

ПРОТОКОЛ

круглого стола по обсуждению результатов исследовательской работы № 1 «Разработка проекта правил технической эксплуатации для подъездных путей и порядка получения сертификата безопасности», выполняемой Ассоциацией железнодорожных ветвевладельцев РК

г. Нур-Султан

27 июня 2019 г.

Присутствовали:

1. **Лавриненко Ю.И.**, заместитель Председателя Президиума СТК «KAZLOGISTICS»;
2. **Исабеков М.У.**, директор Корпоративного фонда «KAZLOGISTICS»;
3. **Мусин М.Ж.**, главный менеджер по безопасности движения Департамента безопасности движения АО «НК «КТЖ»;
4. **Туганбаев М.Н.**, главный менеджер по безопасности движения Департамента безопасности движения АО «НК «КТЖ»;
5. **Саимбеков Д.**, старший помощник транспортного прокурора;
6. **Жумангалиев К.Е.**, научный руководитель проекта, зам. Председателя Ассоциации железнодорожных ветвевладельцев РК (АЖВК);
7. **Баймагамбетов С.К.**, исполнительный директор по вопросам железнодорожного транспорта СТК «KAZLOGISTICS»;
8. **Шунтуков Р.С.**, эксперт департамента аналитики ОЮЛ «АГМП»;
9. **Жуматаев Г.Г.**, эксперт департамента логистики и перевозок НПП РК «Атамекен»;
10. Представители предприятий ветвевладельцев-членов АГМП (по списку).

Повестка:

1. Обсуждение проекта «Правила технической эксплуатации железнодорожных подъездных путей и порядка получения сертификата безопасности для обеспечения безопасности на железнодорожных подъездных путях».

Выступили:

Жумангалиев К.Е. Цель исследовательской работы: разработка нормативно-правовой документации для ветвевладельцев по обеспечению безопасности движения поездов: 1) правила технической эксплуатации для железнодорожных подъездных путей; 2) порядок получения сертификата безопасности. Задачи: 1) исследование и анализ проблем при эксплуатации подъездных путей, разработка проекта правил технической эксплуатации подъездных путей; 2) исследование и анализ проблем обеспечения безопасности на подъездных путях, разработка порядка получения сертификата безопасности для обеспечения безопасности.

Для обсуждения предлагается первый вариант правил технической эксплуатации железнодорожных подъездных путей. За основу были взяты действующие Правила технической эксплуатации № 544 от 30.04.2015 г. По вашим предложениям и замечаниям ожидаем сообщения до 15.07.19 на

электронный адрес ОЮЛ «АЖВК» и Корпоративного фонда «KAZLOGISTICS» (azhvk@mail.ru, m.issabekov@kazlogistics.kz).

Лавриненко Ю.И. Мы, Союз транспортников, нашли возможность и считаем необходимым выделить деньги на исследовательский проект по тем нуждам, которые есть на подъездных путях. Подготовить проект Правил технической эксплуатации для подъездных путей и предложить механизм использования сертификата безопасности. Обсудить с заинтересованными лицами. В РФ такие правила приняты. У нас нет таких правил нет, есть общие правила технической эксплуатации. В прошлом году стоял вопрос о требованиях ко всем подъездным путям об оснащении новыми рельсами марки Р65. Чтобы внести ясность, решили поддержать разработку таких правил. АЖВК с этой инициативой выступила, мы одобрили их инициативу. Для нас важно услышать ваши пожелания, замечания на первый вариант правил, который представил АЖВК. Пока цельной картины нет. Можно создать экспертную группу для учета всех мнений. Окончательное решение будет принимать министерство. Тарифы услуг подъездных путей также важный вопрос, но его рассмотрение возможно заложим на следующий год. А сейчас, прошу высказаться по драфт-версии правил.

Представитель № 1, Корпорация «КазахМыс». Получили материалы недавно, разослали по участкам, нужно время. У нас с магистралями КТЖ большая разница – переезды, и кривые совершенно разные, другие условия содержания, габариты. У нас 6, 8-осные вагоны, дункары, гандолы, которых, вообще, нигде нет. Постоянный ток. Про подвижной состав в тексте ничего не сказано, только про путь. Не сказано про электрификацию. Нам нужно 1-2 недели для полной проработки текста проекта правил. По переездам у нас совершенно другая ситуация.

