

16 апреля 2007 г., Москва, отель «Renaissance Moscow Hotel»

СТЕНОГРАММА



КОНФЕРЕНЦИИ

«Эксплуатация и ремонт собственного и арендованного вагонного парка»

Организатор

При поддержке

Официальная
торговая площадка

Генеральные
информационные партнеры

Информационные
партнеры



СЕССИЯ 1. АЛЬТЕРНАТИВНЫЕ ВОЗМОЖНОСТИ РЕМОНТА ПОДВИЖНОГО СОСТАВА

Ведущий - Песляк Александр Владимирович, и.о. главного инженера Ассоциации перевозчиков и операторов железнодорожного подвижного состава

Калетин Сергей Владимирович, первый заместитель начальника Департамента вагонного хозяйства ОАО «РЖД»:

«Сервисное обслуживание в эксплуатации грузовых вагонов в собственности частных операторов. Существующее взаимодействие ОАО «РЖД» с собственниками вагонов, перспективные направления дальнейшего развития»

Чиганашкина Ирина Викторовна, технический директор ОАО «Дальневосточная транспортная группа»:

«Обзор ситуации с техническим обслуживанием собственного подвижного состава на сети железных дорог России»

Балахонов Владимир Васильевич, заместитель начальника Белорусской железной дороги:
«Качество ремонта грузовых вагонов на Белорусской железной дороге и пути взаимодействия с ОАО «РЖД»

Чуркин Алексей Иванович, исполнительный директор ЗАО «Промтрактор-Вагон»:

«Конкурентоспособность частных ремонтных предприятий: сроки, цена, качество»

Песляк Александр Владимирович, и.о. главного инженера Ассоциации перевозчиков и операторов железнодорожного подвижного состава:

«Проблема качества ремонта частных вагонов»

Габец Александр Валерьевич, технический директор ОАО «Алтайвагон»:

«Возможности предоставления ремонтных услуг»

Санников Алексей Дмитриевич, заместитель генерального директора по транспорту ОАО «Сильвинит»:

«Преимущества развития собственных ремонтных мощностей»

Калетин С.В.: Начнем с организационных вопросов. У нас есть небольшая перестановка в связи с тем, что Владимир Иванович назначил оперативное совещание на утро. Валентин Александрович, Михаил Владимирович и Николай Алексеевич подъедут где-то к 12:30, и самая жаркая дискуссия начнется тогда.

А сейчас мы начнем с обсуждения основных проблемных вопросов. Сегодня на конференции присутствует большое количество крупнейших частных компаний, присутствуют представители вагонного хозяйства, Центральной дирекции по ремонту вагонов, представители дорог, это службы вагонного хозяйства и ДРВ, поэтому, я думаю, что сегодня будет что обсудить.

Думаю, вопросы нужно задавать обязательно, будет выработан некий протокол, как всегда мы делали, который впоследствии будет направлен соответствующим специалистам в службе вагонного хозяйства и дирекции для проработки.

Песляк А.В.: Добрый день, мы начинаем конференцию, которая посвящена теме «Эксплуатация и ремонт собственного и арендованного вагонного парка». Слово для доклада

«Эксплуатация и ремонт собственного и арендованного вагонного парка»

предоставляется Калетину Сергею Владимировичу, первому заместителю департамента вагонного хозяйства.

Калетин С.В.: Добрый день всем. Первое, что хотелось бы сказать. Вот у нас здесь сегодня такая хорошая аудитория. Здесь присутствуют все начальники службы европейского региона, то есть, начиная с Куйбышевской железной дороги до Калининграда. И в большей степени хотелось бы, чтобы у нас получился сегодня нормальный диалог. Это вопросы и ответы. Поэтому начальников служб практически всех мы записали в выступления, хотелось бы, чтобы вы нормально подготовили вопросы по тем проблемам, которые есть на тех дорогах, начальники служб которых будут выступать, и мы с вами получим ответы. Если где-то что-то не будет получаться, здесь уже буду вмешиваться я и подсказывать, что и как мы будем делать, и в каком направлении идти дальше.

Мне не хотелось бы озвучивать весь доклад, который мне подготовили, потому что будет Николай Алексеевич. У нас доклады во многих частях пересекаются. И он озвучит то, что мы подготовили ему.

В первую очередь, что бы мне хотелось сказать и обсудить. Я думаю, что это большой вопрос для всех собственников. Это текущий отцепочный ремонт, порядок проведения, заключения договоров. Второе – это отцепки вагонов по тем неисправностям, которые сегодня есть и по которым есть спорные вопросы. И один из основных вопросов – это перевод вагонов собственности компаний-операторов и предприятий на пробег. Вот с этого вопроса я и хотел бы начать свой доклад.

На сегодняшний день 10% операторов, или 10% предприятий, в собственности которых находятся вагоны, - это 240, которые перевели свой парк на пробег. На пробеге сегодня всего 87780 вагонов из того, что мы имеем сегодня у компаний-операторов – 325 тысяч. О чем это говорит? Или мы с вами плохо отработываем, плохо вам объясняем, для чего это нужно, что это за система и что от этого имеете вы, что от этого имеем мы. Или же это конкретное преследование каких-то целей и неперевод своего парка на пробег.

Еще раз хотелось бы все-таки объяснить, что нам с вами дает пробег. Мы четко видим, сколько вагон отработал в порожнем состоянии, сколько вагон отработал в груженом состоянии. Мы с вами можем четко отслеживать и все нормативы, которые есть.

Я понимаю, что многие собственники сегодня говорят: 100 тыс. – это мало для пробега, проще отремонтировать через год, вроде как больше набегаем. Да, может быть, это и есть. Но почему мы с вами сегодня не переходим на модернизацию? Вот смотрите. Сегодня наука наша, ВНИИЖТ рассчитали и доказали, что те тележки 18-100, которые прошли модернизацию, они на сегодняшний день могут ходить в поездах со скоростью 70 км/час. Немодернизированная тележка сегодня может ходить в поезде в порожнем состоянии под вагоном не более 60 км/час. Это и оборот вагона. Это как оборот вашего вагона, так и нашего вагона. И сегодня мы все стремимся к тому, чтобы увеличить скорость движения, пропускную способность, а ее сегодня не хватает. Сегодня не хватает погрузочных ресурсов, а это один из постулатов, который нам говорит о том, что чем выше скорость, тем лучше оборот вагонов.

Есть вопрос, который нужно решать, и он был вынесен на заседание 44-го совета стран СНГ, где, в принципе, все страны-участницы поддержали, что нужно действительно переходить на модернизацию тележки 18-100 и повышать скорость движения. Мы говорим, что мы можем повысить скорость движения при том, что если мы будем модернизировать тележку 18-100 по принципу тележки 18-578, это упряго-катковые скользуну где у нас стоят.

«Эксплуатация и ремонт собственного и арендованного вагонного парка»

В зависимости от того, как мы с вами будем выполнять эту работу по переводу на пробег, по модернизации вагона, я думаю, что здесь все получают положительный результат. И вот от собственников хотелось бы сегодня услышать, что вы думаете на эту тему, как вы собираетесь переводить вагоны или нет, кто-то, может быть, поделится своими впечатлениями, что они получили, какие плюсы от пробега, какие минусы. Считаю, что в 2007-2008 гг. мы с вами все-таки должны перейти полностью на пробег и начать модернизацию тележек 18-100 для того, чтобы мы с вами могли увеличить скорости движения.

Сегодня парк ОАО "РЖД" полностью модернизирован, то есть модернизация тележки проведена на 100%. Мы бы могли сегодня переходить на скорость порожних составов 70 км/час, но что не позволяет это сделать – это то, что собственник не модернизирован и вагоны собственности стран СНГ так же не модернизированы. Это лишняя работа на сортировочных горках: или же отставлять порожняк собственный, отставлять порожняк СНГ, формировать их в отдельные маршруты и везти со скоростью 60 км/час, а свои порожняки везти со скоростью 70. Но это еще раз говорю – это очень большая работа по сортировке.

Следующий вопрос – это заключение договоров на текущий отцепочный ремонт. Было проведено большое совещание под председательством Валентина Александровича Гапановича, на котором был рассмотрен именно этот вопрос. На сегодняшний день подписан и утвержден компанией типовой договор на текущий отцепочный ремонт, который заключается непосредственно с дорогой - не с предприятием, а с дорогой. Это один из первых шагов, который мы сделали, чтобы облегчить собственнику его жизнь, чтобы он не бегал по каждому эксплуатационному депо, не заключал с конкретным депо договор, а вот один единый договор с дорогой.

Второе. Мы рассмотрели несколько вариантов. Один из вариантов, который сегодня уже проходит, и мы работаем с «Трансконтейнером», это единый договор с ОАО "РЖД". Есть компании, с которыми думаем попробовать, как с «Трансойлом» мы работаем сегодня по пилотному проекту, когда заключается договор с одной дорогой и компания работает по всей сети. Мы его не тиражируем, потому что есть еще проблемы. Я думаю, если компания «Трансойл», если будут выступать здесь, они расскажут про этот договор, расскажут про те проблемы, которые у нас сегодня существуют. С "Трансконтейнером" сегодня обстоят дела лучше, чем с «Трансойлом», но в чем преимущество "Трансконтейнера" – в том, что у него филиалы находятся на всех дорогах, и мы работаем – один централизованный договор с компанией, но работа осуществляется через филиалы "Трансконтейнера" на местах на дорогах.

Третий договор, который находится во ВНИИЖТе, он рассматривается по пробегу. В зависимости от того, сколько вагон пробежал, будет рассчитываться ставка, которую должен собственник оплатить с учетом проведения предполагаемых текущих отцепочных ремонтов. То есть будем говорить так, что, допустим, компания заключает с одной дорогой договор, определена ставка, которую он платит по пробегу в зависимости от километража, который у него пробегает, и вагоны по всей сети дорог ремонтируются, заходят в текущий отцепочный ремонт и ремонтируются без всякой оплаты и без составления каких-либо дополнительных документов.

И четвертый договор, который сейчас рассматривается, это подготовка вагонов под погрузку. Здесь точно так же. Учет того, что вагон будет ремонтироваться в текущем отцепочном ремонте по определенному коэффициенту (ВНИИЖТ должен дать этот коэффициент), готовится вагон под погрузку, взимается плата за подготовку под погрузку, и вагон идет по сети. Если он отцепляется в текущий отцепочный ремонт, то есть

«Эксплуатация и ремонт собственного и арендованного вагонного парка»

ремонтируется, то точно так же – без какой-либо оплаты. Это то, что касается текущих отцепочных ремонтов.

Один из наиболее важных вопросов. И я, предугадывая то, что этот вопрос сегодня будет, и его однозначно зададут – это отцепка вагонов в пути следования по роликовому буксовому узлу. Я знаю, что многие сегодня не то чтобы не довольны, а считая свои деньги, говорят: извините, вот, отцепили вагон по нагреву буксового узла, данная отцепка при демонтаже буксы не подтвердилась, все якобы исправно, почему мы должны платить? Этот вопрос мы сегодня рассматривали и рассматривали неоднократно. Смотрели, что ведет за собой, какие последствия могут быть. И все-таки во главу угла ставится приоритет безопасности движения. Все мы должны прекрасно понимать, что такое безопасность движения. Я не буду тут много рассказывать про это. Но мы должны помнить одно: что грузовые вагоны и грузовые поезда у нас ходят по одним и тем же путям, где ходят пассажирские. То есть, у нас нет никакого разделения. И та работа, которая сегодня уже сделана департаментом по настройке аппаратуры КТСМ, по настроечным таблицам, то, что мы сегодня провели, я считаю, это сегодня довольно-таки много, отцепки сократились, сократились на порядок. Это все идет не то чтобы практическим путем, какими-то испытаниями – это наука, которая прописывает, доказывает, какие настройки должны быть, что может быть и как может быть. Мы в этом году уже имеем излом шейки оси на Свердловской железной дороге. И, скажем так, что хорошо, что обошлось вот такими последствиями, которые были на Свердловской. Все могло бы закончиться гораздо хуже.

И возвращаясь к буксовому узлу. В связи с тем, что все-таки мы говорим, что безопасность движения ставится во главу угла, отцепка вагонов была, есть и будет, никуда мы от этого не уйдем, пока у нас существует наш подшипник роликовый в том виде, в котором он есть, отцепки эти будут, как они будут: подтверждаться, не подтверждаться – работа эта будет производиться и, естественно, компания на сегодняшний день полностью все эти отцепки взять на себя просто не в состоянии. Да, мы сейчас рассматриваем – не включать туда никакую рентабельность на это колесо, которое не подтвердилось. Но работа произведена. И если так говорить: отцепка вагонов по буксовому узлу - их все-таки немало, 39 тысяч. Это приличная цифра, которая на сегодняшний день есть. С каждым годом она сокращается. В этом вопросе нет. Мы будем стремиться, чтобы ложных показаний не было. Хотя 39 тыс. – это я всего назвал по отцепке. Поэтому еще раз повторяюсь, что мы идем к тому, чтобы собственник все-таки за отцепку вагона производил оплату, но за ремонт колеса, за начисление рентабельности - это мы сейчас рассматриваем. Рентабельность однозначно начисляться не будет на те колесные пары, которые не подтвердились, а вот по оплате за ремонт – здесь я не могу так сказать, потому что мы здесь должны будем четко решать с центральной дирекцией, и после этого мы дадим какой-то ответ.

Следующий вопрос, который нас волнует – это дебиторская задолженность. На сегодняшний день дебиторская задолженность за текущий отцепочный ремонт составляет 16 млн рублей. Это, я считаю, все-таки большая цифра. Я не буду выделять конкретно какие-то предприятия, хотя таких предприятий всего четыре, которые имеют задолженность под миллион и более. Я не буду называть, мы отдельно с каждым переговорим, увидимся, эти цифры обсудим, и когда дебиторская задолженность будет гаситься.

Вот это основное, что я хотел сказать. В принципе, в процессе нашей сегодняшней дискуссии мы еще обсудим не один вопрос, но направление хотелось бы, чтобы оно было в этом ключе – это перевод вагонов на пробег, заключение договоров на текущий отцепочный ремонт и ликвидация дебиторской задолженности. Остальные вопросы, который вы будете задавать, начальники служб и я будем вам отвечать. Спасибо.

«Эксплуатация и ремонт собственного и арендованного вагонного парка»

Песляк А.В.: Пожалуйста, вопросы к докладчику. Слово для доклада предоставляется Чиганашкиной Ирине Викторовне, техническому директору Дальневосточной транспортной группы.

Чиганашкина И.В.: Сергей Владимирович, спасибо за доклад. Я в очередной раз хочу сказать, что от совещания к совещанию мы уходим все дальше и дальше, вопросы ставим на другом уровне. И уже чувствуются партнерские отношения. Мы понимаем, что мы сможем сотрудничать, взаимовыгодно сотрудничать, понимая друг друга.

Я являюсь руководителем рабочей группы общественного экспертного совета при Федеральном агентстве железнодорожного транспорта по технической, технологической политике на железнодорожном транспорте. Моя рабочая группа подготовила материал, с которым мы планируем в ближайшее время, возможно, в апреле выступить на общественно-экспертном совете федерального железнодорожного транспорта. И вот эту тему я сегодня хотела бы озвучить. Возможно, будут какие-то замечания, предложения.

Плановый ремонт. В феврале 2007 года мы в очередной раз увидели, насколько незащищен собственник подвижного состава, не входящий в состав ОАО "РЖД". ТО-3 полувагонов модели 12-32, повышенный объем ремонта инвентарного парка при подготовке к выделению грузовой компании, первый плановый ремонт подвижного состава 2004 года и сокращение межремонтного срока цистерной перевозки нефтепродуктов с 14 до 12 месяцев привел к устойчиво стабильному отставанию в феврале уже на 200, 700 вагонов в месяц в зависимости от парка вагонов.

Более того, по Восточно-Сибирской дороге, по моей информации, в апреле запланировано 70% ремонта парка РЖД, а в мае 60%, в июне 60%. Эта информация подтверждается дорогой, потому как мы запрашиваем одни планы, нам приходит на генерального директора письмо, где эти планы усечены. Соответственно, эта ситуация настораживает и пугает.

То, что эти проблемы возникли, их можно было спрогнозировать – это один разговор. На мой взгляд, хуже другое – то что до сих пор мы не можем уйти от политики лобби, или предприятия вагоноремонтного ОАО "РЖД". Сначала приоритетно у нас инвентарный парк, потом "Трансконтейнер", потом – другие компании, которые обращаются в Госдуму, в Арбитражный суд, к Якунину. И вот-вот друг друга все отодвигают. Хотя, наверное, можно было бы применить принцип: кто первый пришел в ремонт согласно плану, тот и ремонтируется. Вот хотелось бы достучаться до ЦДРВ и сказать: господа, давайте уже ремонтировать вагоны, не допускать длительных простоев и прогнозировать проблемы, которые возникнут через месяц, два, год.

Эта ситуация возникла еще и из-за того, что третий этап реформы в части выделения на рынок вагонных депо так и не решен. Мы сегодня знаем два депо, которые сданы в аренды, остальные все предприятия остались в ОАО "РЖД" и, соответственно, в этот трудный момент, естественно, они стали ремонтировать парк РЖД. И если бы этот этап реформы шел более активно, наверное бы, выведенные на рынок предприятия все-таки двигались бы по рыночному и выполняли условия договоров. В отличие от ОАО "РЖД" в лице ЦДРВ.

Вот эта проблема, которую мы готовы на общественный совет выносить, что реализация третьего этапа или отсутствие реализации третьего этапа в части ведения депо привела к тому, что отсутствует рынок ремонтных услуг, те редкие депо, которые не в составе РЖД, в этот период дефицита ремонтной услуги работают лучше, чем РЖД, но в

«Эксплуатация и ремонт собственного и арендованного вагонного парка»

условиях дефицита. Соответственно, и рост цен продолжается, и этих депо очень мало для того, чтобы делать политику.

Произошел серьезный рост цены на плановый ремонт с 2004 года – на 100-150%. И это тоже опять же вызвано тем, что рынка услуг нет, а, как известно, монополист стремится к увеличению своих затрат.

Решение Совета по железнодорожному транспорту о снижении межремонтного срока цистерн с 14 до 12 месяцев является одним из вариантов снижения количества отцепок подвижного состава в межремонтный срок. Хотя не исчерпана возможность снижения количества отцепок подвижного состава путем улучшения качества деповского ремонта, качества технического обслуживания, устранения неисправностей без отцепки от состава поезда, контроля за обеспечением правил сортировочной и маневровой работы, контроля за нарушением правил управления, тормозами и качества производимых запчастей и т.д.

Я хотела в этой части ответить на вопрос Сергея Владимировича по пробегу. Наша компания является одной из тех компаний, которые не стремятся на сегодняшний день перейти на пробег. В переходе на пробег есть как плюсы, так и минусы. И если все-таки вагон простоял в ожидании устранения эластомерного аппарата неисправности месяц или два, вроде бы следующий плановый ремонт отодвигается, вроде бы хорошо. Проблему мы видим в следующем. Это, во-первых, занижен межремонтный пробег – 120 тыс. без модернизации и 160 тыс. с модернизацией. Во-вторых, усложняется планирование планового ремонта подвижного состава. Потому как если это касается цистерн, то тут более-менее все понятно – они ходят по замкнутым кольцевым маршрутам. Если это касается полувагонов, мы заявляем, например, в ОЧД «Люблино» ремонт, а пробег истекает, когда вагоны в Запсибе находятся. А в договорах, которые нам предлагаются, нам нужно до 20 числа предыдущего месяца ремонта дать пономерный список и количество вагонов в ремонте. Эти условия мы не можем выполнить при переходе на пробег.

Модернизация. На самом деле любая транспортная компания заинтересована в модернизации подвижного состава, в увеличении межремонтного пробега. Другое дело, что существует недоверие к модернизациям. Я опять хочу напомнить пресловутый пример по эластомерным аппаратам. Его внедрение тоже было обосновано – и сокращение сортировочной работы, увеличение межремонтного пробега. В результате мы услышали от производителей аппаратов, что, извините, наши аппараты разбивают на горках, когда цель этого аппарата была как раз облегчить эту сортировочную работу. И, соответственно, если раньше такого количества отцепок не было, как сейчас, по эластомерным аппаратам. То есть существует на рынке недоверие к модернизациям.

Приведу последний пример. Мы проводили совещание в Хабаровске, пришли на ПТО посмотреть цистерну, на которой был забракованный эластомерный поглощающий аппарат. Приходим на текущий отцепочный ремонт, видим цистерну «Альянстрансойла», которому два года и два месяца, тяговый хомут снят с вагона, в него установлен новый эластомерный аппарат, приглядываемся к тяговому хомуту – там серьезные износы. Причем на день раньше представитель нашей компании говорил, что после устранения неисправности АП-120, самарского агрегата производства, тяговых хомутов 20% выбраковывается. Ни главный специалист ЦВ по автосцепке, ни присутствующие руководители вагонных служб этой проблемы не знали. Мы приходим на первую попавшуюся цистерну и видим подтверждение сказанных слов. Соответственно, напрашивается вывод, что информация по неисправностям, которые возникают в новых узлах, при модернизациях, эта информация теряется на ПТО. Вышестоящее руководство эту информацию не имеет, соответственно, и 20% отцепок тягового хомута – это серьезный минус. Поэтому когда мы говорим о

«Эксплуатация и ремонт собственного и арендованного вагонного парка»

модернизации тележек, мы беспокоимся, а какие потом замены будут дорогостоящих деталей тележек после попадания в следующий деповской ремонт.

Тем не менее, наша компания, например, на сегодняшний день покупает в Кременчуге, на Крюковском вагоностроительном заводе платформы длиннобазные, они имеют полную модернизацию. Я не помню номер, но там чугунные клинья и профиль катания рекомендованный. Эта модернизация тоже ведет к повышенному пробегу. Мы ее установили, на пробег пока не перешли, будем наблюдать. На сегодняшний день у нас 70 платформ. Ежемесячно будем покупать по 35. Регион эксплуатации – от Находки до Финляндии, Казахстан, то есть самый разнообразный. Естественно, если мы увидим снижение отцепок по колесным парам, а предполагается, что тонкий гребень будет развиваться медленнее, если мы увидим меньше неисправностей по тележкам, естественно, мы будем распространять эту модернизацию на все подвижной состав. То есть я хочу этим сказать, что мы - за модернизацию. Мы хотим иметь выбор, хотим убедиться, что эта модернизация приведет к реальному увеличению межремонтного срока.

Второй пример. Мы покупаем платформы на «Росхиммаше», там поглощающий аппарат стоит РТ-120. Он тоже новый. Покупаем вагоны с колесами повышенной твердости. Другое дело, что опять же РТ-120 сертифицирован, на вагоны устанавливается, но мы не знаем, имеются ли в обороте на ПТО эти аппараты, имеется ли технологическая оснастка и необходимые стенды в вагоноремонтных депо. То есть, по нашей информации, не готово ремонтное депо к ремонту и осмотру этих поглощающих аппаратов. И опять производитель говорит о том, что у нас гарантия 8 лет. Мы эти слова слышали по эластомерным аппаратам.

Текущий отцепочный ремонт внеплановый и непрогнозируемый - я опять хочу в теоретическую часть хочу углубиться - и неотъемлемый от услуг инфраструктуры. Так как следование забракованного вагона возможно только к ближайшему месту ремонта, текущий отцепочный никогда не будет рыночным ремонтом. Соответственно, отсутствует рынок услуг по текущему отцепочному ремонту, особенно в пути следования.

Соответственно, мы хотим обратиться, и в своем выступлении я буду обращаться в Минтранс, антимонопольную службу, ФСТ – к тому, чтобы текущий отцепочный ремонт контролировался ФСТ как услуга, неотъемлемая от услуг инфраструктуры. Маловероятно обоснование альтернативной ремонтной базы в пути следования, что повлечет необходимость как раз к увеличению браковок вагонов для того, чтобы это оправдать.

После выхода прејскуранта 10-01, в котором исключен из перечня начально-конечных операций текущий отцепочный ремонт, РЖД стало проводить работу по выделению затрат на сам ремонт – на подачу и уборку в ремонт, затраты по пользованию подъездными путями ремонтных депо. В результате стоимость подачи и уборки грузового вагона, забракованного в текущий отцепочный ремонт на станции Батайск (Северо-Кавказская), на станции Белогорск (Забайкальская) составляет около 3 тыс. рублей при расстоянии в 1,5 тыс. км. В то же время доставка полувагона из-под перевозки контейнера со станции Кунцево на станцию Сборная угольная на расстояние 281 км составляет 3064 рубля. На данном маршруте поезд перерабатывается не менее чем на двух сортировочных станциях, производится техническое обслуживание и т.п. Работы по доставке вагонов на расстояние 281 км несопоставимо больше, чем подача и уборка вагона на расстояние 1,5 км.

Высокая стоимость подачи вагонов в ремонт по станциям Батайск, Белогорск и другие станции связана с технологией работы станций и арендой локомотива вагонным депо для перестановки вагонов по территории депо. То есть подача и уборка вагонов не совмещена с перестановкой вагонов на ремонтные позиции.

«Эксплуатация и ремонт собственного и арендованного вагонного парка»

В связи с тем, что я ранее сказала, что текущий отцепочный ремонт неотъемлем от услуг инфраструктуры, отсутствуют стимулы, заставляющие руководителей вагонных депо и станций искать пути снижения затрат на подачу и уборку подвижного состава в ремонт. При отсутствии государственного контроля или отсутствии экономических рычагов нет сдерживающих факторов роста цен, затрат на ремонт. Затраты на ремонт будут расти и во много раз превышать уровень инфляции.

В настоящее время все-таки не учитывается, что при определении пригодности вагонов под погрузку, специалисты вагонного хозяйства и инфраструктуры обязаны провести техническое обслуживание подвижного состава и обеспечить его исправности в пути следования. Для этого вагонное хозяйство инфраструктуры должно развивать диагностику технического состояния подвижного состава и повышать качество технического обслуживания грузовых вагонов. Штат работников ПТО должен обеспечивать проведение регламентных работ, оплаченных в инфраструктурной составляющей тарифа.

Кстати, до сих пор отсутствует документ, который должен разработать Минтранс, позволяющий определить перечень работ, производимых при техническом обслуживании, и перечень неисправностей грузового вагона, устраняемых без отцепки.

В настоящее время, вагонное хозяйство инфраструктуры не несет ответственности в полной мере за исправность грузового вагона до станции назначения и не заинтересовано в развитии технологии своевременного выявления неисправностей перед погрузкой, развитии технологии устранения неисправностей без отцепки вагона от состава поезда и в обеспечении качественного технического обслуживания подвижного состава в пути следования.

Собственному грузовому вагону в пути следования не производится текущий отцепочный ремонт без предоплаты, несмотря на то, что вагон не проследовал до станции назначения и то, что специалистами вагонного хозяйства признан годным к заявленной перевозке данный вагон.

В рамках действующего прейскуранта перевозчик и владелец инфраструктуры в одном лице должен обеспечить диагностику состояния подвижного состава и провести необходимые регламентные работы, обеспечивающие его исправное состояние во время перевозки. Только финансовая ответственность заставит владельца инфраструктуры и перевозчика развивать вагонное хозяйство и осуществлять подготовку подвижного состава в полном объеме. В противном случае результат – отцепка подвижного состава, снижение срока службы запасных частей и узлов деталей, а также потери собственника подвижного состава на проведении текущего отцепочного ремонта и простой вагона в ожидании ремонта.

Необходимо четко разделить ответственность между перевозчиком, владельцем инфраструктуры и собственником подвижного состава за состояние грузового вагона во время его подготовки к перевозке в пути следования.

И следующие предложения. Необходимо создать рынок ремонтных услуг в том числе путем продажи вагонных депо транспортным компаниям, обладающим парком подвижного состава.

Необходимо разработать публичный договор между владельцем инфраструктуры и компаниями-операторами при осуществлении перевозки.

Необходимо определить перечень работ по техническому обслуживанию подвижного состава в пути следования. Еще раз обращаю ваше внимание – это, естественно, не касается никоим образом ОАО "РЖД", потому что ОАО "РЖД" все что могло, оно так сделало, это касается государственных органов. Необходимо дополнить устав железнодорожного транспорта ответственностью перевозчика и владельца инфраструктуры

«Эксплуатация и ремонт собственного и арендованного вагонного парка»

за некачественное выполнение работ по техническому содержанию подвижного состава в пути следования, порядком подачи претензий перевозчику и владельцу инфраструктуры. Напоминаю, что в уставе железнодорожного транспорта отсутствует само понятие «собственник подвижного состава».

Необходимо определить перечень работ, относящихся к безотцепочному ремонту.

Необходимо разработать и утвердить порядок технологической подготовки предприятий железнодорожного транспорта к внедрению вагонов новой конструкции. Определить обязанности вагонного хозяйства инфраструктуры по их техническому обслуживанию, обязанности вагоностроительных заводов и производителей запасных частей по предоставлению технологий осмотра и ремонта технологической оснастки, организации сервисного обслуживания в гарантийный период.

Необходимо разработать порядок обязательного расследования случаев технической неисправности подвижного состава для определения виновной стороны за образование дефектов, повлекших неисправность. И стороны, которая должна нести затраты за их устранение. Определение виновной стороны необходимо для повышения технологической дисциплины на ж/д транспорте и обеспечения безопасности движения.

