

## ПРОТОКОЛ

скайп-обсуждения текущих результатов исследовательской работы,  
выполняемой Ассоциацией железнодорожных ветвевладельцев РК

г. Астана – г. Алматы

11 октября 2019 г.

### Присутствовали:

1. **Лавриненко Ю.И.**, заместитель Председателя Президиума СТК «KAZLOGISTICS»;
2. **Исабеков М.У.**, директор Корпоративного фонда «KAZLOGISTICS»;
3. **Жумангалиев К.Е.**, научный руководитель проекта, председатель Ассоциации железнодорожных ветвевладельцев РК (АЖВК), по видеоконференции.
4. **Акчабаев Р.Т.**, эксперт АЖВК.

### Повестка:

1. Текущие результаты исследовательской работы № 1 «*Разработка проекта правил технической эксплуатации для подъездных путей и порядка получения сертификата безопасности для обеспечения безопасности на железнодорожных подъездных путях*», реализуемой АЖВК за счет целевого финансирования Корпоративным фондом «KAZLOGISTICS».

### Выступили:

**Лавриненко Ю.И.** В тексте промежуточного отчета используются описания - «улучшение работы с вагонами на подъездном пути», «простой вагонов, локомотивов», «плохая дисциплина» и т.д., которые не являются предметом исследовательской работы. Нет необходимости в обосновании ссылаться на ревизоров. Нужно оттолкнуться от того, какой сегодня порядок уровня или контроля за состоянием подъездных путей (ПП). Что выполняет и не может выполнить Комитет транспорта контроля, АО «НК «КТЖ» как МЖС, на которую выходит подвижной состав после погрузки-выгрузки. К каким последствиям все это может привести.

В связи с этим обозначить и доказать необходимость Правил технической эксплуатации ПП. Одно дело МЖС, другое – подъездной путь. Но деятельность на ПП должна быть под системным контролем, потому что вагоны с МЖС выходят на него и возвращаются обратно. Это может быть скрещение с пассажирскими поездами и т.д.

Существует договор на эксплуатацию подъездного пути. Подача, уборка, временно грузовые операции, общее время оборота, пономерной учет – есть единые технологические процессы.

Там, где вы оцениваете международный опыт, отмечаете то, что у нас тоже есть. И договор по эксплуатации подъездного пути, собственные локомотивы, локомотивы МЖС, есть единые технологические процессы, согласованные простои под грузовыми операциями, по техническому оснащению, есть ГО - 1, учетная карточка, ответственность за подачу, уборку, финансовая ответственность за простои, перепростои, особенности эксплуатации частным парком, собственным парком. Это необходимо обозначить.

А потом привести к тому, почему есть необходимость разрабатывать отдельно ПТЭ, необходимость пересмотреть порядок контроля за состоянием

безопасности. Этим дать подачу работы над проектом ПТЭ ПП и порядком выдачи сертификата безопасности.

С крупными ветвевладельцами-членами АГМП возможны трудности в приходе к общему пониманию. У них свои предпринимательские цели, интересы, дополнительный контроль им не нужен. Поэтому, надо в анализе сделать правильное, грамотное, четкое обоснование о проведенной вами подготовительной работе. Учесть и привести в отчете результат встреч с ветвевладельцами-членами АГМП. Констатировать позицию членов АГМП, и свой анализ на предмет того, в чем они заинтересованы и в чем нет. И свой вывод о том, что с точки зрения безопасности, надежности функционирования всего комплекса, есть необходимость на взгляд исследователей, экспертов регламентировать техническую эксплуатацию на ПП по ПТЭ и сертификату безопасности.

Вы обязаны всех выслушать, понять основания всех участников. Сделать оценку и выводы. Не надо выпячивать ревизоров, не надо прикрываться этим делом. Нужно стоять на объективных позициях транспортного комплекса страны, интересов владельцев груза, пассажиров, населения и т.д. Вот исходя из этого и дорабатывайте структуру и содержание работы, промежуточного отчета.

