

## ПРОТОКОЛ

обсуждения промежуточного отчета исследовательской работы, выполняемой  
Ассоциацией железнодорожных ветвевладельцев РК

г. Астана – г. Алматы

18 декабря 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;
5. *Токмурзина-Коберняк Н.А.*, эксперт АЖВК.

### Повестка:

1. Обсуждение промежуточного отчета 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.* По общей ситуации выполнения исследовательской работы и экспертным заключениям. Вами представлено письмо Комитета транспорта МИИР РК об актуальности проводимой работы. В экспертных заключениях внешних экспертов указаны конкретные и важные замечания, указания на ошибки, которые необходимо учесть в работе и устранить. Оценки экспертов по отдельным разделам работы указаны ниже «удовлетворительно». Итоги оценок внешних экспертов нами положительно не может быть воспринято. Поэтому необходимо существенно поработать по замечаниям, обсудить с экспертами причины низких оценок по разделам, текст итогового отчета доработать до положительного экспертного заключения. По следующим замечаниям экспертов – об учете позиции крупных ветвевладельцев, неопределенности в законодательстве по ж.-д. подъездным путям, и, в целом, по ж.-д. транспорту, радикальном улучшении состояния безопасности движения, возможных коррупционных рисках, связанных с проверками; – можно сделать предложение, что на первом этапе практической отработки и получения доказательной базы, до обсуждений и внесения изменений в нормативные документы, для ветвевладельцев и ветвепользователей сертификат безопасности выдавать на добровольной основе с последующим принятием изменений в законодательстве на обязательной основе.

Возможно, использование стандарта по аналогии со стандартом деятельности экспедитора, в котором прописывались основные моменты. Стандарт принимался на добровольной основе. Организации и ассоциации проверяли на соответствие стандартам. Стандарт экспедитора принят на уровне международной организации FIATA.

Например, при обсуждении в Парламенте РК изменений в закон «О железнодорожном транспорте» о сертификате безопасности для перевозочного

процесса в результате исключили операторов подвижного состава, оставили только перевозчиков на необходимость получения сертификата безопасности.

В экспертных заключениях низкие оценки выставлены по рекомендациям для госорганов и для бизнеса, необходимо это учесть и указать в содержании текста исследовательской работы.

Теперь по замечаниям к тексту отчета. Аббревиатуры «НОД ГП-1» и т.д., в тексте и в таблицах заменить на наименования регионов, например, «Алматинское отделение НК КТЖ» и т.д., для удобочитаемости текста.

На 24 с. указываете «простой вагонов необходимо сократить за счет увеличения платы за простой и введение штрафов за сверхнормативный простой вагонов». Это старый посыл, раньше он работал. Сейчас, у некоторых, подвижной состав не попадает в эту категорию, потому что собственный. У предприятия пропадает стимул улучшению оснащения, если у него на 80 - 90 % собственный подвижной состав. Требуется другие подходы. Нужны предложения от вас, учитывающие текущее состояние дел.

О промышленном ж.-д. транспорте на 25 с. Здесь должен быть более четкий подход. Нас ПТЭ интересует со следующей точки зрения. Сетевой подвижной состав попадает на подъездной путь (ПП). Подъездной путь должен соответствовать требованиям, чтобы не повредить этот подвижной состав. С учетом того, что ветевладелец частный, требования могут быть минимализированы по его предложениям, но до определенных пределов безопасности. Об этом должно быть четко написано. Это первое требование на подъездной путь необщего пользования, но туда заходит сетевой состав. Второе, на ПП, есть технологический подвижной состав, который не выходит на МЖС. Но на него также распространяется требования, т.к. он участвует в движении на ПП, на которых перемещается сетевой парк. Поэтому технологический подвижной состав тоже должен соответствовать определенным требованиям. Если это транспорт внутри предприятия, который не выходит на ПП, то он не подпадает под требования к ж.-д. транспорту. Эти требования секторально должны быть определены. Требования могут быть ниже, чем на МЖС, но соответствовать предельным границам. В тексте отсутствуют ясность по этому вопросу.