Необходимо дополнить полномочия ФАЖТ или Агентства по надзору на железнодорожном транспорте правами по рассмотрению спорных ситуаций на железнодорожном транспорте. Необходимо государственное регулирование цен на текущий отцепочный ремонт в связи с отсутствием рынка услуг их неотъемлемой инфраструктуры.

Для объективного анализа безопасности эксплуатируемого подвижного состава, его конструкции, качества путевого полотна, запасных частей и материалов необходимо мониторинг отцепок подвижного состава с определением причин и виновной стороны.

Необходимо увеличить межремонтный срок грузовых вагонов. Для обеспечения увеличения межремонтного срока необходимо выявлять причины отцепок, реальные, объективные, и принимать меры для их устранения, улучшать качество технического обслуживания, качество планового ремонта, модернизировать подвижной состав, естественно, контролировать качество производимых узлов и деталей. Но никоим образом не снижать межремонтный срок. Если кто-то не хочет модернизировать, он получит большее количество отцепок. А в договоре с ЦДРВ, например, мы ограничили гарантийный срок, отказались переходить на пробег, но ограничили межремонтный срок. Поэтому если собственник не хочет модернизировать, пусть остальные месяцы ездит без гарантии. Это его право. Но никоим образом не надо идти на снижение межремонтного срока, иначе мы скоро мы можем прийти к межремонтному сроку в полгода.

Определить порядок возмещения затрат за ремонт в случае неподтвержденного брака, это подача и уборка, регламентные работы, дефектоскопирование, освидетельствование, правомерность установления рентабельности 35% в таком случае со стороны РЖД, допустившей перебраковку.

Я согласна с Сергеем Владимировичем, что эта тема назрела. Как замдиректора ассоциации транспортных компаний я подписала письмо в адрес антимонопольной службы, в ФСТ, Ространснадзора, Рожелдора и Минтранса с просьбой определения порядка возмещения затрат и правомерности установления рентабельности в этом случае.

Необходимо разработать норматив по содержанию и оборудованию ПТО и цехов текущего отцепочного ремонта на путях общего пользования. Нормативно-правовая база стабилизирует ситуацию с обновлением и модернизацией подвижного состава и стимулирует технологическое переоснащение железнодорожного транспорта.

Вот все, что я хотела сказать.

«Эксплуатация и ремонт собственного и арендованного вагонного парка»

Вопрос (Лукьянов А.Н., начальник службы Московской дороги): Вы в своем выступлении сказали, что пробег 110 тыс. явно занижен. На чем базируется Ваше утверждение?

Чиганашкина И.В.: В прошлом году межремонтный пробег цистерн был 14 месяцев. Так вот за 2006 год на парк 5584 цистерны случаев отцепок – 3018. То есть не все вагоны попали в текущий отцепочный ремонт. В то же время я говорю о цистернах, которые работают на маршруте Красноярская и Дальневосточная дорога, где серьезные проблемы с колесными парами. Из 3018 отцепок по колесным парам забраковано 36%. По автотормозам – 16%, поглощающим аппаратам – 15%. Тележка – всего лишь 13%. Кузов – 5,7, излом пружин – 2% и т.д. Из этих браковок в местах погрузки 56 отцепок, в пути следования – 44%.

По моей статистике, я не вижу необходимости. Может быть, даже нужно расширять.

Лукьянов А.Н.: Я не понял. Причины отцепок, и ваш мониторинг износа тележек. Почему Вы утверждаете, что необходимо увеличение пробега. Да, провели модернизацию, наука подвела базис, провели испытания, 160 тыс. Вы сейчас голословно заявляете, что мал пробег.

Чиганашкина И.В.: Я в пятницу была у Гапановича, мы с ним час разговаривали, он сразу согласился и сказал: я знаю причины отцепок, я согласен это увеличивать. Я ему даже про эту статистику не говорила.

Естественно, я анализирую так, как я анализирую. Естественно, это решение должно быть подпитано результатами работы ВНИИЖТ, это очевидно. Поэтому мы опять же обратились к Левитину, к Касьянову, Ромашову с просьбой рассмотреть возможность увеличения, подпитав это научным обоснованием. Если будет какая-то методика, мы готовы свой парк профинансировать. Мы сейчас придумаем свою методику, а вы с ней не согласитесь. Поэтому у Гапановича в пятницу я сказала, что мы готовы оплатить по разработанной методике обоснованность по нашему парку.

Калетин С.В.: Ирина Викторовна сейчас назвала ряд вопросов, на которые нужно дать ответ. Или же мы сразу по выступлению задаем вопросы и отвечаем на поставленные вопросы или в процессе, в конце говорим. Сразу? Тогда я должен сразу ответить и пояснить. Вот один из вопросов – это перевод на пробег. Вот, Ирина Викторовна говорит, что да, у нас есть проблемы, у нас заключены договора, допустим, с Северной железной дорогой, а вагон достиг окончания пробега на Восточно-Сибирской, как нам быть и где нам этот вагон ремонтировать.

Во-первых, все должны понять, мы сегодня говорим, и сегодня «Этран», сегодня ГВЦ, сегодня ВНИИЖТ разработали вопрос по пробегу, именно по какой части. Мы говорим, что сегодня допускается перепробег 10 тыс. И мы это говорим не только для вагонов ОАО "РЖД", а это для всех вагонов, и для вагонов собственников, те, которые перевели на пробег. И сегодня при 110 тыс. вагон собственный может пробежать 120 тыс. При этом проходить плановые ремонты и планировать ремонт, когда вагон на пробеге кажется сначала, что тяжело. Но на самом деле гораздо легче, нежели чем то, когда у вас проведены по сроку. Да, по сроку вы видите: вы вроде определились на такое-то число. Здесь немножко работы побольше, но все прекрасно видно – и где у вас будет образование, и какое у вас будет образование. И при том, что если вагон у вас находится на Восточно-Сибирской железной

«Эксплуатация и ремонт собственного и арендованного вагонного парка»

дороге и ему нужно провести ремонт на Северной. Здесь я немножко не понимаю: если у вас такие маршруты, то значит, он у вас должен обратно на Северную вернуться. Он у вас вернется с грузом назад. Это все делается элементарно и просто, если кто-то за этим следит. У нас сегодня все вагоны так ходят. И сегодня Западно-Сибирская дорога только за счет этого и разгружается, и мы имеем лишний, скажем так, парк вагонов. Это что касается пробега.

Модернизация. Сравнить модернизацию с СПА? я бы не стал. Модернизация себя показала. Мы занимаемся модернизацией уже три года. И 100% закончили модернизацию парка ОАО "РЖД". Институт еще раз подтвердил расчетами и доказал, что мы можем с вами поднимать скорость до 70 км/час порожних вагонов. Сегодня порожние вагоны у нас ходят со скоростью 60. Сравнить с эластомерными аппаратами и говорить – доверяем или не доверяем, я думаю, здесь это немножко будет нелогично.

Следующий вопрос. Отсутствие рынка услуг по текущему отцепочному ремонту. Я думаю, что такого рынка и быть просто не должно. Если мы с вами вдруг будем говорить о том, что нам нужен рынок по текущему отцепочному ремонту, то мы тогда с вами далеко уйдем. Я не возражаю, если это будет подготовка вагонов под погрузку на одном предприятии, на другом предприятии, собственник сам готовит, собственник делает какой-то текущий ремонт при подготовке под погрузку. Не возражаю. Но в пути следования я даже не представляю, откровенно говоря, как это сделать, какой рынок услуг при нахождении вагона в составе поезда. Это просто нереально и этого быть не должно. Иначе мы вернемся с вами к такому простоя. Я думаю, что о простое мы еще сегодня будем говорить – сколько простой собственного вагона составляет в текущем ремонте. Хотя мы видим тенденцию снижения, но не ту, которую бы мы хотели увидеть. Поэтому я думаю, что этот вопрос даже нелогично обсуждать, хотя готов выслушать еще какие-то мнения о том, что нужен рынок услуг.

Чиганашкина И.В.: Наоборот. Я сказала, что он невозможен, поэтому необходимо госрегулирование.

Калетин С.В.: Тогда ладно, я то я подумал, что вы про рынок услуг. Следующий вопрос, который Ирина Викторовна подняла – это продажа вагонных депо в частную собственность. Здесь мы столкнулись уже с несколькими эпизодами, когда при передаче вагонных депо в собственность частных компаний получается так, что вагонное депо просто пропадает. Как пример – вагонное депо Владимира У меня специально целая выписка по этому депо, как уничтожили депо, которое передали в аренду. И арендная плата с марта месяца прошлого года просто-напросто не платится, и депо угробили, откровенно говоря. Цистерна – этот тот вагон, который перевозит опасные грузы. Не просто так рассчитывались и устанавливались нормы пробега. Не просто так рассчитывались и устанавливались сроки проведения периодических видов ремонта на каждый вагон, на каждый род – кому-то установлена периодичность приказом один год, каким-то вагонам – два года, каким-то вагонам – три года. Но вот так говорить: давайте увеличим, давайте придумаем что-то - нет, здесь подход должен быть однозначно только с научной точки зрения и научно обосновано и доказано – что можно перевести на увеличенный пробег, что нельзя. Мы говорим, что да, сегодня часть подвижного состава, которая мало эксплуатируется, которая не выбегает свои нормативы – можно и нужно увеличивать межгарантийный срок. Скажем, даже те вагоны, которые переведены на пробег, и если взять у собственников - есть платформы, есть крытые, я не имею в виду крупнотоннажные платформы, те набегают нормально, а просто платформы, они выбегают в среднем за свой срок, то есть за два года, период

«Эксплуатация и ремонт собственного и арендованного вагонного парка»

межремонтный, набегает где-то порядка 80 тыс. км. То есть отремонтировали на 160 или отремонтировали на 110, а пробежал всего 80, но два года истекло и мы ставим их обратно в ремонт. Тоже как бы неправильно, но этот вопрос сегодня рассматривается, ВНИИЖТ сейчас этим занимается. Но придумывать не надо ничего, надо считать, научно обоснованно к этому подходить.

Чиганашкина И.В.: Все-таки я хочу сказать, что тут дело в принципе к подходу. Недавно все изучили опыт американских дорог, была делегация во главе с Бочкаревым, Сапетовым В США заложен принцип ответственности на вагонном хозяйстве инфраструктуры. То есть специалист вагонного хозяйства определяет – вагон исправен, его отправлять в ремонт текущий, отцепочный или плановый. У нас же заложена вся ответственность на ремонтные депо. То есть ремонтное депо должно обеспечить исправность вагона без отцепки, должно быть уверенным, что все эти нарушения в эксплуатации, техническом обслуживании вагон выдержит.

Я все-таки хочу, чтобы мы повернулись к более цивилизованному методу. Я в своем докладе пыталась сказать, что необходимо развивать методы и диагностику определения исправности вагона перед погрузкой. Возможно, вагону пять лет ходить. Мы же видим такие вагоны, которые работают от постройки год-два без отцепки. 14 месяцев без отцепки. Поэтому увеличение межремонтного срока снимает ответственность с вагонного хозяйства за его исправность. С вагонного хозяйства. То есть эксплуатационные депо могут отдыхать. А завтра скажут – еще меньше пробег. А я предлагаю ответственность все-таки на осмотрщиков возложить, и вооружить осмотрщика и штатом нормальным, который обеспечит вагона не вприпрыжку длинносоставного двумя осмотрщиками и, соответственно, осмотрщиков-ремонтников, которые будут устранять неисправности – не только ту, по которой отцепили, а все.

Поэтому я считаю, что у нас есть ошибка в подходе, в принципе. И мы этот принцип еще более усиливаем.

Песляк А.В.: Слово для доклада предоставляется Блахонову Владимиру Васильевичу, заместителю начальника Белорусской железной дороги.

Блахонов В.В.: Уважаемые дамы и господа, я рад вас приветствовать. Коротко хочу рассказать о работе Белорусской железной дороги. Нас также очень тревожит создаваемая ситуация, когда общий парк администрации железных дорог помаленьку, как шагреновая кожа исчезает.

В настоящее время Белорусская железная дорога представляет из себя объединение порядка 90 юридических лиц, вагонное хозяйство состоит из 12 вагонных депо, двух промывочно-пропарочных станций. Каждое вагонное депо специализируется на одном или двух видах вагонов. В основном занимаемся от текущих ремонтов деповских до капитальных с продлением срока службы. Ряд предприятий имеет сертификацию ПСО 9000-1.

Основная задача – это качество. В настоящее время мы ежемесячно имеем справку, каждая железнодорожная администрация, как наши вагоны работают по отцепочным ремонтам. Последние несколько лет мы поставили серьезную задачу, чтобы максимально увеличить пробег вагонов без отцепочных ремонтов. В настоящее время у нас коэффициент составляет порядка 0,08. То есть 8 вагонов из 100 отцепляется в период от деповского ремонта до деповского. Всего несколько лет назад это было порядка 0,38.

«Эксплуатация и ремонт собственного и арендованного вагонного парка»

Каким мы путем шли? Проводим масштабное техническое перевооружение предприятий вагонного хозяйства. Некоторые предприятия – Барановичское, Брестское депо готовятся к реконструкции. Другие – Витебск и Полоцк уже закончены. То есть все предприятия вагонного хозяйства находятся в постоянном техническом совершенствовании.

Мощности наших предприятий позволяют значительно увеличить ремонт. Потому что в свое время они и были предназначены для обслуживания всей европейской части территории Советского Союза. В настоящее время грузооборот дороги – мы вышли на 70% от самого максимального, 1989 года. В основном это у нас транзитные потоки. Ежедневно на дорогу поступают и уходят до порядка 15 тыс. вагонов, это полмиллиона в год. В основном это поток в Калининградскую область, Литва, Латвия, с перегрузкой на Польшу. К сожалению, поток балтийско-черноморский незначителен. Значительное количество из этого потока вагонов – это приватные вагоны. В основном, конечно, это цистерны, много и полувагонов, также крытые идут.

Коротко по нашей структуре. Минское вагонное депо специализируется по платформам различного вида – от фитинговых до обычных. Загрузка у него сейчас порядка 30%. Молодеченское рефрижераторное депо – это серьезнейшее депо, которое может проводить все виды обслуживания рефрижераторных секций, в настоящее время загрузка 42%. Барановичи – это минераловозы, цементовозы и вагоны подобного типа. Также мощности 74%. Брест – это все виды крытых вагонов. 60%. Могилев – минераловозы и цементовозы, наполовину имеется технической мощности. Витебск и Полоцк – это все виды ремонта, и с продлением срока службы, с принятием совершенных технологий как дробеструйка и окраска цистерны. Кроме того, имеет Жлобинское депо, полувагоны, также значительное количество есть резервных мощностей. И два вагоноремонтных завода. В основном это пассажирские вагоны. Также различные вагоны – багажные, специализированные и т.д. И плюс выпуск колесных парк.

Поэтому мы приглашаем вас к сотрудничеству. Рады помочь в той трудной ситуации, которая сложилась. Ряд компаний с нами работают. Я думаю, если у кого-то будут какие-то вопросы, мы в рабочем порядке обсудим. Хочу пожелать всем собственникам вагонов, чтобы наш вагон крутился, как американский – от постройки до списания. Контактные телефоны – 675-44-02, 250-44-02. Выход 810+375 29 и т.д. На сайте все телефоны есть.

Вопрос: *(неразборчиво)*

Балахонов В.В.: Вы же знаете, что с Россией мы работаем в едином таможенном пространстве и оформление российских вагонов не нужно. Вагонов, которые российскими компаниями арендованы из других республик, допустим, из республики Прибалтики к нам возятся, тем оформление нужно. Но оно занимает незначительную бюрократическую процедуру.

Песляк А.В.: Слово для доклада предоставляется Чуркину Алексею Ивановичу, исполнительному директору ЗАО «Промтракторвагон»

Чуркин А.И.: Добрый день, уважаемые коллеги. Я бы хотел рассказать о предприятии ЗАО «Промтракторвагон», что мы из себя представляем и что мы готовы предложить рынку сегодня и завтра.

ЗАО "Промтракторвагон" – это крупнейшее вагоноремонтное предприятие России. Производственная мощность составляет 10 тыс. условных вагонов в год. Объем ремонта в

«Эксплуатация и ремонт собственного и арендованного вагонного парка»

2006 году составил 5908 вагонов, что в пересчете на условный вагон составляет 9007 вагонов, или 88% от мощности завода.

Основным заказчиком по ремонту вагонов является компания РЖД. В 2006 году завод отремонтировал 31,5% от общего числа вагонов, отремонтированных РЖД на вагоноремонтных заводах России.

На предприятии осуществляется программа диверсификации портфеля заказов за счет привлечения дополнительных объемов ремонтов от частных компаний с учетом безусловного удовлетворения программы ремонта РЖД.

В настоящее время "Промтракторвагон" оказывает услуги для частных компаний по деповскому и капитальному ремонту полувагонов, крытых вагонов, цистерн, платформ, автомобилевозов.

Завод имеет опыт переоборудования платформ под перевозку цельнокатаных колес, под перевозку крупнотоннажных контейнеров, для перевозки леса, переоборудование крытых вагонов в контейнеровозы.

Несмотря на то, что ОАО "РЖД" является главным заказчиком предприятия, доли доходов от прочих видов деятельности из года в год растут. В 2005 году доля сторонних заказчиков составила 16,6%, в 2006 – 18,5%, в первом квартале 2007 г. – уже 38%. Меняющиеся пропорции в портфеле заказов предприятия отражает рост парка частных вагонов. Общее количество вагонов в парке частных компаний приближается к 50% парка ОАО "РЖД". Однако говорить о появлении альтернативного рынка для оказания услуг по ремонту можно будет лишь по мере старения парка частных вагонов. Так, если средний возраст парка полувагонов ОАО "РЖД" составляет 18,8 года, то парк компаний-операторов значительно моложе. По нашим расчетам, он составляет 10,5 года.

В соответствии с программой диверсификации портфеля заказов предприятие придерживается принятой рынком системы ценообразования. Установлена базовая цена на ремонт, которая включает в себя ремонт экипажной части вагонов, полное освидетельствование колесной пары, ремонт тормозного оборудования, ремонт кузова, правка кузова вагона. Другие работы выполняются по необходимости, по оговоренным и известным ценам.

Данный подход к ценообразованию против установления усредненной цены мы считаем более перспективным и отвечающим интересам обеих сторон. Во-первых, вагоноремонтное предприятие заинтересовано для загрузки мощностей в ремонте более тяжелых вагонов. Во-вторых, заказчик оплачивает фактически оказанную услугу. И, в-третьих, при усредненном ценообразовании достаточно тяжело обеспечивать стабильность финансового результата, так как он сильно зависит от состояния подвижного состава, поступающего в ремонт. Отсюда же вытекают проблемы с установлением цены и фактически отказы от краткосрочных заказов по экономическим мотивам и закупка поступлений в ремонт сверхнормативно изношенных вагонов.

Понимая, какое значение имеет для заказчиков качество работ, на предприятии уделяют этому самое высшее внимание. В результате реализации ряда мероприятий - как инвестиционного, так и организационного характера – качество работ за последние годы значительно улучшилось. Так, наиболее объективный показатель качества – коэффициент КР2Т, определяемый на основе отцепок после проведения ремонта на 2004 год составил 16,8, по 2005 – 13,4, по 2006 – 9,8. По первому кварталу 2007 года коэффициент качества на ЗАО "Промтракторвагон" является лучшим среди всех крупных вагоноремонтных заводов России.

«Эксплуатация и ремонт собственного и арендованного вагонного парка»

Одним из проблемных вопросов, влияющих на увеличение объемов ремонтов и сокращение срока выполнения работ для частных компаний-операторов, является то, что вагоны в ремонт направляются либо неритмично, либо не направляются совсем. И складывается мнение, что владельцы частных вагонов при заключении контрактов и подаче заявок в ремонт закладывают заведомо завышенные объемы с целью перестраховки. Так, даже в 2007 году в условиях дефицита ремонтных мощностей количество поданных в ремонт вагонов от частных компаний составляет лишь около 50% от объема заявленного. По 2006 году эта цифра составила 45,7%. Сложившаяся ситуация затрудняет планирование и в периоды пиковой загрузки приводит к нарушению обязательств по срокам ремонта со стороны "Промтракторвагон".

Помимо капитального и деповского ремонта ЗАО "Промтракторвагон" имеет технические возможности проведения капитального ремонта с продлением срока службы до пяти лет, на 11 лет и на 22 года, а также имеет необходимый опыт проведения данных работ.

С 1999 по 2006 гг. в России был продлен срок службы более 16 тыс. вагонов. В 2006 году основной заказчик этого вида работ – РЖД – отказалась от КРП. За ним последовали и другие заказчики. Между тем мы считаем, что данный вид ремонта является очень выгодным. Главной причиной того, что КРП для РЖД оказался невыгоден, является то, что на ремонт подавались практически все вагоны, выработавшие свой ресурс, без разбора и без учета фактического состояния вагона. Затраты на восстановление ресурса данных вагонов высоки, следовательно, цена. Кроме того, и по качеству некоторых вагонов, прошедших КРП, были вопросы. Однако это не означает, что КРП не выгоден в принципе. По вагонам, выработавшим нормативный срок службы, но находящимся в хорошем техническом состоянии, проведение КРП за 30% от стоимости нового вагона при выполнении всех необходимых диагностических процедур и продлении ресурса на 11 лет является выгодным. Особенно актуален вопрос проведения КРП в условиях дефицита новых полувагонов и вообще вагонов и растущих цен на них.

Кроме предоставления услуг по ремонту, с января 2006 года ЗАО "Промтракторвагон" начало выпуск новых вагонов. Действующие мощности позволяют выпускать до 100 вагонов в месяц. Сейчас мы выпускаем полувагоны. Я об этом ниже скажу. В рамках программы развития вагоностроения до 2010 г. планируется создание производственных мощностей на 6 тыс. грузовых вагонов.

На сегодняшний день предприятие освоило выпуск одного типа вагонов – это полувагон. Поставлена на производство тележка для грузовых вагонов модели 18-97-70. Это наша собственная тележка. В течение 2007 года планируется поставить на производство вагон для перевозки автомобилей, длиннобазную платформу для перевозки контейнеров, тележку модели 18-97-71 с нагрузкой на ось 23,5 тонны и межремонтным пробегом 500 тыс. км.

Проводимая на ЗАО "Промтракторвагон" работа направлена на расширение спектра предоставляемых услуг и удовлетворение возрастающих потребностей отрасли. Спасибо.

Песляк А.В.: К сожалению, сегодня не будет Владимира Николаевича Прокофьева, президента Ассоциации компаний-операторов. Я представляю компанию «Балттранссервис», исполняю обязанности главного инженера, Песляк Александр Владимирович. Тема моего доклада сегодня – это проблема качества ремонта частных вагонов.

Хочу сказать не только о проблемах с качеством, но и о проблемах вообще, с которыми мы сталкиваемся при ремонте вагонов. Опять же считаю нужным начать свой доклад не со статистики и не с показателей, которые характеризуют совместную работу

«Эксплуатация и ремонт собственного и арендованного вагонного парка»

подразделений РЖД и «Балттранссервис», а с того вопроса, который звучит практически на каждом совещании, который набил оскомину, но который весьма актуален на сегодняшний день. Это проблема, связанная с оформлением акта рекламации формы ВУ-41. Специалистам известно, что значительная часть направления вагона в текущий отцепочный ремонт носит технологический характер. Для нашей компании это 358 отцепок из 1102 за первый квартал текущего года.

Все линейные предприятия РЖД информированы о необходимости оформления данного документа. Но по-прежнему акты рекламации оформляются не во всех случаях, а в тех случаях, когда порядок соблюдается, оформляются не всегда правильно. Зачастую расследование случаев производится в одностороннем порядке, без вызова представителя виновной стороны или представителей ближайшего ремонтного депо. Иногда акт рекламации просто не полностью заполняется. Даже с этими нарушениями в оформлении в основном акт рекламации оформляется по случаю грения буксового узла, а по таким причинам, как неисправность тормозного цилиндра или эластомерного поглощающего аппарата оформляется не всегда, и приходится буквально требовать с эксплуатационного вагонного депо составления данного документа.

Часто возникают такие случаи – уже было сказано об этом со стороны Сергея Владимировича – по отцепке по грению буксового узла, когда отцепка не подтверждается. Часто возникает в таких случаях, когда вагон отцепляется в текущий отцепочный ремонт по грению буксового узла по показаниям прибора КТСМ на перегоне. При расследовании случая при демонтаже буксового узла причины не выявляются. В форме ВУ-41 указывается переработка деталей узла. А счет собственнику все равно выставляют. Мнение Сергея Владимировича мы слышали. Хотелось бы знать мнение других собственников по этому поводу, поскольку такие случаи встречаются, а стоимость замены колесной пары с полным освидетельствованием доходит порой до трети стоимости деповского ремонта.

Неполное или неточное заполнение акта рекламации приводит к неприятию предприятием, проводившим плановый ремонт, претензий с таким актом ВУ-41. Конечно же, вполне понятно их сомнение в том, что существует ли виновность на самом деле и на сколько объективно или в какой степени формально проведено расследование. Как следствие – невозможность проведения нами нормального порядка претензионной работы и соответствующая несвоевременность расчетов с предприятиями, образование у эксплуатационных депо дебиторской задолженности.

Приходится, к сожалению, говорить о том, что на сегодняшний день эксплуатационные вагонные депо не исполняют в требуемом объеме согласно распоряжению РЖД № 733 технологии оформления ВУ-41 по технологическим неисправностям. Считаем, что для обеспечения грамотной работы с документацией необходимо большее внимание к этой составляющей производственной деятельности со стороны прежде всего службы вагонного хозяйства дорог. И хотелось бы, чтобы процесс расследования причин отцепок и оформления документов был бы до конца отлаженным.

Теперь хочу сказать о самом ремонте. И не только о проблемах качества, но и о проблемах, которые связаны с самим ремонтом частных вагонов.

Приведу некоторые количественные показатели по плановым видам ремонта. В настоящий момент компания «Балттранссервис» располагает парком, состоящим из 6400 собственных и 1750 арендованных нефтебензиновых цистерн. Соответственно, все эти 8 тыс. вагонов каждый год нуждаются в проведении плановых видов ремонта. Мы заключили с начала года с Центральной дирекцией договор на проведение плановых видов ремонта наших вагонов, работающих на нескольких дорогах сети.

«Эксплуатация и ремонт собственного и арендованного вагонного парка»

Что показал первый квартал совместной работы? Какие есть наработки? Какие положительные и отрицательные моменты в работе? Сейчас попробую рассказать. Приведу некоторые цифры. За три месяца текущего года в плановый вид ремонта отцеплено 2050 собственных и арендованных вагонов «Балттранссервис», из которых отремонтировано 1976. Общее отставание от согласованного графика работ за квартал составил 71 вагон. На сегодняшний день в ожидании проведения плановых ремонтов простаивает более 160 цистерн. Чтобы сократить простои в ожидании ремонта, компания была вынуждена 190 цистерн в первом квартале отремонтировать в ЗАО «Вагоноремонтная компания».

С чем мы столкнулись в первом квартале? С планированием размещения объемов проблем, в общем-то, не было. Заявленные владельцем подвижного состава объемы ремонта согласовываются и размещаются с учетом географических особенностей перевозок и операторов подвижного состава и загруженности вагоноремонтных депо.

Но при непосредственном выполнении ремонтов некоторыми дорожными дирекциями в первой декаде месяца приватные вагоны ремонтируются по минимально возможной норме. Все делается для так называемого «задела по плану ремонтов вагоноинвентаря». В оставшуюся часть месяца стараются вытянуть план ремонта собственности. И, как правило, это не получается, к сожалению. И как результат работы в первом квартале – невыполнение запланированного объема: январь – 10%, февраль – 18%, в марте план был выполнен, в апреле, судя по всему, план выполнен не будет.

Средний простой вагона составил в деповском ремонте 12 суток, в капитальном ремонте – 14 суток. Считаю, что существующие сроки простоя вагонов объективно не могут быть признаны удовлетворительными. Как результат по совокупному рабочему парку или по сравнению с другими компаниями, может быть, это и приемлемый показатель, но все-таки для нормальной организации работы операторской компании основной ориентир – это использование вагона в перевозках. А исходя из этого – недопустимость простоя вагона в ремонте сверх согласованных сроков, которые оговорены в договорах.

Конечно, мы знаем и понимаем, какой объем ремонта пришелся на Центральную дирекцию в первом квартале текущего года. Знаем и про увеличение объема ремонтов приватных вагонов, и про увеличение плана ремонта вагонов инвентарного парка РЖД. Знаем и про те проблемы, которые связаны с устранением производственного брака «Уралвагонзавода». Но должны ли эти проблемы отражаться на исполнении договорных обязательств?

Из подразделений Центральной дирекции хотелось бы отметить работу Северной дирекции по ремонту грузовых вагонов, которая выполнила запланированные показатели с минимальным простоем вагонов в ремонте.

И еще один пока нерешенный вопрос – это вопрос о запасных частях, который встречается на каждом совещании. В оптимальном, даже можно сказать, естественном варианте собственник вагона, конечно же, не должен, как мы вынуждены сейчас, поставлять в депо запасные части для ремонта вагонов. Зачем это нужно? Мы вынуждены самостоятельно приобретать и доставлять узлы и детали в депо вместо того, чтобы приобретать их по нормальным, приемлемым ценам на ремонтных предприятиях.