Надо констатировать значительные масштабы и важность сектора ПП. Вопрос по ранжировке. Вы на 4 типа поделили, а чем это обосновано. Надо показать, что оно дело одна компания, например, «Экибастууголь» или алюминиевый завод, или «АрселорМитталТемиртау». Десятки километров ПП, станции, соответствующая система формирования, расформирования, подачи, свой локомотивный парк, ремонтные дела и т.д. Показать, что по существу это те же отделения дороги. И есть по градации ПП, которые имеют 100 – 200 метров и какие-то механизмы для погрузки, выгрузки.

После того, как выдадите и обозначите важность, ранжируете, обоснуете, аргументируете недопустимость бесконтрольности со стороны государства и МЖС за этим сектором.

Магистраль принадлежит государству, содержится и регулируется государством, поэтому она тоже от имени государства имеет право контролировать. Куда уходит вагон, который потом вернется и скрещается с пассажирскими поездами и т.д.

Ответственность за безопасность при входе на магистраль и выходе. Должна быть система и соответствующие нормативы, которые не дескриминировали бы, а создавали бы нормальные условия для взаимоотношений. Не было излишних требований, но необходимые нужны.

Обозначить трудности, проблемы, недостатки существующей системы эксплуатации ПП ветвевладельцев. И необходимость контроля системного и других мер стимулирования соблюдения безопасности, и стимулирования по совершенствованию технических возможностей. Обозначить недостатки существующей системы контроля.

Комитет транспортного контроля имеет региональную систему контроля, но смотреть он может только по какому-то графику. Постоянной системы, информационной системы нет, которая могла бы сигнализировать о каких-то неполадках.

На магистрали эта система выстраивается, на ПП где-то, что-то появляется. Но в подавляющем большинстве ничего этого нет, поэтому должна быть соответствующая система контроля и за подвижным составом и за техническим оборудованием.

И в этом отношении возникает необходимость технического устава в виде ПТЭ ПП. Понятно, этот устав может иметь «люфт», уровень требований гораздо низкий чем МЖС, но минимальный уровень требований он должен содержать. Он пишется чтобы не перегружать ПП, но минимум ПП должны обеспечивать. За этим минимумом должен быть строгий контроль. За соблюдением технических параметров. Чтобы не скрывали эти нарушения. И соответствующим образом их выявлять.

В результате анализа, тогда составляете предложения по структуре и содержанию ПТЭ. Что туда должно войти. Какой частью можно пользоваться ПП общим ПТЭ, а какие разделы ПТЭ для ПП должны быть прописаны.

Затем расписать саму структуру ТЭ ПП, а потом по системе контроля. А от системы контроля переходите на перечень требуемых документов для получения сертификата безопасности. Вот такую концепцию реализуете, построите, тогда можно успешно завершить этот проект.

**Жумангалиев К.Е.** Все замечания принимаются. Мы все зафиксировали. По всем замечаниям есть ясность и понимание. Именно в этом ракурсе весь проект пересмотрим. На следующей неделе закончим все совещания по Алматинскому отделению. Через неделю мы сможем выдать переработанный отчет. 16.10.19 мы участвуем в совещании с ветвладельцами-членами АГМП по видеоконференции. Их замечания учтем.

**Лавриненко Ю.И.** Не нужно обострять взаимоотношения, спорить о достаточности или недостаточности. Чтобы не было взаимообвинений, нужно четко написать какие сегодня существуют документы и регулируют то, что есть. И свой анализ, достоинств и недостатков этих документов и сложившейся системы. И обоснованные предложения. Необходимо получить отзыв о необходимости этой работы со стороны МИИРа или Комитета транспорта.

**Жумангалиев К.Е.** Мы письмо об актуальности проводимой нами исследовательской работы написали председателю Комитета транспорта, главную транспортную прокуратуру. Через исполнителей будем работать для получения ответа.

**Лавриненко Ю.И.** Это надо было сразу сделать, чтобы исключить лишние препятствия. Тем не менее, это нужно обязательно, как обоснование необходимости исследовательской работы. Мы же не начали эту работу только из научной целесообразности.

