведенные случаи гибели молодых людей - это только малая часть того, с чем нам как судебно-техническим экспертам приходится сталкиваться при подготовке технических заключений. А сколько еще других несчастных случаев со смертельным исходом происходят по этим и другим причинам. Невыносимо больно смотреть на многочисленные фото в материалах расследований или в уголовных делах на сбитых насмерть, покалеченных детей и молодых людей.

Обращаемся к читателям с убедительной просьбой: если вашим родным, близким или просто знакомым людям в течение дня приходится переходить через железнодорожные пути, то напоминайте им об этой опасности. Лучше будет снять наушники вообще на этот момент и быть предельно внимательными к происходящему вокруг. Пренебрежение безопасным правилам нахождения в зонах повышенной опасности приводит к самым трагичным последствиям.

В.С. НЕФЁДОВ, А.Н. ШАМАКОВ, судебно-технические эксперты

# Кровавая жатва РЖД

**Брянский рабочий (Брянск), 29.05.2014**

Нежелание и неумение руководства монополии проводить модернизацию отрасли привело к масштабной трагедии. Однако виновными, по традиции, опять сделают рядовых сотрудников 16 вагонов грузового состава, сошедшие с рельсов на Киевском направлении в Подмосковье, унесли жизни шести человек. Всего пострадали 45 пассажиров поезда Москва - Кишинев, двадцать два остаются в больницах. Десять из них — тяжелые. Так что траурный список еще не закрыт.

На данный момент озвучены три основных версии аварии: ненадлежащее состояние подвижного состава грузового поезда, ненадлежащее состояние железнодорожных путей, нарушения в действиях членов локомотивной бригады грузового поезда. «Расследование причин происшествия взято мною под личный контроль. Для профессиональной экспертизы всегда требуется время», — сообщил Владимир Якунин. Он в это время был в Китае. С первыми лицами государства. В Китае есть чему поучиться в плане транспортного строительства. По темпам сооружения высокоскоростных магистралей КНР держит первое место в мире. Но только для Якунина эта китайская поездка — не в коня корм.

Глава РЖД, с формальной точки зрения, прав. Конечно, нужно время, экспертиза внимательная нужна и прочие следственные действия. Все формальности будут соблюдены. Определят ущерб и составят завышенную смету на ремонт. Семьи погибших по 2 миллиона рублей получат. И никто, похоже, не собирается искать виновных на стороне. В смысле, что даже первый зампред думского комитета по транспорту Михаил Брячак заявил об ответственности РЖД за случившееся.

Однако козлом отпущения, как всегда, назначат конкретного технического специалиста или руководителя этого участка дороги. Они отвечают за безопасность эксплуатации. Такую тенденцию уже обозначил тот же Михаил Брячак. А руководители транспортной монополии, благодаря политике которых и сложилась ситуация, когда такие аварии превратились в систему, опять выйдут сухими из воды. Давайте разберемся. Даже три означенные причины — качество вагонов, путей и действия машинистов — говорят сами за себя: это — результат «грамотного» менеджмента руководства. Примерам неумения организовать работу по другим направлениям, начиная с проверки билетов в электричках, нет числа. Начнем со сломанных тележек и старых вагонов. До 2006 года случаи излома рам были единичными. 2011 год дал 24 прецедента, 2012 год — 23, 2013-й — 37, за первый квартал 2014 года — 6. Половина из сломавшихся рам не проходила 2—3 лет. В этой ситуации велик соблазн поискать виновного на стороне. Что, кстати, и сделал Михаил Брячак.

«К сожалению, значительную часть вагонных тележек мы приобретаем с территории Украины», говорит он. Депутат, мягко говоря, лукавит. Если поглядеть на статистику изломов боковых рам, составленную самой РЖД, то за период с 2006 по 2011 год 50 процентов приходится на «Уралвагонзавод» (а это не единственное отечественное предприятие, поставляющее ж/д литье). На украинцев — только 23 процента случаев. Так что, по большей части, виноваты наши заводы. Или китайские. Кстати, в 2012 году само РЖД закупило и направило для ремонта вагонов 50 процентов всего необходимого литья сомнительного качества именно в Китае. Так что ждем новых сообщений о происшествиях.