Необходимо отметить и то, что в оптимальном варианте собственник не поставлял бы в депо запасные части для ремонта вагонов, а приобретал их по тем же ценам, по каким приобретает сегодня самостоятельно. Но на ремонтных предприятиях.

Можно сейчас воспользоваться этой услугой, которую предоставляют многие вагоноремонтные депо, то есть установкой имеющихся у них запчастей при ремонте. Но на сегодняшний день это обойдется на 35-40% дороже для компании, это существенная цифра.

«Эксплуатация и ремонт собственного и арендованного вагонного парка»

И как приложение. Если для закупки запасных частей для частных вагонов по приемлемым, конечно, ценам требуются авансовые платежи, мы готовы обсуждать этот вопрос.

Существует также проблема с учетом запчастей. Я думаю, это общая проблема для многих компаний-операторов. С учетом и с ведением учетной документации. Собственник не получает своевременно акта выбраковки деталей, так как в некоторых вагоноремонтных депо этим практически не занимаются. Не хочется приводить примеры.

Нельзя не затронуть такой важный вопрос, как гарантийная ответственность, которая содержится в договорах на ремонт, наверное, у всех собственников. Я имею в виду плановые виды ремонта. Надеемся, что в ближайшем будущем все-таки будет определен механизм и порядок компенсации собственникам вагонов средств, израсходованных на текущий ремонт и являющихся гарантийными.

Что хочу сказать о качестве планового ремонта? В период с 1 января по 1 апреля текущего года по нашей компании «Балттранссервис» в текущий отцепочный ремонт отцеплено 253 вагона, проработавших после последнего планового ремонта менее 6 месяцев. Из них 148 вагонов отцеплено по неисправностям технологического характера, из которых 20% - по грению буксового узла, 36% - по неисправности автотормозного оборудования, 12% - по неисправности тележек. В первом квартале этого года выросло количество отцепок по неисправности по грению буксового узла.

Возникают определенные проблемы и при эксплуатации вагонов. Например, расскажу об одном показательном случае – это подготовка вагонов перед погрузкой. Наверное, подразделения дорог в своей работе должны более ориентироваться на потребности грузоотправителя. Но есть случаи несогласованности действий. Например, станция Стенькино? промывочно-пропарочная станция эксплуатационного вагонного депо. На сегодняшний день проводится работа по замене оборудования. Запланирован демонтаж малой эстакады, которая представляет из себя одну треть существующих мощностей пропарки вагонов. В численном выражении это 70 вагонов в сутки. По той информации, которая у нас имеется, параллельно с демонтажем старого оборудования новое оборудование не монтируется. Острота момента связана с тем, что с июля Рязанский нефтеперерабатывающий завод планирует увеличить выход светлых нефтепродуктов переработки нефти на 72%. Соответственно, под светлые нефтепродукты будет необходимо около 500 вагонов в сутки. На промывочно-пропарочную станцию ляжет очень большая нагрузка, и это в самый разгар работ по демонтажу оборудования. И как возможно будет обеспечить погрузку в таких условиях? Просим департамент вагонного хозяйства обратить внимание на эту проблему.

Теперь несколько слов хочу сказать при текущем отцепочном ремонте. Опять же одна из основных проблем здесь – оформление первичной документации. Это то, с чем, наверное, сталкиваются многие компании. Все мы обязаны исполнять требования Налогового кодекса Российской Федерации, который указывает, что счета-фактуры при реализации услуг выставляются не позднее пяти календарных дней со дня оказания услуг. В договорах на проведение текущего отцепочного ремонта указан такой же срок передачи документов. А что же получается на самом деле? Получается следующее. Приведу некоторые примеры. Эксплуатационное вагонное депо Смоленск. Первичная документация на текущий ремонт вагонов оформляется в течение месяца. Эксплуатационное вагонное депо Горьковской дороги – месяц не передается документация для оплаты вагона 51319051. Эксплуатационное вагонное депо Юдино Горьковской дороги. Только в марте текущего года передана первичная документация на оплату вагонов за весь 2006 год. Эксплуатационное вагонное

«Эксплуатация и ремонт собственного и арендованного вагонного парка»

депо Лиски? Юго-Восточной дороги. До сих пор не предоставлены платные документы на ремонт 12 вагонов в 2006 году. Думаю, что не только у компании «Балттранссервис» такие проблемы.

Что касается договоров на проведение текущих отцепочных ремонтов и заключение централизованных договоров, выскажу свое мнение. Например, договор с Юго-Восточной дорогой на проведение текущего отцепочного ремонта заключался в течение года. По этому договору цена на проведение ремонта определяется при составлении дефектной ведомости форма ВУ-22. То есть, какое количество вагонов, такое же количество согласований между собственником вагона и эксплуатационным депо, даже и не дорогой, а вагонным депо. Такая ситуация с согласованием расценок имеет место быть и на стадии заключения договоров с Московской, Куйбышевской дорогами.

В этом невозможно никого персонально обвинять, но факт остается фактом. Сегодняшнее положение вещей не может удовлетворять ни подразделения ОАО "РЖД", ни потребителей их услуг. Может быть, я в чем-то ошибаюсь, но считаю, что более удобна в работе универсальная цена, по которой работает «Трансойл». Возможно, надо шире использовать имеющийся на сегодняшний день опыт работы по централизованному договору с компанией «Трансойл» и опыт работы, пусть небольшой, по централизованным договорам между Центральной дирекцией по ремонту грузовых вагонов и владельцами подвижного состава. Думаю, что созрела активная необходимость заключения централизованного договора на текущий отцепочный ремонт, что в первую очередь избавит от простоя вагонов в ремонте и от образования дебиторской задолженности предприятий.

В заключение хотелось бы сказать, что компания «Балттранссервис», испытывая определенные трудности при подготовке вагонов на промывочно-пропарочной станции Стенькино готова участвовать в инвестиционной программе по модернизации названных ППС с внедрением современных новых технологий на взаимовыгодных условиях. После выхода указания РЖД № 2483 «О перспективе развития промывочно-пропарочных станций» мы несколько раз обращались в адрес руководства Московской и Северной дорог, а также в адрес руководства ОАО "РЖД". Надеемся на скорейшее положительное решение данного вопроса. Спасибо.

Вопрос: Вопрос по ППС Стенькино. Чтобы у нас прекратились все дебаты. Как вы знаете, ППС Стенькино в хозяйство службы перешло в апреле прошлого года. В том году мы уже вложили 26 млн. Ранее ни ваша компания, ни вопрос по переоснащению Стенькино не было. Когда сейчас занялись ремонтом, вы поднимаете негатив. Зачем вы это делаете? Давайте вести между собой адекватно разговор.

Все ваши просьбы, все ваши объемы Московская дорога выполняет. По объему осветления цистерн, пропарки, промывки. Я думаю, что мы и с июля не позволим срыв производить по подаче вагонов под погрузку.

Второй вопрос. ВУ-41. Я знаю вашу компанию, как одну из компаний, которые очень ответственно относятся к составлению акта ВУ-41. Но, к сожалению, наши процедуры они заранее закладывают простой вагона более 10 суток в текущем ремонте для составления ВУ-41. Если предприятие вагоноремонтное ОАО "РЖД", я имею дирекция, с ближайшего депо приезжают, мы разбираем, находим причину. Если предприятие не ОАО "РЖД", а другие, мы вызываем представителя. Представители едут на 10-й, а то и позже день. Стоит вагон в ожидании разбора, для того чтобы составить ВУ-41. Вы доложите компании – что выгоднее постоит его или все-таки эксплуатация, эти 10 суток.

«Эксплуатация и ремонт собственного и арендованного вагонного парка»

Договор на текущий ремонт на Московской дороге – вы говорили, что есть проблемы. Мы вас ждем для заключения договора.

По Смоленску я разберусь. Нет ПСС. Здесь и наша, и вина компании есть. Я думаю, что, Александр Владимирович, мы и дальше будем работать. Особенно бы хотелось активности по договору на текущий ремонт, по ВУ-41 принять решение и по Стенькино. Чтобы был подвоз цистерн, которым необходим ремонт.

Песляк А.В.: Спасибо. Многие вопросы мы в рабочем порядке рассмотрим. Нет никакого негатива. Поймите правильно. Единственная серьезная обеспокоенность в связи со Стенькино состоит в том, чтобы не сорвать погрузку в июле. Мне кажется, это довольно серьезный момент.

Слово для доклада предоставляется Габцу Александру Валерьевичу, техническому директору ОАО «Алтайвагонзавод».

Габец А.В.: Добрый день, коллеги. Я предложу вашему вниманию небольшое информационное выступление по возможностям представления ремонтных услуг нашим предприятием. Начну с исторической справки.

В прошлом году ОАО «Алтайвагон» исполнилось 65 лет. До середины 90-х годов "Алтайвагонзавод", являясь вагоноборочным предприятием, специализировался на выпуске крытых грузовых вагонов с объемом производства до 12 тыс. штук в год. Экономический кризис 90-х привел завод к глубокой стагнации производства, что грозило его полной остановкой. Производство новых вагонов с 1997 года упало до 350 штук в год. Одним из путей вывода предприятия из сложившейся ситуации послужило решение об организации ремонта грузового подвижного состава на базе производственных мощностей "Алтайвагонзавода".

Начиная с 1997 года завод приступил к производству деповских ремонтов, а год спустя организовал капитальный ремонт грузовых вагонов. Таким образом, на рынке ремонта вагонов наше предприятие работает почти десятилетие.

Несмотря на наличие весомых производственных мощностей и квалифицированных специалистов, при организации ремонтов предприятие сразу столкнулось с рядом проблем, прежде всего технологического и регламентного порядка. Во-первых, несоответствие характера производства при изготовлении новых вагонов и проведении ремонтов привело к изменению поточно-специализированной организации производственных процессов на предприятии, что существенно усложнило организационно-производственную структуру завода.

Второе. Из-за разной отраслевой принадлежности - а в то время АВЗ входил в Минтяжмаш - отличия в требованиях производства новых вагонов и проведении ремонта были настолько серьезными, что пришлось перерабатывать большое количество нормативно-технической документации на предмет соответствия нормативной базе МПС.

И в-третьих. Различие специфики подготовки специалистов и особенно на операции дефектовки узлов и деталей потребовало от предприятия создания системы подготовки специалистов новых профессий.

Несмотря на все трудности по организации ремонтов, "Алтайвагон" создал необходимые мощности и в 2000-2001 гг. вышел на объем ремонтов до 4 тыс. штук ежегодно.

Несмотря на то, что начиная с 2003 года рост выпуска новых вагонов неизменно увеличивается - итог 2006 года достиг более 8 тыс. штук – "Алтайвагонзавод" по-прежнему выполняет ремонт грузового подвижного состава. Это обусловлено прежде всего двумя

«Эксплуатация и ремонт собственного и арендованного вагонного парка»

системными причинами. Первая – начиная с 2003 года на заводе реализуется программа развития производства, обеспечивающая поэтапный переход от предприятия вагоноборочного к предприятию вагоностроительному. Основу данной программы составляет не только разработка и постановка на производство новых моделей вагонов, но и расширение номенклатуры выпускаемых узлов и деталей за счет организации новых производственных мощностей на базе современных информационных и промышленных технологий.

Так, на базе Рубцовского литейного филиала нашего предприятия на сегодняшний день выпускается около 60 наименований вагонных отливок с программой выпуска более 25 тыс. тонн годного литья в год, что обеспечивает не только потребности по новому вагоностроению, но и ремонт грузового подвижного состава. Всего за последние четыре года на заводе освоено и поставлено на серийное производство более 130 наименований узлов и деталей грузовых вагонов.

Второе. Одним из основных направлений принятой в 2006 году концепции технического развития ОАО "Алтайвагонзавод" является программа диверсификации производственной деятельности предприятия. Данная программа предусматривает организацию ряда высокоэффективных производств, в том числе и проведение таких видов ремонта, в основу которых закладывается преимущество вагоноборочного производства. Так, в прошлом году наше предприятие участвовало в реализации проекта по организации капитального ремонта грузовых вагонов с полной заменой кузова с участием и под патронажем ЦДРВ ОАО "РЖД". Предварительная оценка итогов данного проекта указывает на то, что максимальную эффективность проведения таких ремонтов можно обеспечить только на основе интеграции производственных мощностей ремонтных и вагоностроительных предприятий исходя из их специализации.

Таким образом, имея хорошую производственную базу, обеспечение собственными комплектующими узлами и деталями, наличие квалифицированных специалистов, а также наличие полной нормативно-технической базы, наше предприятие способно эффективно производить различные виды ремонта практически всех моделей грузовых вагонов. Спасибо.

Песляк А.В.: И последний доклад в первой сессии. Слово для доклада предоставляется Санникову Алексею Дмитриевичу, заместителю генерального директора ООО «Сильвинит».

Санников А.Д.: Коллеги, дорогие друзья, господа! Я представляю акционерное общество «Сильвинит», которое является производителем минеральных удобрений. Мы производим и отгружаем соответствующим образом около 7 млн тонн удобрений и солей. Так, только железнодорожным транспортом за 2006 год было отгружено около 6,2 млн грузов.

Учитывая, что половина стоимости продукта приходится на транспортную составляющую, из которой три четверти составляют затраты на перевозки железнодорожным транспортом и содержание вагонов, мы, естественно, заинтересованы в стабильном предоставлении транспортных услуг.

В связи с этим мы, понимая ситуацию, которая складывается, и понимая, что государство нас поставило в такие условия, вынуждены были приобретать собственный подвижной состав, надеясь на то, что в свое время нам обещали, будем говорить, компенсационную скидку, которую, естественно, не дали. Потом в рамках тарифа нам это дело попытались сделать за счет вагонной составляющей. Но вы сами понимаете, что решить проблему вагонной составляющей в рамках специализированных вагонов и,

«Эксплуатация и ремонт собственного и арендованного вагонного парка»

допустим, цистерн – это нереальная задача, и мы, как правило, оказываемся в тех же самых условиях, что нам дает прейскурант в рамках предоставления тарифа на собственность и на инвентарный парк.

Важнейшим фактором в эксплуатации парка вагонов, я так считаю, является исключение непроизводительных простоев, которые связаны с использованием вагонов. В настоящий момент основной простой вагонов приходится на подготовку, проведение текущего отцепочного ремонта и плановых видов ремонта.

Если рассмотреть нашу ситуацию, то в Березняковско-Соликамском узле находится три основных собственника – это «Уралкалий», «Азот» и «Сельвинит», и где-то на этих предприятиях находится в общей сложности порядка 8 тыс. вагонов. Все эти вагоны нам предусматривается готовить на станции депо Березняки сортировочная. Мощность этого депо составляет 200 вагонов в сутки. К сожалению, решением Свердловской дороги данную станцию, где находится депо, технологически превратили сегодня в грузовую станцию, и она даже при существующей мощности подготовки вагонов, естественно, с тем объемом подготовки, который составляет для этих трех попадает к нам в тупик на нашу тупиковую станцию Соликамск, и мы вынуждены их готовить на собственных мощностях.

Если рассматривать динамику подготовки вагонов, мы ее изучали, я в дальнейшем расскажу, почему мы пришли к созданию собственной базы, в 2003 году нами было подготовлено на этом депо около 2074 вагонов. В 2004 году было отремонтировано 990 вагонов. Причем простой вагонов в текущем ремонте увеличился в два раза, так как и запчасти перестали поступать и исправных колесных пар не хватало, вы помните почему. Были проблемы на Выксе, на Нижнетагильском заводе. В 2005 году отремонтировано 587 вагонов, а в 2006 году – аж 174. Поэтому с нашей точки зрения наиболее предпочтительным в части снижения издержек и простоя вагонов мы решили, что если мы подвинем подготовку и ремонт вагонов ближе к пунктам погрузки, к нашим пунктам погрузки, то соответствующим образом мы снизим все издержки, а именно время нахождения вагонов на ремонте и подготовке где-нибудь на сутки, и приняли решение развивать свое производство текущего и отцепочного ремонта на своем предприятии.

Если говорить о теме моего доклада, то, наверное, тему нужно было назвать не преимущество развития собственных ремонтных мощностей, а я бы ее назвал осознанной необходимостью создания собственных мощностей в условиях обострения конкурентных отношений с ОАО "РЖД". Поясню, почему.

Вы все прекрасно знаете последнюю ситуацию, которую нам регулятор совместно с ОАО "РЖД" сделали в части использования полувагонов и создания грузовой компании. Наверное, если мы проанализируем ситуацию, то мы поймем, что, естественно, первыми будут ремонтироваться полувагоны, а их большинство у нас будет в грузовой компании. Соответствующим образом цена вопроса ремонта она будет для грузовой компании существенно ниже, чем для остальных собственников, это тоже не секрет. И сегодня это есть, и оно будет. Соответствующим образом цена этого полувагона, учитывая, я так понимаю, что ОАО "РЖД" помощнее, чем каждый из нас здесь сидящих в несколько десятков раз, и поэтому они получают конкурентную цену по стоимости вагонов. И учитывая, что, естественно, обратную загрузку по сравнению с вами, если вы начнете покупать, они, конечно, путем всякого рода логистических контролей и другой работы, то, что сегодня существуют, они, естественно, получают, вот сделайте вывод, к чему мы можем прийти, покупая полувагоны.

Вот учитывая все это, мы решили пойти на следующие меры. Мы сегодня создали управление железнодорожного транспорта. Соответствующим образом сегодня есть

«Эксплуатация и ремонт собственного и арендованного вагонного парка»

эксплуатационное вагонное депо, которое производит подготовку и текущий ремонт. Производительного его – 50 вагонов подготовки и 20 – текущего ремонта. Колесными парами мы переоснащаем около 10 единиц в сутки. Для снижения затрат на перевозку в ремонт и из ремонта колесных пар был создан цех по ремонту в объеме обточки и промежуточной ревизии букс колесных пар, получив клеймо и лицензию. Таким образом, в 2006 году мы в текущем ремонте отремонтировали 3 тыс. вагонов, из них 2,5 тыс. – по колесным парам. Данные меры позволили значительно снизить простой вагонов при проведении текущего ремонта.

Кроме того, учитывая то, что большинство из депо, которые занимаются ремонтом на сети железных дорог, как правило, не ремонтируют специализированные вагоны-минераловозы и хопперы, нами разработана технология деповского ремонта разгрузочного механизма, и сегодня до 50 единиц в месяц мы ремонтируем и готовим по разгрузочному механизму перед отправкой в деповской ремонт.

В планах компании, кроме этого, мы заложили уже сегодня, понимая, что мы неоднократно обращались в ОАО "РЖД" и не получили достаточно обоснованного ответа, можем ли мы создать совместное какое-то предприятие, можем ли мы, учитывая то, что у нас приличный вагонный парк и если бы мы, допустим, сблокировались с «Азотом» в Березняковском, Солекамском районе, и нам могли бы на какой-то базе передать одно из депо, которые находятся на отделении, я думаю, мы, наверное, сумели бы организовать нормально производство. Раза в два бы увеличили сразу производительность депо, потому что такой опыт неформальный этого дела у нас есть, и мы в самые тяжелые моменты договариваемся с близлежащими депо, организуем за наш счет каким-то образом работу. И хорошо, что дорожные службы ремонтные это понимают, идут нам навстречу, и производительность депо резко возрастает. Хотелось бы понять, возможно ли создание какого-то СП в этом плане. А если получили бы мы такой ответ в ближайшее время, то было бы ясно, куда нам идти сегодня в части организации деповского и капитального ремонта.

Хотя, понимая, что, наверное, положительного результата, скорее всего, не будет, мы, наверное, в ближайшее время будем заказывать проект депо от организаций такого рода.

У меня есть еще вопросы, пользуясь трибуной. Есть один вопрос, который связан с воровством. Решить его, наверное, можно очень просто выходом одной простой телеграммы, которая бы определяла ситуацию постановки на учет тех запасных частей, которые появляются от разбора вагонов, либо сдачи этих запчастей, которые привозит собственник для ремонта этих вагонов. Сегодня, к сожалению, ни одно из депо этой операции не производит. И поэтому вот эта ситуация существует и долго еще будет существовать.

Сегодня на нашем предприятии всякого рода кранового хозяйства воруются на 15 млн. рублей за год. Существует какое-либо ремонтное предприятие, в частности, у нас «Уралвагонремонт». Два собственника пригнали в депо состав вагонов. Условно будем говорить, с вагона моего переставляется на вагон собственника другого. В калькуляции это все потом подается. И мы вынуждены это дело платить. Хотя если бы это было поставлено на учет в депо, такого случая бы не происходило.

Реплика: Я не могу понять, какой учет вы предлагаете?

Санников А.Д.: Я привез запчасть. У меня кладовщик в депо должен эту запчасть принять. Либо после разбора появилась запчасть, она должна быть оприходована и опять же в депо передана. Сегодня этого, к сожалению, нет.

«Эксплуатация и ремонт собственного и арендованного вагонного парка»

Реплика: Кто вам сказал, что этого нет?

Санников А.Д.: Я просто знаю результаты проверки, которую у нас там прокуратура проводит.

Реплика: Я немножко для всех расскажу, что такое Пермское отделение Свердловской железной дороги. На сети железных дорог два отделения – одно Пермское, другое – Нижнетагильское. Оба – на Свердловской железной дороге. Так что же там делается? Там поставлено вагонное хозяйство на всей дороге на широкую ногу. Будучи на Свердловской, провел я там три недели назад две с половиной недели, объездил всю дорогу, со многими встречался, с администрациями встречался. И что мы там выяснили. Вот идет телепередача по телевидению, идет бегущая строка. И что в бегущей строке – просто поражает: «Купим воздухораспределители. 800-500 рублей». И вы знаете. Останавливается поезд под сигналом. К нему успевают подбежать, снять 3-4 воздухораспределителя и унести. И это единственные два отделения – Пермское и Свердловское. Так кто этому помогает? Этому помогает не ОАО "РЖД". Это работа собственников и тех, с кем они работают. Тех, кто покупает эти концевые краны. Кто покупает воздухораспределители. Доходит немного до смешного. Пути разбирают – сдают в металлолом рельсы, опять-таки Пермское и Нижнетагильское отделения. На этих путях успевают приехать к вагонам, которые стоят в запасе, поднять эти вагоны – приезжают с техникой, не просто так – вытащить оттуда телеги, снять оттуда буксовый узел, и все это куда-то уходит.

Но если мы сегодня можем сказать, что да, порядок какой-то определяется, и сегодня есть паспортные данные на любую запасную часть литую от тележки – это боковая рама, надрессорная балка, колесная пара – на сегодняшний день мы поставили себе задачу в 2007 году сделать паспорт и внести в паспорт автосцепку, чтобы это было полностью, все номерные детали вагона, чтобы их нельзя было заменить, чтобы их нельзя было украсть. Но, извините, вот вы сегодня говорите. Вот каждый концевой кран, который у нас есть, вот вы его где-то зафиксируете. Но вы же передаете вагон в ремонт. Вы вагон передали, вам его должны оттуда отдать. Если чего-то не хватает, значит, в ВУ-22 должно быть отмечено, что вагон пришел такой-то, неукomплектованный. А так огульно с вашей стороны получается. Меня как вагонника немножко задевает, что якобы дирекция по ремонту вагонов независимо от того, какой вагон поступил, они там с вашего вагона сняли, на другой поставили, а вам выставили счета. То есть вы нас обвиняете сейчас с этой трибуны в нечистоплотности.

Санников А.Д.: Я не говорю о том. Но когда боковая рама. Она ведь не у меня меняется. Она меняется в депо.

Песляк А.В.: Есть предложение в рабочем порядке решить эти вопросы. Чтобы закончить первую сессию, буквально несколько минут на поступившие СМС-вопросы ответит Калетин Сергей Владимирович.

Калетин С.В.: Первый вопрос, и он больше всего встречается. Перспективы включения расходов на текущий отцепочный ремонт в тариф на перевозки.

Вопрос остался незакрытым. Мы продолжаем работать в этом направлении. На заседании стран-участниц мы проговорили этот вопрос. Многие администрации против, есть – кто за. Так что этот вопрос решается, но в этом году он не решится однозначно. Часть собственников против того, чтобы включать это в тариф. Я почему говорю, что вы против, и

«Эксплуатация и ремонт собственного и арендованного вагонного парка»

многие здесь согласятся – подвижной состав у всех разный. Те компании, у которых новый подвижной состав, они сразу говорят: а почему мы должны платить столько же, у кого старый подвижной состав, вроде как это несправедливо. Поэтому этот вопрос отработывается.

Следующий вопрос. Оплата за текущий ремонт не произведена из-за отсутствия документов, подтверждающих необходимость отцепки. Правомерно ли начисление платы за использование подъездного пути?

Если честно, я не до конца понял. Отсутствует документ правомерности отцепки. ВУ-23 – это документ, который подтверждает правомерность отцепки в текущий отцепочный ремонт. Если нет ВУ-23, я это немножко не понимаю.

В случае отцепок по грению буксового узла обязано ли депо вызывать представителей ремонтных заводов, которые выпустил колесную пару?

У нас определен порядок, есть регламент расследования случаев отцепок вагонов в текущий отцепочный ремонт. Согласно этому регламенту вызывается предприятие, производившее последнее полное или промежуточное освидетельствование данной колесной пары, они приглашаются на расследование. Если они не приезжают, то расследование производится в одностороннем порядке. Заводы-изготовители и частные предприятия, могу вам сказать, что они не приезжают. Вагоноремонтные депо приезжают, потому что это брак в работе. Они приезжают всегда, за исключением редких случаев. Но вызываем обязательно. Приезжать должны на расследование – это в их интересах. У нас не оговорено, что в акт рекламации должен быть вписан номер телеграммы.

До настоящего времени не решен вопрос с заключением договоров на текущий отцепочный ремонт для частных вагонов других железнодорожных администраций, в частности, собственности Казахстан. На его процедуру уходит 3-4 месяца. Планируется ли процедура упрощения заключения договоров на текущий отцепочный ремонт.

То есть это Казахстан заключает договора? Здесь действительно процедура долгая. Этот порядок устанавливается не только компанией ОАО "РЖД", потому что это валютные операции. Согласование со всеми собственниками вагонов, которые находятся за пределами Российской Федерации, согласование сначала проходит здесь, в ОАО "РЖД". После того, как подписывается здесь, пускается дальше на дорогу. Перед этим дается разрешение на производство валютных операций. Да, действительно, это процедура долгая. Мы будем ставить этот вопрос, но порядка трех месяцев уходит на это.

Какие операции включает в себя подготовка вагона под погрузку, а какие – подготовка к перевозкам?

Подготовка вагонов под погрузку – есть перечень работ, которые выполняются при подготовке под погрузку. Что устраняется, вагон под погрузку, или это ТР-1, должен быть годным под погрузку любого вида груза. Подготовка к перевозкам – это вагон должен удовлетворять всем требованиям постановления вагона в поезд.

Если вопрос задавался для того, что будет делаться для заключения договора с последующим обслуживанием по текущему ремонту в случае отцепки вагона в пути следования, то здесь мы говорим, что да, при подготовке вагонов под погрузку должны выполняться все виды работ, которые подлежат текущему отцепочному ремонту. Но размеры мы оставляем там эксплуатационные для того, чтобы собственника не ставить в такие рамки, что у него каждый раз вагон выходит из текущего и размеры текущего ремонта. Если вопрос в этом состоял.

Нормы простоя в текущем отцепочном ремонте при ремонте поставки пробега?

Не понял. Ну, норма простоя в текущем она существует одна – что при пробеге, что при ремонте таком. Одна и та же норма.

«Эксплуатация и ремонт собственного и арендованного вагонного парка»

Вопрос: Это вопрос мой. Я хотел бы уточнить, вы говорили, что будет делаться норма пробега. То есть и ставка будет пробега. И от этого будет идти текущий отцепочный ремонт бесплатный. Будет какая-то договоренность и ответственность за то, что он будет стоять?

Калетин С.В.: Все, понял. Нормы простоя, которые будут включены, это однозначно тот же самый простой, как для вагонов ОАО "РЖД".

На сегодняшний день с «Трансойлом» мы работаем 54 часа. В основном пытаемся заключать договоры на 54 часа. То же самое у нас прописано с «Трансконтейнером» - 54 часа норма простоя вагона в текущем отцепочном ремонте. На сегодняшний день простой собственного вагона в текущем отцепочном ремонте составляет 10 суток, то есть 240 часов. С чем это связано? В большинстве своем связано с тем, что нет организованности между нами и собственником. Мы сегодня очень часто не можем найти собственника. Собственник передает вагоны в аренду, арендатор передает в субаренду. В конечном итоге мы просто не можем найти, чей это собственный вагон. И у нас есть вагоны, когда мы разыскиваем по месяцу собственника. А собственник - иногда бывает так, что вагон груженный, а ему даже не интересно, где его вагон. Кто-то из субарендаторов просто не знает порядка действий. Он взял в субаренду этот вагон у арендатора, который арендовал у собственника. И в конечном итоге отправил этот вагон, погрузил разово перевезти. Все, этот вагон потерялся. А тот, кто его отдал в аренду, ему что – арендная плата идет.

Очень много проблем с простоем, когда собственники начинают производить разборки, особенно с оформлением документов. Есть у нас такие собственники. Вот, неправильно оформлен такой-то документ. Вот мы не возьмем, мы не будем платить. И в конечном итоге вагон стоит. Это тоже есть. Хотя, если честно, мне непонятно, как такое может быть. Со всеми собственниками работаем, нормально оформляем документы, а вот одному собственнику ненормально оформляем документы – я не буду платить и все. Есть такие собственники.