**Жумангалиев К.Е.** Как показывают совещания, у ветвладельцев есть понимание необходимости.

**Лавриненко Ю.И.** Понимание необходимости есть только у ревизоров. Как только это выходит на уровень НПП РК «Атамекен» нас никто в этом отношении не поддержит. Никто не будет слушать результаты, аргументы ревизорских проверок.

Есть владелец пути, он за это отвечает. Никто не поддержит дополнительных ограничений для его деятельности.

**Исабеков М.У.** Опубликованы «Правила технической эксплуатации, обслуживания и ремонта железнодорожных путей», принятые 5 августа 2019 года (№ 617) на основе «Правила эксплуатации подъездных путей» 2011 года. Как их содержание соотносится с вашим проектом ПТЭ ПП?

**Лавриненко Ю.И.** Надо проанализировать, почему их объединили – от подъездных путей перешли ко всем ж.-д. путям. И что вы предлагаете в своих правилах, чего не хватает в существующих? Без детального анализа существующей нормативной базы, мы такую работу не можем принять. Вы должны критически оценить существующую нормативную базу и аргументированно доказать, что содержание ПТЭ ПП должно быть доработано, а по вопросам безопасности нужно сделать соответствующие изменения в законе. Дать обоснование, аргументы необходимости сертификата безопасности.

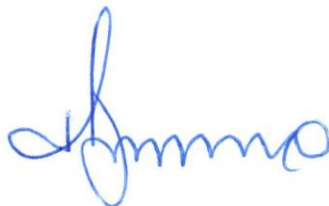
**Исабеков М.У.** В отчете не указаны материалы 2-х опросных листов от членов АГМП. В описании текущей ситуации отсутствуют количественные характеристики. Из протоколов обсуждений с ветвевладельцами-членами АГМП не использованы отдельные фрагменты текущей ситуации – «статус промышленного транспорта», «износ» и пр. В международном опыте необходимо описывать и выделять в выводах значимые вещи, связанные с эксплуатацией подъездных путей, а не, вообще, ж.-д. транспорта. Выводы на странице 43 имеют очень обобщенный уровень, их нужно конкретизировать по теме исследовательской работы. Не проведен анализ и ссылок нет на следующие документы:

- 1) Приказ Минтранса РФ от 21 декабря 2010 г. N 286 "Об утверждении Правил технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации"  
<https://base.garant.ru/55170488/#friends>
- 2) Об утверждении Правил технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации (с изменениями на 25 декабря 2018 года)  
<http://docs.cntd.ru/document/902256286>
- 3) Об утверждении Правил технической эксплуатации железнодорожного транспорта. Приказ Министра по инвестициям и развитию Республики Казахстан от 30 апреля 2015 года № 544. Зарегистрирован в Министерстве юстиции Республики Казахстан 17 августа 2015 года № 11897.  
<http://adilet.zan.kz/rus/docs/V1500011897>
- 4) Приказ от 29 сентября 2004 года n 367-і об утверждении правил работы на подъездных путях [http://kazakhstan.news-city.info/docs/sistemas/dok\\_ieywmb.htm](http://kazakhstan.news-city.info/docs/sistemas/dok_ieywmb.htm)  
[http://adilet.zan.kz/rus/docs/V040003179\\_](http://adilet.zan.kz/rus/docs/V040003179_)
- 5) Правила технической эксплуатации, обслуживания и ремонта железнодорожных путей  
<http://adilet.zan.kz/rus/docs/V1900019198>
- 6) Правила технической эксплуатации железнодорожного транспорта  
<http://adilet.zan.kz/rus/docs/V1500011897>
- 7) Правила работы на подъездных путях, 2004 утрата.  
[http://adilet.zan.kz/rus/docs/V040003179\\_](http://adilet.zan.kz/rus/docs/V040003179_)