**Жумангалиев К.Е.** По техническому регламенту Таможенного Союза определены подъездные пути общего пользования и необщего пользования. Поэтому для работы мы используем документы РФ и старые, периода СССР для промышленного транспорта черной металлургии, угольной промышленности и т.д.

**Лавриненко Ю.И.** Должна быть ясность, для чего написаны эти правила. Требования ПП необщего пользования учитывают требования от сетевого подвижного состава и обеспечения соответствующей безопасности. Эти требования также должны быть учтены технологическим транспортом, если он выходит на ПП необщего пользования. Требования по конкретным ПП должны быть зафиксированы в техническо-распорядительном акте железнодорожной станции (30 с.)

**Жумангалиев К.Е.** Мы предлагаем в работе сделать разделение границ ПП и технологического транспорта.

**Лавриненко Ю.И.** На 38 с. «частые случаи» подтвердить примерами, статистикой, технологическими показателями. Указать о структурных изменениях на ж.-д. транспорте – появление операторов подвижного состава, частных перевозчиков и т.д.

На 56 с. «сохранение единого транспортного пространства государств ЕАЭС и стран Балтии» добавить СНГ. На 59 с. «на наш взгляд, неверно», на указанную формулировку должна быть сформулирована рекомендация, продолжение содержания по тексту. На 60 с. повтор текста – «причиной значительных простоев вагонов ...».

На рисунке 2.1 (62 с.) отсутствует техническая подготовка персонала, система контроля, технические занятия, экзамены.

На 74 с. перепроверить статистику, есть замечания в экспертном заключении. Если они не попадают в перечень зарегистрированного подвижного состава, то они не имеют статус транспортных средств, не являются автотранспортными средствами. Для них не предусмотрена сертификация. Поэтому необходимы правила оценки их соответствия в РК, либо в законе должна быть возложена ответственность на ветвевладельца или на руководителей крупных предприятий по соответствию технологического подвижного состава требованиям.

В первом абзаце на 76 с. «... сложившаяся система технической эксплуатации железнодорожного транспорта в РК не может быть использована для обслуживания принципиально нового скоростного подвижного состава и требует создания её заново». Надо учитывать, что есть скоростной и высокоскоростной подвижной состав. В грузовом и пассажирском движении – это разные категории. Надо писать о приведении в соответствие, а не заново.

На 78 с. указать о сертификате безопасности на добровольной основе на начальном этапе. 79 с. - добавить «необходимым, универсальным условием качества».

На рисунке 2.8 (81 с.) не хватает «угрозы жизни». С. 87 - 89 по международному опыту не убедительно. Переработать. Нужно подбирать фактический материал для убеждения, а не для констатации дел. На 90 с. лучше составлено. С. 91 – 93 нужно короткое и емкое резюме международный опыт с подведением всех предложений.

На 96 с. нельзя привязываться конкретно к ОЮЛ «АЖВК», нужно указывать общественные объединения, представители бизнеса или отраслевые ассоциации. Надо работать с общественностью – 1) сама исследовательская работа и аргументация, 2) рекомендации госорганам и принятие нормативов, 3) инициативная пилотная сертификация 1 – 2 ПП.

На 99 с. говорите об аудите общественных организаций – 1 раз в год. Нужно формировать систему управления безопасностью на ПП, система подтверждения сертификата безопасности аналогично системам менеджмента качества, и без привязки к АЖВК. Исходить от внутренней потребности ветвевладельца.

Нужна форма и содержание сертификата безопасности. Он должен быть обозначен, адаптирован под ПП.

В ПТЭ на 7 с. «... указаний АО «НК КТЖ» по его применению». Как только за пределами АО «НК КТЖ» должны быть рекомендации, правила Комитета транспорта МИИР РК, или утвержденные приказом министра. Негабаритные места должны быть записаны ТРА станции примыкания и обслуживания локомотивов ж.-д.

