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

*начата 1 октября 2019 г.*

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **№** | **Замечания, предложения, вопросы** | **Эксперт, дата** | **Статус** |
|  | 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 |  |
|  | Нет необходимости в обосновании ссылаться на ревизоров. | Лавриненко Ю.И.  11.10.19 |  |
|  | 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 |  |
|  | 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 |  |
|  | 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 |  |
|  | 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, оосбенности эксплуатации частным парком, собственным парком. Это необходимо обозначить. | Лавриненко Ю.И.  11.10.19 |  |
|  | 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 |  |
|  | 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. | Лавриненко Ю.И.  11.10.19 |  |
|  | 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 |  |
|  | 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 |  |
|  | Надо констатировать значительные масштабы и важность сектора ПП. | Лавриненко Ю.И.  11.10.19 |  |
|  | 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 «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. | Лавриненко Ю.И.  11.10.19 |  |
|  | После того, как выдадите и обозначите важность, ранжируете, обоснуете, аргументируете недопустимость бесконтрольности со стороны государства и МЖС за этим сектором. | Лавриненко Ю.И.  11.10.19 |  |
|  | 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 |  |
|  | 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 |  |
|  | 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 |  |
|  | 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 непорядках. | Лавриненко Ю.И.  11.10.19 |  |
|  | 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 |  |
|  | 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 |  |
|  | 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 |  |
|  | Затем расписать саму структуру ТЭ ПП, а потом по системе контроля. | Лавриненко Ю.И.  11.10.19 |  |
|  | От системы контроля переходите на перечень требуемых документов для получения сертификата безопасности. | Лавриненко Ю.И.  11.10.19 |  |
|  | 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 |  |
|  | Необходимо получить отзыв о необходимости этой работы со стороны МИИРа или Комитета транспорта. | Лавриненко Ю.И.  11.10.19 |  |
|  | 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 |  |
|  | Надо проанализировать, почему их объединили – от подъездных путей перешли ко всем ж.-д. путям. И что вы предлагаете в своих правилах, чего не достает в существующих? | Лавриненко Ю.И.  11.10.19 |  |
|  | Без детального анализа существующей нормативной базы, мы такую работу не можем принять. | Лавриненко Ю.И.  11.10.19 |  |
|  | 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 |  |
|  | В отчете не указаны материалы 2-х опросных листов от членов АГМП. | Исабеков М.У.  11.10.19 |  |
|  | В описании текущей ситуации отсутствуют количественные характеристики | Исабеков М.У.  11.10.19 |  |
|  | 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 |  |
|  | 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 |  |
|  | Выводы на странице 43 имеют очень обобщенный уровень, их нужно конкретизировать по теме исследовательской работы. | Исабеков М.У.  11.10.19 |  |
|  | 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-i об утверждении правил работы на подъездных путях http://kazakhstan.news-city.info/docs/sistemsa/dok\_ieywmb.htm  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\_ | Исабеков М.У.  11.10.19 |  |
|  | Как учтены результы совещаний, изучения международного опыта, опросных листов в положениях проекта ПТЭ? | Шунтуков Р.А., АГМП, 16.10.19 |  |
|  | Указать источники сведений о ремонтах неквалифицированными специалистами, фирмами, подрядчиками. | Иминова Г.А., «ERG», 16.10.19 |  |
|  | Как анализом подтверждается необходимость ПТЭ и сертификата безопасности? | Кадауов М.Б., ТОО «Богатырь Комир», 16.10.19 |  |
|  | Предоставить результаты анализа по подзаконным актам, чего там не хватает, что вы предлагаете добавить | Шунтуков Р.А., АГМП, 16.10.19 |  |
|  | Оценить ситуацию на конкретном предприятии. Но нужно учитывать особенности предприятий на обслуживаемых ПП. Есть металлурги, угольщики, есть другие предприятия. Нужно проанализировать такие предприятия. Только опираться на опросные листы и требовать замечания с предложениями к проекту ПТЭ, этого недостаточно, это неполноценная работа. | Представитель Аксуского завода ферросплавов, 16.10.19 |  |