**Решили:**

1. Составить таблицу замечаний и предложений по проекту промежуточного отчета (Исабеков М.У., 15.10.19).
2. Подготовить аналитический материал для обсуждения на видеоконференции с ветвевладельцами-членами АГМП (Жумангалиев К.Е., 15.10.19).
3. Привести в отчете материалы по совещаниям Алматинского отделения.
4. Включить в приложение промежуточного отчета ответы на письма в Комитет транспорта, главную транспортную прокуратуру (Жумангалиев К.Е., 31.10.19).
5. Доработать и предоставить аналитические разделы промежуточного отчета в КФ «KAZLOGISTICS» (Жумангалиев К.Е., 23.10.19).

**Председатель:**



**Лавриненко Ю.И.**

**Секретарь:**



**Исабеков М.У.**

## ТАБЛИЦА ЗАМЕЧАНИЙ

к промежуточному отчету «Разработка проекта правил технической эксплуатации для подъездных путей и порядка получения сертификата безопасности для обеспечения безопасности на железнодорожных подъездных путях», АЖВК

№	Замечания, предложения, вопросы	Эксперт, дата	Ответ разработчиков
1.	В тексте промежуточного отчета используются описания - «улучшение работы с вагонами на подъездном пути», «простой вагонов, локомотивов», «плохая дисциплина» и т.д., которые не являются предметом исследовательской работы.	Лавриненко Ю.И. 11.10.19	
2.	Нет необходимости в обосновании ссылаться на ревизоров.	Лавриненко Ю.И. 11.10.19	
3.	Нужно оттолкнуться от того, какой сегодня порядок уровня или контроля за состоянием подъездных путей (ПП). Что выполняет и не может выполнить Комитет транспорта контроля, АО «НК «КТЖ» как МЖС, на которую выходит подвижной состав после погрузки-выгрузки. К каким последствиям все это может привести.	Лавриненко Ю.И. 11.10.19	
4.	Обозначить и доказать необходимость Правил технической эксплуатации ПП. Одно дело МЖС, другое – подъездной путь. Но деятельность на ПП должна быть под системным контролем, потому что вагоны с МЖС выходят на него и возвращаются обратно. Это может быть скрещение с пассажирскими поездами и т.д.	Лавриненко Ю.И. 11.10.19	
5.	Существует договор на эксплуатацию подъездного пути. Подача, уборка, временно грузовые операции, общее время оборота, пономерной учет – есть единые технологические процессы. Учесть в анализе.	Лавриненко Ю.И. 11.10.19	
6.	В оценке международного опыта, отмечать то, что у нас тоже есть. И договор по эксплуатации подъездного пути, собственные локомотивы, локомотивы МЖС, есть единые технологические процессы, согласованные простои под грузовыми операциями, по техническому оснащению, есть ГО - 1, учетная карточка, ответственность за подачу, уборку, финансовая ответственность за простои, перепростои, особенности эксплуатации частным парком, собственным парком. Это необходимо обозначить.	Лавриненко Ю.И. 11.10.19	
7.	Указать почему есть необходимость разрабатывать отдельно ПТЭ, необходимость пересмотреть порядок контроля за состоянием безопасности. Этим дать подачу работы над проектом ПТЭ ПП и порядком выдачи сертификата безопасности.	Лавриненко Ю.И. 11.10.19	
8.	В анализе сделать правильное, грамотное, четкое обоснование о проведенной вами подготовительной работе. Учесть и привести в отчете результат встреч с ветевладельцами-членами АГМП. Констатировать позицию членов АГМП, и свой анализ на предмет того, в чем они заинтересованы и в чем нет.	Лавриненко Ю.И. 11.10.19	
9.	Свой вывод о том, что с точки зрения безопасности, надежности функционирования всего комплекса, есть необходимость на взгляд исследователей, экспертов регламентировать техническую эксплуатацию на ПП по ПТЭ и сертификату безопасности.	Лавриненко Ю.И. 11.10.19	
10.	Не надо выпячивать ревизоров, не надо прикрываться этим делом. Нужно стоять на объективных позициях транспортного комплекса страны, интересов владельцев груза, пассажиров, населения и т.д. Вот исходя из этого и дорабатывайте структуру и содержание работы, промежуточного отчета.	Лавриненко Ю.И. 11.10.19	
11.	Надо констатировать значительные масштабы и важность сектора ПП.	Лавриненко Ю.И. 11.10.19	
12.	Вопрос по ранжировке. Вы на 4 типа поделили, а чем это обосновано. Надо показать, что оно дело одна компания, например, «Экибастузуголь» или алюминиевый завод, или	Лавриненко Ю.И. 11.10.19	

