

ВЛАСТЬ

Потенциал для развития



МИХАИЛ КЛЕМЕНТЬЕВ/ТАСС

В ТРАНСПОРТНОМ МАШИНОСТРОЕНИИ СОЗДАНА СЕРЬЕЗНАЯ БАЗА ДЛЯ РАЗВИТИЯ, ЗАЯВИЛ ВЛАДИМИР ПУТИН.

Вчера президент выступил на съезде Союза машиностроителей, который проходил в Колонном зале Дома союзов. Его главной темой стала оценка состояния отрасли в условиях серьезных экономических вызовов, с которыми столкнулась Россия.

«Уменьшились инвестиции, снизились спрос на продукцию и объемы производства», – начал свою речь Владимир Путин. Индекс производства машин и оборудования в 2015 году по отношению к 2014-му показал очевидное снижение – 88,9%, но по результатам первого квартала этого года составил уже 105,4%.

«Рассматриваем машиностроение как один из драйверов отечественной экономики», – сказал президент. По мнению главы государства, отрасль имеет большой экспортный потенциал и должна стать технологическим лидером. Президент привел в пример оборонно-промышленный комплекс (ОПК), где за последние девять лет производительность труда выросла втрое, объем производства – почти на 13%.

Среди достижений – обновление основных фондов в ряде секторов машиностроения. «Около половины магистральных тепловозов и электровозов, легковых автомобилей и около 40% автобусов выпускается на мощностях, которые были введены за последние пять лет. Создана серьезная база для последующего развития», – сказал президент и напомнил, по грузовым и пассажирским вагонам за последние 15 лет введено соответствен-

но 30 и 40% мощностей – это серьезный результат. В других отраслях машиностроения производственные мощности за то же время обновлялись на 10–15%.

Президент обещал «всестороннее содействие» предприятиям, которые намерены повысить свою эффективность, выпускать конкурентоспособную продукцию и завоевывать мировые рынки. Среди механизмов такой поддержки – Фонд развития промышленности, который будет докапитализирован на 20 млрд руб. Машиностроители, сообщил президент, смогут получить льготы в рамках специальных инвестпроектов, которые можно будет освобождать от налога на прибыль.

Переводить в страну передовые технологии, а не просто налаживать сборочное производство – такую задачу поставил перед отраслью Владимир Путин. Помощь в приобретении патентов, ноу-хау окажет Агентство по технологическому развитию, которое начнет работать уже этим летом. Среди эффективных механизмов президент назвал и Российский экспортный центр, который рассматривает сегодня сотню проектов объемом около \$7 млрд.

Глава государства обозначил ключевые направления работы машиностроителей на ближайшие годы: преодолеть излишнюю зависимость от зарубежных технологий и уделить особое внимание радиоэлектронной промышленности. «В этой связи прошу безотлагательно реализовать принятые решения о формировании заказа на гражданскую продукцию микрорлектроники», – распорядился президент.

Ольга Соломонова

КАДРЫ

Сезон работы

Штат для ремонта пути набрали на ярмарке



СЕМЕН КАВАЙДИН/РИА НОВОСТИ

ЗАБАЙКАЛЬСКАЯ ДИРЕКЦИЯ ПО РЕМОНТУ ПУТИ ПОЛНОСТЬЮ УКОМПЛЕКТОВАЛА МОНТЕРАМИ ПУТЕВЫЕ МАШИННЫЕ СТАНЦИИ, ОРГАНИЗОВАВ СОВМЕСТНО С ЧИТИНСКИМ ЦЕНТРОМ ЗАНЯТОСТИ НАСЕЛЕНИЯ ЯРМАРКУ ВАКАНСИЙ.

«Накануне путевой кампании часто сталкиваемся с проблемой набора работников на предстоящий сезон», – рассказал заместитель начальника Дирекции по кадрам и социальным вопросам Алексей Булдыгеров. – Чтобы пополнять кадровый состав, тесно сотрудничаем с краевыми министерством экономического развития, службой занятости и Читинским центром занятости».

В этом году ситуацию осложнил действующий в Забайкалье запрет на привлечение иностранной рабочей силы, в частности граждан Украины. Дефицит монтеров составил 200 человек.

В то же время немало жителей края стоят на учете в центре занятости.

