

Вагоны-призраки на Российских железных дорогах: кто ответит за безопасность?

Каждый день и каждую ночь, не останавливаясь ни на минуту, по железным дорогам России курсирует более миллиона грузовых вагонов. Двадцать с лишним тонн груза на каждом из них: от угля до химических удобрений, от нефтепродуктов до автомобилей.

Более 150 тысяч километров железных дорог, простирающихся от Калининграда до Владивостока, сотни и тысячи железнодорожных узлов, огромная инфраструктура. И, к сожалению, несмотря на ее стратегическое, определяющее значение для безопасности государства, сказать, что все в этой системе работает без сбоев, нельзя.



Ежегодно фиксируются происшествия, связанные со сходом грузовых вагонов – этими словами на языке профессионалов именуется ЧП, связанные с покиданием подвижным составом рельсового пути – фактически, железнодорожная авария. Однако если в ней не участвовали пассажирские вагоны, или же не было нанесено значительного ущерба железнодорожной инфраструктуре, то эти происшествия редко становятся предметом пристального внимания СМИ. Следственными органами и органами прокуратуры проводятся стандартные проверочные мероприятия, в некоторых случаях возбуждаются уголовные дела и привлекаются к ответственности виновные лица. Однако что лежит в основе этих происшествий? И не наводит ли удручающая их статистика на мысли о некоей системной проблеме в функционировании отечественных железных дорог?

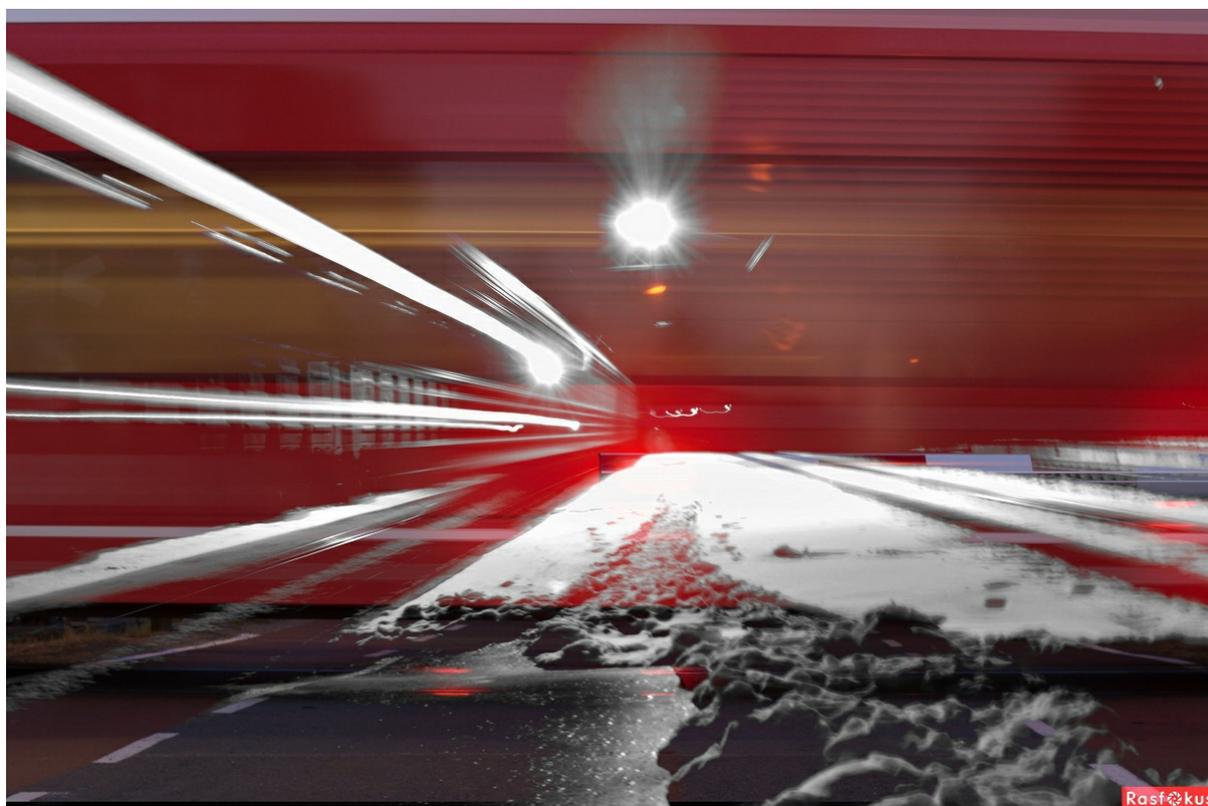
Несмотря на серьезные последствия, которые неизбежны при любом ЧП на железной дороге, всеобъемлющей статистики по нанесенному железнодорожной инфраструктуре ущербу фактически не ведется. Информации о том, сколько потеряло в этих происшествиях АО «РЖД», сколько – владельцы и арендаторы вагонов, в открытом доступе не найти. Однако есть другая цифра: за 2017 год бюджет «Российских железных дорог» на обеспечение безопасности превысил 100 миллиардов рублей. Достаточна ли эта сумма для полного исключения фактов железнодорожных происшествий? Наверное, нет – безопасность не бывает дорогой и никогда не бывает достаточной. Хватило бы ее при грамотном распределении для резкого снижения