Реплика: Спасибо. Но я имел в виду, что в этом случае я уже деньги заплачу, то есть вагон уже без меня должен отремонтироваться. Вот в этом случае сколько должен стоять. А если он долго стоит, то какая ответственность этого ремонтного предприятия?

Калетин С.В.: Вот это все должно быть прописано в договоре, который будет заключаться между компанией и дорогой. Ответственность должна быть обязательно. У нас с «Трансойлом» точно так же ответственность прописана – сколько, как. Здесь уже в зависимости от того, как заключается договор. Ставить конкретную какую-то ставку и говорить, что сегодня она будет такая... Может быть, это правильно, может быть, неправильно, может быть, в каждом случае должен быть свой подход. Я сейчас не готов сказать. Но ответственность финансовая однозначно должна быть.

Песляк А.В.: Работа первой сессии несколько затянулась. Разрешите объявить перерыв.

«Эксплуатация и ремонт собственного и арендованного вагонного парка»

СЕССИЯ 2. СЕРВИСНОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ НА СЕТИ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ

*Ведущий - **Васин Владимир Александрович**, начальник службы вагонного хозяйства Приволжской железной дороги – филиала ОАО «РЖД»*

Васин Владимир Александрович, начальник службы вагонного хозяйства Приволжской железной дороги – филиала ОАО «РЖД»:

«Заключение договоров на обслуживание частного парка в рамках всех подразделений дороги»

Деревенсков Евгений Евгеньевич, заместитель генерального директора по страхованию ОАО «ЖАСО»:

«Страхование подвижного состава»

Кузин Сергей Борисович, заместитель заведующего отделением «Отраслевых информационных систем и баз данных» ВНИИАС:

«Информационное сопровождение взаимодействия ОАО «РЖД» и собственников при работах по ремонту»

Васин В.А.: Продолжаем работу конференции. Бочкарев Николай Алексеевич и Сапетов Михаил Владимирович появятся у нас чуть позже. Сейчас я, начальник службы Приволжской железной дороги, Васин Владимир Александрович, я хотел бы вкратце остановиться на работе Приволжской железной дороге, обрисовать вопросы, какие у нас есть по работе с собственниками. Хотел бы обрисовать немного работу с ДРВ Приволжской железной дороги. Сказать, какие у нас есть проблемные вопросы и выслушать вас.

Я не хотел бы зачитывать весь доклад, а остановиться на конкретных вопросах, волнующих Приволжскую железную дорогу.

То, что опыт работы с "Трансконтейнером" я считаю в большей мере положительным, так как у нас если брать дебиторскую задолженность на Приволжской железной дороге по "Трансконтейнеру" - ноль. Отработка документов, практически сейчас стали работать гораздо лучше и задолженности у нас на сегодняшний момент нет по отработке документов. Поэтому я думаю, что все крупные компании должны идти по такому же принципу, как и "Трансконтейнер" – то есть заключение договоров через ОАО "РЖД".

Какие серьезные вопросы на Приволжской железной дороге? Первый серьезный вопрос – это работа с нефтеналивными грузами. На Приволжской железной дороге есть три промывочно-пропарочные станции – Таксарайская, Татьяна, Нефтяная, которые в основном работают с клиентами в подготовке вагонов под налив. Наибольшая трудность у нас возникает по станции Нефтяная. Она так географически расположена, что она практически у реки Волга, в небольшом аппендиксе. И любое проникновение туда лишнего вагона затрудняет маневровые работы, а соответственно, и подготовку вагонов под налив.

Что на сегодняшний день творится? У нас есть Саратовский нефтеперерабатывающий завод, который своего подвижного состава не имеет и арендует подвижной состав. Арендует он больше чем у 20 фирм. Проблема заключается в том, что когда приходят вагоны под погрузку, естественно, многие вагоны получают забракованными. И эти вагоны, пока НПЗ сам не занимается этим, а ждет собственника данного подвижного состава, простаивают от

«Эксплуатация и ремонт собственного и арендованного вагонного парка»

недели до месяца на станции до того, пока этот вагон заберут и отвезут в то депо, которое его может отремонтировать.

Следующая проблема на станции Нефтяная – это деповской ремонт. Там находится вагонное депо Нефтяная, которое занимается ремонтом цистерн и вагонов собственности. Сейчас на данный момент у нас есть договора ?заключенных ЦДРВ и ДРВ и плюс план ОАО "РЖД". Вагоны заходят на станцию хаотично, то есть нет никакого графика подходов вагонов. Соответственно, собственник платит тариф только до депо до данного, и эти вагоны уже не имеет ДРВ право на какое-то другое предприятие отправить. Поэтому данная станция у нас забита вагонами получается. Поэтому один из вопросов к ЦДРВ – установить какую-то систему ремонта вагонов: либо все договора заключать только с ЦДРВ и устанавливать план-график подхода данных вагонов, либо каким-то другими действиями. Вот я хотел бы этот вопрос поставить.

О подготовке вагонов под налив. Хочу сказать следующее. Собственники экономят на вагонах, я считаю, в плане того, что вагон вышел из деповского ремонта, они его ставят под один и тот же груз, например, под бензин или дизель и возят этот дизель до следующего деповского ремонта. Когда данный вагон попадает на пропарку для подготовки для деповского ремонта, из вагона практически лопатами выбрасывают шлам, то есть это говорит о том, что котел цистерны начинает разрушаться. По ГОСТу 151084 «Нефть и нефтепродукты» вагон из-под светлых наливных грузов должен пропариваться после пятой погрузки. Собственники на этом, я считаю, экономят. С нашей стороны – как отследить это? Я думаю, нужно ставить контроль на пятую погрузку цистерны. По темным нефтепродуктам такая операция должна проводиться раз в месяц. Я думаю, что данный вопрос поможет не только установить какую-то систему, но также сохранить ваш подвижной состав, который, я думаю, гарантийный срок не прослужит с данным отношением, естественно, будут появляться течи.

Следующий вопрос. Это работа по прямому варианту, которая предусматривает подачу вагонов, когда они на станцию приходят, непосредственно на завод. На данном заводе цистерны осматривают без вагонника. Осматривают приемосдатчики непосредственно предприятия, которые дают заключение о запорной арматуре. Где-то процентов 10-15 данных вагонов имеют неисправную запорную арматуру. Естественно, их начинают выдергивать и получают прогонки. До тех раз прогонки для того, чтобы налить определенную группу вагонов. Хотя за это отвечают вагонники. То есть состав должен приходиться и подаваться на пропарку, отбираются те вагоны, которые парятся пятый раз или месяц, готовится запорная арматура, естественно, за это должна взиматься плата. И после этого без всяких прогонок подавать вагоны под налив согласно номенклатуре грузов. Вот такая проблема у нас есть, и я думаю, что ее нужно решать именно таким порядком.

Следующий вопрос, здесь вот Дальневосточная компания поднимала по тому, что нужно создавать новые мощности. Я думаю, что, может быть, и нужно создавать новые мощности, но все депо, которые должны быть созданы, приемщики вагонов должны ОАО "РЖД". Объясняю, почему. У нас есть такое вагоноремонтное депо «Волгоград», частное, ЛУКОЙЛ, которое выпускает вагоны, работает напряженно, сейчас тем более очень много подвижного состава, который нужно делать. Но из анализа – взять если Северо-Кавказскую, Юго-Восточную, Приволжскую дороги – 20% отцепки по буксовым узлам – это Волгоградское вагонное депо. Приемщики вагонов там нам не подчиняются, и на данное предприятие мы не имеем влияния, только Гостехнадзор, в который мы пишем письма и который пробует какие-то меры принять, но пока недейственные.

«Эксплуатация и ремонт собственного и арендованного вагонного парка»

Поэтому я думаю, что все приемщики должны быть подчинены ОАО "РЖД". Так как эти вагоны на таких же основаниях выходят на наши пути, мы их точно так же обслуживаем и точно так же отвечаем за безопасность. Думаю, что этот вопрос требует решения.

По простоям вагонов на станции. Вопрос в том, что мы когда отцепляем вагон в текущий отцепочный ремонт, даем телеграмму на станцию приписки данного собственника, которого отцепили. Данная телеграмма очень часто не доходит до собственника или доходит чуть ли не месяцем позже. Поэтому я считаю, что обязательно нужно создавать базу данных юридических адресов собственников. Думаю, что это должно быть на сайте ЦВ. И посылать не на станцию, а непосредственно собственнику. Так мы быстрее установим контакт с вами, побыстрее получим причитающиеся нам деньги, вы получите от нас документы, которые мы вам должны вернуть. И тем самым сократим простой вагонов в текущем отцепочном ремонте.

Также серьезный вопрос Казахстан задавал. Приволжская железная дорога работает с другими странами СНГ только лишь по стопроцентной предоплате. К сожалению, на сегодняшний момент мы решили, а у нас два вагона Казахстана стояло два года груженых. То есть действительно это говорит о том, что вагоны передоверяются, то есть отдаются в аренду, субаренду. К сожалению, я считаю, что этот вопрос тоже не решен со странами СНГ.

Простой вагонов на станциях в дирекции и у нас, в эксплуатации. Я считаю, что нужно какой-то срок установить. Мы когда создадим базу данных всех собственников, мы собственника оповещаем. Если через какое-то время (его нужно установить) собственник не реагирует на то, что нужно за вагон заплатить, нужно ставить вагон на простой. Естественно, за это взимать плату, за сверхнормативный простой.

Последний вопрос, который я хотел бы поднять. Мы действительно работаем с собственниками, выставляем счета и т.д. Но если учесть – все собственники ремонтируются практически в дирекции по ремонту вагонов, основная часть. Поэтому, может быть, стоит рассмотреть вопрос выставления непосредственно счетов ЦДРВ. А ЦДРВ пусть разбирается с собственниками, которых она отремонтировала. Может быть, это будет быстрее, лучше. Пока не знаю. Но думаю, что это тоже стоит рассмотреть.

Вопрос: Правомерно ли признание брака по грению букс за ремонтным предприятием в случае составления ВУ-41 в одностороннем порядке, без вызова представителя ремонтного предприятия?

Васин В.А.: Калетин Сергей Владимирович вам отвечал. Я еще раз отвечу. Есть порядок расследования. Когда отцепляется вагон по грению буксового узла, вызывается первым предприятие, делающее полную ревизию или завод, который делал, и предприятие, которое делало промежуточную ревизию. Также еще вызывается и последнее ПТО. Если есть вопросы по поверхности катания, если есть вопросы к торцевому креплению. Если данный представитель не является, то в одностороннем порядке производить расследование можно. Указывается срок - срок реальный - до которого представители должны подъехать.

Вопрос: Когда будет решен вопрос по выравниванию тарифа при подаче вагонов в ремонт при отправке после выгрузки?

Васин В.А.: Честно скажу, я на этот вопрос затрудняюсь ответить. Тут вопрос, может быть, не к нам, а к ЦФТО.

«Эксплуатация и ремонт собственного и арендованного вагонного парка»

Если вопросов нет, я думаю вопросы Приволжской железной дороги должны быть услышаны и они должны быть направлены на обоюдную работу собственников с ОАО "РЖД" и непосредственно с дорогами. Думаю, что данные вопросы послужат ускорению работы ваших вагонов, а нам – быстрой работе с вашими вагонами.

Хочу сказать, что на Приволжской железной дороги проблем с запасными частями в текущем отцепочном ремонте практически нет, по ремонту колесных пар, тележек и т.д., т.к. у нас имеются два своих цеха, которые обслуживают Приволжскую железную дорогу.

Для следующего доклада слово предоставляется Деревенскову Евгению Евгеньевичу, заместителю генерального директора по страхованию ОАО «ЖАСО».

Деревенсков Е.Е.: Позвольте поблагодарить организаторов конференции за предоставленную мне возможность выступить сегодня перед вами. Мой доклад посвящен теме страхования подвижного состава на железной дороге. В своем докладе я коснусь страхования КАСКО-вагонов, страхования ответственности и в том числе страхования ответственности за качество продукции.

Согласно федеральному закону о железнодорожном транспорте в Российской Федерации на железной дороге появляются новые субъекты хозяйствования, а именно владельцы инфраструктуры, перевозчики, владеющие подвижным составом и локомотивами, операторы подвижного состава, организации и индивидуальные предприниматели, выполняющие вспомогательные работы на железнодорожном транспорте.

Все мы знаем, что железнодорожный транспорт является объектом повышенной опасности. Периодически на сети дорог происходят аварии, сходы подвижного состава, которые приводят к повреждению или гибели вагонов. Убытки, надо отметить, очень часто возникают и вследствие факторов, не подконтрольных человеку, - это стихийные бедствия, паводки и т.п., когда не представляется возможным определить чью-либо гражданско-правовую ответственность. В подобных случаях бывает невозможно взыскать ущерб, и убытки остаются на балансе самого потерпевшего.

Учитывая, что подвижной состав является дорогостоящим имуществом, перевозчик должен защитить себя от непредвиденных расходов, связанных с ликвидацией последствий аварий, сходов, крушений, стихийных бедствий, противоправных действий третьих лиц и других событий, которые могут произойти с подвижным составом на железной дороге. Эти расходы могут быть достаточно значительными и существенно повлиять на организационно-хозяйственную деятельность компании в целом.

Я хотел еще раз отметить, что уже более 20% грузовых перевозок сегодня осуществляется подвижным составом, который принадлежит частным собственникам. В связи с динамикой роста количества собственников подвижного состава, ежегодным увеличением парка вагонов, в том числе его активным обновлением страхование подвижного состава становится все более актуальной и востребованной услугой.

Например, по информации журнала «Профиль», объем операций по страхованию КАСКО-вагонов с 2004 года увеличился в 24 раза. В ближайшие три года прогноз – еще увеличение в два раза. То есть эта услуга действительно востребована и она активно развивается на рынке.

Предметом страхования является подвижной состав, включая инженерное оборудование, отделка, устройство, системы, механизмы, приборы и оборудование. Страхованием покрывается ущерб, причиненный подвижному составу в результате происшествия на железнодорожном транспорте, которое привело к повреждению, утрате или гибели. Страховая защита распространяется и на случай, связанный с нарушением

«Эксплуатация и ремонт собственного и арендованного вагонного парка»

безопасности движения, в поездной и маневровой работе на железных дорогах, а именно: столкновение грузовых или пассажирских вагонов, ошибки диспетчеров, различные аварии, крушения, сходы подвижного состава по причинам технических неисправностей путевого хозяйства либо подвижного состава, происшествия, связанные с браком производства колесных пар, деталей, узлов и агрегатов.

Кроме того, страхование покрывает ущерб, причиненный в результате противоправных действий третьих лиц во время погрузки-выгрузки в портах, из-за столкновения с автотранспортом на железнодорожных переездах, пожаров и прочих событий. Например, в октябре месяцев на одной из станций Дальневосточной железной дороги произошло возгорание угля в грузовых вагонах. Только благодаря оперативным действиям железнодорожников подвижной состав не был поврежден. Если бы это произошло в пути следования, возможно, исход был бы совершенно другим.

В страховую защиту также возможно включение риска утраты, невозврата подвижного состава при отсутствии каких-либо сведений о его местонахождении и невозможности получения таких сведений в течение срока, определенного в договоре страхования – стандартно от 30 дней до 6 месяцев, вот такой временной лаг, после которого наступает страховой случай. Это особенно актуально, если подвижной состав осуществляет перевозки в страны СНГ и другие зарубежные страны.

Кроме того, в договор страхования возможно включение рисков военных действий и терроризма. Вот вам пример. Вы, наверное, видели по телевидению недавно показывали: произошел суд на террористами, которые взорвали поезд Грозный-Москва. Страховая компания выплатила порядка 4 млн. рублей в качестве возмещения ущерба по этому событию.

Страховые суммы по страхованию КАСКО подвижного состава определяются исходя из действительной стоимости имущества и рассчитываются следующим образом. Если имущество собственное, берется либо остаточная балансовая, либо оценочная стоимость. У нас есть опыт, мы, например, когда заключали договор страхования вагонов ОАО "РЖД", мы делали оценку, потому что вагоны были и 1974 года, 1980 года и т.д., с достаточно низкой балансовой стоимостью. Мы сделали оценку, и на основании этой оценки был заключен договор страхования, выплачивается возмещение. Если имущество арендованное, берется стоимость, указанная в договоре аренды. Хочу обратить внимание, что страховая стоимость должна быть обязательно документально подтверждена.

По договору страхования, помимо прямого ущерба, могут быть возмещены необходимые и целесообразно произведенные расходы по спасанию подвижного состава, а также расходы, связанные с удалением остатков или обломков застрахованного имущества. Опять же данные расходы должны быть подтверждены, и страховая компания возмещает затраты.

Сколько же стоит такое страхование? В среднем, если говорить о тарифе, тариф составляет от 0,2% до 2%. Это зависит от типа вагонов. Чтобы вы оценили абсолютные цифры. Если условно принять, что вагон стоит миллион рублей, то страхование его на год составит от 2 тыс. до 20 тыс. и будет покрываться этот вагон целый год. Оплата премий возможна в рассрочку.

Сегодня многие компании осуществляют страхование подвижного состава от стандартных условий страхования имущества – от огня и иных опасностей. Однако компания, специализированная на страховании подвижного состава, страхует либо на базе имущественных правил от всех рисков, либо имеет специализированные правила страхования подвижного состава. Локомотивы тоже принимаются на страхование. Но

«Эксплуатация и ремонт собственного и арендованного вагонного парка»

учитывая существенную разницу в цене, в стоимости локомотива по сравнению с вагонами, ставки страховой премии несколько выше. И по локомотивам есть такой продукт – возможно страхование локомотивов во время их постройки на заводе-изготовителе.

Теперь о страховании подвижного состава, который находится в лизинге. Срок лизинга железнодорожных вагонов обычно достаточно длительный и составляет в среднем семь и более лет. В данной ситуации лизингодатели часто настаивают на заключении договора страхования – в соответствии с законом – который покрывал бы весь этот срок. Страховщиками для таких ситуаций разработана специальная программа, которая предусматривает заключение генерального договора о страховании на весь срок лизинга, но с оформлением годовых страховых полисов. Соответственно, оплата страховой премии производится не сразу за весь срок, семь лет, а ежегодно и можно ее привязать к лизинговым платежам. При этом учитывается защита интересов лизингодателей, а также возможность внесения необходимых изменений, влияющих на объем страхового покрытия по договору. Этот вариант выгоден и для лизингополучателя, потому что они могут свои денежные потоки рассредоточить по времени. Кроме того, страхование лизинговых вагонов в связи с тем, что это страхование долговременное, на семь лет, соответственно, можно торговаться со страховыми компаниями и получать более выгодные страховые тарифы.

Как известно, в страховании заключение договора о страховании – только половина работы. Другая половина, не менее важная, – это сопровождение договора и своевременное осуществление выплаты страхового возмещения. Вот здесь я хотел бы немножко остановиться подробнее. Потому что в приложениях к договору о страховании обязательно должен быть определен регламент взаимодействия перевозчика и страховой компании. Перевозчик и его сотрудники должны быть информированы о том, какие конкретно документы должны быть предоставлены, о том, какие конкретно риски застрахованы. И обращаю ваше внимание, что перевозчику или владельцу необходимо организовывать своевременное извещение страховщика об убытках и не затягивать с предоставлением документов, подтверждающих его расходы. Потому что бывает, что страховой случай не заявляют по несколько месяцев, а потом это нарастает, как снежный ком.

Теперь о страховании ответственности самого перевозчика. На сегодняшний день страховые компании могут предложить перевозчику различные виды добровольного страхования, такие как страхование ответственности за сохранную доставку грузов, страхование ответственности за причинение вреда жизни, здоровью или имуществу третьих лиц при эксплуатации подвижного состава, страхование ответственности за причинение вреда не принадлежащим перевозчику или владельцу инфраструктуре и локомотивам.

Следует отметить, однако, что страховое покрытие не включает штрафы и прочие выплаты, которые могут взиматься в соответствии с законом о железнодорожном транспорте и уставом железнодорожного транспорта Российской Федерации.

Говоря о страховании ответственности, невозможно обойти стороной вопросы страхования ответственности производителя подвижного состава. Нельзя отрицать, что часто именно из-за некачественных узлов и деталей случаются и сходы вагонов с рельсов, потери грузов, порча колеи. Производители подвижного состава в таких случаях обязаны производить дополнительный технический осмотр своей продукции и устранять выявленные дефекты за свой счет. Вот это страхование ответственности производителя за качество – это должен осуществлять производитель. Это на него ориентировано. Страхование ответственности производителя позволяет произвести устранение дефектов или заменить негодное оборудование за счет страховой компании.

«Эксплуатация и ремонт собственного и арендованного вагонного парка»

Для практической реализации такого вида страхования страховщик обязан тщательно изучить информацию о производителе, а также собрать необходимые статистические данные о продукции. Например, вы все знаете, была недавно статья про «Уралвагонзавод», о том, что там порядка 14 тыс. вагонов временно выведены из строя. Интересно, что этот продукт наверняка будет востребован на рынке, но вместе с тем это показывает тщательность, с которой страховщик должен подходить к страхованию такого вида, потому что это очень большие объемы и это сложный технический риск.

Немаловажно, если на всем маршруте следования подвижного состава располагаются представительства страховой компании партнера, что позволяет владельцу, страхователю и страховщику при возникновении страхового случая оперативно производить оценку ущерба на месте и выплачивать страховые возмещения в соответствии с условиями договора страхования.

В завершение хотелось бы сказать, что после проведения структурных реформ железнодорожный транспорт станет конкурентным сектором рынка, а значит, ответственность за перевозки в равной степени поделит между собой работающие на этом рынке частные перевозчики. Уверенный в завтрашнем дне, финансово стабильный перевозчик, владелец подвижного состава станет лучшим подтверждением правильности выбранного курса реформ на железнодорожном транспорте. Благодарю за внимание.

Васин В.А.: Слово предоставляется Кузину Сергею Борисовичу, заместителю заведующего отделением отраслевых информационных систем и баз данных ВНИАС.

Кузин С.Б.: Здравствуйте, коллеги. Прошло много времени после последней нашей встречи. Хочу вам доложить общие вещи, что в вопросе информатизации вагонного хозяйства очень сильно изменилась ситуация. Сама информация, получаемая департаментом вагонного хозяйства и ЦДРВ значительно повысилась за счет и дополнительной информации, которую они получают, и за счет качества этой информации, достоверности информации. Повышенная трудовая дисциплина на предприятиях, позволяющая получаемую информацию воспринимать на 90-95% как достоверную.

Много информации, которую нам удалось сейчас получить с линейных предприятий, наверное, не вся вам еще доступна, возможно, во многом вы ее не знаете. Сейчас, например, мы точно знаем и время подачи на ремонтные предприятия, и время, когда мы его оттуда забираем, и эта информация практически достоверна полностью. И на основе этой информации нам удалось получить те данные, что за все время ремонта примерно где-то процентов 30-40 вагон находится непосредственно в ремонте или на станционных путях ремонтного предприятия. Остальное все время находится или в движении к ремонту, или на станционных путях в ожидании ремонта.

Основное, на что хотелось бы обратить ваше внимание и что вас, вполне возможно, заинтересует. Получение вот этих документов первичных, оснований для ремонта и всех прочих вещей. По всей видимости, в мае месяце с Красноярской дорогой вы не будете получать ВУ-23 ввиду того, что там нами сейчас вводится в эксплуатацию оформление акта ВУ-23 в электронном виде и с электронной цифровой подписью и отменой его в бумажном виде. Бумажного вида не будет – ни ВУ-23, ни ВУ-36. По всей видимости, до конца этого года еще на целом ряде дорог будет введена подобная система. Как вам относить эти вещи с вашими налоговыми инспекциями, честно говоря, не знаю.

Документ ВУ-23, ВУ-36 является внутренним документом ОАО "РЖД", она имеет полное право перейти на электронный документ с электронной цифровой подписью. Есть

«Эксплуатация и ремонт собственного и арендованного вагонного парка»

база данных этих документов, хранящихся в ГВЦ ОАО "РЖД", к которой вы имеете право иметь доступ. Имея на руках регламентирующий нормативный документ ОАО "РЖД" о переходе на подобный вариант оформления ВУ-23, вы их можете представлять, наверное, в налоговые инспекции и прочие вещи.

Реплика: Чтобы не напугать собственников, сразу видите – оживление в зале. Это очень хорошая вещь. Это сокращает документооборот, это не нужно лишних бумажек, которые мы выписываем и передаем друг другу. Это отработывается система на основе того, что мы работали с «Трансойлом», и это решение было принято перейти на электронную подпись на ВУ-23 и ВУ-36 для передачи информации. То есть если мы отработали, подписали ВУ-23 в электронном виде, она может передаться на любую дорогу, в любую точку. То есть находится в Октябрьской дороге «Трансойл», ремонтируется его вагон на Восточно-Сибирской, Дальневосточной, Красноярской ли железной дороге – не надо ждать, пока оригиналы документов к вам придут, а приходят с электронной подписью документ в тот же час, когда его подписали.

Здесь единственное, что Сергей Борисович хотел сказать: отработайте со своими налоговыми инспекциями, кто проверяет, достаточно ли этого будет или нет. Хотя по всем законодательствам, которые сегодня есть, электронная подпись утверждена, банки по ним работают. Я думаю, что здесь больших проблем не будет у вас. Поэтому так не надо к этому так относиться, что вы сейчас перейдете, а как мы будем работать. Нормально будем работать, и документооборот очень сильно снизится.

Кузин С.Б.: Хотел бы сразу ответить Владимиру Александровичу. ВУ-36 будет действовать и приниматься к производству только при условии наличия трех подписей – вагоноремонтного предприятия, приемщик вагонов центральной инспекции качества и дежурный по станции. Наличие трех подписей будет являться признаком того, что вагон отремонтирован и, соответственно, взят на пути общего пользования.

Как я сказал, это все будет удачно, это будет распространяться, это одобрено и центральным по безопасности и информационной безопасности, развернут удостоверяющий центр на всех дорогах, выдаются каждому осмотрику вагонов и дежурному по станции которые позволяют идентифицировать их подпись однозначно.

И все, естественно, это будет продвигаться дальше. Дальше будет формироваться и ВУ-22 тоже с электронной подписью. На данном этапе мы пытаемся вагонные дела вместе соединить с нашей автоматизированной системой по финансовым ресурсам – АСУФР, где формируются все наши счета-фактуры и все прочее. Мы сейчас настояли, чтобы в счетах-фактурах был точно указан номер вагона на инвентарь и на собственный, для того чтобы понять, отнести все деньги на конкретный вагон. То есть эту информацию тоже можно будет получать достаточно быстро в автоматизированном режиме.

Плюс, если вернуться к ВУ-41. На данном этапе проходит опытную эксплуатацию на Куйбышевской железной дороге, формирование ВУ-41 тоже с электронной цифровой подписью. Правда, пока это на момент внутри ОАО "РЖД" есть и претензия, выдвигается предприятием ЦДРВ или ДРВ. Сторонние организации – там немножко другой механизм – тоже будет реализовываться постепенно этот вопрос. В принципе, никто из предприятий не возражает против этого. Сейчас уже существует база данных на Куйбышевской железной дороге сформированных ВУ-41, к ним же формируется в электронном виде претензия, к ним схема и фотографии, которые необходимы. Время на рассмотрение данной претензии виновным предприятием, это предприятие ДРВ, трое суток.

«Эксплуатация и ремонт собственного и арендованного вагонного парка»

Что касается работы с собственниками. По мере заключения договоров ОАО "РЖД" с собственниками подвижного состава или с дочерними, зависимыми обществами, мы также поэтапно реализуем обслуживание этих договоров. Как у нас было с «Трансойлом», сейчас мы собираем информацию и эксплуатируем "Трансконтейнер". Если будут новые договора, мы готовы их информационно поддерживать. Но, естественно, поддерживаем их информационно только для ОАО "РЖД". Если будет заинтересованность у какого-то из собственников, мы готовы тоже это предоставить.

Отвечая на выступление Владимира Александровича, база данных собственников подвижного состава она сейчас существует, доступна, в принципе, любой дороге в реальном режиме времени. Единственное, что это не спасает в том плане, что есть аренда и субаренда. Если собственник кому-то отдает вагон в субаренду, то это в наших базах данных не фиксируется, и найти того, кто должен платить, достаточно трудно.

Большое внимание уделяется сейчас в ОАО "РЖД" и наших информационных системах – это отцепка вагонов в груженом состоянии. Сейчас это воспринимается как брак в работе, разрабатывается и порядок рассмотрения этих случаев, и мы тоже информационно это выделяем в отдельные пункты. В принципе, вся информация по этим вещам есть. Тут, конечно, большие появляются вещи, как, например, Западно-Сибирская дорога от своей погрузки примерно где-то двадцатую часть бракует в груженом состоянии у себя же на дороге. Когда начинает информационно выделять по каким-то специальным вопросам, то появляется вся дополнительная информация, которая дает нам некий импульс для новой работы. У меня все.

Вопрос: (неразборчиво)

Кузин С.Б.: Не могу вам в этом вопросе помочь, поскольку вы в данном вопросе взаимодействуете с теми, кто предоставляет вам информационные услуги и вы с них просите определенные справки, которые что-то дают. Я не вижу никаких проблем. Сейчас ВЦ дорог все подчиняются ГВЦ. Договор желательно заключить с главным вычислительным центром на информационное обслуживание. И вы будете получать все, что вам надо.