	«АрселорМитталТемиртау». Десятки километров ПП, станции, соответствующая система формирования, расформирования, подачи, свой локомотивный парк, ремонтные дела и т.д. Показать, что по существу это те же отделения дороги. И есть по градации ПП, которые имеют 100 – 200 метров и какие-то механизмы для погрузки, выгрузки.		
13.	После того, как выдате и обозначите важность, ранжируете, обоснуете, аргументируете недопустимость бесконтрольности со стороны государства и МЖС за этим сектором.	Лавриненко Ю.И. 11.10.19	
14.	Магистраль принадлежит государству, содержится и регулируется государством, поэтому она тоже от имени государства имеет право контролировать. Куда уходит вагон, который потом вернется и скрещается с пассажирскими поездами и т.д.	Лавриненко Ю.И. 11.10.19	
15.	Ответственность за безопасность при входе на магистраль и выходе. Должна быть система и соответствующие нормативы, которые не дескриминировали бы, а создавали бы нормальные условия для взаимоотношений. Не было излишних требований, но необходимые нужны.	Лавриненко Ю.И. 11.10.19	
16.	Обозначить трудности, проблемы, недостатки существующей системы эксплуатации ПП ветвевладельцев. И необходимость контроля системного и других мер стимулирования соблюдения безопасности, и стимулирования по совершенствованию технических возможностей. Обозначить недостатки существующей системы контроля.	Лавриненко Ю.И. 11.10.19	
17.	Комитет транспортного контроля имеет региональную систему контроля, но смотреть он может только по какому-то графику. Постоянной системы, информационной системы нет, которая могла бы сигнализировать о каких-то беспорядках.	Лавриненко Ю.И. 11.10.19	
18.	На магистрали эта система выстраивается, на ПП где-то, что-то появляется. Но в подавляющем большинстве ничего этого нет, поэтому должна быть соответствующая система контроля и за подвижным составом и за техническим оборудованием.	Лавриненко Ю.И. 11.10.19	
19.	И в этом отношении возникает необходимость технического устава в виде ПТЭ ПП. Понятно, этот устав может иметь «люфт», уровень требований гораздо низкий чем МЖС, но минимальный уровень требований он должен содержать. Он пишется чтобы не перегружать ПП, но минимум ПП должны обеспечивать. За этим минимумом должен быть строгий контроль. За соблюдением технических параметров. Чтобы не скрывали эти нарушения. И соответствующим образом их выявлять.	Лавриненко Ю.И. 11.10.19	
20.	В результате анализа, тогда составляете предложения по структуре и содержанию ПТЭ. Что туда должно войти. Какой частью можно пользоваться ПП общим ПТЭ, а какие разделы ПТЭ для ПП должны быть прописаны.	Лавриненко Ю.И. 11.10.19	
21.	Затем расписать саму структуру ТЭ ПП, а потом по системе контроля.	Лавриненко Ю.И. 11.10.19	
22.	От системы контроля переходите на перечень требуемых документов для получения сертификата безопасности.	Лавриненко Ю.И. 11.10.19	
23.	Чтобы не было взаимообвинений, нужно четко написать какие сегодня существуют документы и регулируют то, что есть. И свой анализ, достоинств и недостатков этих документов и сложившейся системы. И обоснованные предложения.	Лавриненко Ю.И. 11.10.19	
24.	Необходимо получить отзыв о необходимости этой работы со стороны МИИРа или Комитета транспорта.	Лавриненко Ю.И. 11.10.19	
25.	Опубликованы «Правила технической эксплуатации, обслуживания и ремонта железнодорожных путей», принятые 5 августа 2019 года (№ 617) на основе «Правила эксплуатации подъездных путей» 2011 года. Как их содержание соотносится с вашим проектом ПТЭ ПП?	Исабеков М.У. 11.10.19	
26.	Надо проанализировать, почему их объединили – от подъездных путей перешли ко всем ж.-д. путям. И что вы предлагаете в своих правилах,	Лавриненко Ю.И. 11.10.19	