Представитель № 2, АГМП. У нас правила эксплуатации, а не строительства новых путей. Мы должны эксплуатировать, то что у нас действует. Мы должны отразить реальную картину, то, что у нас есть. А то, что мы хотим и к чему стремимся, это – ЕТП, которые включает каждый ветвевладелец с КТЖ. Он пишет свои планы, что хочет. Договор подачи, уборки вагонов. Они пишут планы дальнейшего развития, улучшения. И как сейчас убрать Р43, тогда нужно все аннулировать, закрыть.

Представитель № 3, «ШубаркольКомир». Я прочитал текст, он взят из ПТЭ. Надо учитывать, у нас на «ШубаркольКомир» нет среднего ремонта, а есть текущий ремонт. КРЕМЗК требует от нас, чтобы мы убрали средний ремонт. Капитальный текущий ремонт и ТО есть. Я предлагаю внести в текст то, что есть сейчас у нас. Мы дадим и допишем свои комментарии. Вы скопировали с ПТЭ и дали нам, это не совсем верно. Мы дадим объем работ, который включает средний ремонт. Необходимо определить периодичность проведения планово-предупредительных ремонтов железнодорожных подъездных путей.

Представитель № 4. В КТЖ тоже были предложены разные виды ремонтов – усиленный средний, и т.д. Надо учитывать реалии на подъездных

путях. Мы будем вынуждены проходить каждый год аудит и получать сертификат безопасности.

Жумангалиев К.Е. Важная тема здесь – безопасность. Каждое 4-е нарушение происходит на подъездных путях. Только зарегистрированное, а сколько незарегистрированных. С их учетом, возможно будет каждое второе.

Представитель № 5. В ПТЭ написано шаблон 1548 максимально, Вы занизили 1546. С другой стороны, на подъездных путях скорости больше 50 км/ч нет. В тексте в 1 классе записано больше 120 км/ч. Таких нет скоростей.

Лавриненко Ю.И. Мы, как заказчики будем контролировать, чтобы ваши замечания были учтены в правилах. Проведем как минимум 2 круглых стола, чтобы учесть все моменты. Сейчас важно узаконить все то, что существует на подъездных путях. В виде примечаний и т.д. разработчик должен нам предложить на основе ваших предложений. По подвижному составу – продление срока службы, надо учесть. Не присутствует в тексте постоянный ток. По отдельным параметрам может нет необходимости подробно расписывать. Можно использовать отсылки к существующим нормативным документам.

Представитель № 6. В любом случае предложенное ПТЭ должно быть расширенным.

Представитель № 7. Есть действующий стандарт СТ РК 1566-2006 «Организация текущего содержания пути. Общие технические требования» в нем указаны нормы, допуски.

Жуматаев Г.Г. Если по сертификату безопасности вносить норму в закон о ж.-д. транспорте её должен инициировать уполномоченный орган – Комитет транспорта. МНЭ её, скорее всего, не пропустит, норма требует анализа регуляторного воздействия. Лучше сейчас узнать позицию Комитета транспорта по сертификату безопасности. Или этот вопрос уже проработан?

Лавриненко Ю.И. Правильный вопрос поднят. Сегодня такой нормы нет. На экспертном совете, например, не поддержали КТЖ, чтобы сертификат безопасности имели операторы подвижного состава. Сегодня сертификат распространяется на всех участников перевозочного процесса, за исключением операторов подвижного состава. Следовательно, разработчикам нужно представить веское, подробное и аргументированное обоснование с числовыми показателями, почему нужен сертификат, почему владелец подъездного пути должен иметь сертификат безопасности. В обосновании нужно опереться на мнение экспертного сообщества. С этим выходим в министерство и в законе обязываем ветвевладельцев иметь сертификат безопасности. Описать порядок выдачи этого сертификата.

Жуматаев Г.Г. ЦТС на площадке НПП РК «Атамекен» разьяснили, презентовали почему тарифы высокие. У них 90 % износ подъездных путей от общей протяженности. Если норма утверждается по сертификату безопасности, то им как быть? Они должны будут полностью отремонтировать подъездные пути. Они субъект естественных монополий. Это может вызвать общественный резонанс.