Реплика: Я не знаю, какая там у девушки организация, но она права. Даже вагонное хозяйство, службы, вот мы здесь сидим, три начальника служб, не имеем этой возможности – взять эту базу данных. Вагон ремонтируется на Свердловской, собственный. И я уже на Московской не могу взять комплектацию. Вот эта вещь есть.

Кузин С.Б.: Я согласен, что эта вещь у вас есть. Но я вас уверяю, что если я к вам приду на Московскую дорогу завтра с начальником вашего ВЦ, то вы будете ее иметь в этот же день.

Как часто вы пользуетесь на Московской дороге нашей системой анализа эксплуатационной работы?

Реплика: Можно не ходить на Московскую, а включить доступ на все дороги с завтрашнего дня? Потому что такая проблема по всем дорогам.

Кузин С.Б.: Это отдельная ситуация. Есть дороги, работники ОАО "РЖД" на дорогах, и есть собственники. Порядок он, в принципе, идентичен. Есть вот эта информация, которая вас интересует. Она называется информационным ресурсом. Есть ее владелец. Это или

«Эксплуатация и ремонт собственного и арендованного вагонного парка»

департамент вагонного хозяйства, или кто-то еще. Вообще, есть определенный порядок доступа к информации. Если вам эта информация нужна, в соответствии с этим нужно оформлять заявку и получать эту информацию. Порядок, как ее получить, могу помочь, подсказать, сопроводить эту вещь. Я за зарплату работаю.

Вопрос: (неразборчиво)

Кузин С.Б.: Вы получаете доступ к информации, которую передало ремонтное предприятие. Она ее передает некачественно на данный момент. Мы очень много сейчас делаем к тому, чтобы информация была качественная. Для этого создаем сейчас паспорта колесных пар, колес, автосцепок будем создавать, вплоть до подшипников. И все эти вещи будут учитываться на каждой смене, при каждом ремонте. Все будет учитываться, но это все не сразу. Ремонтные предприятия должны передать листок комплектации. Но нет никакого лок-контроля, для того чтобы передано все это достоверно. Она ремонтирует в день 10 вагонов, и на каждый вагон передает одну и ту же информацию по номерам колес и колесных пар. И их ничто не заставляет передавать ее правильно. Вот мы сейчас стараемся выйти на то, что мы не будем позволять передавать подобную неправильную информацию. Но нам нужно еще некоторое время.

Реплика: А если шаг вперед, на варианте АСУ-АСУ вы готовы осуществлять?

Кузин С.Б.: А что такое АСУ-АСУ?

Реплика: Ну, у вас же есть своя система?

Кузин С.Б.: А, интегрировать вашу автоматизированную систему с нашей? Не проблема. Мы готовы это сделать. У нас все внутри ОАО "РЖД" к этому вопросу решено. Разработана новая система доступа к информации, все подписано, все согласованно.

Вопрос СМС. Первый вопрос – достоверность номерных узлов и деталей. Я говорю, мы пока выходим, до конца года мы пытаемся, все предприятия ДРВ, широко внедряется АСУ самого депо, где прохождение каждой детали на этом предприятии видно. Теперь интегрироваться надо с эксплуатацией, создание базы данных ГВЦ позволит решить. В этом году у нас в планах колесо, ось, все вместе – колесная пара плюс некие наработки по автосцепке. Затрудняет эту работу идентификация номерного узла. Номера узлов могут быть одинаковы. Слежение за ними. Если мы с Выксой и Нижним Тагилом решили вопрос по номеру колеса, с осью решили. Каждое колесо, ось имеют свой уникальный номер. Мы за этим можем следить, следить по пробегам, и по регионам курсирования, и по всему представлять информацию. Но некоторые вещи пока не имеют своего уникального номера, и пока это вызывает затруднение. Но мы разрабатываем нормативный документ и согласовываем с производителями данных запасных частей о том, чтобы этот вопрос решить.

Единственное, в чем хочу признаться, у нас большое «белое пятно» - это пункты подготовки вагонов. В этом году мы будем решать вопросы с ППС, в том числе с применением электронно-цифровой подписи и все виды работ, производимых на них, мы их будем, скорее всего, знать. Их меньше и они оснащены достаточно техникой. То вот ППВ никак не регламентированы нормативными документами, и нам пока очень трудно представить информацию по ним.

«Эксплуатация и ремонт собственного и арендованного вагонного парка»

Реплика: Вот по поводу передачи информации, когда вагон сдается в аренду и субаренду. Ведь сейчас, чтобы это сделать, нужно провести целый ряд мероприятий – акт технического осмотра сделать, предъявить эти вагоны и т.п. Из-за этого, конечно, идет информация такая, что не все начинают это выполнять и разными способами стараются это избежать. И поэтому к вам она и не попадает. Так, может быть, проще изменить эти правила для того, чтобы это все было проще и по письму собственника вагона и новый арендатор, они вместе дают свое согласие, и вы вносите данные, и все будет понятно, кто последний вагон эксплуатирует.

Кузин С.Б.: На этот вопрос я могу ответить следующим образом. Если вагоны берутся в аренду ОАО "РЖД", эта база данных существует. Чисто юридически ОАО "РЖД" не может требовать от собственника передачи информации о том, что она передала в аренду свои вагоны, это два хозяйствующих субъекта, которые имеют право решать данные вопросы сами. Если есть добрая воля у собственника передать информацию о том, что он кому-то передал информацию, ну, она у кого-то есть, у кого-то – нет. Кто-то передал в субаренду свой подвижной состав, и его не интересует: он его не будет ни ремонтировать, ни платить деньги за ремонт, тогда ему это и не надо. Если он отдает в субаренду свой вагон, и он же будет платить за ремонт, тогда ему эта информация нужна. Но пока на данном этапе я не вижу ни от кого такого большого желания дать информацию о том, что вагон находится в субаренде. А юридически мы не можем заставить.

Реплика: Сергей Борисович, а вот внедрение датчиков на каждый вагон, наверное, позволило бы решить ситуацию, о которой вы только что говорили по поводу пунктов подготовки. И будет ли продолжаться внедрение этой системы?

Кузин С.Б.: Это больше вопрос к руководству вагонного департамента – будет она продолжаться или нет. Постановка вагона в текущий отцепочный ремонт, основания – ВУ-23, понятно. Определенный вид ремонта. Когда вагон подается на пункт подготовки. Не должен подаваться. Каким документом это фиксируется. Каким документом фиксируется, что там сделано. Каким документом фиксируется, что он там прошел и сделано. Где хранится информация о том, что он там был вообще. Вот на данный момент это не регламентировано. Вот ППС, да. Есть документ, акт обработки, акт пропарки, акт того, сего. А на ППВ...

Реплика: Но есть конструктивные документы, которые надо выполнять, заносить в память вагона и всем на это дело ориентироваться.

Кузин С.Б.: Я с вами согласен. Это видно и понятно, как. Но для этого нужно провести некую работу и нормативно-технологические некоторые документы разработать.

Реплика: То есть вопрос к руководству?

Кузин С.Б.: Ко всем нам. Мы работаем вместе с руководством ОАО "РЖД".

Вопрос: Такое впечатление, что не услышанным оказался вопрос о сложности процедуры присвоения признака аренды. Его можно упростить или нет. Например, на основе

«Эксплуатация и ремонт собственного и арендованного вагонного парка»

предоставляемого договора между собственником и арендатором. Между арендатором и субарендатором. То есть сделать его максимально простым и коротким.

Кузин С.Б.: Но это опять вопрос не полностью ко мне. Он регламентируется некими документами, которые утверждает ОАО "РЖД". Некоторые проходят эту процедуру, и у нас есть некая информация. Представьте себе правильно. Вот база данных действует, когда она полная. Если что-то в ней не хватает, то ее, считай, что и нет. Мы можем какие-то выдать рекомендации. Но чисто по жизни мы юридически никого не можем заставить это сделать. Передача вагона от собственника к другому собственнику в аренду это два хозяйствующих субъектах заключают между собой договор. Третьему лицу они совершенно не обязаны об этом сообщать.

Вопрос: И еще в части электронной цифровой подписи. Как планируется взаимодействие с собственниками? На сегодняшний день закон говорит, что хозяйственная операция должна быть подкреплена документом, удостоверяющим факт ее совершения, составленным в месте проведения данной хозяйственной операции и подписанным теми должностными исполнителями или лицами, которые эту операцию провели. Именно поэтому, когда вы говорите, что есть форма ВУ-23 и все остальные, являющиеся на самом деле внутренними документами ОАО "РЖД", тем не менее, они единственные на сегодняшний день с точки зрения существующего налогового и бухгалтерского законодательства удостоверяющие факт оказания данной операции. Никакой сводный акт, никакой счет-фактура, к сожалению, не являются соответствующими требованиям законодательства страны, в которой мы живем.

Кузин С.Б.: Честно говоря, ВУ-23, ВУ-36, которые вы получаете в бумажном виде, если хорошо брать, они тоже не являются для налоговой инспекции документом. Это документ, который подписывают внутри ОАО "РЖД" два человека – дежурный по станции и ремонтник. В принципе, по жизни ничего не меняется. Если вы получали его в бумажном виде, то вы имеете право его получить в электронном виде с электронной цифровой подписью, которая по документам ОАО "РЖД" является документом, действующим в ОАО "РЖД". Единственное – объяснить вашему налоговому, что мы теперь вот так будем представлять данную информацию. Зато мы решаем проблему предоставления вам данной информации в реальном режиме времени. Например, ВУ-41 вы имеете возможность наблюдать за всеми процессами его подписания – одним, вторым, третьим, четвертым человеком, прикладывание схем, прикладывание фотографий и формирование претензий. Если, конечно, ЦВ разрешит вам подключение к этой базе данных.

Реплика: Я немножко хочу дополнить выступление Сергея Борисовича. Проведена колоссальная работа ВНИАСом совместно с департаментом вагонного хозяйства. На сегодняшний день создана база, которую назвали АСУ-В, это эксплуатационная работа эксплуатационных вагонных депо.

На сегодняшний день мы можем практически любой вагон посмотреть, сколько он стоит, где он стоит – будь это собственный вагон, будь это вагон ОАО "РЖД". Колоссальнейшая работа проведена. Эта база сегодня есть во всех службах. Александр Николаевич сказал, что мы работаем постоянно, каждый день в этой системе. Она позволяет посмотреть и четко контролировать, сколько находится вагон в нерабочем парке, по какой

«Эксплуатация и ремонт собственного и арендованного вагонного парка»

причине, по какой неисправности. В этой же системе открываем паспорт вагона, он показывает все справки, которые он оттуда берет каждый день. Это хорошо, что работает.

Но на чем бы мне хотелось остановиться. Сообщение 46-24 - это сообщение мы можем посмотреть при просмотре паспорта вагона, комплектация. На любой вагон – будь он собственный, будь несобственный. Если там произошло какое-либо изменение в комплектации, мы его тоже можем посмотреть. Или я в чем-то ошибаюсь. Или это только с моей машины можно посмотреть. А вдруг в службах нельзя? Понятно, с моей машины можно посмотреть любой.

Кузин С.Б.: Что именно было изменено на последний момент, это, по всей видимости, не с каждого рабочего места можно видеть.

Реплика: Нет. Если вагон ремонтировался на Свердловской дороге, Московская не видит листок комплектации собственного вагона. То же самое – ремонтируется на Московской, Горьковская не видит. Написано – вагон ремонтировался не на вашей дороге. Только собственный вагон.

Кузин С.Б.: Понятно. Я не вижу большой проблемы, чтобы это исправить. От департамента однозначно будет разрешение, чтобы любая дорога могла видеть лист комплектации собственного вагона. Потому что вижу любой вагон, я рассчитывал, что все службы так видят.

Собственники могут видеть только с разрешения службы или через службу. Есть много проблем. И почему вот сегодня я говорю, что есть АСУ-В. Но АСУ-В каждая дорога может посмотреть только себя, она не видит всю сеть. Но, во-первых, это не нужно каждой дороге – видеть лишнее. Мы видим всю дорогу. Службы видят только те вагоны, которые находятся у них на дороге. Это нормально. Это сделано для того, чтобы обеспечить и безопасность наших сетей. Чтобы никто не ковырялся и не рылся в этих во всех вагонах и не путал никакую информацию, она лишняя не нужна. Зачем Московской смотреть, где там вагон стоит на Западно-Сибирской. За своими пусть следит вагонами.

И второе, что хотелось отметить, что та программа, которая отработана ВНИАСом по работе с дочерними обществами и с компаниями-операторами. Вот на основе «Трансойла», на основе первого пилотного проекта, который был заключен, отработана была программа, где четко видно, и «Трансойл» видит это полностью, каждый свой вагон, где он находится, их вагон, где он стоит, сколько стоит, когда отцепился, как отцепился, по какой неисправности. Здесь же делается сводный акт в этой программе. Здесь же в этой программе есть повторные поступления в текущий отцепочный ремонт. Здесь же в этой программе сделан простой вагона, средний считается и по каждой дороге в отдельности.

Сколько у нас по прошлому году получился общий простой? 29 часов. Я считаю, что это очень даже положительный результат, которого мы смогли добиться в работе с компанией «Трансойл». И в этом нам очень сильно помогла вот эта программа, которая разработана ВНИАСом. Я думаю, когда представители «Трансойла» будут выступать, они расскажут и по этой программе, и как они работают с ВНИАСом, с ГВЦ, как получают информацию для того, чтобы можно было отработать и всем остальным собственникам для того, чтобы они могли следить за своими вагонами, где и сколько они находятся и по какой причине. Я считаю, что это, наверное, необходимо нам всем. В первую очередь это необходимо вам.

«Эксплуатация и ремонт собственного и арендованного вагонного парка»

Васин В.А.: Вопросы к первой сессии. Но смотрим. Какими нормативными документами дается определение технического обслуживания подготовки под погрузку, подготовки к перевозкам, в чем разница между ними? На этот вопрос мы уже отвечали.

За чей счет должен производиться ремонт вагона, отцепленного в текущий отцепочный ремонт по причине заварки тормозного башмака, ползуна и других неисправностей, вызванных ненадежным выполнением технического обслуживания вагонов в пути следования?

По заварке тормозного башмака. Я думаю, этот вопрос должен был быть снят. Мы дали на линию телеграмму и запретили взимать плату за текущий отцепочный ремонт по неисправности заварки тормозного башмака. По-моему, эту телеграмму все получили. Если такие случаи есть, когда службы предъявляют счета и отцепляют вагон по неисправности по заварке тормозного башмака, я готов выслушать. И здесь начальники служб европейского региона, задайте им этот вопрос, кто предъявил. Я думаю, они разберутся. Этого быть не должно.

По ползунам мы определялись. За наличие ползуна, когда вагон отцепляется в текущий отцепочный ремонт плата взимается. Я не говорю, что это конкретно виноват вагонник, или это виноват движенец, или это виноваты локомотивщики, или это погодные условия. Это можно говорить очень много. Это много обсуждалось. За неисправности колесных пар, за неисправности на поверхности катания, выщерблины, навары, кольцевые выработки, тонкий гребень – оплата как она была по замене колесной пары, так она и будет. По тормозному башмаку оплата с собственника взиматься не должна. Это конкретно вина наша. Никаких вопросов тут нет. После выгрузки приняли ли мы вагон собственный на наши пути, что он без колодки был или мы не поменяли вовремя колодку – наша вина, и мы это будем делать бесплатно. Это все оговорено.

Вопрос: *(неразборчиво)*.

Васин В.А.: Я действительно это говорю для наших собственников. Не говорю это для Казахстана. Здесь, конечно, в каждом случае надо разбираться. Заходит вагон в Россию, кто-то не сделал, кто-то сломанную колодку поставил или еще какую-то колодку в Казахстане – что ж Россия должна за это отвечать? Точно так же, как и вы. Казахстан точно так же предъявляет России все расходы по текущему ремонту за тормозной башмак. Не возражаю. Казахстан говорит: уважаемый департамент вагонного хозяйства, сегодня со стороны Казахстана не будут выставляться счета за текущий ремонт по тормозному башмаку. Мы с вами обменялись и говорим: да, на территории Казахстана наши вагоны ремонтируются бесплатно по тормозному башмаку, казахские вагоны ремонтируются на территории России бесплатно. Не возражаю. Но Украина, Казахстан, Белоруссия - все выставляют счета за текущий отцепочный ремонт наших вагонов, как собственных, так и ОАО "РЖД".

Вопрос: Существует ли случай обязательного страхования?

Деревенсков Е.Е.: Это мой вопрос. Действительно, существует обязательное страхование ответственности перевозчика за перевозку опасных грузов. Существует специальный федеральный закон, в котором регламентировано четко наименование опасных грузов и определены лимиты, на которые должен быть заключен договор страхования.

Васин В.А.: Спасибо. На этом вторая сессия закончена. Обед до 15:00.

«Эксплуатация и ремонт собственного и арендованного вагонного парка»

СЕССИЯ 3. СТРАТЕГИЯ РЕФОРМИРОВАНИЯ ОАО «РЖД». ВОЗМОЖНОСТИ РЕМОНТА ПРИВАТНОГО ПАРКА

Ведущий - Бочкарев Николай Алексеевич, начальник Департамента вагонного хозяйства ОАО «РЖД»:

Бочкарев Николай Алексеевич, начальник Департамента вагонного хозяйства ОАО «РЖД»: «Сервисное обслуживание в эксплуатации грузовых вагонов в собственности частных операторов. Существующее взаимодействие ОАО «РЖД» с собственниками вагонов, перспективные направления дальнейшего развития»

Сапетов Михаил Владимирович, начальник Центральной дирекции по ремонту грузовых вагонов – филиала ОАО «РЖД»: «Возможности ОАО «РЖД» по обеспечению ремонта частного парка»

Гомон Андрей Петрович, генеральный директор ООО «Трансойл»: «Итоги работы с ОАО «РЖД»

Балтыбаев Балтсыкен Сардыевич, Акмолинский ВРЗ: «Ознакомление с Акмолинским вагоноремонтным заводом»

Белюгин Владимир Николаевич, начальник службы вагонного хозяйства Северо-Кавказской железной дороги – филиала ОАО «РЖД»: «Взаимодействие Северо-Кавказской железной дороги с собственниками подвижного состава по текущему ремонту частных вагонов»

Рудь Александр Анатольевич, начальник службы вагонного хозяйства Северной железной дороги – филиала ОАО «РЖД»: «Текущий отцепочный ремонт частных вагонов на Северной железной дороге в условиях реформирования»

Бочкарев А.Н.: Мы продолжаем работу. Следующий доклад. Это мой доклад. Мой первый заместитель на многие вопросы ответил. Мы с ним пообщались. В принципе, не будем повторяться по тем вопросам, на которые он отвечал. Другие вопросы – пожалуйста. А в целом я прошу внимание на несколько минут.

Тема, заявленная сегодня, это «Сервисное обслуживание и эксплуатация грузовых вагонов собственности частных операторов». Существующее взаимодействие компании "Российские железные дороги" с собственниками грузовых вагонов – перспективное направление дальнейшего развития является перспективной и одновременно очень актуальной с точки зрения бизнеса и обеспечения безопасности движения поездов, что является основой из основ любого вида транспорта, в том числе и железнодорожного. Фундаментальные основы, которые заложены в программе реформирования, диктуют, что постепенно к 2010 году рабочий парк компании и собственников должен быть 50 на 50. Это условие принято комиссией Министерства экономического развития и торговли РФ исходя из пропорций обеспечения государственных потребностей, устойчивого обеспечения экономики, снятия противоречий, связанных с недостаточным развитием рыночных отношений в стране.

Реформирование в таком паритете должно обеспечивать защиту государственных интересов через компанию "Российские железные дороги" и в достаточной степени

«Эксплуатация и ремонт собственного и арендованного вагонного парка»

обеспечить формирование конкурентного рынка для участия бизнеса в инвестициях, обслуживания грузовладельцев.

На третьем этапе реформирования железнодорожного транспорта предусматривается переход больше части – 60% и более – парка грузовых вагонов в частную собственность. Развитие конкуренции в сфере грузовых перевозок, создание условий и стимула для дальнейшего развития частной собственности на подвижной состав.

Прирост объемов перевозок, происшедший за пять лет, был обеспечен эффективным использованием вагонного инвентарного парка компании, а также за счет увеличения парка собственности. Только в 2006 году парк частных увеличился на 35 тыс.

Я вам так могу сказать: впервые за более 40 тысяч с момента существования еще Советского Союза по прошлому году мы вышли более 40 тыс. обновили подвижной состав. Цифра раньше закупки подвижного состава была 55 тысяч, но это с условием того, что мы работали. Я говорю только про Россию. А в принципе, если мы закупали раньше всем СССР 55, то где-то примерно 40, может быть, даже 35, мы с вами впервые вышли на ту цифру, на обновление подвижного состава. То есть мы с вами на правильном пути.

Основными задачами эксплуатационной деятельности вагонного хозяйства по-прежнему остаются обеспечение бесперебойного перевозочного процесса исправным подвижным составом независимо от форм собственности, контроль за возникновением и устранением неисправности вагона в пути следования, технический осмотр вагонов на ПТО, качественная подготовка вагонов под погрузку на ППВ и ППС с обязательным обеспечением безопасности и сохранности вагонного парка.

Одной из задач департамента вагонного хозяйства и служб вагонного хозяйства является формирование рынка услуг по техническому обслуживанию, текущему отцепочному ремонту грузовых вагонов и обеспечению равного доступа к нему владельцев вагонов.

Для решения вопросов, возникающих в процессе эксплуатации собственных вагонов на постоянной основе проходят наши совещания. Я думаю, что всем известно здесь, что вот, на Дальнем Востоке Калетин был и проводил совещание, что мы планируем такое же совещание провести на Восточно-Сибирской осенью. Мы часто встречаемся в департаменте, мы реагируем на все ваши письма, пожелания, для того чтобы улучшить совместную работу.

Считаю, что нужно отметить положительную работу «Иртранс». У нас было очень много вопросов по эластомерным аппаратам, но на сегодняшний день у нас дело сдвинулось. И я скажу, что то, что «УВЗ-Иртранс» делает – это он проделал колоссальную работу, и впереди еще надо потрудиться еще лучше.

За небольшой период, если говорить про «УВЗ-Иртранс», по обеспечению эластомерными поглощающими аппаратами ситуация с остатком неисправных вагонов-цистерн в сети железных дорог изменилась в лучшую сторону. Благодаря не только теплым погодным условиям прошедшей зимы, но и центру в восточном регионе остаток цистерн по сравнению с прошлым годом уменьшен в два раза. Не превышал 70-80 вагонов. Если первоначально предполагалось, что данный центр будет обслуживать только восток. С начала года его работа распространена на всю сеть железных дорог. Центр осуществляет взаимодействие с заводами-изготовителями, со всеми собственниками вагонов, с вагонными предприятиями, с департаментом вагонного хозяйства.

В настоящее время «УВЗ-Иртранс» приступил к монтажу оборудования для осуществления ремонта эластомерных аппаратов. На всех железных дорогах в этом году тиражирована памятка осмотрику вагонов по определению типа эластомерного поглощающего аппарата, установленного на вагоне. Документ разработан ВНИИЖТом по решению, принятому на одном из совещаний.

«Эксплуатация и ремонт собственного и арендованного вагонного парка»

Учитывая опыт прошедшей зимы, уже сейчас центр начинает подготовку к работе с начальниками служб. Проблемы, которые звучат на проводимых совещаниях, в первую очередь касаются снижения времени нахождения вагонов в ремонте, повышения качества ремонта, ответственности за выполненный ремонт, совершенствования договорных отношений, качественного оформления финансово-технической документации.

Одна из основных задач по оперативному контролю и управлению учета проводимых работ с грузовыми вагонами, эксплуатации и ремонту, можно сказать, что решена с внедрением на всех уровнях автоматизированной системы управления вагонным хозяйством, разработанной департаментом совместно с ВНИАС?

Основное назначение информатизации вагонного хозяйства - создание условий для повышения качества принимаемых управленческих решений по обеспечению погрузочных ресурсов исправным парком грузовых вагонов, безопасности движения, оптимизации эксплуатационных расходов. Эффективность от внедрения автоматизированной системы управления в вагонном хозяйстве определяет улучшение использования парка грузовых вагонов. Вагонов не только за счет дислокации и сокращения также порожнего пробега, но и увеличения межремонтных пробегов, затрат на ремонт вагонов, повышение скорости движения, других показателей, определяющих как уровень текущих расходов на содержание парка, так и затрат на его обновление, пополнение с целью освоения нарастающего грузооборота.

Я думаю, что вас уже ознакомил Кузин Сергей Борисович, я не буду на этой тебе останавливаться. А скажу, что у нас делается по инвестпрограмме в целом для эксплуатации.

В рамках инвестиционной программы компании на дооснащение эксплуатационных предприятий в 2006 году было выделено и освоено 870 млн. рублей. Проведено дооснащение новым специализированным оборудованием и выполнен комплекс строительно-монтажных работ 13 эксплуатационных депо, 10 ПТО и 10 ППВ. Также были выполнены работы по программе повышения безопасности движения, это модернизация и установка приборов безопасности и т.д.

Одной из актуальных задач РЖД в настоящее время является обеспечение дорог погрузки, особенно углепогрузочных районов порожними технически исправными вагонами.

В связи с этим особое внимание в 2007 году уделено развитию пунктов подготовки под погрузку. В целях оптимизации работы на ППВ, в местах массовой выгрузки разработана концепция создания пунктов подготовки полувагонов железных дорог массовой выгрузки. Это можно так сказать: на пяти дорогах мы пришли к тому, что нужно вагон ремонтировать не там, где его подают под погрузку, а там, где его выгружают. Во-первых, решается три главных вопроса. Я думаю, что и собственники к этому тоже подойдут и на тех же ППВ и должны производить ремонт вагонов. Почему? Первое. То, что на сегодняшний день у нас по сохранности не все закрыто. Это всем ясно. О том, что вагон, вышедший на пути общего пользования в местах выгрузки, он должен 100% обеспечен, что он не уйдет неисправным, я имею в виду в части повреждения. Это исключение. Если предприятие, где будет дислоцироваться пункту подготовки, то, соответственно, он за свой счет ремонтировать не будет. Это раз. Второе. Мы обеспечиваем безопасность движения данного вагона к месту массовой выгрузки, тем самым исключаем падение дверей, бортов и т.д. То, что это ясно всем, это тоже часто встречается. И третье. Если этот маршрут будет подготовлен в пути следования, его можно будет не работать с ним, не выцеплять условно несколько вагонов, 20 вагонов нужно из 60 и работает 5-й, 20-й, 32-й и т.д., то он должен быть с коэффициентом готовности 98, то есть из ста вагонов 98 должны быть исправными. Вот такой подход для

«Эксплуатация и ремонт собственного и арендованного вагонного парка»

того, чтобы... И четвертое, главное – это обеспечить минимальный порожний пробег, тем самым обрабатывая на пунктах технического обслуживания, как правило, через 1200-1500 км.

На 2007-2009 гг. дооснащение будет 8 ППВ на дорогах массовой выгрузки, 19 ППВ на дорогах погрузки. Для этих целей предусматривается 1 млрд. 300 млн. рублей.

Для нас интересны такие цифры. Доходы от подсобно-вспомогательной деятельности по вагонному хозяйству в 2006 году составили 1 млрд. 844 млн. Доходы за первый квартал – 556 млн. рублей. Очевидно, что основная часть полученных доходов инвестируется в развитие вагонной составляющей и инфраструктуры компании. Возвращается к вам же в форме улучшения качества обслуживания вагонов, повышения безопасности, сокращение сроков обработки на ПТО и других формах.

Мы работаем с вами на одной инфраструктуре, а не в параллельных мирах. Пользуемся одними и теми же инструкциями, правилами и законами. Меры, принимаемые РЖД на развитие инфраструктуры, направлены на повышение качества эксплуатации как вагонов РЖД, так и вагонов собственности частных организаций, в первую очередь сокращение сроков оборота вагонов, о чем я сказал выше.

В настоящее время в перевозочном процессе на сети железных дорог компании функционирует 82 эксплуатационных депо, 123 пункта подготовки под погрузку и 17 пропарочных станций и 239 пунктов технического осмотра. Из 82 эксплуатационных депо 30 депо определены как базовые, из них 12 сформированы на базе ПТО сетевого значения, остальные 18 депо будут поэтапно оснащаться до требований технического регламента технической оснащенности и? базовых эксплуатационных предприятий.

В эксплуатационном обслуживании грузовых вагонов задействовано около 57 тыс. человек. Объем работы эксплуатационных депо сети дорог за первый квартал 2007 года возрос к уровню первого квартала 2006 года на 6,3% за счет роста объемов за прошлый год к уровню на 4,2%.

По данным корпоративной отчетности, себестоимость текущего отцепочного ремонта частных вагонов в 2006 году возросла на 67%. В основном рост себестоимости вызван увеличением затрат на материалы и запасные части с 623 рублей до 1250 на один вагон по причине увеличения централизованных поставок материально-технических ресурсов для ремонта грузовых вагонов, не принадлежащих компании.

За 2006 год себестоимость ремонта частных вагонов в эксплуатационных депо составила 3591 рубль с учетом ремонта запасных частей в дорожных дирекциях по ремонту грузовых вагонов – 1108 рублей – 4699.