Между прочим, вагоны УВЗ критиковали за низкое качество и в Минтрансе — они ломаются в 10 (!) раз быстрее, чем заявлено производителем. Межремонтный ресурс вагона — 500 тыс. км. Но половина (!) продукции УВЗ была отправлена в ремонт уже после 50—80 тыс. км пробега. Не удовлетворяют РЖД и тележки американской компании AmstedRail, хотя несколько лет назад она называлась чуть ли не главным партнером наших вагоностроителей по разработке перспективных моделей. Российские вагоностроители неоднократно выступали за запрет эксплуатации старых вагонов. И в конце апреля прошлого года правительство ввело ряд ограничений. Характерно, что промышленников поддержал Минпромторг. Против были компании-перевозчики: ПГК Владимира Лисина и ФГК, принадлежащая ОАО РЖД. Владимир Якунин выступал против этой меры и как глава Совета по ж/д транспорту стран СНГ, принимая соответствующие резолюции на заседании вагонной комиссии этой организации. Владимир Иванович является также ярым противником программы утилизации старых вагонов, предлагаемой вагоностроителями. Дескать, их списание старых приведет к застою вагоностроения. Потому что заводы будут выпускать старые модели, уверяет он. Хотя в действительности те уже сегодня готовы строить инновационные вагоны, в том числе из алюминия. Но Якунин этого не видит. Такая вот вывернутая логика у главы РЖД.

Говорить о состоянии ж/д путей и ответственности машинистов особого смысла нет. Уровень износа инфраструктуры РЖД на сегодня — 86 процентов. Средняя зарплата машиниста локомотива по Московской области 45 000 рублей в месяц. По данным Forbes, в 2013 году ежемесячный доход Владимира Якунина как главы РЖД составлял в среднем 42 миллиона рублей в месяц. Как говорит вероятный противник, no comments.

# Якунин назвал основную причину столкновения поездов в Подмосковье

**РИА Новости (rian.ru), 29.05.2014**

РЖД проводили собственное расследование причин аварии. Как заявил Владимир Якунин, произошедшее ЧП является поводом для серьезного разбирательства внутри самой компании.

АСТАНА, 29 мая - РИА Новости. Основной причиной столкновения поездов в Подмосковье стало грубое нарушение порядка проведения работ на железнодорожных путях, заявил РИА Новости глава компании Владимир Якунин.

Грузовой состав сошел с рельсов и затем столкнулся с пассажирским поездом 20 мая на перегоне между Наро-Фоминском и Бекасово: шесть человек погибли, более 20 попали в больницы. Ранее СК и Ространснадзор заявляли, что причиной аварии стала техническая неисправность железнодорожного полотна из-за ремонтных работ, проводившихся с нарушением.

РЖД проводили собственное расследование причин аварии. "Там две причины, которые сейчас на поверхности лежат. Но основная причина связана, я бы так сказал, с грубым нарушением существующего порядка в условиях запрета на ручную работу по эксплуатации бесстыкового пути, которая допущена должностными лицами дистанции Москва-Киев. Я пока сами материалы не видел, но это повод для серьезного разбирательства внутри самой компании", - заявил Якунин.

По его словам, опубликовать информацию об итогах расследования причин аварии должны позже в четверг.

Следователи рассматривают три версии столкновения поездов в Московской области: ненадлежащее состояние "товарняка", железнодорожных путей или нарушения в действиях бригады грузового состава.

*Какие еще крупные аварии происходили на железных дорогах*

25 апреля на перегоне Тихоново-Набережные Челны Куйбышевской железной дороги 12 вагонов грузового поезда сошли с рельсов после того, как состав столкнулся с автомобилем.

Вечером 30 марта произошел сход трех вагонов с пиломатериалами грузового состава в Оловяннинском районе Забайкальского края. В результате происшествия были повреждены две опоры контактной сети, погибших и пострадавших нет.

# Ространснадзор также обвинил РЖД в столкновении поездов под Наро-Фоминском

**Накануне.Ру, 27.05.2014**

**Мария Степанова**

Согласно техническому заключению Ространснадзора, авария у железнодорожной станции Бекасово-1 под Наро-Фоминском была вызвана некачественно проделанными ремонтными работами, сообщили Накануне.RU в пресс-службе Федеральной службы по надзору в сфере транспорта.

"Причиной схода вагонов поезда № 1484 явился выброс пути, который стал возможен из-за нарушения требований нормативных актов и правил в процессе текущего содержания бесстыкового пути и технологии производства работ по рихтовке бесстыкового пути рихтовочными приборами работниками Московско-Киевской дистанции пути - структурного подразделения Московской дирекции инфраструктуры - структурного подразделения Центральной дирекции инфраструктуры - филиала ОАО "РЖД", - говорится в техническом заключении ведомства.

Ранее эту же версию выдвинули следователи, которые в рамках дела уже задержали 41-летнего бригадира Московско-Киевской дистанции пути Александра Соколова.