С. 8 - в последнем абзаце опять указано АО «НК КТЖ», не только, могут быть другие перевозчики. В категориях переезда должны быть описания, либо ссылка на общесетевое ПТЭ или другое. На с. 20 проверить численные значения. В сигналах не учтены ручные сигналы, общие сигналы предприятия, ссылка на возможные особенности и др. На 43 и 46 с. опять АЖВК и АО «НК КТЖ» указаны, должны быть общественные организации. 45 с. – сократить 11 пунктов или убрать, есть повторы.

В итоге, вам необходимо – 1) отработать замечания экспертных заключений, 2) доработать отчет и ПТЭ.

**Исабеков М.У.** Дополнительно поступили замечания и предложения к проекту ПТЭ от специалистов департамента безопасности движения АО «НК КТЖ». Текст прилагается (приложение).

**Решили:**

1. В целом одобрить промежуточный отчет ОЮЛ «Ассоциация железно-дорожных ветровладельцев РК» по проекту: «Разработка проекта правил технической эксплуатации для подъездных путей и порядка получения сертификата безопасности для обеспечения безопасности на железнодорожных подъездных путях». Промежуточный отчет в печатном виде предоставить до 25.12.19.
2. Разработчикам принять во внимание указанные предложения, устранить замечания, указанные в настоящем протоколе, при составлении заключительного отчета (Жумангалиев К.Е., 25.12.19).
3. Учесть предложения и устранить замечания внешних экспертов (Жумангалиев К.Е., 25.12.19).
4. Устранить замечания к проекту ПТЭ специалистов департамента безопасности движения АО «НК КТЖ» и предоставить откорректированный проект ПТЭ (Жумангалиев К.Е., 25.12.19).
5. Итоговый отчет предоставить до 15 января 2020 г. (Жумангалиев К.Е.).
6. Составить дополнительное соглашение к договору № 2019-КФ-ЦФ-1 от 16.04.19 в связи с переносом принятия итогового отчета на январь 2020 г. (Исабеков М.У., Жумангалиев К.Е., 25.12.19).

**Председатель:**



**Ю.И. Лавриненко**

**Секретарь:**



**М. Исабеков**

Предложения и замечания к проекту ПТЭ специалистов  
департамента безопасности движения АО «НК КТЖ»