|  | ПТЭ ПП нужны для учета в них всех существующих особенностей – шлаковозы, думпкары, хопры, устаревшая техника, промышленные электровозы, заводы, перевозка угля, хромовой, марганцевой руды. В нем нужно учесть специфику всех ПП, учитывать все подходы, чтобы прийти к единому ПТЭ. А сейчас мы видим уклон в ревизорскую работу с выдачей сертификата. | Суюнтаев Т., «ERG», 16.10.19 |  |
|  | В «Казахмысе» мы внедрили ремонт отдельными элементами, утвердили его перед своим заказчиком, который выделяет деньги на ремонт. Аналогичные вещи нужно регламентировать, утвердить. Для многих крупных предприятий нет необходимости делать капитальный ремонт, достаточно поддержать в необходимом состоянии. У нас должны быть свои правила, регламенты, которых мы придерживаемся. | Тулепбергенов Н., АО «Транко», 16.10.19 |  |
|  | Анализ нужно сделать глубже, шире. ПП Караганды, ВКО, Костанайского региона суммарно больше, чем Павлодара, Алматы, Актобе, поэтому надо расширить объем исследуемых ПП. | Тулепбергенов Н., АО «Транко», 16.10.19 |  |
|  | В анализе нужно указать количество и описания грузоотправителей, из них сколько свыше 50 вагонов в сутки отправляют. Сколько у них путей с Р63, Р50, Р43. Нужно подробная статистика для качественного анализа. 15 предприятий - это очень мало. Приведенные разработчиками выводы, я не считаю результатами качественного анализа, из которого вы хотите получить полезные выводы. Анализ должен быть отдельным для крупных и мелких грузоотправителей. К ним подход должен быть разным. ПП с собственными локомотивами или нет, у кого есть контрагенты, у кого нет. | Иминова Г.А., «ERG», 16.10.19 |  |
|  | В описании текущего состояния нет цифр, не изучен рынок, не выявлены проблемы. Хорошие расчеты нужны, чтобы далее согласовать вопрос ПТЭ в министерстве. | Шунтуков Р.А., АГМП, 16.10.19 |  |
|  | Может для крупных ветвевладельцев сделать отдельный раздел. | Шунтуков Р.А., АГМП, 16.10.19 |  |
|  | На совещание в г. Павлодаре АЖВК привели количество сходов на путях отделения – 6 сходов, из них 4 по человеческому фактору, 2 – по нарушению требований. Это для Павлодарского отделения не достаточная статистика. | Представитель ССГПО, 16.10.19 |  |
|  | Раньше были ПТЭ угольно-сланцевой промышленности, там оптимальные параметры для ПП. Почему не взять тот опыт, который сейчас актуален. | Игиликов Л.В. «Kazakhmys Coal», 16.10.19 |  |
|  | АЖВК предлагает создать комиссию со своим участием и выдавать сертификаты. Есть ли в этой ассоциации представители Павлодарской области? Например, существующий сертификат безопасности перевозчика выдается уполномоченным органом по установленным правилам. Он привлекает экспертов. В предлагаемом подходе присутствует лоббирование интересов ассоциации, анализ делает ассоциация. Почему, именно данная ассоциация может быть компетентным органом и имеет специалистов, которые смогут оценить техническое состояние ПП всего Казахстана? | Кадауов М.Б., ТОО «Богатырь Комир», 16.10.19 |  |
|  | На последнем совещании мы сказали, что сертификат безопасности лишний инструмент, потому что есть другие инструменты, которые регулируют ответственность сторон за нарушение безопасности и эксплуатации ПП. Есть штрафы, административные виды ответственности. | Шунтуков Р.А., АГМП,  16.10.19 |  |
|  | Это сертификат перевозчика, у нас нет сертификата безопасности оператора инфраструктуры. А ПП, в первую очередь, это инфраструктура. Весь порядок выдачи сертификата безопасности направлен на то, в каком состоянии путь. Давайте, тогда сделаем сертификат безопасности оператора инфраструктуры по состоянию пути. | Иминова Г.А., «ERG»,  16.10.19 |  |
|  | Предоставьте анализ по направлениям, по виду транспорта, по протяженности пути, по регионам. После этого предложить варианты ПТЭ – ЧерМет (СССР), наше ПТЭ (совместные пункты). В следующий раз подключаются все мелкие ветвевладельцы, чтобы учитывать их мнение по сертификату безопасности и ПТЭ. | Суюнтаев Т., «ERG»,  16.10.19 |  |
|  | Необходимо сделать статистику и потом понять, возможно ли сделать ПТЭ разделами для крупных и мелких, по укрупненным видам грузов (уголь, руда и пр.). Там будут разные требования – у мелкого 1 вагон в месяц, у крупных – 50 вагонов в сутки, или в сутки 25 маршрутов выходить. Требования будут совершенно разные. Нужно опираться на статистику. Надо все структурировать по крупным и мелким. Мы сидим и просто рассуждаем без опоры на реальные цифры, количество. | Иминова Г.А., «ERG»,  16.10.19 |  |