Напомним, 20 мая возле железнодорожной станции Бекасово-1 под Наро-Фоминском украинский товарняк сошел с рельсов и столкнулся с пассажирским поездом, следовавшим маршрутом Москва - Кишинев. В результате аварии погибли шесть человек, из них личность одного пассажира не опознана, остальные - граждане Молдовы. Еще более 50 человек пострадали, в том числе 11-летняя девочка и малышка 1,8 лет, их состояние оценивается врачами как средней тяжести. Все пострадавшие, за исключением двух жителей Московской области и двух москвичей, также граждане Республики Молдова. По факту инцидента возбуждено уголовное дело, работает горячая линия.

# Мособлдума возьмет под контроль безопасность на железной дороге

**ИЗВЕСТИЯ (РОССИЯ), 23.05.2014**

**Татьяна Бородина, Мария Шаталова**

В связи со столкновением поездов в Наро-Фоминском районе Подмосковья, унесшим жизни шести пассажиров, депутаты Мособлдумы требуют передать региону полномочия по организации системы безопасности на железнодорожном транспорте. Вопрос о подготовке собственных поправок в действующее законодательство станет обсуждаться на заседании транспортного комитета областного парламента. Об этом "Известиям" сообщил председатель комитета Мособлдумы по вопросам транспортной инфраструктуры, связи и информатизации Андрей Вихарев.

- Сегодня регионы фактически не имеют полномочий по организации системы безопасности на железнодорожном транспорте: мы устанавливаем тарифы, строим путепроводы через переезды, но организация работы железной дороги по перевозке граждан от начала и до конца находится в компетенции государственной корпорации РЖД, - пояснил Вихарев. - Чтобы предотвратить трагедии в таких сложных системах, нужно способствовать развитию общественного контроля и открытости корпораций.

После аварии было возбуждено уголовное дело по статье "Нарушение правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта, повлекшее по неосторожности смерть двух или более лиц".

- От того, что будет названо экспертами причинами произошедшего - человеческий фактор или механическая авария, проблема независимой оценки и контроля не разрешится, - говорит Вихарев.

Эксперт организации "Город и транспорт" Владимир Свириденков полагает, что получение областью преференций в сфере обеспечения безопасности на железнодорожной инфраструктуре бессмысленно.

- Передача субъекту полномочий по контролю за безопасностью на железнодорожном транспорте идет вразрез с существующей практикой и нормами законодательства, - заявил Свириденков. - Кроме того, это будет весьма тяжело осуществить технически, поскольку станции, на которых проходят регламентные процедуры - смены локомотивных бригад, техническое обслуживание локомотивов и другие сопутствующие мероприятия, совсем не совпадают с географическими границами субъектов. А останавливать дополнительно поезда на пересечении железной дороги с границей Московской области - значит сделать невыполнимым график движения поездов. Также это потребует новой инфраструктуры и больших денежных затрат.

Эксперт добавил, что власти области могли бы проверять на безопасность пригородные поезда.

- Единственное, что могло бы быть в компетенции Подмосковья, - это выработка своих требований к техническому состоянию пригородных поездов, - отметил Свириденков. - Однако все равно проверять на соответствие такую инфраструктуру, как рельсы, например, эксперты от области не смогут, так как она принадлежит РЖД.

По словам научного руководителя НИИ транспорта и дорожного хозяйства Михаила Блинкина, железнодорожная сеть - это единая система, которая должна управляться "одними руками".

- Беспокойство областных депутатов понятно, однако ни в одной стране мира вопросы безопасности на международной железнодорожной сети - а в данном случае был иностранный, украинский, оператор - не могут быть переданы в ведение региона, - заявил эксперт. - В свою очередь, хочется отметить, что власти области уже сработали на отлично - эвакуация пострадавших и переброска пассажиропотока по направлению, где произошла трагедия, с железной дороги на другие виды транспорта были выполнены оперативно и успешно.

Напомним, грузовой и пассажирский поезда столкнулись днем 20 мая на перегоне Бекасово-Нара на юго-западе Московской области. 16 вагонов грузового поезда, перевозившего контейнеры, сошли с рельсов. Два вагона пассажирского поезда Москва-Кишинев пострадали в результате столкновения. По предварительным данным, жертвами аварии стали шесть человек, около 50 получили травмы.

В настоящее время причины аварии устанавливаются. Следствием рассматриваются три версии произошедшего: ненадлежащее состояние подвижного состава грузового поезда, ненадлежащее состояние железнодорожных путей и нарушения в действиях членов локомотивной бригады грузового поезда.