1. Пункт 1 изложить в следующей редакции: Правила технической эксплуатации железнодорожных путей необщего пользования (далее - ПТЭ) разработаны в соответствии с Законом Республики Казахстан от 8 декабря 2001 года «О железнодорожном транспорте» (далее - Закон) и определяют порядок эксплуатации подъездных путей, требования к подъездным путям, а также регулируют отношения между ветвевладельцем, контрагентом, перевозчиком, Национальным оператором инфраструктуры и другими участниками перевозочного процесса при эксплуатации подъездных путей.
2. В проекте отсутствуют термины и определения. Предлагается пункт 2 дополнить данным разделом.
3. Пункт 2 изложить в следующей редакции: Выполнение ПТЭ определяет порядок работы и эксплуатации железнодорожных путей необщего пользования и производственных процессов организации, грузоотправителей, грузополучателей, контрагентов.
4. Пункт 3 не понятен смысл. Каким образом распространяется на НПА и зачем нужен этот пункт, для чего?
5. Пункт 5 изложить в следующей редакции: Железнодорожные пути организаций, должны соответствовать требованиям настоящих правил, Правил технической эксплуатации железнодорожного транспорта Республики Казахстан от 30 апреля 2015 г. № 544, строительным нормам и правилам Республики Казахстан.
6. Пункт 6 повтор с пунктом 5.
7. Пункт 7 – нет необходимости. Ответственность за нарушения, предусмотренные законодательством РК прописана в УК РК, КоАП РК и ТК РК.
8. ГЛАВА 1. Глава называется общие обязанности, а в пункте 1.1. написано основные обязанности. Какие обязанности? При этом нельзя обязывать работников предприятий обслуживать контрагентов, грузоотправителей и грузополучателей. Либо изложить в понятной и доступной редакции.
9. Пункт 1.2 предлагается пересмотреть, как один работник может отвечать за выполнение обязанностей другим работником? Лишняя пища для судебных разбирательств.
10. Пункт 1.3 оградить опасное место должен, но устранять его не обязан.
11. Не определен порядок доступа к указанным объектам.
12. Дополнить – на основании соответствующего приказа/распоряжения администрации организации.
13. Пункт 1.5. согласовать с профсоюзным комитетом и юристами.
14. Пункт 1.6 исключить. Данные нормы прописаны в ТК РК и обязательны для всех работников.
15. Пункт 1.7 не нужен или дополнить словами - на основании договора о материальной ответственности в соответствии с действующим законодательством РК.
16. ГЛАВА 2. Порядок работы в негабаритных местах указан далее по тексту. Предлагается лишние слова убрать.
17. Раздел дополнить: о всех изменениях и вновь возникающих негабаритных мест должны быть уведомлены причастные работники.
18. ГЛАВА 3. Изложить в следующей редакции: Железнодорожные пути необщего пользования по прочности, устойчивости и техническому состоянию должны установленным для данного участка скоростям.
19. Что такое отвал? Что подразумевается под словом подошва развала? Откуда эти термины?
20. Что такое бровка уступа? Откуда эти термины?
21. Изложить как в пункте 90 ТЭ . Ширина земляного полотна, поверху на прямых участках пути должна соответствовать верхнему строению пути. На существующих линиях до их реконструкции допускается ширина земляного полотна не менее: на однопутных линиях - 5,5 метров, двухпутных - 9,6 метров, а в скальных и дренирующих грунтах на однопутных линиях не менее - 5,0 метров, двухпутных 9,1 метра.
22. Минимальная ширина обочины земляного полотна поверху должна быть 0,4 метра с каждой стороны пути.
23. 91. Номинальный размер ширины колеи между внутренними гранями головок-рельсов должен соответствовать на прямых участках пути и на кривых радиусу 350 миллиметров и более - 1520 миллиметров.
24. 92. Ширина колеи на более крутых кривых предусмотрена следующая:
  - 1530 миллиметров - при радиусе от 349 до 300 метров на деревянных шпалах;
  - 1520 миллиметров - при радиусе от 349 до 300 метров на железобетонных шпалах;
  - 1535 миллиметров - при радиусе 299 метров и менее для всех видов шпал.
25. 93. Допускается эксплуатация участков железнодорожных путей шириной колеи - 1524 миллиметров на прямых и кривых участках пути радиусом более 650 метров.
26. 94. При этом, на более крутых кривых ширина колеи принимается:
  - 1530 миллиметров - при радиусе от 650 до 450 метров;
  - 1535 миллиметров - при радиусе от 449 до 350 метров;
  - 1540 миллиметров - при радиусе от 349 метров и менее.
27. Величина отклонений от номинальных размеров ширины колеи устанавливается на прямых и кривых участках пути в сторону: в сторону сужения - 4 миллиметра, уширения +8 миллиметра, а на участках, где установлены скорости движения 50 километров в час и менее, в сторону: сужения - 4 миллиметра, уширения +10 миллиметров.