Кроме того, при начислении затрат под подачу уборки, а также рентабельности в основном 35% расчетная цена за производство текущего отцепочного ремонта одного вагона составляет около 7 тыс.

Среднемесячная производительность в первом квартале к уровню первого квартала 2006 года выросла на 5%. С 2003 годом собственный парк в среднем увеличился на 30 тыс. Я вам говорил про это, что он увеличился. У нас более 40 тысяч, с 1 апреля составляет 320 тысяч вагонов, это почти 55% от инвентарного парка грузовых вагонов компании. У нас их 627. В частном парке меняется динамика наличия вагонов по типам. В последнее время растет парк полувагонов и специализированного подвижного состава. В 2006 году в текущий отцепочный ремонт поступило 802 тыс. грузовых вагонов принадлежности России, что меньше на 14%, чем в 2005 году. Из общего количества поступающих в ремонт вагонов 84 являются собственностью компании, 16 – принадлежности частным организациям, не входящим в структуру компании. По сравнению с 2005 годом общее количество отцепок

«Эксплуатация и ремонт собственного и арендованного вагонного парка»

собственных вагонов сократилось на 6%, вместе с тем парк собственников в 2006 году вырос на 30%.

То есть о чем мы с вами говорим. Я вам обещал на прошлом совещании, что мы стали вести борьбу, вот, и начальники служб, можете каждого спросить, за необоснованные отцепки. Да, мы признаем: были вопросы, были вопросы по необоснованным отцепкам. Как правило, это вопросы были связаны, может быть, где-то и с перестраховкой. Второе, это то, что можно было сделать в условиях на ПТО отцеплялся в текущий ремонт и т.д. И даже некоторые, как мы считаем, но не подтверждено фактами, для выполнения вот именно ПВД.

Но тем не менее вы должны признать о том, что на сегодняшний день тенденция к снижению, а вы ниже всегда имеете цифру, чем мы, мы практически снижаем постоянно, мы в этом году взяли планку снизить на 10%, я имею в виду парк собственности, отцепок в текущем ремонте. Я имею в виду собственности компании.

Так что есть в этом вопрос. Если какие-то возникают проблемные вопросы, работайте с начальниками служб. Я как-то сказал одному собственнику. Пришел ко мне разбираться. Понятно, что я могу каждого принять, не вопрос, никого мы не выставляем за дверь. Но тем не менее. И у нас на местах есть начальники вагонных депо. Я призываю – разбирайтесь сначала с начальниками депо. Второе. Есть начальники служб, с начальниками служб разбирайтесь. Ну, уж если и один, и второй не сделали, то, ради бога, конечно, руководитель департамента или его заместители вправе разобраться с ними.

Но я задаю вопрос – а вы разбирались с начальником депо? Нет? С начальником службы разбирались? Нет. А начальника службы фамилию знаете? Нет. А замначальника дороги знаете? Нет. Ну, до свидания тогда. То есть давайте мы приучимся с вами. Понятно, что, допустим, приходил в ранге начальника департамента. Я не возражаю, вроде коллега мой. Но тем не менее – не разговаривая внизу, я должен переворошить до Приморья и разобраться с этим вопросом.

Оценивалась эксплуатация собственного вагона и отцеплялись в ремонт по повреждениям 7%, по технологическим причинам – 35, по эксплуатационным – 50, по прочим причинам: истек срок службы вагонов, неисправность, не связанная с технологическим состоянием, остановка по указанию администрации – 8%. Общий простой вагонов в текущем ремонте в 2006 году в целом по сети железных дорог составляет 42 часа в среднем на один вагон, в том числе, простой на станционных путях – 31, на ремонтах – 11, в том числе в ремонте всего составляет 2,7 часа.

По сравнению с аналогичным периодом 2005 года общий остаток вагонов в ремонте уменьшился на 12 часов, простой на станционных путях уменьшился на 7,8 часа, на ремонтных – 5,3, а в ремонте – на 0,5 часа.

Время простоя грузовых вагонов в текущем отцепочном ремонте, в том числе собственных, постоянно контролируется работниками служб, о чем я говорил, и департаментом вагонного хозяйства. Контроль производится с использованием специальной для этих целей программы, разработанной ВНИАС. По долго простаивающим в ремонте принимаются дополнительные меры для скорейшего ввода их в эксплуатацию, не снимая ответственности с эксплуатационных депо, необходимо сказать, что длительный простой собственных вагонов в ремонте обуславливается в основном двумя факторами. Первый – это несвоевременная оплата ремонта. Второй – задержка ремонта комплектующих узлов, деталей вагоноремонтных депо. Несвоевременная оплата ремонта часто происходит из-за невозможности оповестить собственника об отцепочном ремонте или из-за отсутствия контактной информации.

«Эксплуатация и ремонт собственного и арендованного вагонного парка»

В первом квартале 2007 года всего отцеплено в текущий ремонт 182 тыс. грузовых вагонов принадлежности России, что на 4% меньше, чем в 2006 году. Собственных вагонов отцеплено в ремонт 28 тыс., отремонтировано 29,5. По эксплуатационным неисправностям за три месяца 2007 года отцеплено 16 тыс. собственных вагонов, в прошлом году было 17. По технологическим причинам – 10. В 2006 году было 11. По повреждениям было отцеплено в первом квартале 2007 года 1993 собственных вагонов, в 2006 году – 2203. Как видно, наблюдается тенденция уменьшения количества отцепок вагонов в текущий ремонт.

На высоком уровне остаются отцепки вагонов в текущий ремонт по неисправностям колесных пар. Они составляют около 40% от общего количества отцепок, а также по неисправности буксового узла. Но здесь про буксовый узел уже разговаривали, не будем повторяться. Я так вам могу сказать: за буксовый узел платить надо, платить надо по разумным ценам. И по этому вопросу с теми предприятиями, кто вас обслуживает или ремонтирует, нужно выставлять соответствующие претензии для того, чтобы повысить уровень обеспечения безопасности движения.

В настоящее время на сети железных дорог действует распоряжение компании от 8 сентября 2004 года № 3261 о проведении текущего отцепочного ремонта по замене колесных пар грузовых вагонов, находящихся в собственности юридических и физических лиц. В процессе эксплуатации собственных вагонов и отцепки по неисправности колесных пар возникают проблемы, когда собственник готов оплатить стоимость не только ремонта, но и стоимость колесной пары. Вагонники отказываются включать в калькуляцию стоимость колесной пары, руководствуясь данным указанием, а также учитывая, что осуществляются проверки подразделением компании за исполнением требований финансово-технологической, нормативной документации при ремонте собственных вагонов.

Мы в ближайшее время постараемся внести изменения в данное распоряжение, для того чтобы каждую колесную пару не возили туда, где необходимо ее заменить, и предусмотреть возможность оплаты колесной пары по усмотрению собственника.

В первом квартале на сети железных дорог допущено 95 случаев брака, или 10% к собственным вагонам по вине вагоноремонтных предприятий, производивших плановые виды ремонта. Из указанного количества забракованных вагонов наибольшее количество – 10 вагонов – принадлежат компании «Лукойлтранс». Следует заметить, что из 10 пять ремонтировались с плановыми видами ремонта ОАО Черкесский МССЗ, а также четыре в Вологодском вагонном депо Волжстроя, принадлежащим «Лукойлтранс». Вместе с тем на 1 апреля 2007 года «Лукойлтранс» не заплатил за текущий ремонт своих вагонов предприятиям ж.д. около 800 тыс. рублей.

Всех нас волнуют вопросы совершенствования и поддержания в рабочем состоянии эксплуатационных вагонных предприятий и инфраструктуры РЖД. Я не буду приводить пример. Это нормальное понятие и правильное о том, что, допустим, дайте нам предприятие, а мы на этом предприятии разовьем свою базу и будем ремонтировать. Я думаю, пример был уже по ВЧД Владимир. Я думаю, что он поучительный пример, где предприятие взято в аренду, а на самом деле предприятие не работают, ни люди не заняты, нет ни продукции, ничего.

В связи с развитием частного парка доля собственных вагонов, обслуживаемых на ПТО и эксплуатационных вагонных предприятиях, увеличивается пропорционально росту частного парка и в то же время сокращается количество вагонов парка РЖД.

Департамент вагонного хозяйства предвидит ситуацию, в которой лидирующее положение займет такая проблема, как техническое и технологическое развитие эксплуатационной базы вагонного хозяйства, а также поиск источника для финансирования

«Эксплуатация и ремонт собственного и арендованного вагонного парка»

этого развития. Должно быть так, что кто пользуется услугами инфраструктуры, тот и должен вкладывать деньги в ее развитие и поддержание в исправном состоянии. То есть компания совместно с собственниками подвижного состава.

Практическое поддержание вагоноремонтной части инфраструктуры возложено на компанию, и свое финансирование собственник может производить через оплату текущего отцепочного ремонта. Но не все собственники вагонов своевременно производят эту оплату. Отдельные компании под любым предлогом стараются не оплачивать ремонт. Наиболее частой причиной является заявление собственников о неправильно оформленной вагонными депо документации на ремонт и оплату. Получается интересная ситуация – вагонное депо на протяжении нескольких лет для сотен компаний правильно оформляет документацию, а для одной компании – неправильно. Или как в армейском анекдоте: все идет в ногу, один – не в ногу.

Своевременную оплату текущего ремонта департамент вагонного хозяйства контролирует постоянно. У нас имеется перечень всех компаний-дебиторов. Лидирующее положение занимает по-прежнему уважаемая Дальневосточная транспортная группа. На 1 апреля задолженность этой компании составляет более 1 млн 420 тыс. рублей. Имея такую задолженность, непонятны постоянные претензии этой компании за недостаточную оснащенность структурных подразделений вагонных депо, длительные сроки простоя вагонов в ремонте и другие наши недостатки, как имеющие объективное оправдание, так и являющиеся недоработкой наших сотрудников. Другие компании, оперирующие даже большим вагонным парком, имеют меньшие долги.

Хотелось бы отметить правильно воспринимаемую критику в работе таких компаний, как «Новая перевозочная», «ОТЭКО», «Альянстрасстрой», которые свою дебиторскую задолженность снизили в 2-3 раза.

Представители компании, желающие ознакомиться с дебиторской задолженностью, я думаю, что у Валентины Михайловны все есть, в перерыве переговорите и, пожалуйста, сделайте так, чтобы этих дебиторских задолженностей не было.

Постоянная дебиторская задолженность перед компанией собственников за текущий отцепочный ремонт и другие услуги, оказываемые нашим предприятием, составляет около 33 млн рублей, в том числе за текущий отцепочный ремонт – 18.

Следует сказать, что при выполнении работ по текущему отцепочному ремонту вагоны собственности железной дороги сталкиваются с нежеланием отдельных собственников оформлять договоры или производить оплату за выполненный ремонт. При этом многие организации, уверен, имеют все возможности, чтобы заключить договоры с железными дорогами и вести работы по единому договору с дорогой, об этом тоже говорили. Однако собственники ссылаются на усложненную процедуру, сроки согласования и оформления договоров. Данная проблема решается департаментом совместно со службами вагонных хозяйств.

В целях обеспечения унификации оформления договоров на выполнение работ по текущему отцепочному ремонту издано распоряжение 109-р, которым утверждена примерная форма договора на выполнение работ по текущему отцепочному ремонту, заключенному на уровне железных дорог.

Начальники дорог и собственники подвижного состава в зависимости от конкретных обстоятельств смогут оформить договор на выполнение работ по текущему отцепочному ремонту, предусматривающий выполнение как в одном депо, так и во всех других эксплуатационных депо конкретной железной дороги.

«Эксплуатация и ремонт собственного и арендованного вагонного парка»

Следует учитывать, что в зависимости от конкретных договоренностей в примерную форму договора можно внести изменения, дополнения, однако существующие условия договора, порядок расчета, порядок выполнения, сдачи и приемки, я считаю, должны оставаться унифицированными.

Одним из важнейших условий договорных отношений между компаниями-собственниками – это предусмотрено примерной формой договора – является наличие предоплаты за выполнение работ по текущему отцепочному ремонту. Стоит отметить, что стоимость работ по текущему отцепочному ремонту определяется на основании дефектной ведомости формы ВУ-22 по фактическим затратам с учетом рентабельности и установок для выполнения данных видов работ. Оплата текущего ремонта грузовых вагонов должна производиться собственниками грузовых вагонов за счет вагоноремонтных предприятий железной дороги ?филиала ОАО "РЖД" путем внесения авансовых платежей в размере 100% ежемесячной стоимости работ по грузовым вагонам, которая определяется отдельно для каждого вагоноремонтного предприятия.

Необходимо отметить также, что если договор не был оформлен на практике, сложившийся порядок обмена уведомления об отцепке вагона на гарантийные письма и в соответствии с Гражданским кодексом свидетельствуют о заключении договора. Поэтому в случае неисполнения или ненадлежащего исполнения собственниками грузовых вагонов обязательств по оплате выполненных работ по текущему отцепочному ремонту РЖД вправе предъявлять требования по исполнению обязательств, а также оплате процентов за пользование чужими денежными средствами и возмещению убытка.

В связи с этим с целью недопущения наличия дебиторской задолженности службы вагонного хозяйства должны передавать документы, подтверждающие произведенные затраты, в соответствующие юридические подразделения отделений или дорог и принудительного взыскания задолженности. При этом необходимо учесть, что составление всех документов должно быть произведено при неукоснительном соблюдении регламента, ведении рекламационно-претензионной работы в вагонном хозяйстве. Особое внимание уделять уведомлению о произведенной отцепке вагонов, вызове собственника, а также направлении претензий.

В качестве возможных вариантов взаимодействия с собственниками подвижного состава департамент вагонного хозяйства предлагает рассмотреть вопрос о заключении договоров на техническое обслуживание грузовых вагонов и договоров на подготовку под погрузку грузовых вагонов. При этом предполагается, что РЖД будет оказывать собственнику подвижного состава следующие услуги: подготовку грузовых вагонов под погрузку, гарантированное устранение неисправности, выявление на всем маршруте движения, выполнение работ по текущему отцепочному ремонту на любом эксплуатационном депо сети дорог. Оплата технического обслуживания или подготовка вагонов под погрузку в данном случае должны будут производиться собственником подвижного состава по фиксированной ставке.

Данные договоры, по мнению департамента, позволят РЖД и собственникам решать многие проблемы при выполнении работ по текущему отцепочному ремонту – это сокращение сроков нахождения вагонов в ремонте, упрощение документооборота и производства взаиморасчетов.

Также информирую вас о том, что вопрос оплаты за производство текущего ремонта... Я думаю, вам говорили уже о том, что мы планировали вынести его на обсуждение и внести его в тариф. И на последнем исполкоме СНГ, когда рассматривался вопросы, мы записали шестым пунктом о том, чтобы все-таки рассмотреть всем главам правительств стран СНГ

«Эксплуатация и ремонт собственного и арендованного вагонного парка»

плюс Балтии для того, чтобы вопросы текущего отцепочного ремонта были рассмотрены и внесены в проект данного постановления. Посмотрим, что из этого получится. Но не думайте, что все 15 железнодорожных администраций одинаково нужно посадить за один стол, чтобы они подписали единый документ. Не очень просто.

Еще несколько вопросов. Первое, что нас волнует, это о том, что мы с вами, и я вашу ассоциацию собственников по этому вопросу информировал, для того, чтобы могли увеличить скорость порожних вагонов, она сегодня ограничена до 60 км/час. С 60 на 70 у нас необходимо, чтобы все тележки были модернизированы. Или произойдет другое. У нас парк ОАО "РЖД" практически модернизирован полностью, это заключение ВНИИЖТ, это мероприятия, которые были утверждены на рассмотрении совещания с первыми заместителями начальников железных дорог, которые поднимали вопрос о повышении скоростей движения. Для этого вагон, который не модернизирован, будет находиться, и оборот у него будет снижен или скорость будет снижена порожнего, почему, потому что я думаю, вы все в курсе дела, у нас практически каждую неделю порожние вагоны, особенно цистерны, и в последнее время особенно это цистерны собственников. Вот вчера случай на Северной, до этого на Северо-Кавказской, на Юго-Восточной, Московской и т.д., опять на той же Северной – несколько случаев, когда у нас с вами происходят сходы подвижного состава с порожними цистернами. И один из методов – это увеличение скоростей. Это то, что мы с вами должны сделать. Это, я думаю, приведет только к нашему увеличению оборота вагона.

Второе. Это переход на пробег. Я сегодня сказал и я на своей точке зрения буду стоять. И я сегодня Валентину Александровичу сказал, обращалась Чиганашкина к нему в пятницу о том, что вернуть с 12 до 14 месяцев деповской ремонт. Я говорю, почему я против. Первое. Во-первых, вы не переходите на прогрессивный пробег, а мы не знаем, сколько вагон пройдет, и это не инициатива была "Российских железных дорог". Об этом говорила Украина, Эстония, другие республики. О том, что на сегодняшний день мы должны все одинаково играть по одним правилам. Если мы говорим о том, что нам нужно всем перейти на пробег, мы должны принять решение, чтобы все перешли на пробег. Если мы не переходим, тогда мы возвращаемся к старой, установившей норме, а это один год, и никаких 14-16 месяцев.

Если даже сегодня мы примем решение по Российской Федерации ехать через 14 месяцев, то у нас все вагоны останутся на границе. Мы не можем осмотрщику вагонов сказать, что собственный вагон можно отправить на 14 или на 12 месяцев. Так что выход здесь единый должен быть. Какой? Переходить на прогрессивный пробег. Я думаю, что вас по этому вопросу агитировать больше не надо.

В принципе, то, что хотел сказать, все сказал. Какие будут вопросы? Спасибо.
Слово предоставляется Сапетову Михаилу Владимировичу.

Сапетов М.В.: Добрый день, уважаемые коллеги. Вдвойне приятно слышать от Николая Алексеевича, что я так же, как и вы, гость. А у нас хозяин один – РЖД в лице Николая Алексеевича Бочкарева. Но я не об этом хотел бы сказать.

На самом деле, у меня подготовлен огромный доклад. Но я, с вашего позволения, читать его не буду. Остановлюсь на тех проблемных вопросах, которые существуют во взаимоотношении вас как заказчиков услуг по ремонту грузового вагона и нас как исполнителей этой услуги.

Посмотрел сейчас бегло программу конференции. И не то, что она меня поразила. Мы, честно говоря, ожидали. Ожидали очень острого разговора, связанного с выполнением запланированных объектов плановых видов ремонта грузовых вагонов. И поверьте, эта

«Эксплуатация и ремонт собственного и арендованного вагонного парка»

проблема она встала как по инвентарному парку, так и по парку собственности. На сегодняшний день пришли от президента компании, где меня также критиковали и очень предметно и конкретно за то, что я сегодня иду с отставанием в выполнении плановых видов ремонта инвентарного парка.

Поэтому проблем поднакопилось – как организационного плана, так и более серьезных проблем, которые требуют более взвешенного и осознанного подхода. И программа конференции звучит, как некий первый звонок в адрес вагоноремонтного комплекса ОАО "РЖД" о том, что на сегодняшний день: Первое. Мы уже не одни на рынке ремонта грузовых вагонов, а с учетом полигона курсирования грузовых вагонов в вашей собственности на полигонах СНГ у вас появился уже конкретная предметная возможность выбора, где разместить свои вагоны в плановые виды ремонта. Во-вторых, я смотрю, очень серьезные здесь звучали выступления с точки зрения уже предложений услуг по ремонту грузовых вагонов со стороны частных предприятий, начиная от дочерних обществ, созданных ОАО "РЖД" в 2006 году, и частных предприятий, которые работают на этом рынке ремонта. И если сравнивать выполнение обязательств по заключенным договорам в первом квартале, я тут без комментариев, наверное, оставлю, все-таки кто наиболее эффективно сработал с заказчиком – частное предприятие или вагоноремонтный комплекс ОАО "РЖД". Конечно, частное предприятие. Потому что мы, попав где-то в форс-мажор, связанный с необходимостью проведения ТО-3, решение такое принималось 16 февраля, и соответственно, мы месяц срывали выполнение своих договорных обязательств. Поэтому я бы хотел вас всех поблагодарить за некоторое долготерпение по отношению к ремонтникам ОАО "РЖД".

Действительно, форс-мажор, в который мы попали не по собственному желанию, у нас с вами план первого квартала был довольно-таки четко сбалансирован и просчитан. Мы на него спокойно – те объемы, которые вы заявляли – выходили, но вот этот форс-мажор, конечно, нам не позволил их выполнить. Сейчас, когда эта работа, фактически мы с эксплуатационными депо завершили работу по ТО-3, и фактически у нас там осталось 564 вагона, которые абсолютно не будут влиять на выполнение договорных обязательств перед заказчиками. Но вот эти полтора месяца внесли свои коррективы в выполнение взятых договорных обязательств. И сейчас мы проводим совместно с вами ряд совещаний, смотрим, за счет чего мы можем, может быть, даже за счет некоторых неординарных мер, все-таки обеспечить выполнение взятых на себя договорных обязательств в целом по 2007 году. И один из вопросов, с которым мы столкнулись – сейчас вам приведу цифры, которые связаны с качеством планирования объемов ремонта на вагоноремонтных предприятиях.

Вот посмотрите. На сегодняшний день мы с вами имеем 69 централизованных договоров. Из 141 тыс., которые заявили плановые виды ремонта на вагоноремонтные предприятия ОАО "РЖД". Извиняюсь, 147868 – это частных вагонов, из них 131 тыс. – это деповского и 16 тыс. – капитального. Это все, что мы имеем в виде заключенных с вами договоров на проведение плановых видов ремонта.

Сейчас работа конкретная ведется в центральной дирекции. Мы с дирекциями посчитали, какой объем вы заявили в плановые виды ремонта, то эта цифра составила – вдумайтесь – 52222 вагона. То есть фактически на первый квартал мы с вами попытались взять и отремонтировать почти половину годового объема. Но все-таки 50% годового объема запланировать в первый квартал, конечно, надо с этим подрабраться всем вместе. Поэтому такую работу сейчас ведем.

Из 52 тыс. мы, конечно, взяли к договорам и обеспечили выполнение всего лишь 35,7 тыс., но это уже под конкретно заключенные договора. Там оно фактически складывается в

«Эксплуатация и ремонт собственного и арендованного вагонного парка»

объем выполнения. Но все-таки объем заявок – повторяю – 52222 вагона. Это говорит о том, что у нас с вами продолжается практика заключения двух, трех договоров с вагоноремонтным комплексом ОАО "РЖД". Тут просьба: давайте проанализировав, мы - со своей стороны, вы – со своей стороны – наведем элементарный порядок в планировании своих объемов ремонта. Он будет полезен и для вас, и для нас.

И у меня просьба: не надо дублировать один и тот же вагон на прямые договора, через некоторые посреднические компании, которые приходят в ремонт и остаются на этой нише ремонта в плане размещения и организации ремонта у владельцев подвижного состава. Если собственнику выгодно иметь управляющую некоторую компанию, которая будет заниматься организацией плановых видов ремонта – ради бога. Для нас не принципиально, кто заплатит деньги за выполненный объем ремонта. Но при этом давайте будем корректны с точки зрения оценки и планирования по физике. Под эти объемы мы рассчитываем и свои мощности, и количество людей, которые работают на вагоноремонтных предприятиях.

Что будет предприниматься вагоноремонтным комплексом ОАО "РЖД" для того, чтобы выйти и обеспечить выполнение своих договорных обязательств? Поверьте, эти меры не совсем традиционные. Во-первых, у нас разработана комплексная программа, утвержденная первым вице-президентом Морозовым Вадимом Николаевичем. Мы подразумеваем вовлечение в ремонт инвентарного парка для того, чтобы выполнить договорные обязательства перед вами и размещение порядка 2 тыс. вагонов инвентарного парка деповского ремонта на вагоноремонтных предприятиях, в том числе и частных. Это опять-таки не очень стандартный шаг, но коли эти вагоноремонтные предприятия идут на это, это касается прежде всего наших дочерних обществ, и среди них есть такие предприятия, как Свободинский вагоноремонтный завод, как Железнодорожный вагоноремонтный завод, как Великолукский вагоноремонтный завод – те заводы, с которыми у нас сложились долгосрочные отношения друг с другом. Так вот мы пошли на то, чтобы часть объемов деповского ремонта своего парка – это касается в первую очередь полувагонов – доразместить на этих предприятиях, с тем чтобы обеспечить выполнение договорных обязательств перед компаниями, которые разместили у нас и заключили с нами договора на проведение плановых видов ремонта.

Мы сейчас увеличиваем сменности вагоноремонтных предприятий, добавляем, вводим третьи, четвертые смены с учетом мест базирования и вагонопотоков, которые сложились на 2007 год под ваши грузоперевозки.

Принято решение в пиковые первый, второй квартал – Николай Алексеевич уже подписал соответствующую телеграмму – часть вагоноремонтных предприятий, которые переведены были в эксплуатационные вагонные депо и имеют статус эксплуатационных вагонных депо, на сегодняшний день это Смычка, это Лихая – разрешить проведение плановых видов ремонта вагонов собственников. Для того, чтобы тот объем забрать. Это в виде информации. Это прежде всего вагоны ваши, которые работают на полигонах Северо-Кавказской и Свердловской железной дороги. Это делается для того, чтобы ваш вагон не стоял в ожидании плановых видов ремонта.

И сейчас говорить о том и анализировать, допустим, качество ремонта или говорить о выполнении норм простоя по первому кварталу, конечно, не приходится. Это цифры, которые находятся за полем всякой допустимой критики. Мы это осознаем, я имею в виду весь вагоноремонтный комплекс. И, поверьте, в течение второго квартала мы постараемся свои позиции в этом вопросе обратно вернуть. Тем более мы уже осознанно видим, что конкуренция на рынке ремонта усиливается на сегодняшний день – как по ценовой политике, так и по возможности размещения ваших плановых видов ремонта на других

«Эксплуатация и ремонт собственного и арендованного вагонного парка»

вагоноремонтных предприятиях. Тем более если посмотреть и оценить рынок СНГ, который с учетом последних принятых нормативных актов в Российской Федерации, мы уже имеем право оценивать свою долю на этом рынке, то она уже далеко является не доминирующей. Особенно что касается тяжелых видов ремонта, то есть капитального ремонта парка грузовых вагонов. И доля в объеме деповского ремонта уже ниже 50%. То есть на сегодняшний день для нас сохранение тех объемов хотя бы, которые сейчас заявлены по этому году, является одним из приоритетных направлений.

Мы подошли к тому, что начнем более активно работать с точки зрения компенсации за некачественно выполненный ремонт с отнесением ответственности на те вагоноремонтные предприятия, которые проводили последние плановые виды ремонта. И начинать будем, более открыто вести работу прежде всего по вагонам, которые не выдерживают месяца в эксплуатации и попадают в текущий отцепочный ремонт. Потому что реально представляем: на сегодняшний день взять те претензии, которые относятся к технологической отцепке – это остаться, извините, без штанов. Не хотелось бы сразу идти на такой опрометчивый шаг. Но то, что в этом направлении мы будем менять свою идеологию подхода – это однозначно. Отстроена структура сейчас проведения рекламационной, претензионной работы, но этим вопросом более открыто заниматься.

И все, что касается ценовых позиций, мы, честно говоря, работаем сегодня в жестких рамках рентабельности. У нас она, если взять от Дальнего Востока до центра, она имеет знакопеременное значение и величину. Вот те вопросы, которые у нас с вами стояли в качестве постановочных для решения, по некоторым из них мы с вами совместно прошли довольно-таки интересный творческий путь. Вот сидит новый генеральный директор «Трансойла». Тот договор, который мы отшлифовывали и в него внесен ряд подходов, связанных и с обеспечением запасными частями, и работа с дорогостоящими запасными частями – он явился некоторым прорывным договором для нас. Почему? Потому что мы, как ни хотели бы, но все равно есть определенные рамки работы в рамках бюджетирования в ОАО "РЖД", в рамках обеспечения запасными частями. Как можно оценивать новую запасную часть при постановке его на парк частного. Многие вещи они впервые были включены. И сейчас находится в реальном режиме отработки. Не все там просто, но то, что это движение вперед с точки зрения оказания более качественной услуги – это тоже факт. И со многими другими компаниями мы продвинулись в тех вопросах, которые казались неразрешаемыми еще год назад, сегодня они уже нашли реальное воплощение в заключенных договорах. У нас не все получается, то, что мы где-то взяли на себя в этих договорах обязательства, но мы к этому стремимся. Мы открыты к этой работе и надеемся, что эта работа будет проводиться в нормальной, дружеской атмосфере.

На сегодняшний день мы начнем более плотно изучать опыт работ частных ремонтных предприятий, потому что обмен всегда полезен – где плюсы и минусы у нас и там.

Хочу сказать, что у нас в ближайшее время перспективы не очень радужные с точки зрения обеспечения тяжелым литьем – это надрессорные балки и боковины. Мы провели предварительный анализ. В дефиците литья работаем уже в этом году. Вынуждено в этом году ОАО "РЖД" заключить контракт с Украиной. Николай Алексеевич уже работает и с Китаем, и с Индией с точки зрения возможности использования литья на российской территории. Но то, что дефицит на сегодняшний день – 60 тыс. боковых рам и около 30 – надрессорных балок, и это только для ремонта инвентарного парка – это факт. В ближайшие 2-3 года резкого увеличения возможностей наших предприятий российских и украинских, с точки зрения объемов выпуска этого литья, конкретно не просматривается. Поэтому нас с вами ожидают некоторые проблемные вопросы, связанные с выходом из строя как по

«Эксплуатация и ремонт собственного и арендованного вагонного парка»

техническому состоянию, так и по сроку полезного использования. Это касается прежде всего операторских компаний, у кого парк немножко постарше, 2000 года постройки. И мы с этой проблемой сейчас все равно столкнемся и сталкиваемся. И на сегодняшний день лозунг в России, наверное: есть литье – есть вагон. То есть многие научились строить вагоны, но вот вопрос – достаточные мощности по производству вагонного литья.