	чего не достает в существующих?		
27.	Без детального анализа существующей нормативной базы, мы такую работу не можем принять.	Лавриненко Ю.И. 11.10.19	
28.	Вы должны критически оценить существующую нормативную базу и аргументированно доказать, что содержание ПТЭ ПП должно быть доработано, а по вопросам безопасности нужно сделать соответствующие изменения в законе. Дать обоснование, аргументы необходимости сертификата безопасности.	Лавриненко Ю.И. 11.10.19	
29.	В отчете не указаны материалы 2-х опросных листов от членов АГМП.	Исабеков М.У. 11.10.19	
30.	В описании текущей ситуации отсутствуют количественные характеристики	Исабеков М.У. 11.10.19	
31.	Из протоколов обсуждений с ветвевладельцами-членами АГМП не использованы отдельные фрагменты текущей ситуации – «статус промышленного транспорта», «износ» и пр.	Исабеков М.У. 11.10.19	
32.	В международном опыте необходимо описывать и выделять в выводах значимые вещи, связанные с эксплуатацией подъездных путей, а не, вообще, ж.-д. транспорта.	Исабеков М.У. 11.10.19	
33.	Выводы на странице 43 имеют очень обобщенный уровень, их нужно конкретизировать по теме исследовательской работы.	Исабеков М.У. 11.10.19	
34.	Не проведен анализ и ссылок нет на следующие документы: 1) Приказ Минтранса РФ от 21 декабря 2010 г. N 286 "Об утверждении Правил технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации" <a href="https://base.garant.ru/55170488/#friends">https://base.garant.ru/55170488/#friends</a>	Исабеков М.У. 11.10.19	
35.	2) Об утверждении Правил технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации (с изменениями на 25 декабря 2018 года) <a href="http://docs.cntd.ru/document/902256286">http://docs.cntd.ru/document/902256286</a>		
36.	3) Об утверждении Правил технической эксплуатации железнодорожного транспорта. Приказ Министра по инвестициям и развитию Республики Казахстан от 30 апреля 2015 года № 544. Зарегистрирован в Министерстве юстиции Республики Казахстан 17 августа 2015 года № 11897. <a href="http://adilet.zan.kz/rus/docs/V1500011897">http://adilet.zan.kz/rus/docs/V1500011897</a>		
37.	4) Приказ от 29 сентября 2004 года n 367-і об утверждении правил работы на подъездных путях <a href="http://kazakhstan.news-city.info/docs/sistema/dok_ieywmb.htm">http://kazakhstan.news-city.info/docs/sistema/dok_ieywmb.htm</a> <a href="http://adilet.zan.kz/rus/docs/V040003179_">http://adilet.zan.kz/rus/docs/V040003179_</a>		
38.	5) Правила технической эксплуатации, обслуживания и ремонта железнодорожных путей <a href="http://adilet.zan.kz/rus/docs/V1900019198">http://adilet.zan.kz/rus/docs/V1900019198</a>		
39.	6) Правила технической эксплуатации железнодорожного транспорта <a href="http://adilet.zan.kz/rus/docs/V1500011897">http://adilet.zan.kz/rus/docs/V1500011897</a>		
40.	7) Правила работы на подъездных путях, 2004 утрата. <a href="http://adilet.zan.kz/rus/docs/V040003179_">http://adilet.zan.kz/rus/docs/V040003179_</a>		