Лавриненко Ю.И. Это не значит, что все подъездные пути. Обязательно для тех, кто участвует в реальной эксплуатации. Куда реально заходит подвижной состав. Не заводской, а магистральный подвижной состав. В этом плане, они обязаны содержать пути. Другого не может быть. Если ходит свой подвижной состав, то будут ограничения по эксплуатации. Подвижной состав магистральный туда заходить не должен. Это должно быть закрыто. Если сертификат будет выдаваться, то на ту часть, которая в эксплуатации и захода магистрального подвижного состава. Это все в правилах можно указать. Думаю, вы все согласны, что подвижной состав, который выходит на магистраль и может угрожать пассажирскому движению, жизни людей должен быть регламентирован и проходить по подъездным путям, соответствующим определенным нормам. Здесь нет вариантов. Другое дело, ограничение по скорости, по отдельным путям он может двигаться не более 5 км/ч.

Жумангалиев К.Е. Из 756 зарегистрированных случаев нарушений безопасности 165 сходы столкновения на подъездных путях.

Шунтуков Р.А. Понятно, что текст правил требует значительной доработки. Первое предложение создать рабочую группу по сбору предложений и доработки текста правил. Второе, АЖВК сначала согласовать с ветвевладельцами от АГМП основные положения, а затем выносить на дальнейшее обсуждение. Мы имеем опыт такой работы, в прошлом году работали над ЕТП. Сначала надо наладить механизм нашего взаимодействия. Вводим в протокол создание рабочей группы АЖВК и АГМП. В рабочую группу включаем представителей членов АГМП. Недели две нужно для просмотра текста. Нам также важно ознакомиться с техническим заданием на проект.

Представитель № 8. Есть действующий СНиП РК 3.03-01-2001 «Железные дороги колеи 1520 мм» на проектирование подъездных путей железных дорог, нормативы которых близко не подходят предложенным. Там классность, категоричность совершенно по-другому берется, от скорости, протяжения, грузонапряженности. Они запроектированы по старым нормам, там даже ширина земельного полотна другая. Теперь эти дороги перестраивать нужно?

Представитель № 9 (Евразийская группа). Мы же делим магистрали по классам, также нужно по классам, категориям разделить подъездные пути, чтобы учесть разницу на них. Нужно учитывать, что ж.-д. транспорт у нас вспомогательный, и соответственным образом финансируется. В тексте по грузонапряженность ничего не сказано один вагон, поезд в год или 40 млн.

Лавриненко Ю.И. В течение двух 2 недель или 10 дней члены АГМП дают предложения разработчикам. Они дорабатывают текст правил. В начале августа проводим следующий круглый стол. При необходимости до этого времени может работать рабочая группа, если будет много замечаний и они будут принципиальными. Подъездные пути есть разного масштаба.

Решили:

1. Разработчикам (АЖВК) до 20 июля т.г. доработать текст предлагаемых Правил на основе предложений, замечаний круглого стола, а также дополнительных замечаний течение 2-х недель от ветвевладельцев – членов АГМП.
2. Разработчикам (АЖВК) совместно с представителями АГМП создать совместную рабочую группу по доработке текста Правил.
3. Следующий круглый стол по обсуждению проекта Правил провести в начале августа.

Не исполненные решения протокола совещания от 14.06.19

4. Согласно техническому заданию на исследовательскую работу предоставить в Корпоративный фонд «KAZLOGISTICS» результаты –
 - а) анализа проблем при эксплуатации подъездных путей:
 - нормативное, техническое оснащение, эксплуатационная работа;
 - опрос участников отрасли (трудности, проблемы);
 - международный опыт (лучшие практики);
 - перечень проблем;
 - предметные выводы;
 - схемы взаимодействия при эксплуатации подъездных путей.
 - б) анализа проблем обеспечения безопасности на подъездных путях:
 - опрос участников отрасли (трудности, проблемы);
 - международный опыт (лучшие практики);
 - перечень проблем;
 - предметные выводы;
 - схемы взаимодействия;
 - рекомендации по обеспечению безопасности на подъездных путях.в качестве обоснования необходимости разработки ПТЭ (Жумангалиев К.Е., 27.06.19).
5. Подготовить: а) обоснование необходимости разработки ПТЭ, б) мнение и подтверждение уполномоченного органа (Жумангалиев К.Е., 27.06.19).
6. Представить рабочий (детальный) план разработки исследовательской работы на период трех месяцев с июня по август (Жумангалиев К.Е., 21.06.19).