По всем остальным вопросам, которые связаны с дефицитом, допустим, среднего литья или других запасных частей и материалов, таких проблемных вопросов нет. Но что касается надressорной балки и боковины вырисовывается в конкретную предметную проблему, с которой придется вагоноремонтному комплексу как частных предприятий, так и ОАО "РЖД", объективно сталкиваться.

На сегодняшний день, я думаю, что ВНИАС предоставлял свою доработку асушной программы, она действительно на сегодняшний день дала определенный толчок в оценке того, что делается именно у нас на вагоноремонтных предприятиях. И сегодня не надо нам как работникам центральной дирекции полдня сидеть и выбирать, почему тот или иной вагон стоит в ожидании плановых видов ремонта. ВНИАС дал нам хороший инструмент. Кстати, рекомендую к нему обратиться, посмотреть, я не знаю, на каких условиях Кузин представляет и торгует им, но то, что это действительно очень интересный программный продукт, который позволяет оценить полностью работу с вашим вагоном нерабочего парка от момента выписки ВУ-23 до момента выписки на него ВУ-36 и электронных версий данных первичных документов, здесь буквально разложено по пяти основным элементам. Прибытие его на станцию до подачи на вагоноремонтное предприятие. Нахождение на вагоноремонтном предприятии, выпуск его и т.д. То есть очень интересный получился и доработанный программный продукт. Это не в качестве рекламы, а в качестве рекомендации – действительно заслуживает внимания владельцев подвижного состава.

Спасибо за внимание.

Вопрос: Вы готовы к заключению договоров на ремонт подвижного состава?

Сапетов М.В.: Готовы. Кроме того, готовность заключается не просто в том, что взял и подпись свою поставил. Но отлаживание всего механизма. Вот сегодня 69 централизованных договоров. Это порядка 100 тыс. вагонов, которые мы сегодня имеем. Вот первый шаг с точки зрения уточнения объемов на плановые виды ремонта, у нас сегодня ни одна дирекция, начиная с апреля месяца, не подпишет ни одного договора, если он не будет согласован и сбалансирован в наших мощностях, куда он заявляется, собственник, по ремонту. И во-вторых, если не будет сбалансирована ценовая политика в этом вопросе. Поэтому конкретно отвечая на ваш вопрос: мы готовы, но в течение второго квартала мы будем подрабатывать сам механизм реализации с точки зрения гарантированного обеспечения заключения централизованного договора. Но то, что начиная с апреля, мы поставили на нормальный логический контроль как объемы по заключению договоров именно дирекциями, так и ценовая политика – это однозначно.

Вопрос: Я почему задал такой вопрос. Компания у нас небольшая – 1,5 тыс. газовых цистерн. И мы заключали договора с региональными дирекциями, две-три дирекции. Учитывая то, что объем деповского ремонта где-то порядка 730 вагонов, какой смысл идти в центральную дирекцию, несколько предприятий всего-навсего. Но получается так, что сейчас мы имеем место с фактами, когда центральная дирекция по ремонту грузовых вагонов проталкивает свои вагоны, я имею «свои» в кавычках, тех организаций, которые заключили с

«Эксплуатация и ремонт собственного и арендованного вагонного парка»

вами договор. Но деньги, которые мы проплатили в качестве предоплаты региональным дирекциям, они лежат на счетах. И там за каждый вагон 3,5% по калькуляции вынь да положь центральной дирекции по ремонту грузовых вагонов. Так где же польза, она будет видна? Она существует для таких небольших предприятий, как наше?

Сапетов М.В.: Спасибо за вопрос, я не услышал, вы представились?

Реплика: ЗАО «Петросиб», Кащенко Владислав Леонидович, начальник отдела ремонта.

Сапетов М.В.: Спасибо за вопрос. На самом деле я немножко остановлюсь на той технологии, которая существовала при формировании объемов ремонта. Это первое. Их существует на сегодняшний день при формировании плановых видов ремонта и конкретно загрузки того или иного предприятия. Не скрою, есть многие вагонные депо, на которые бы хотели прийти отремонтироваться все. Это и Березняки на Свердловской, и Волховстрой на Октябрьской, и Суховская - Хабаровск – это цех вернулся с эксплуатации в ремонт, и здесь взвесили объемы образования плановых видов ремонта, Суховская вернулась под крыло Иркутска сортировочного объективно, так как необходимость проведения плановых видов ремонта в этой точке, она чересчур перегрета была.

Но прежде чем начать отвечать на ваш вопрос о равнозначности договоров, хочу привести пример. На сегодняшний день, если мы говорим: зажимаем мы дирекции и зажимаем ли мы мелких собственников или нет, или работаем в некотором едином правовом поле, то ответ очевиден – 5 тыс. и 900. Никакого перекося со стороны центральной дирекции «в праве первой ночи», какой вагон должен попадать на ремонтные позиции, нет. Есть общий дефицит ремонтных мощностей, который у нас был создан, опять-таки говорю, по причине форс-мажора в первом квартале.

Теперь несколько о технологии – той, которая у нас применяется при формировании плана ремонта на планируемый период. Планируемым периодом является квартал. Накануне квартала собираются первые заместители начальников дирекции. Вначале идет контрольная цифра. До 20 числа месяца. Например, мы 20 декабря собрались с первыми заместителями начальников дирекций, которые перед этим получили установленные задания по инвентарному парку, по заключенным централизованным договорам. На эти контрольные цифры добавили свои заключенные договоры, которые были у них уже на этот момент заключены вместе с вами. И 25 декабря мы с ними конкретно сели и по каждой дирекции рассматривали и формировали единый план ремонта. Опять-таки повторяю – единый план ремонта, который подразумевал и задача стояла о стопроцентном охвате объемов, которые на нас заявлялись. И поверьте, первый квартал он был спланирован с точки зрения выполнения договоров заключенных на 100%. И у нас где-то 2% оставалось резервных мощностей. Мы это оставляли на возможные пиковые ситуации. Но вот эти 14 тыс. вагонов, которые пришли к нам дополнительным объемом, несколько поломали наши планы.

Поэтому я повторяю: в этом вопросе есть определенная доля истины, потому что мы не выполнили взятые на себя договорные обязательства по первому кварталу, у нас с вами есть планируемый период – год. И если у вас останется желание отремонтироваться на вагоноремонтных предприятиях ОАО "РЖД", мы вас ждем. И будем прилагать все силы, чтобы эти обязательства перед вами выполнить.

«Эксплуатация и ремонт собственного и арендованного вагонного парка»

Но то, что у нас нет никакого перекоса с точки зрения, чей договор главнее – центральной дирекции или дорожной дирекции, поверьте, в идеологии такого нет. И в реализации такого нет.

А если вы посмотрите телеграммы ВЧД с ВЧДР и т.д. - они идут. Если, скажем, один из собственников уже дошел до арбитражного суда и мы понимаем, что надо снимать вопрос, вот тогда телеграмма эта появляется. Я, опять-таки, говорю открыто и не призываю вас тащить нас в арбитражные суды. Но телеграмма если появляется какая-то персональная по отношению к какой-то фирме, ситуация была по первому кварталу буквально перегрета. Я честно-откровенно на этот вопрос отвечаю.

Вопрос: У нас с вами в договоре прописано, что при ремонте наших вагонов любое вагоноремонтное предприятие – то бишь Приволжской или Северо-Кавказской дирекции на выпуску комплектации. Некоторые депо – без проблем нам это делают. А некоторые – никак. И выходили на уровни дирекций. Практически вопрос не решается. Что нам делать? Вам претензию писать или как?

Сапетов М.В.: Я предлагаю такие вопросы решать конкретно в рабочем порядке.

Вопрос: Я с удовольствием решал бы в конкретном рабочем порядке, но в первую очередь хотели с начальником депо, потом с начальником дирекции, но вопрос не решен.

Сапетов М.В.: Решим. Но это вопрос общий. Поверьте, я не зря назвал дефицит по тяжелому литью. Во-вторых, у нас с вами четко надо определиться, что относится к запасной части. Ту, которую мы купили, запланировав. Опять-таки возвращаясь к качеству планирования с нашей стороны, когда мы на тот заказ, который вы нам даете, мы поднимаем и в Росжелдорснабе заказываем конкретные запасные части на ваш объем ремонта заявленного. Прежде всего, это по мелким, конечно, запасным частям. И тут надо платформу единую выработать в подходах. И если вы приезжаете в ремонт, и у нас с вами в договорах записано, что действительно мы ремонтируем за счет запасных частей, которые покупаются через централизацию либо за счет ремонтных, если ваша деталь ремонтпригодна. И мы эту функцию на себя взяли и будем ее выполнять. Но не всегда наши вагонные депо - к сожалению, это еще пока факт, но мы над этим вопросом работаем – заявляют всегда достаточный объем финансирования на поставку с Росжелдорснаба тех запасных частей, которые идут непосредственно для оказания услуги комплексной как раз владельцу подвижного состава. Тут могут быть некоторые перекосы, над которыми мы сейчас работаем.

Вопрос: Нет. Вопрос касается того, что в первую очередь, есть указание СП303У от 5 апреля 2003 года, где четко прописано, с какими деталями вагон пришел в ремонт, с какими он вышел. К сожалению, на сети дорог не искоренен процесс хищения деталей. Мы максимально стараемся со своей стороны бороться. Много выявляем не очень чистых на руку руководителей депо. Поэтому хотелось бы поставить максимальный заслон, по крайней мере, со стороны нашей компании.

Я имею в виду то, что у одних депо мы получаем без проблем листок учета комплектации на входе в ремонт и на выходе. Но некоторые депо просто в принципе не предоставляют. И сейчас отремонтировали нам вагон. Я не исключаю: через 2-3 месяца забракуют, скажут – текущий отцепочный ремонт, и какой-то начальник депо мне выставит

«Эксплуатация и ремонт собственного и арендованного вагонного парка»

акт, что якобы требуется замена колесной пары, а по параметрам должно быть 50-60 мм, он скажет – у вас 30 мм. Будьте добры, колесную пару.

Сапетов М.В.: Понятно. Я вас возвращаю все-таки. У нас с вами при выпуске с планового вида ремонта есть уже хорошая ведомость комплектации вагона, всегда можно сравнить, с чем вошел в ремонт вагон, и с чем вышел. И если с чем-то вы не согласны, давайте каждый случай разбираться в отдельности, потому что это кропотливая, вьедливая работа нужна для того, чтобы вещи поставить на свои места. Но у вас как у собственника всегда есть возможность проверить четко ведомость комплектации по номерной, с чем вагон пришел в ремонт и с чем он вышел.

Вопрос: Самое главное, что не дают этот листок учета комплектации. Как с этим бороться?

Сапетов В.М.: Давайте каждое предприятие смотреть. Те, которые будут допускать, информируйте, будем разбираться в частном порядке.

Вопрос: То есть письменно обращаться к вам?

Сапетов В.М.: Да, пожалуйста. Мы открыты к этой работе.

Вопрос: Мы на протяжении нескольких встреч говорим о том, что тариф при возврате вагона после выгрузки и при следовании в депо должен выровняться. Приглашали даже для этого на позапрошлом совещании работников ЦФТО. В каком состоянии это сегодня? Потому что если взять наш угол – Верхний Камень, то там четыре огромных собственника с вагонами и три депо. А по пути следования могли отремонтировать, но тариф не позволяет это сегодня сделать.

Сапетов В.М.: Вопрос не по должности, не по зарплате, но я расскажу, над чем мы работаем на сегодняшний день. Мы столкнулись с чем, что, поверьте, и инвентарный парк сегодня, который идет на вагоноремонтные предприятия, уже считается его пробегный тариф. И наши «дочки» начали за это платить. Поэтому задача стоит в последующем выстраивании взаимоотношений – минимизировать ваши пробегные нормы.

И сегодня после нашей рабочей встречи мы с ЦФТО начали этот вопрос прорабатывать. То есть речь идет о том, что если у нас, допустим, заказчик нашей услуги сегодня говорит: у меня в Березняках не все охватывается плановыми видами ремонта. Но при этом мой парк работает на плече Березняки-Санкт-Петербург- Сортировочная или порты Санкт-Петербурга. И почему бы нам не иметь возможность на пути следования на сортировочной станции отцепить вагон, заплатить за подачу, уборку, условно говоря, но при этом платить никаких тарифов, дополнительных сборов за принятие решения на маршруте следования отцепки этого вагона. Над этой задачей мы сейчас с ЦФТО работаем. Для нас она не совсем понятна до конца. В течение месяца-полутора поработаем и вас проинформируем.

Вопрос: «Новая перевозочная компания», начальник департамента Скотников А.И. Вопрос, может, не вам персонально, может Николаю Алексеевичу. Мы хотели задать Гапановичу, но его нет, и не будет. У нас очень большие сложности с подводом вагонов в

«Эксплуатация и ремонт собственного и арендованного вагонного парка»

деповской ремонт на Южно-Уральской железной дороге, на Западно-Сибирской и на Свердловской. Вопрос касается: что мы с вами утверждаем ежемесячно план-график обеспечения вагонов в деповском ремонте, но на дорогах существует ряд указаний, распоряжений и приказов, которые не можем отменить, и вы не можете отменить. Какие все-таки принимаются действия с вашей стороны, чтобы мы могли спокойно, нормально подвести вагон без жалоб со стороны вагонных депо. Вопрос очень серьезный, особенно сейчас по Магнитогорску возникает.

Сапетов В.М.: На самом деле, мы несколько себя загнали в ситуацию. И движущие вынуждены были применять такие неординарные меры, связанные с переизбытком нахождения вагонов в ожидании плановых видов ремонта. И я хочу вам сказать, что станции примыкания к вагоноремонтным предприятиям забиты, особенно было страшно смотреть на статистику и расположение парка в конце марта. Мы только-только начали забирать эти объемы, брать в плановые виды ремонта вагоны приватные. И, конечно, любой МЗ-1, любой НОТ да и начальник станции видит, что у него станция становится непроезжей и неразъезжей, и для организации элементарной маневровой работы они начали ограничивать подачу и подвод вагонов в плановые виды ремонта.

Поэтому первую задачу, которую мы перед собой поставили – это все-таки сейчас нормально разгрести то, что у нас накопилось, и выпустить вагоны, которые стоят там в ожидании плановых видов ремонта. Цифру даже неприятно называть – свыше 60 суток. А есть некоторые вагоны по 110 уже находились в ожидании плановых видов ремонта. Поэтому убрать эти все долги как первый шаг, а во-вторых, на сегодняшний день, я повторяюсь, с помощью ВНИИАС у нас появляется хороший механизм планирования, организации подвода к вагоноремонтному предприятию с привязкой к тем графикам, которые мы с вами спланировали, сбалансированного объема ремонта. Мы расчет сделали исходя из трех суток – такой срок взяли планирования нахождения вагонов в ожидании плановых видов ремонта как инвентарного парка, так и частного. Расчеты эти сделали. Сейчас начнем выстраивать более четкую систему управления подходов вагонов нерабочего парка вместе с вами, Александр Иванович.

Поэтому эту проблему первый квартал более ярко проявил, но проблему видим, и решать будем в два этапа.

Вопрос: Отправляем вагоны в ремонт, составляем форму ВУ-25. По прибытии вагона в депо, по дороге где-то грабится. Снимают краны, рукава. По приходу нам, особенно депо Горьковской железной дороги, категорически заявляет: вначале принесли комплектующие части, после этого вагон будем ставить в ремонт. Мы требуем согласно указаний – составьте форму ВУ-26 или телеграммой сообщите, что не хватает. Ничего не даем, потому что нам это запрещено. В этом случае мы принимаем на себя обязательства по восстановлению, компенсации этих изношенных деталей. Надо, видимо, обязать конкретно начальников депо и начальников станций по составлению формы ВУ-26.

Сапетов В.М.: Вопрос сохранности вагонного парка имеет свою роль, играет не самую последнюю в эксплуатации вагонного парка. Но давайте так. На сегодняшний день ни один начальник вагоноремонтного депо, выставляя вам, допустим, дополнительно запасные части, которые он установил на этот вагон необоснованно, уже не имеет по большому счету права. Поэтому ведомость или листок комплектации вагона и оценку его, приведение технической описи – это закон жизни, это закон жанра, его надо выполнять непреложно.

«Эксплуатация и ремонт собственного и арендованного вагонного парка»

То, что касается оформления ВУ-25, я думаю, сейчас мы этот вопрос оставим. Мы с Николаем Алексеевичем его отдельно проработаем. И я думаю, что тут будет нормальное, позитивное решение принято. Потому что этот вопрос завязан на стыке эксплуатации и ремонта. Вопрос хороший, своевременный.

Вопрос: Казахстан. Все ваши хорошие нововведения, начинания – они распространяются только на собственников России?

Сапетов В.М.: Абсолютно нет. Все, что не попадает у нас с вами в зону декларирования, мы работаем на тех же условиях, как работаем с нашим заказчиком российским. То есть мы говорим о проведении деповского ремонта, который не требует замены дорогостоящих деталей и узлов. Если мы попадаем под таможенное декларирование, тогда это уже вопрос взаимодействия с таможней, ваш вопрос, потому что мы сегодня как филиал не имеем права работать с внешними контрагентами, это только право "Российских железных дорог". Все, что касается всего остального, - на таких же условиях, как и... Для нас заказчик весь одинаков.

Вопрос: А касательно давальческих запчастей? У нас сейчас самая главная проблема – в текущий отцепочный вагон отцепился, и многие предприятия требуют дачальческих запчастей, и это одно из условий. Или подписывают договор или говорят: до свидания.

Сапетов В.М.: Текущий отцепочный или деповской?

Вопрос: Пока что текущий отцепочный.

Сапетов В.М.: Что касается запасных частей. Есть заказ со стороны служб вагонного хозяйства, эксплуатационных вагонных депо. Я его даю на эксплуатацию, а куда запчасти используют – это функция Николая Алексеевича. Я по отношению к нему выполняю его заказ. Заказ тоже очень интересный с точки зрения работы.

Бочкарев Н.А.: Есть вопросы такие. Будет ли издано распоряжение ЦВ и ЦДРВ, регламентирующее отправку неисправных эластомерных аппаратов с ПТО ВЧД на опорные пункты?

Нет, не будет.

Мы говорили неоднократно, для этого создали УВЗ Интранс, занимайтесь с ними, как положено, и нас туда не затягивайте.

Правомерно ли действие НЗ в части издания вышеуказанных распоряжений? Во время производства деповского ремонта на тележках 18-100 производят замену стальных клиньев на чугунные без согласия собственника. При этом завод-изготовитель снимает с тележек гарантии.

Я вам так могу сказать. У нас стальных клиньев на ПТО нет. Мы работаем с чугуном. Это про текущий говорят. На текущих нет. Вопрос не должно быть.

А с другой стороны, вы поймите – у нас чугунный клин, специально мы его изобрели лет 10 назад, он для того, чтобы надрессорный брус не изнашивался. Тогда вы выбирайте себе: или вы будете выбрасывать надрессорный брус или клинья. Сопоставьте.

Вопрос еще. На каких основаниях вагоноремонтные депо вносят несогласованные изменения в конструкцию тележек? В связи с разночтением нормативных документов ЦВ и

«Эксплуатация и ремонт собственного и арендованного вагонного парка»

заводов-изготовителей в части признака браковки гарантийных деталей бракуют гарантийные детали.

Я так понял, что это вопрос стоит литься в основном. Это боковины, надрессорные бруссы. Я вам сразу могу сказать: не секрет для вас, у нас было много неприятностей с литьем. У нас на сегодняшний день три завода-изготовителя, это «Уралвагонзавод», «Промтрактор» и «Бежица» плюс еще украинское литье. Мы на сегодняшний день не обеспечены литьем. Хуже того, то, что происходило в эксплуатации. В течение календарного года, если считать – год с небольшим – мы сломали 14 боковых рам, из них 9 – новых, это современное литье. В том числе и боковые рамы Украины были. Кроме Бежицы, все попали. «Уралвагонзавод» семь сломал. «Промтрактор» сломал и украинские – две.

Вопрос в чем? Вопрос непростой. У нас на самом деле есть разные требования по данному литью. Если при изготовлении боковой рамы или надрессорного бруса на заводе-изготовителе разрешается по техническим требованиям заварку производить трещин в зависимости от объема – 5 или 3 дециметров, в зависимости от требований. То такие разрешения в эксплуатации ни при капитальном, ни при деповских ремонтах – они совершенно не разрешаются. Почему? Потому что данная деталь должна пройти повторную термическую обработку. Вот и все. Никаких документаций по литью нет. Если эта балка забракована на эксплуатации или при плановом виде ремонта, будьте добры. Кстати, здесь заводчане присутствуют. Мы вам поможем составить акты рекламаций и убедить в том, что они были прежде не правы, а не вы. А то, что выявляют, и то, что мы иногда с вами, это не секрет, может быть, где-то и лишне мы с вами перестраховываемся, но для того, чтобы не допустить тяжелейших последствий.

И еще один вопрос. Стоимость текущего ремонта вагонов резко отличается не только по дорогам, но и по депо. Накладные расходы у некоторых депо согласно калькуляции достигают 400%, зачастую на вагоне производится обточка и полная ревизия букс на всех четырех колесных парах без документального подтверждения необходимости проведения такого объема работ.

Во-первых, адрес надо говорить. У вас есть, кто писал этот вопрос, конкретно пример, в каком депо. Если здесь касается начальников служб, то они здесь есть и мы с вами разберемся, и на примере одного нам достаточно того, чтобы этого не было. Кто вас понуждает для того, чтобы четыре колеса вместо одного точить, делать и т.д. Есть требования при выпуске из текущего ремонта. Я думаю, вы с ними все ознакомлены. И некоторые, учитывая, что у собственников работают на четверть бывший наш народ, то, соответственно, вы четко все знаете. И никогда во вред эксплуатации было. Если не положено с выщерблиной или с ползуном соответствующего размера выпускать из текущего ремонта, то никогда никто не выпустит. А если эти нормы, то это колесо, конечно, должно быть обточено, но для этого оно должно быть задокументировано, то есть документы должны быть.

Сапетов М.В.: Вопрос «Новой перевозочной компании» и по стальному клину. Если мы говорим о гарантиях и вы на гарантии стоите, то, поверьте, после прохождения планового вида ремонта и до следующего планового вида ремонта гарантия ложится на предприятие, которое производило последний плановый вид ремонта. На сегодняшний день есть вопросы с сохранением в инструкции 52-й по проведению деповского ремонта возможности использования и стального, и чугунного клина. Нам надо над этим вопросом поработать совместно с собственником. Поэтому гарантия завода после проведения планового вида ремонта почти на 90% ложится на вагоноремонтное предприятие. Я не думаю, что особо

«Эксплуатация и ремонт собственного и арендованного вагонного парка»

«Новая перевозочная компания» потеряет, если вместо стального клина, который имеет предельные износы... А поверьте сегодня после восстановления стального клина он фактически начинает равняться чугунному клину. И я на себя беру обязанность поработать над этим вопросом и показать экономику этого вопроса, что не сделала Горьковская дирекция.

Все остальные вопросы, которые записаны и Валентину Александровичу, и здесь у меня, мы еще раз отработаем, но я на них отвечал уже.

Вот еще вопрос. Как ДРВ участвует в расследовании технологических отцепок?

На сегодняшний день мы вернулись к той схеме, хотя для нас это не очень правильно, вернулись к закреплению участков нахождения вагоноремонтного предприятия с привязкой к конкретному ПТО, на котором происходит текущий отцепочный ремонт с отнесением на технологию, для того чтобы акты рекламации, которые оформляются, ВУ-41 они подписывали и нашими ремонтниками. Я это сейчас почему говорю? Для того, чтобы это было основанием в последующем, без всяких уточнений – прав эксплуатационник, не прав в плане браковки – а сразу в вагоноремонтное депо близлежащее к эксплуатационному на этом акте 41-й формы его подписывает, это является основанием компенсации стоимости текущего отцепочного ремонта тем вагоноремонтным предприятием, которое проводило последний плановый вид ремонта данного вагона.

Второй вопрос. Имеет ли право начальник Южно-Уральской ДРВ г-н Дегтярев запретить проведение капитального ремонта с продлением срока службы по своей дирекции?

Во-первых, Дегтярев не имеет права на продление срока службы. Продление срока службы имеет право только организация, которая имеет на это лицензию и сертификацию. А вот проведение капитального ремонта с заключением этой организации, если наша технология позволяет действительно выпустить с капитального ремонта с тем объемом работ, который назначен, при продлении срока службы, это вопрос нормальный рабочий. Насколько я знаю этот вопрос, Дегтярев не запрещал, а он просто приводил в соответствие с действующими в ОАО "РЖД" требованиями. Поэтому давайте в постановке вопроса быть взаимокорректными.

Вопрос. Для разрядки обстановки с ремонтом планируется ли отсрочка проведения ремонта для вагонов до первого капитального ремонта? Это вопрос к Николаю Алексеевичу.

Бочкарев Н.А.: Я же ответил. Переходим с вами на пробег и работаем по прогрессивному методу ремонта. И вопросов не будет ни у кого. Никаких отсрочек. Кто имеет право отсрочку? Как сегодня в нормативных документах записано. Это записано не просто так. Это взяли год, два, три. Это все исследования, ранее проведенные с вагонами. У каждого изделия имеется свой ресурс. И на этот вид ремонта, в зависимости от того, какой производится, вот это время есть. Так что давайте не будем по этому вопросу.

Сапетов М.В.: Вопрос. У вас есть все плановые мощности ремонтных предприятий как РЖД, так и собственных. Нет ли у вас опасений на ближайшее время по невыполнению объемов по ремонту?

Я нашу долю вагоноремонтного комплекса уже приводил в своем выступлении. Поэтому у меня нет опасения, что весь объем будет выполнен плановых видов ремонта. У меня есть опасения, чтобы за собой сохранить тот объем ремонта, который хотя бы есть на сегодняшний день, через качество и своевременность услуги. Вот это у меня опасение на сегодняшний день есть. А то, что все вагоны, которые планируются в плановые виды

«Эксплуатация и ремонт собственного и арендованного вагонного парка»

ремонта с учетом мощности и ОАО "РЖД", и частных предприятий, они гарантированно обеспечивают ваши потребности.

Другой вопрос. И если рассматривать перспективу использования финансовых возможностей компании. А вы уже заработали денег довольно-таки прилично. У нас есть появление грузовой базы, где ОАО "РЖД" не планирует размещение вагоноремонтных предприятий. Это часть, сюда Якутию. Здесь надо смотреть. Там будут начальные операции происходить, там будет появляться все больше и больше парка грузовых вагонов. Просто появляется часть таких территорий, где на сегодняшний день территориально нет ни одного вагоноремонтного предприятия, а перспективы по развитию объемов погрузки и появлению большого количества начальных операций есть. Вот туда надо смотреть в необходимости, может быть, совместного комплексного развития таких «черных дыр», которые есть еще на территории Российской Федерации.

Вопрос еще. Какой средний просто в деповском ремонте в 2007 году и с какого времени вы считаете?

Точную цифру я до вас доведу, основываясь на данных ЦКИ, а у нас появляется до 20-го числа тяжелая отчетность с раскладкой выполнения нормативов простоя по собственнику и по инвентарному парку. Это цифры отчетности. Но на сегодняшний день она, конечно, не выполняется. За первый квартал мы ее провалили, я уже об этом говорил. У нас расчлененный норматив простой, он начинается от ВУ-23 и до выписки ВУ-36. И мы анализируем с Николаем Алексеевичем весь этот срез для того, чтобы понять, над каким сегментом работать для того, чтобы вписаться в выполнение норматива простоя. У нас он как минимум из пяти элементов состоит. Поэтому мы считаем от ВУ-23 до ВУ-36.

У нас с вами есть две комбинации – когда вагон отцепляется не на станции нахождения вагоноремонтного предприятия. Ему требуется на эту станцию приехать, это одна ситуация. И вторая ситуация, когда мы отцепку производим непосредственно на станции нахождения вагоноремонтного предприятия. Конечно, тогда начинается с выписки ВУ-23 на конкретной станции. Но мы, даже если на станции, где он отцепился, не находится вагоноремонтное предприятие, все равно мы учитываем и анализируем в нормативе простоя. Поверьте, мы такую аналитическую работу ведем. И программу, которая разработал сегодня ВНИИАС, она очень достоверно по элементам уже показывает. Я просто рекомендую ее воспользоваться, потому что мы ее взяли в основу своей работы именно с нерабочим парком.

Вопрос – как мы считаем или анализируем. Но у собственника подвижного состава, у нас с вами... Я же не могу заплатить за вас своевременно тариф, организовать доставку вашего вагона к месту расположения вагоноремонтного предприятия. Поэтому персональная рублевая ответственность, если мы говорим о рублевой ответственности, она наступает с момента прибытия вагона на станцию.