количества ЧП? Очевидно, что да.

* * *

Еще в 2013 году правительством Российской Федерации, в тесном взаимодействии с научными учреждениями, с сотрудниками АО «РЖД» и рядом других заинтересованных структур и ведомств был дан старт работе по ужесточению контроля за неудовлетворительным состоянием подвижного состава – в первую очередь, это касалось грузовых вагонов. Сначала государство максимально затруднило процедуру продления срока службы грузовых вагонов, и идея эта была встречена профессиональным сообществом благосклонно. В чем же заключалась ее суть?

Дело в том, что до 2013 года существовала повсеместная практика продления срока службы грузовых вагонов и деталей тележки (боковой рамы). Конкретный срок, в течение которого вагон мог продолжать курсировать по дорогам общего пользования, определялся специализированной экспертной организацией, но составлял не более половины от назначенного срока службы. Насколько квалифицированно при этом проводился ремонт, и насколько изношен один, отдельно взятый вагон, при этом интересовало участвующих лиц не всегда: нужно помнить, что вагон – это живые деньги. И каждый день, что он простаивает на ремонте, его владелец несет убытки: ведь в этот период времени вагон не приносит владельцу ни копейки, а требует лишь расходов, причем порой – весьма значительных. Само собой, что не сказаться на безопасности эксплуатации подвижного состава это не могло: если у бизнеса есть возможности для снижения издержек, то он рано или поздно, но начинает их использовать.



Именно поэтому, убедившись в неэффективности предпринятых ранее мер, правительство России приняло решение: с 2016 года продление срока службы грузового вагона невозможно в принципе. «Не допускается включать в поезда, следующие по инфраструктуре железнодорожного транспорта общего пользования во всех видах сообщения груженные грузовые вагоны, в отношении которых после 1 января 2016 г. выполнены работы по продлению сроков их службы или модернизации с продлением сроков их службы» (п. 21 Приложения № 5 к Правилам технической эксплуатации железных дорог РФ, утвержденных Приказом Минтранса России от 21.12.2010 г. № 286). Исключение из этого правила было сделано лишь для отдельных категорий вагонов, которые не составляют значимой части от общего числа курсирующих по железным дорогам страны.

В результате этого решения в последующие два года было списано в утиль более 220 тысяч грузовых вагонов – около одной шестой от общего количества. И сразу же, следуя законам экономики, на рынке образовался дефицит. А там, где есть дефицит, всегда начинают действовать теневые схемы работы. Железная дорога в этом отношении не стала исключением, и на одном конкретном примере мы постараемся это проиллюстрировать.

Но для начала – немного теории. Выходя из вагоностроительного цеха, вагон несет на себе 10 номерных деталей, которые отражаются в базе данных ГВЦ ОАО «РЖД». А именно, в первую очередь – в сведениях о комплектации под кодовым номером 2730-2731. Помимо этого также, в справках:

- Технический паспорт вагона (справка 2651);
- Пробег вагона (справка 2612);
- Выполненные ремонты вагона (справка 2653);
- Изменение собственности вагона (справка 2654);
- Узлы и детали тележек (справка 2730);
- Сведения о комплектации вагона (справка 2731).

Более того, сведения о предприятии-изготовителе вагона, равно как и о годе его постройки, также отражаются не только на металлической заводской табличке, крепящейся к раме или кузову вагона, но и не удалимым способом дублируются на других элементах грузового вагона.

То есть, при производстве вагона в единой автоматизированной системе данных отдельные номерные его части четко «привязаны» друг к другу – для сравнения можно провести параллель с номером кузова и номером двигателя в автомобиле. По каждому из номерных агрегатов всегда можно провести проверку и выяснить, в какой период, на каком вагоне, у какого владельца тот или иной номерной агрегат функционировал.