28. 95. Величина отклонений от номинальных размеров ширины колеи менее 1512 миллиметров и более 1548 миллиметров не эксплуатируется.
29. Эксплуатация пути на прямых участках осуществляется по величине отклонения уровня одной рельсовой нити относительно другой на 6 миллиметров.
30. Возвышение наружной рельсовой нити на кривых участках не разрешается превышать 150 миллиметров.
31. 96. Мосты и тоннели ограждаются контрольно-габаритными устройствами, оборудуются оповестительной сигнализацией и заградительными светофорами.
32. Искусственные сооружения снабжаются противопожарными средствами и приспособлениями для осмотра.
33. 97. Для контроля за состоянием пути и сооружений на магистральной железнодорожной сети применяются путеизмерительные вагоны и тележки, вагоны-дефектоскопы, дефектоскопные автотрисы, дефектоскопные тележки, лаборатории по дефектоскопии, мостовые, тоннельные, путевые обследовательские, габарито-обследовательские, испытательные, ремонтно-обследовательно-водолазные станции.
34. 98. Для обеспечения безопасности движения поездов на железнодорожных путях устанавливаются ограждающие устройства на станциях и в местах близко расположенных к населенным пунктам, выпаса скота.
35. Исправить.  $1540 + 10 = 1550$ . Не допускается. Взять на примере Инструкции 774 по текущему содержанию пути. Далее по тексту весь раздел аналогично.
36. Заменить слова – условия трогания.
37. Убрать разрешение КТЖ, указать в соответствии с действующими требованиями ПТЭ и СНИП. КТЖ не может диктовать им.
38. Изложить в следующей редакции. Организация работ по инструментальной проверке плана и профиля путей, изготовлению соответствующей технической документации, а также составлению масштабных и схематических планов станций, возлагается на ветвевладельца с привлечением для выполнения этих работ проектных институтов, проектно-изыскательских и проектно-сметных групп имеющих лицензию на производство этих работ.
39. Ветвевладельцы должны иметь:
40. чертежи и описания всех имеющихся сооружений и устройств, а также соответствующие стандарты и нормы;
41. масштабные и схематические планы, продольные профили всех путей, где обращаются локомотивы.
42. Участки, на которых производится реконструкция пути и другие работы, вызывающие изменение плана и профиля пути, проверяются исполнителями работ после их окончания с представлением соответствующей документации.
43. Зачем писать про главные пути, если проект по подъездным путям.
44. Зачем его утверждать в КТЖ, ветвевладелец сам несет ответственность.
45. Зачем комиссию назначает КТЖ, все через МИИР, КТК.
46. Убрать работником ПЧ, ШЧ.
47. По переездам предлагается изложить в следующей редакции: содержание, ремонт и эксплуатация железнодорожных переездов осуществляется в соответствии с требованиями приказа Министра транспорта и коммуникаций Республики Казахстан от «25» марта 2011 года №168.
48. ГЛАВА 4. Исключить 4). Не относится к ветвевладельцам.
49. ГЛАВА 6. Взятое с ПТЭ, ИСИ, ИДП много лишнего, не подходит для подъездных путей. Все пересмотреть.
50. ГЛАВА 8. ОРГАНИЗАЦИЯ ДВИЖЕНИЯ ПОЕЗДОВ И МАНЕВРОВОЙ РАБОТЫ
  - 1) Каждый раздельный пункт должен иметь наименование или номер.
  51. Какой раздельный пункт
  52. 2) На станциях каждый путь, стрелочный перевод, станционный пост централизации и стрелочный пост, а на перегонах каждый главный путь должны иметь номер.
  53. Пересмотреть и перефразировать без учета главных путей.
  54. Запрещается присваивать одинаковые номера путям, стрелочным переводам и постам в пределах одной станции, участка, маневрового района. На станциях, имеющих отдельные парки, не разрешается присваивать одинаковые номера путям в пределах одного парка.
  55. Перефразировать с учетом подъездных путей.
  56. Глава 10. Согласовать с ЦЖСтех, Цтех и МИИР РК
  57. Глава 11. Выполнение правил технической эксплуатации для железнодорожных подъездных путей необщего пользования должно обеспечить безопасность движения поездов независимо от форм собственности.
  58. Выдачу сертификатов согласовать с МИИР РК
  59. Термины, применяемые в Правилах технической эксплуатации железнодорожных путей необщего пользования. Перенести в начало. Терминов мало, не все.