|  | Просто анализа недостаточно, давайте сразу проектные предложения, драфт-версию ПТЭ. | Представитель Аксуского завода ферросплавов., 16.10.19 |  |
|  | Разработчикам нужно разделить ПТЭ не только по ж.-д. путям, но и взять инфраструктуру, СЦБ, энергетика, грузовой подвижной состав, грузовой тяговый подвижной состав, который разделить. Разделить крупных и мелких ветвевладельцев, сделать для них отдельные пункты или подпункты. Обслуживание и эксплуатация ж.-д. пути. Плюс крупных ветвевладельцев разделить на угольщиков, перевозчиков хромовой, марганцевой руды и т.д. Есть специфика ферросплавных заводов, угольных разрезов и т.д. Разница в эксплуатации ж.-д. путей и подвижного состава тоже присутствует. ПТЭ не будет сильно разниться, по некоторым позициям будут общие согласованные нами требования, по некоторым различия, учет особенностей. Много информации можно в интернете взять по компаниям и виду их деятельности. Анализ нужен разработчикам, чтобы обосновывать и разрабатывать предложения, детализировать ПТЭ. | Суюнтаев Т., «ERG»,  16.10.19 |  |
|  | Мы сказали сделайте анализ. Зачем придумывать ПТЭ, если можно внести корректировки в законодательство. Если анализ покажет наши «больные» точки, и на основании анализа решить, как их преодолевать, каким путями – через ПТЭ или изменения в НПА. С целью решить вопросы безопасности на ПП, а не ради того, чтобы запустить этот ПТЭ. | Кадауов М.Б., ТОО «Богатырь Комир», 16.10.19 |  |
|  | Мы ожидали анализ правоприменительной практики. | Шунтуков Р.А., АГМП, 16.10.19 |  |
|  | Поднимите ПТЭ, которое было при Советском Союзе. Было ПТЭ по металлургии, для угольщиков. Мы предлагали это сделать, вы нас проигнорировали. | Представитель Аксуского завода ферросплавов, 16.10.19 |  |
|  | Детализация – 1) крупные, мелкие ветвевладельцы, 2) по укрупненным видам грузов (уголь, руда и пр.), от чего зависит требование к верхнему строению пути (временные, стационарные, постоянные пути – разрезы, карьеры, территории заводов, предприятий). Специфика разная. | Тулепбергенов Н., АО «Транко», 16.10.19 |  |
|  | Предлагаю, теперь рассматривать и давать отзывы комментарии только на новую редакцию ПТЭ, которую разработчики переработают на основе ранее существовавших, советских инструкций, документов, с учетом отраслевой принадлежности и текущей ситуации. Старая редакция не подходит, не нужно на нее тратить время. Замечания будем давать, когда мы согласимся, в целом, с подходом, структурой и содержанием проекта ПТЭ. | Туленова Г.К., «ЕПА», 16.10.19 |  |
|  | В анализе для заказчика надо указать, что имеется такое-то количество компаний по видам отраслей, производств. Преобладает, например, железорудное направление. Поэтому, в тексте ПТЭ больший учет и условий, требований. Возможно, не нужно его дробить, сделать обобщенным. | Суюнтаев Т., «ERG», 16.10.19 |  |
|  | Высылать не полностью проект ПТЭ, а разделами, частями. Замечания к 100 страницам, нет смысла делать. | Иминова Г.А., «ERG», 16.10.19 |  |
|  | Анализ нужен и нам, как обоснование для обсуждения в министерстве. Определим сроки. | Шунтуков Р.А., АГМП, 16.10.19 |  |
|  | Прошу разослать участникам протокол совещания в Павлодарском отделении от 15 сентября 2019 г., и приобщить к материалам сегодняшнего обсуждения. | Представитель Аксуского завода ферросплавов, 16.10.19 |  |
|  | Переработать анализ текущего состояния подъездных путей, нормативных актов (статистика, текущее состояние, описание объективной ситуации, количество респондентов и пр.) | Совещание, 16.10.19 |  |
|  | Провести оценку ранее существовавших ПТЭ, отраслевых и пр. на предмет использования их структуры, положений. Применить детализацию по типам, видам подъездных путей для учета реальной ситуации в ПТЭ | Совещание, 16.10.19 |  |
|  | Разработчикам исследовательской работы с учетом мнения крупных ветвевладельцев о нецелесообразности введения сертификата безопасности на ж.-д. подъездных путях составить предложения по фактическим результатам исследовательской работы | Совещание, 16.10.19 |  |
|  | Посетить и обследовать текущую ситуацию на ж.-д. подъездных путях Аксуского завода ферросплавов или другого предприятия | Совещание, 16.10.19 |  |
|  | Предоставить участникам протоколы совещаний в Актюбинском, Павлодарском, Алматинском отделениях | Совещание, 16.10.19 |  |

*Замечания, предложения, вопросы*

*направлять на адрес:* [m.issabekov@kazlogistics.kz](mailto:m.issabekov@kazlogistics.kz)