То есть, даже если во время планового или текущего отцепочного ремонта на вагоне была заменена колесная пара, к примеру, то зная ее номер, завод и год изготовления, можно без всякого труда выяснить, откуда она появилась на вагоноремонтном или вагонном эксплуатационном предприятии, в какое время она там появилась, куда делся предыдущий вагон, на котором она была установлена, и когда (конкретная дата) она была установлена на текущий отремонтированный вагон. Так работает система в теории, однако на практике возникают удивительные вещи.

Обратим свое внимание, к примеру, на вагон, принадлежащий компании ООО «АФГ-Транс».

В базе данных ГВЦ ОАО РЖД (Главный вычислительный центр, являющийся аккумулятором справочных данных, в том числе и по грузовым вагонам) имеются сведения о вагоне с номером 42109934, и по документам он является 4-осной платформой с длиной по раме 13400 мм. (13 метров 40 сантиметров). Новый номер был

присвоен этому вагону в связи с перенумерацией в ноябре 2017 года, после выполнения деповского ремонта, ранее вагон носил номер 94582244, который в марте 2016 был исключен из АБД ПВ (Автоматизированная база данных паспортов вагонов).

Пока что все нормально – вагон зашел на деповской ремонт, а затем в установленном законом порядке сменил номер. Однако есть небольшая проблема: вагон с номером 94582244, в соответствии со сведениями из базы данных, имел длину по раме 18400 мм. (18 метров 40 сантиметров). Каким образом при смене номера (то есть, при формальной процедуре) вагон смог лишиться пяти метров рамы? Никаких сведений о подобных изменениях паспорт вагона не содержит. Зато содержит еще кое-что.

В соответствии с имеющимися данными, деповской ремонт якобы был проведен вагону с номером 94582244 в апреле 2016 года. А с учета этот номер был снят чуть меньше, чем за месяц до этого – в марте 2016. Возникают резонные вопросы: каким образом вагону с недействительным уже номером мог быть проведен ремонт? И проводился ли он вообще? И если проводился, то какому все-таки вагону, с длиной рамы 13,4 метра или все же 18,4 метра? Ответов на эти вопросы ГВЦ АО РЖД дать желающим не готов.

Однако же пойдём далее. В 2013 году вагону со старым номером 94582244 был проведен капитальный ремонт, по результатам которого разрешение на продление срока службы было получено его владельцем на 11 лет. Обращаем внимание, что это произошло до полного запрета на продление срока службы... Если происходило вообще. Потому что есть важный момент: техническое решение о продлении срока службы могло выдаваться владельцу вагона лишь при условии его (вагона) фактического предоставления. То есть, это не могло происходить в то время, пока вагон находился в рейсах. А внимательное изучение и сличение дат, в которые происходили с вагоном те или иные события, позволяет усомниться в их действительности.



Как видно из процитированной выше нормы права, запрет на включение в составы касается только вагонов, которые претендовали на продление срока службы после 1 января 2016 года. Это означает, что если «подобрать» вагон, который по документам проходил ремонт с продлением срока службы до этой даты, и присвоить ему новый номер при перерегистрации, то он может спокойно приносить своему владельцу деньги еще 11 лет.

В рассмотренном случае это означает, что до 2024 года никаких законных оснований к снятию этого вагона, якобы прошедшего капитальный ремонт до введения запрета, нет. Только если не будет доказано, что все эти манипуляции происходили исключительно на бумаге. Пока компетентные органы этим вопросом не озадачатся, вагон, которому в следующем году исполнится 40 лет, будет беспрепятственно эксплуатироваться собственником.

Но и это еще не все. При изучении номерных деталей одного и того же, по бумагам, вагона, оказывается, что

номера ни на одной из них не совпадают. То есть на нем не просто менялись отдельные узлы, а вагон, который передвигается по железным дорогам общего пользования, соответствует своей документации лишь по номеру – ни по номерам деталей, ни по техническим характеристикам он и близко не похож на то, что должно быть по документам. Более того, при сличении сведений, имеющихся в техническом паспорте вагона, и сведений, нанесенных на табличку с указанием предприятия-изготовителя и годом изготовления, выясняется – сведения не совпадают. То есть, это означает, что по железным дорогам общего пользования курсирует вагон-призрак: откуда он, где он был изготовлен, кто и когда его ремонтировал, откуда на нем те или иные номерные детали – доподлинно не известно.

И здесь не может не встать следующего вопроса: а откуда эти детали под данным, конкретным, вагоном, взялись? Если они были сняты с других вагонов, то по каким причинам, когда и где? Как они попали именно на то вагоноремонтное предприятие, на котором происходил плановый ремонт вагона? Проверяться ли их ремонтпригодность в соответствии с регламентирующей документацией, и самое важное – проверялась ли легитимность происхождения этих номерных деталей? Или же они вообще ранее были списаны с других вагонов на металлолом, а поставлены на рассматриваемый вагон нелегально?