Председатель:



Ю.И. Лавриненко

Секретарь:



М. Исабеков

Приложения:

1. Техническое задание на исследовательскую работу.
2. Проект Правил технической эксплуатации железнодорожных подъездных путей <http://kazlogistics.kz/upload/iblock/28c/28c83c7e38aa75c5f991ac9d5c4eb463.docx>
3. Проект Порядка выдачи сертификата безопасности <http://kazlogistics.kz/upload/iblock/cf1/cf1823af50a12f0e51a83de6dafcf213.docx>
4. Опросный лист <http://kazlogistics.kz/upload/iblock/9e4/9e43c271fb18a24ddbbaac54c827e1cd2.docx>

**Техническое задание на выполнение Проекта
«Разработка проекта правил технической эксплуатации для подъездных
путей и порядка получения сертификата безопасности для обеспечения
безопасности на железнодорожных подъездных путях»**

<i>Тема проекта:</i>	Разработка проекта правил технической эксплуатации для железнодорожных подъездных путей и порядка получения сертификата безопасности для обеспечения безопасности на железнодорожных подъездных путях			
<i>Заявитель:</i>	Ассоциация железнодорожных ветвевладельцев РК			
<i>Дата начала:</i>	16.04.2019	<i>Срок исполнения:</i>	10.12.2019	<i>Стоимость:</i>
1. Краткое описание области реализации проекта:				
<p>По данным предоставленным АО «НК «КТЖ» к 442 грузовым станциям магистральной сети примыкают 3 183 подъездных путей предприятий, общей протяженностью 10 500 километров. Обеспечение безопасности движения поездов является Главным условием и Требованием к деятельности железнодорожного транспорта, в то числе на железнодорожных подъездных путях. Ревизорский аппарат АО «НК «КТЖ» на совещаниях и при разборах нарушений безопасности движения отмечает, что ветвевладельцы Республики Казахстан не обеспечивают безопасность движения на частных железнодорожных подъездных путях. Зная стратегическую важность железнодорожных подъездных путей нельзя пускать на самотек обеспечение безопасности движения поездов на них. Причинами нарушений безопасности движения является:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Плохое техническое состояние железнодорожных подъездных путей (отсутствие в действующих Правилах технической эксплуатации железнодорожного транспорта раздела или главы «Подъездные пути»); 2. Неудовлетворительный контроль за безопасностью движения со стороны уполномоченного государственного органа (Порядок выдачи сертификата безопасности для ветвевладельцев). 				
2. Цель и задачи:				
<p>Цель: Разработка нормативно- правовой документации для ветвевладельцев по обеспечению безопасности движения поездов:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Правила технической эксплуатации для железнодорожных подъездных путей; 2. Порядок получения Сертификата безопасности <p>Задачи:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Исследование и анализ проблем при эксплуатации подъездных путей, разработка проекта правил технической эксплуатации подъездных путей. 2. Исследование и анализ проблем обеспечения безопасности на подъездных путях, разработка порядка получения сертификата безопасности для обеспечения безопасности 				
3. Результаты проекта:				
<ol style="list-style-type: none"> 1. Анализ проблем при эксплуатации подъездных путей <ul style="list-style-type: none"> - нормативное обеспечение, техническое оснащение, эксплуатационная работа; - опрос участников отрасли (трудности, проблемы); - международный опыт (лучшие практики); - перечень проблем; - предметные выводы; - схемы взаимодействия при эксплуатации подъездных путей. 2. Проект Правил технической эксплуатации подъездных путей. 3. Анализ проблем обеспечения безопасности на подъездных путях: <ul style="list-style-type: none"> - опрос участников отрасли (трудности, проблемы); - международный опыт (лучшие практики); - перечень проблем; - предметные выводы; - схемы взаимодействия; - рекомендации и мероприятия по обеспечению безопасности на подъездных путях. 4. Предложения по Сертификату безопасности для ветвевладельцев (порядок получения, содержания и использования сертификата, блок-схемы выдачи и использования сертификата). 5. Статья, опубликованная в периодическом издании - отраслевом профессиональном журнале. 				
4. Основные этапы, мероприятия, виды работ проекта:				
1 этап, промежуточный отчет, отчетный месяц - август				
<i>виды работ</i>		<i>месяцы</i>	<i>результат</i>	<i>%</i>