Где пусто, где густо. Решение уравнивать тариф на отправку в ремонт, на отправку в порожнем состоянии. Этот вопрос мы уже обсуждали. Мы стараемся через нормальное, четкое планирование, в том числе и с привлечением вас как заказчика. Я приводил несколько примерно вагоноремонтных депо, где хотят отремонтироваться все, но мощности этого предприятия на желаемые объемы не проходят, даже при переводе на 4-сменный режим работы. Вот, приведу Волховстрой. В шести стойлах сегодня снимает 440 вагонов. То есть дальше туда некуда двигаться. Мы сейчас развиваем это предприятие. Но понятно, что надо будет спокойно садиться и все это распределять во времени.

Вопрос. Когда будет внедрен объективный учет номерных узлов вагонов, как будет обновляться информация при замене? Я уже на этот вопрос частично отвечал. У нас с вами

«Эксплуатация и ремонт собственного и арендованного вагонного парка»

есть карточка комплектации вагона. Вы ее можете в ВЦ? запросить, у вас с каждым заключен договор. Комплектация вагона до прихода в ремонт и комплектация после выхода из ремонта. Сравните, и если вас где-то будет не устраивать, через ВУ-22, через дефектные ведомости мы всегда можем найти и уточнить те отклонения, которые произошли во время ремонта. Это такая же ситуация, что у нас, что на частном вагоноремонтном предприятии.

Бочкарев Н.А.: А что касается текущих ремонтов, если кто-то будет в этом вопросе неправильно себя вести, для того чтобы у нас база была нормальная, с которой можно работать.

Вопрос. Одним из условий договоров на производство плановых видов ремонта и текущего является стопроцентная предоплата. В чем же причина дебиторской задолженности компании?

Очень просто. У нас иногда получается так, что груженные вагоны. И вот по тем письмам, о которых я говорил. Имеются гарантийные письма для того, чтобы выпустить вагон, не держать его. В основном из-за этого. И из-за того, что вагон? заключен договор, не считают, а когда подходит квартал, когда идет отчетность, то выходит, что, оказывается, ремонтов больше сделали, чем была предоплата. То есть надо обоюдно следить за этим вопросом.

Вопрос. При ведении системы подготовки вагонов на месте выгрузки будет ли действовать международная выписка.

Аналогично. Если мы говорим – подготовка вагонов под погрузку, мы соответствующие формы эти все и ведем. И еще плюс ко всему - о том, что запланировано дальнейшее увеличение ремонтных мощностей. Мы посмотрим, что кроме тех трех депо, я думаю, что начальники служб должны посмотреть: если у нас в эксплуатационных депо где-то сохранилось все необходимое оборудование, остался тот штат, который имеется для ремонта вагонов собственных. Если мы увидим и проверим, то, конечно, дадим разрешение для того, чтобы на сегодняшний день количество стоящих вагонов в ожидании ремонта - а их 12 тыс. в деповском и в капитальном около 2 тыс. – снизить обоюдно. Давайте будем решать вместе.

Бочкарев Н.А.: Так, на все вопросы ответили. Слово предоставляется Гомону Андрею Петровичу, генеральному директору ОАО «Трансойл».

Гомон А.П.: Добрый день, коллеги. Хотел бы поблагодарить за предоставленную возможность выступить. Время уже подходит к концу, отведенное организаторами на эту секцию, поэтому постараюсь быть кратким и подчеркнуть несколько моментов.

Парк компании на сегодняшний день приближается к 13 тыс. единиц. Название компании несколько раз сегодня уже звучало. Нам очень приятно, безусловно, что опыт взаимодействия "Трансойла" и ОАО "РЖД" эффективен и, надеюсь, небесполезен в том числе и присутствующим здесь коллегам.

Начать хотел бы с опыта работы с ЦДРВ. С декабря 2006 года мы работаем по централизованному договору с ЦДРВ. Для нас это, безусловно, прорывной договор. Многого удалось добиться. Прежде всего, это и централизация взаимодействия, и существенным образом упрощенное согласование планов по ремонту вагонов по всем дирекция и ВЧД, непосредственно с Центральной дирекцией. Это, безусловно, решение проблемы при ремонте с запасными частями, съемными узлами и деталями, колесными парами. Это понимание и готовность нести ответственность и соблюдать гарантийные обязательства

«Эксплуатация и ремонт собственного и арендованного вагонного парка»

перед заказчиками, перед собственниками подвижного состава со стороны Центральной дирекции. К сожалению, обошлось это увеличением стоимости ремонта.

Тем не менее, считаем, что еще многое нам предстоит сделать совместно в работе. Несколько удивлен был замечанием Николая Алексеевича прозвучавшим. Мы считаем, что на самом деле централизация должны быть полной и всеобъемлющей, если так можно сказать. Мы считаем, что необходимо введение в структуре ЦДРВ отдельного подразделения по работе с ключевыми клиентами. Это замечательно, когда приходится по 15 администрациям от уровня главного бухгалтера депо или от уровня начальника депо, поднимаясь по всей иерархии вверх, добираться до начальника департамента. Но, к сожалению, это очень затратно и организационно, и с точки зрения администрирования имеющихся договоров. Гораздо, на наш взгляд, удобнее, правильнее, привлекательнее с точки зрения сервиса и с точки зрения координации работы было бы организация некоей клиентской службы поддержки в Центральной дирекции, которая бы, взаимодействуя с ключевыми клиентами, понимая клиента, координировала и решала бы всего его вопросы по дорогам уже непосредственно внутри ОАО "РЖД". Я считаю, что схема отработана, в ряде других отраслей она применяется весьма успешно. Уверен, что у многих здесь присутствующих коллег, компаний есть такая практика, когда один менеджер ведет одну крупную компанию, одного заказчика и координируя все, что происходит внутри подрядчика, понимает и настраивает на исполнение потребностей заказчика. Это организационно.

Технически нам не удалось на сегодняшний день добиться централизации расчетов и документооборота. Мы по-прежнему оперируем десятками счетов на предоплату от разных депо, сверками с ними же, получением первичной документации, акты выполненных работ от мест. Хотелось бы тоже иметь сводные акты, сводные отчетные документы, единый расчетный счет, куда мы готовы оплачивать, я понимаю, что это главное, что требуется от собственников на сегодняшний день.

Есть отдельный вопрос, связанный с установлением и согласованием стоимости новых узлов и деталей по рыночному принципу. Я уже отметил, что удалось добиться и совместными усилиями организовать снабжение съемными узлами и деталями, но, к сожалению... Сегодня говорили о рентабельности 35%, мне кажется, что уже новый виток пошел, мы уже начинаем получать предложения с рентабельностью 40,9. Это температура, при которой человек практически не выживает, но бизнесу она предлагается на сегодняшний день.

Речь идет о двух разных бизнесах. Один бизнес – это снабжение запасными частями, по сути, оптовая торговля. Второй бизнес – это оказание услуги, проведение ремонта. И мы ни в коем случае не оспариваем и согласны, и понимаем – это уже неким образом традиционно состоявшийся уровень рентабельности для сферы услуг. Он действительно выше, чем в отрасли оптовой торговли. В случае со снабжением запасными частями, да, безусловно, это бизнес, да, безусловно, это организация. Но для нас разумным, понятным уровнем рентабельности является 5-7% с учетом того, что все равно снабжение проходит, все равно это увеличивает объемы, проходящие в целом через ОАО "РЖД", позволяет РЖД экономить на масштабах при закупках тех же узлов и деталей у своих поставщиков.

Отдельно хотел бы сказать по поводу ответственности и качества. На фоне того, что мы понимаем, и огромное спасибо дирекции – идет навстречу в части понимания и принятия на себя гарантийных обязательств, их несоизмеримость, еще не удалось ее преодолеть нам. Мы все понимаем, во сколько обходится цистерна, полувагон, цементовоз в сутки на сегодняшний день на рынке. И РЖД в том числе и прежде всего является законодателем тех

«Эксплуатация и ремонт собственного и арендованного вагонного парка»

арендных ставок, которые потом с каким-то дисконтом или с премией отражаются на других игроках рынка.

На сегодняшний день мы считаем, что справедливой ответственностью за задержку подвижного состава в ремонте является ставка арендной платы, утвержденная теми же распоряжениями ОАО "РЖД" за единицу подвижного состава в сутки. К сожалению, на сегодняшний день оперируем параметрами ответственности в разы меньше, чем озвученной.

Считаем, что, безусловно, нам совместно необходимо работать над качеством. Небольшая цифра. У нас, к сожалению, за первый квартал 2007 года до истечения трех месяцев после выполненного планового ремонта в текущий ремонт было отцеплено 3,98% от общего количества выполненных ремонтов.

Отдельного решения на сегодняшний день требует вопрос с учетом и организацией возвратных отходов, которые образуются в качестве металлолома при смене запасных частей. Мы считаем, что их необходимо исключить из стоимости устанавливаемых новых деталей и узлов и таким образом полностью полномочия по реализации, с премией, мы готовы их исключить с дисконтом по отношению к справедливой рыночной стоимости, готовы предоставить любые функциональные возможности здесь ОАО "РЖД", если согласится.

Несколько слов о текущем отцепочном ремонте. Компания работает уже больше года по пилотному договору. И, поверьте, для нас это тоже был огромный прорыв. По единому договору, администрируемому, на самом деле, единым центром, в данном случае это Октябрьская железная дорога, все вагоны компании на всей сети проходят текущий отцепочный ремонт.

Ряд моментов при работе по данному договору, он все равно очень болезненный. Сегодня звучала несколько раз тема предоставления документов. К сожалению, это та ситуация, когда коммерции, бизнесу реально мешает бумаготворчество или отсутствие должного бумаготворчества. Приводит это к тому, что при выполненных работах, при оказанных услугах мы вынуждены руководствоваться принципами, когда нет бумажки – значит, нет расхода, нет расхода – нет оплаты. Это, безусловно, рождает недовольство, неприятие, несогласие. Но ситуация во многом патовая по той причине, что мы тоже отчетным и вашим, и нашим налоговым инспекциям. Есть ситуация, она подвисла, и ряд документов не предоставляются, на несколько миллионов рублей у нас по 2006 году до сих пор не предоставлены подтверждающие факт оказания услуг на различных депо сети документы.

Большое опасение вызывает прогрессивная новация в части электронной цифровой подписи. Опасения с той точки зрения, что, к сожалению, сегодня не смогли мы услышать технологию реализации. Без технологии, без понятного согласования ее это будет существенным затруднением.

Считаю, что необходимо также утвердить отраслевой классификатор. Об этом тоже сегодня шла речь с утра. С распределением причин неисправностей и отцепок в текущий отцепочный ремонт на возмещаемые и на невозмещаемые расходы. Считаем, что это должно быть сделано под руководством надзорного органа. Уверен, и опыт нашего взаимодействия с отраслевыми исследовательскими организациями подтверждает, что добрых 70% от тех причин, по которым бракуются вагоны в текущий отцепочный ремонт, на самом деле не подлежат предъявлению собственникам, они подлежат компенсации, возмещению со стороны эксплуатирующей организации, со стороны ОАО "РЖД". Пока классификатор не утвержден, общий, единый для всего рынка, мы постоянно сталкиваемся с ситуациями, когда приходится брать на себя эти расходы.

«Эксплуатация и ремонт собственного и арендованного вагонного парка»

Отдельно столкнулись мы с проблемой эластомерных поглощающих аппаратов. Не знаю, как думают остальные участники рынка, но наше предложение – опять-таки продекларировать возможный отказ от их использования. Порожний вагон прибывает на ППВ поврежденный либо в том же объеме, либо еще более. При производстве работ зачастую ППВ даже отказывается составлять акты формы ВУ-23. Приводит это к тому, что оператор-собственник не имеет эти возможности эти расходы, за которые он на самом деле не отвечает и которые он не инициировал, предъявить третьим лицам, предъявить несознательным грузоотправителям или тем, кто повредил вагон.

Это основные проблемные вопросы, которые возникают у нас на сегодняшний день во взаимодействии с ОАО "РЖД". Тем не менее, еще раз хочу сказать, что мы на самом деле благодарны, последний год считаем очень позитивным, и в развитии он, безусловно, динамику, и в качестве тех цифр, которые уже назывались – мы их тоже подтверждаем, для нас они актуальны. И в опыте взаимодействия он был, безусловно, положительным. Надеемся, что это продолжится и дальше.

Бочкарев Н.А.: Спасибо, Андрей Петрович. Слово предоставляет Балтыбаеву Балтсыкен Сардыевичу Акмолинский ВРЗ. Ознакомление с Акмолинским вагоноремонтным заводом.

Балтыбаев Б.С.: Уважаемые коллеги, наш Акмолинский вагоноремонтный завод в советское время ремонтировал полувагоны, специализировался на полувагонах и ремонтировал вагоны Казахстана и Средней Азии. Но в связи с развалом Союза у нас, как говорится, ремонт стал падать и в конце 90-х годов Казахстан стал тоже ощущать нехватку полувагонов. И выработав назначенный срок службы, их изымали из эксплуатации, и практически тысячи полувагонов ожидали списания и, как говорится, отправку в металлолом. А новые в то время не было возможности приобретать Казахстан. И в это время спасибо нашим институтам, которые разработали капитальный ремонт с продлением сроков службы, технические условия. И наше предприятие начало осваивать этот вид ремонта. И в 2001 году мы практически отремонтировали первый вагон по техническим условиям, он успешно прошел испытания в Санкт-Петербурге, комиссия по железнодорожному транспорту полномочных специалистов 21 марта 2002 года нам разрешили капитальный ремонт с продлением срока службы.

За это время мы освоили не один только полувагон, хоппер-дозатор, думкары, цистерны, платформы, а также в настоящее время освоена модернизация платформы под перевозку большегрузных контейнеров, это фитинговые платформы. В этом году на последнем заседании нам дали разрешение на модернизацию двухъярусной платформы с продлением срока службы. С 2002 по 2006 гг. мы отремонтировали 4265 единиц подвижного состава – капремонт с продлением срока службы. Поэтому я взял выступление для того, чтобы вы знали, что существует такой вагоноремонтный завод, и если вас заинтересует с нами сотрудничать, мы всегда готовы, если это будет вам выгодно. Наши адреса, куда можно обратиться. Если договоримся, мы можем производить ремонт с продлением срока службы, а также капитальный и деповской ремонт.

Бочкарев Н.А.: Уважаемые коллеги, надо посоветоваться. У нас два выступающих осталось – два начальника службы Северо-Кавказской и Северной железных дорог - Рудь и Белюгин. Я думаю, выслушаем их и подведем итоги?

«Эксплуатация и ремонт собственного и арендованного вагонного парка»

Слово предоставляется Белюгину Владимиру Николаевичу, начальнику службы вагонного хозяйства Северо-Кавказской железной дороги, филиал ОАО "РЖД".

Белюгин В.Н.: Уважаемые коллеги, я очень кратко остановлюсь. Вопросы, которые я в своем выступлении приготовил, они здесь прозвучали.

Во-первых, что сегодня представляет вагонно-эксплуатационное хозяйство Северо-Кавказской дороги. Это пять эксплуатационных вагонных депо, это вагонный участок Гудермесского локомотивного депо Грозненского отделения. Сегодня ремонтная база наша эксплуатационная позволяет выполнять необходимые объемы текущего отцепочного ремонта как вагонов компании, так и собственного подвижного состава. У нас сегодня есть и необходимое оборудование. Частично мы сами ремонтируем себе запасные части в ремонтных цехах, частично мы получаем из дирекции Северо-Кавказской железной дороги.

Мы готовы и вполне сегодня обеспечены запасными частями. Единственное, у нас в связи с проведением ТО-3 возникла небольшая проблема по колесным парам, которые сегодня ДРВ не в полном объеме нам обеспечивает. Но тем не менее есть договоренность, есть решение, эта проблема будет сегодня решена.

Эксплуатационная база Северо-Кавказской дороги развивается. В прошлом году мы открыли в связи с открытием паромной переправы текущий отцепочный ремонт по станции «Кавказ», порт «Кавказ». Открыли мы в прошлом году ремонт на Грозненском участке. Там работают в основном собственные цистерны. И сегодня уже ряд компаний там производит текущий отцепочный ремонт. Это выгодно и нам, и вам, чтобы избавиться от дополнительного порожнего пробега неисправных вагонов и удешевить ремонт.

Сегодня у нас, как и всех, есть проблемы с дебиторской задолженностью. Она составляет у нас 582 тыс., это я примерно разделил по всем дорогам – чуть ниже чем в среднем по ОАО "РЖД". И анализ ее показывает, что из 15 предприятий, в том числе и текущие, практически 13 – это те, которые не имели с нами договоров. Даже старые есть, еще 2004 года, с которыми мы заканчиваем вопросы, по снятию этих проблем. Здесь есть и наша вина, неправильный наш расчет. А в основном это неоплата – те компании, которые разово сюда засылали к нам вагоны, и они оказывались неисправными.

Какие есть сегодня проблемы у нас, как и у всех, наверное? Это, во-первых, отсутствие информации о конкретном собственнике вагона на сегодня. Это то, о чем говорилось. Это, соответственно, несвоевременная информация того пользователя вагонов. И сразу в виде предложения, потому что этот вопрос здесь звучал – о том, что усложнен сегодня порядок передачи в субаренду вагонов. У меня есть предложение, чтобы создать открытый сайт, в котором не обязательно нужно давать информацию об оформленных должным образом отношениях, а именно о непосредственном пользователе вагона. Это упростит ситуацию и вам, и нам.

Также есть проблемы по отказу оплачивать текущий отцепочный ремонт по грению буксового узла, так как иногда не подтверждается неисправность колесной пары, но сегодня об этом уже говорилось, и я думаю, что решение будет.

Есть проблемы, связанные с ремонтом колесных пар. Колесная пара собственника поступает к нам в ремонт. Обычно отдается большей частью в ремонт ДРВ. Но есть разрешение – подкатывать аналогичную колесную пару парка ОАО "РЖД". Но ВЧД, к сожалению, боятся, чтобы потом не возникло задолженности. Если эта колесная пара вдруг будет признана не подлежащей ремонту средствами дефектоскопирования или каким-то геометрическим параметрам. Они ждут, пока эта колесная пара отремонтируется и вернется под ваш вагон. Поэтому решение вопроса в целом по колесной паре и оформление должным

«Эксплуатация и ремонт собственного и арендованного вагонного парка»

образом наших с вами отношений по возмещений в таком случае колесной пары, я думаю, это ускорит решение ремонта собственных вагонов.

Вот основные вопросы проблемные. Есть еще какие предложения. По информации. Есть такой опыт. Есть информация на части собственных вагонов в виде почтового адреса, телефонов, но не на всех есть. Есть такое предложение, чтобы это было обязательно.

Есть предложение по опыту той нашей поездки на американские железные дороги. Но не то, которое Ирина Викторовна предложила всю ответственность возложить на эксплуатацию, это, наверное, не совсем правильно. Я только один пример приведу, чтобы было всем понятно, на какой мы элементарной базе работаем. При осмотре одного из вагонных депо эксплуатационных, цехов текущего отцепочного ремонта предприятий США мы увидели тележку, которой

более 40 лет. И она после изготовления была дефектоскопирована только один раз. И она имела вполне нормальный рабочий вид. Вы сами понимаете, какими тележками мы обеспечены. Поэтому применить, наверное, сегодня те методы, которыми работает Америка, наверное, не представляется возможным. Но есть другое предложение. Те же работники эксплуатационных депо подсказывали нам, что в Америке не существует проблемы по мелким ремонтам, так называемым. Если сумма ремонта определенного вагона согласована и не превышает установленную договоренность, закрепленную соответствующими соглашениями, то предприятие ремонтирует без уведомления собственника, что этот вагон поступил в ремонт.

Поэтому есть предложение согласовать какой-то упрощенный порядок для простых видов ремонта. Это ускорит работы, это послужит на решение тех проблем, которые есть сегодня в эксплуатации. Вкратце все.

Бочкарев Н.А.: Слово предоставляется Рудь Александру Анатольевичу, начальнику службы вагонного хозяйства Северной железной дороги.

Рудь А.А.: Уважаемые участники конференции, проблемы, которые здесь были освещены, практически все они находят и у нас на Северной железной дороге место. Поэтому я не буду повторяться. Вот те предложения, которые сегодня мы готовили к этому мероприятию.

Первое. Действительно, разработать единую базу данных по вагонам промышленных предприятий с телеграфными адресами собственников и с учетом сменяемости владельца и в том числе арендатора. Тема такая есть. Зачастую простой вагона в текущем отцепочном ремонте затягивается из-за отсутствия этого адреса. Мы не можем найти. Переписка составляет много суток. Затем гарантийные письма, затем только после оплаты вагон ремонтируется.

При передаче в аренду собственных вагонов запретить выпуск вагонов на пути общего пользования без нанесения трафаретов о контактной информации предприятия, взявшего вагон в аренду. Хотя бы на кузове вагона координаты.

Для проведения более глубокого анализа по работе вагонов собственности промышленных предприятий, составления и согласования договоров, сбора документации необходимо создать службе вагонного хозяйства, наверное, все-таки сектор. Собственников много, работа приличная. Отдельных штатных единиц на эту работу мы на сегодня не имеем. Выходим из положения кто как может.

«Эксплуатация и ремонт собственного и арендованного вагонного парка»

Для составления единой калькуляции, а также более четкого проведения заявочной кампании разработать норму расхода запасных частей и материалов на текущий отцепочный ремонт по подобию деповского ремонта. Нормы должны у нас быть.

При планировании расходов на материалы учитывать систему централизованного обеспечения запасными частями и материалами для текущего отцепочного ремонта, в том числе дорогостоящие узлы и детали, которые сегодня согласно типовому договору вписывается, что их должен поставлять заказчик.

Рассмотреть вопрос включения оплаты за текущий отцепочный ремонт в тариф. Сегодня об этом говорили. Мы тоже эту тему выносим и говорим, что нам бы было намного удобнее и проще работать с собственником.

И еще одна проблема, которая существует – это подкатка под вагоны парка компании сегодня твердого колеса. А собственник у нас эксплуатирует свой подвижной состав практически на колесах обычной твердости. Поэтому вагон ждет, колеса такого в ?КМ мы не получаем. Поэтому решить вопрос. И для создания технологического запаса, для АВКМ? в дороге поставить колеса обычной твердости. В процентном отношении – сколько мы попросим. Вот у меня все.

Вопрос: *(неразборчиво)*.

Рудь А.А.: Если говорить, что из себя представляет ПТО Приводино, это практически четыре пути парка – там, где осматриваются вагоны под погрузку, и больше никаких обустройств там нет. По договору, который да, действительно, текущий отцепочный ремонт должен был там быть, но мы заведомо сознательно пошли на то, чтобы на этой станции текущий не создавать. Есть текущий в Сольвычегодске есть текущий в Высокогорке. Сегодня я работаю и держу на контроле, чтобы поезда, кольцевые маршруты в порожнем состоянии предъявляли их по Архангельску, мы все там должны выцепить, и состав должен с гарантией, без отцепки в Приводино пойти под погрузку. Кстати, после этого контроля отцепов стало меньше. Но есть.

Бочкарев Н.А.: Уважаемые коллеги, на этом мы с вами повестку дня исчерпали. Мы, как обычно, подготовим итоговый документ, в котором отразим все насущные вопросы – как нам быть. Я думаю, что и в первой половине дня, и во второй – вопросов много.

Я бы хотел деталь уточнить. Про какой, Андрей Петрович, разговор идет классификатор – платить - не платить, я что-то не могу понять. Мы с вами, по-моему, уже в другом измерении работаем, в рыночном. У нас, по-моему, бесплатно в беседе только осталось. Вы мне можете пояснить – за что платить, за что не платить. По-моему, у нас беседа нет. У нас за все должен кто-то платить. И если это говорит о том, что мы с вами говорим о трех вещах - эксплуатационного характера, ремонтного или повреждения, то все должно находить своего. То есть если эксплуатационного характера, то, соответственно, предприятие должно нести то, которое отправлено по тем же тормозам и т.д. Если это повреждение – ради бога, страхуйте свой подвижной состав, как это мы делаем. Мы, кстати, застраховали полностью, второй год уже, весь свой подвижной состав. И от этого имеем соответствующие плюсы. Если говорим о классификаторе. А теперь – как вы можете понять о том, что кто-то вам может бесплатно какой-то текущий и за счет чего провести? Бесплатного нет. Все должно платиться, все должно учитываться. А соответственно, в обратную сторону раскручиваться – а кто это допустил и предъявлять, на это есть у нас рекламационно-претензионная работа, которая, с одной и с другой стороны, пока хорошего не имеет. Это для

«Эксплуатация и ремонт собственного и арендованного вагонного парка»

уточнения, чтобы не думали, что кто-то здесь сделает классификаторы, и платить - не платить будете. Это не будет по жизни. Вы говорите одно, а делаете другое. Вы говорите о том, что вы без бумажки ничего не можете оплатить. А вы скажите тогда, из каких мы средств благотворительных будем оплачивать тот или иной ремонт?

Гомон А.П.: Я думаю, что мы настолько далеко от собеса ушли, что обратного пути вряд ли найти можно. Николай Алексеевич, вы абсолютно правы в части двух альтернатив организации данного процесса. Одна альтернатива, на мой взгляд, более цивилизованная и правильная заключается именно в создании классификатора, который бы разделял эксплуатационные, технические, неисправности, возникающие вследствие повреждения и неисправности, возникающие вследствие нормального износа. И на собственников возлагалась бы функция оплаты исключительно ситуаций, возникающих по причине нормального износа подвижного состава. Потому что мы прекрасно понимаем, что эксплуатирующей организацией и ремонтирующей на сегодняшний день является ОАО "РЖД".

Второй путь – тот, о котором говорите вы, претензионно-исковая работа. Но, к сожалению, он сильно более затратен, процедурно тяжел. Не хотелось бы превращаться в такие маленькие монстроидальные претензионно-исковые компании и судиться по каждому виду неисправности, но это тоже альтернатива, это работа благородная, займет два-три года, ее можно проводить.

Бочкарев Н.А.: Спасибо. Я-то от вас услышал – бесплатно что-то делать. Я сначала так понял: классификатор, за который не надо платить.

Гомон А.П.: Нет, все на возмездной основе.

Бочкарев Н.А.: Ну, тогда ради бога извините. Классификатор, за который не надо платить. Ну, я же не оглох. Так что, уважаемые господа, на этом, я думаю, закончим. Те вопросы, которые по твердым, надо их решать. И т, что говорил я в своем выступлении, что колесо туда-сюда возить, мы это все запишем и в ближайшее время постараемся сделать.

Сапетов М.В.: Уважаемые коллеги, я бы на чем хотел сегодняшнее наше общение между ремонтниками и вами как заказчиками закончить. Во-первых, поблагодарить за ваше терпение, это от души. Потому что мы оказались в непростой ситуации с точки зрения того полувагона, который получили в эксплуатацию. Кстати, опять-таки это ОАО "РЖД" идет на некоторые издержки. Понимая, что на сегодняшний день создать вагон нового поколения невозможно без некоторых экспериментов. Если мы вспомним историю создания тележки 18, то, поверьте, у нее проблемных вопросов было не меньше, чем тех проблемных вопросов, с которыми столкнулись с 578 тележкой. Просто ничто новое не появляется вдруг и сразу. Есть определенный период, в течение которого проводятся, как положено, стендовые испытания, полигонные испытания. Потом опытная эксплуатация. ОАО "РЖД" просто ставя перед собой и видя, что мы подотстали лет на 20 от своих коллег американцев, европейцев в плане нового вагона. И Николай Алексеевич этим делом занимается. Поэтому, поверьте, без определенных рисков ОАО "РЖД" двигаться не может.

Но при этом я хочу сказать, чтобы мы понимали друг друга. Вы - владелец подвижного состава, инфраструктура, которая обеспечивает эксплуатацию вагона, мы с ремонтниками, в том числе частных предприятий обеспечиваем ремонт, но при этом мы ремонтируем самый

«Эксплуатация и ремонт собственного и арендованного вагонного парка»

ремонтпригодный вагон в мире. Мы не должны об этом забывать. И на сегодняшний день, конструкция вагона, к сожалению, такова, на которой износы у нее бывают предельные или запредельные, качество эксплуатации вагонов, и у нас здесь ответственность тройная. Так и в эксплуатации и в ремонте, и в том числе и ваша как владельца подвижного состава. К сожалению, мы вынуждены работать с тем подвижным составом, который создан и который на сегодняшний день у нас с вами находится в эксплуатации.

И добавлю несколько конкретных вопросов по учетной политике, связанной с компенсацией стоимостных параметров и т.д. С 1 января ОАО "РЖД" перешло на новую учетную политику с точки зрения движения запасных частей и материалов - с эксплуатации в ремонт, с ремонт в эксплуатацию. Она считается уже не в штуках, а начинает оцениваться в рублевом эквиваленте, а это как раз тот шаг, который позволит нам нормально работать. И вот те вопросы, которые Андрей Петрович ставил с точки зрения возможности применения на элементе возвратного кода? учитывать тот металлолом, который образуется в процессе ремонта и нормально высчитывать из цены вагона. То есть мы сделали действительно довольно-таки серьезный шаг в эту сторону с точки зрения бухгалтерско-учетной политики внутри ОАО "РЖД". И это опять-таки только приводит к нормальным позитивным следующим шагам.

Бочкарев Н.А.: Снижаем не на 4%, но хотя бы приближаться к 10-то должны. На этом заканчиваем. Всем спасибо. Успехов в текущей работе.