Для того, чтобы это установить, требуется произвести ряд несложных действий: запросить документы в соответствующих организациях, и просто сравнить даты и цифры. Как видно из изложенного выше, порой даже самые хитроумные схемы вскрываются этими несложными действиями. Но журналисты этого сделать не могут – в отличие от следственно-надзорных органов.

Что же означает все сказанное выше в практическом разрезе? То, что по железным дорогам страны передвигаются потенциально опасные грузовые вагоны, которые никак не соответствуют своим техническим паспортам. Отдельные экспертные организации с готовностью (и полагаем, что небескорыстно), продлевали им сроки службы, не интересуясь их фактическим состоянием.



Ведь согласитесь, сложно предположить, что увиденные невооруженным взглядом дилетанта несоответствия и странности просто прошли мимо внимания специалистов? При этом работники отдельных подразделений, осуществляющих работы по ремонту грузовых вагонов, также не озабочены аккуратным оформлением технической документации и, вполне возможно, на тех или иных условиях, закрывают глаза на явные нарушения закона.

Безопасностью железнодорожных перевозок занимаются многие государственные структуры, и это правильно – потому что последствия каждого схода вагонов непредсказуемы и потенциально несут опасность для жизни и здоровья людей. Однако так получается, что и у семи нянек дитя без глазу – при этом, видимо, баснословные деньги, которые крутятся в сфере грузоперевозок с использованием железнодорожного транспорта, не позволяют контролирующим и надзорным органам с должным прилежанием выполнять

возложенные на них задачи.

Хотелось бы надеяться, что этот материал позволит убрать хотя бы некоторое количество потенциально опасных вагонов с железной дороги – и те люди, кто должен заниматься этим по долгу службы, обратят на вопиющую ситуацию с безопасностью в этой сфере внимание. В противном случае есть все основания опасаться, что рано или поздно, но эти проблемы аукнутся не только финансовыми потерями структур РЖД и владельцев сомнительных вагонов, но и человеческими жизнями.



Информационное агентство СПЕЦИАЛЬНЫЙ РЕПОРТЁР

Автор: А.Ларин © Babr24 РАССЛЕДОВАНИЯ, ТРАНСПОРТ, РОССИЯ 👁 17942 15.03.2019, 14:44 📌 1294
URL: <https://babr24.com/?ADE=186900> Bytes: 13631 / 13246 Версия для печати

👍 [Порекомендовать текст](#)

Поделиться в соцсетях:

Также читайте эксклюзивную информацию в соцсетях:

- [Телеграм](#)
- [ВКонтакте](#)

Связаться с редакцией Бабра:
newsbabr@gmail.com

Автор текста: **А.Ларин.**

НАПИСАТЬ ГЛАВРЕДУ:

Телеграм: [@babr24_link_bot](#)
Эл.почта: newsbabr@gmail.com

ЗАКАЗАТЬ РАССЛЕДОВАНИЕ:

эл.почта: bratska.net.net@gmail.com

КОНТАКТЫ

Бурятия и Монголия: Станислав Цырь

Телеграм: @bur24_link_bot

эл.почта: bur.babr@gmail.com

Иркутск: Анастасия Суворова

Телеграм: @irk24_link_bot

эл.почта: irkbabr24@gmail.com

Красноярск: Ирина Манская

Телеграм: @kras24_link_bot

эл.почта: krasyar.babr@gmail.com

Новосибирск: Алина Обская

Телеграм: @nsk24_link_bot

эл.почта: nsk.babr@gmail.com

Томск: Николай Ушайкин

Телеграм: @tomsk24_link_bot

эл.почта: tomsk.babr@gmail.com

[Прислать свою новость](#)

ЗАКАЗАТЬ РАЗМЕЩЕНИЕ:

Рекламная группа "Экватор"

Телеграм: @babrobot_bot

эл.почта: eqquatoria@gmail.com

СТРАТЕГИЧЕСКОЕ СОТРУДНИЧЕСТВО:

эл.почта: babrmarket@gmail.com

[Подробнее о размещении](#)

[Отказ от ответственности](#)

[Правила перепечаток](#)

[Соглашение о франчайзинге](#)

[Что такое Бабр24](#)

[Вакансии](#)

[Статистика сайта](#)

[Архив](#)

[Календарь](#)

[Зеркала сайта](#)