1. Анализ проблем при эксплуатации подъездных путей - нормативное обеспечение, техническое оснащение, эксплуатационная работа - опрос участников отрасли (трудности, проблемы) - международный опыт (лучшие практики) - предметные выводы - схемы взаимодействия	март - май	выводы по проблемам, выводы по опросу, выводы по международному опыту, рекомендации и мероприятия	80
2. Разработка правил технической эксплуатации для подъездных путей	март - май	правила	100
3. Проведение круглых столов на ст. Алматы -1 и ст. Алматы -2	июнь	протокол, рекомендации	
4. Экспертное заключение эксперта	июль		
2 этап, итоговый отчет, отчетный месяц - ноябрь			
<i>виды работ</i>	<i>месяцы</i>	<i>результат</i>	<i>%</i>
1. Анализ проблем обеспечения безопасности на подъездных путях: - опрос участников отрасли (трудности, проблемы) - международный опыт (лучшие практики) - предметные выводы - схемы взаимодействия - рекомендации и мероприятия по обеспечению безопасности на подъездных путях	май - август	выводы по опросу, выводы по международному опыту, рекомендации и мероприятия	100
2. Порядок получения сертификата безопасности для обеспечения безопасности на железнодорожных подъездных путях	сентябрь	описание регламента, блок-схемы выдачи и использования сертификата	100
3. Проведение круглого стола на ст. Актобе	октябрь	протокол, рекомендации	
4. Экспертное заключение эксперта	ноябрь		
5. Публикация статьи в отраслевом профессиональном издании.	ноябрь	копия статьи с реквизитами журнала	
6. Итоговая конференция г. Астана	ноябрь	протокол, рекомендации	
5. Требования к результатам работы, их использованию и применению:			
<u>Требования:</u> 1) Параметры оформления отчетов в соответствии с рекомендациями КФ «KAZLOGISTICS». 2) Файлы Wordи распечатанный промежуточный отчет на русском языке, итоговый отчет (не более 100 страниц, без приложений) на казахском и русском языке. 3) Круглый стол (конференция) с участием представителей министерства, НПП, профильных ассоциаций, предприятий, учреждений с не менее 15 участниками. 4) Размещение справочной информации о проекте на сайте исполнителя проекта. 5) Экспертные заключения № 1 и 2 независимого эксперта. 6) Включение в состав разработчиков студентов вузов (рекомендуется). 7) Наличие отчета об оригинальности текста (не менее 75 - 80 %) в доступных программах антиплагиата. 8) Предоставление протоколов круглых столов (конференций) с представителями отраслей. 9) Предоставление слайдов презентаций, отчетов проекта в электронном виде. 10) Издание отчетов формата А5 (склеенных на термобиндере, не менее 15 экземпляров).			
<u>Использование, применение:</u> Результаты проекта правил технической эксплуатации подъездных путей будут использованы ветвевладельцами для содержания и эксплуатации подъездных путей в технически исправном состоянии. Сертификаты безопасности ветвевладельцев обеспечат безопасность движения на подъездных путях. Разработанный порядок получения сертификата безопасности ветвевладельцами будет использован при внесении изменений и дополнений в законодательные акты Республики Казахстан.			
<i>Исполнители, контакты:</i>	Председатель ОЮЛ «АЖВК» Жексембина Айжан Есехановна, 8 777 824 0887 Главный инженер проекта Акчабаев Рамазан Тумарбекович, 8 701 753 5711 Главный эксперт проекта Жумангалиев К.Е., 8 777 718 0377 Независимый эксперт № 1 Жидилов Е.Ш., 8 701 588 7312 Независимый эксперт № 2 Койлыбаев Б.К., 8 701 544 6721 <i>Студенты КазАТК:</i> Есенханов Алишер, Буркитов Максат.		