«В дирекции родилась идея провести ярмарку вакансий. С одной стороны, это позволило бы пополнить штат наших предприятий, с другой – сократить количество безработных», – пояснил Алексей Булдыгеров.

Форму ярмарки выбрали за то, что соискателю она даёт возможность найти работу при личном общении с работодателем, а работодателю – быстро подобрать нужные кадры. От соискателей требовались полное среднее образование, креп-

кое здоровье под стать суровым условиям Забайкалья и большое желание работать. «Разумеется, предупреждали, что труд монтера тяжёлый. Тем не менее претендентов оказалось довольно много. Людей привлекала возможность стабильной работы на железной дороге», – отметил Алексей Булдыгеров.

» Людей привлекала возможность стабильной работы на железной дороге

Часть кандидатов отсеялась: кто-то не прошёл медкомиссию. Те же, кто соответствовал всем требованиям, в течение месяца прошли обучение в Забайкальском учебном центре профессиональных квалификаций и стали монтерами.

Подобные ярмарки вакансий прошли также в Могоче, Борзе и Чернышевске. Успешный опыт таких мероприятий будет использован на ЗабЖД и в дальнейшем, сообщили в дирекции.

СЕРГЕЙ ДОНЦОВ,
СОБ. КОРР. «ГУДКА»
ЧИТА

ЛЕНТА НОВОСТЕЙ

Открыт для общения

На Забайкальской дороге после реконструкции открылся молодежный центр развития корпоративных компетенций. «Условия, созданные здесь, позволяют проводить мероприятия различного формата и масштаба», – отметил начальник ЗабЖД Валерий Фомин.

На двух этажах центра расположились современные помещения: музей, конференц-зал, тренинговый и компьютерный классы для дистанционного обучения и тестирования. Для общения с условными советами молодежи на линии, коллегами с других дорог центр оборудован видео-конференц-связью.

«В ближайшее время здесь будут проводиться курсы молодых руководителей, продолжится работа по изучению сотрудниками иностранных языков», – поделился начальник центра оценки мониторинга персонала и молодежной политики ЗабЖД Артём Молотов.

Идут тяжеловесы

В первом квартале по Южно-Уральской магистрали проследовали 604 поезда весом 9 тыс. тонн. Это на 6,6% больше, чем за аналогичный период прошлого года.

Основное направление тяжеловесного движения на дороге – Исилюль – Петропавловск – Курган – Колчедан. Причём на участках Исилюль – Колчедан и Исилюль – Челябинск технология позволяет проводить поезда весом 9 тыс. тонн.

Другая мера увеличения провозной способности участков – формирование соединённых поездов. В первом квартале на ЮЖД сформирован и проведён 661 соединённый поезд. Это на 20,6% больше, чем годом ранее. Соединённые тяжеловесные поезда включают в себя от 100 до 150 вагонов (в обычном грузовом поезде – 71 вагон). Общий вес состава может достигать до 12,6 тыс. тонн.

Завоевали популярность

Поезда «Ласточка» на Московской дороге в первом квартале перевезли более 240 тыс. пассажиров. На курском направлении – 111 тыс. человек, на бело-русском – 132 тыс. (на 19% больше к уровню 2015-го).

По сообщениям
КОРРЕСПОНДЕНТОВ «ГУДКА»

1520
СТРАТЕГИЧЕСКОЕ ПАРТНЕРСТВО

XI
МЕЖДУНАРОДНЫЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ БИЗНЕС-ФОРУМ

1-3 ИЮНЯ 2016
РОССИЯ, СОЧИ

КРУПНЕЙШИЙ
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ
БИЗНЕС-ФОРУМ
В ЕВРАЗИИ

WWW.FORUM1520.RU

12+

Генеральный партнер: РЖД
Международный стратегический партнер: SIEMENS
Инновационный стратегический партнер: URS
Официальный банкомат: ВТБ
Спонсор навигации: BOMBARDIER

Официальный партнер WebSite-принема: РЖД
Спонсор сессии: Трансмашхолдинг
Спонсор сессии: ОВК
Спонсор сессии: РЖД
Спонсор сессии: РОСЖЕЛДОР ПРОЕКТ
При поддержке: УРС-Логистик, БалтТрансСервис

Генеральные информационные партнеры: Коммерсантъ FM93.6, ТАСС, Гудок, РЖД ПАРТНЕР, Railvolution, OST-WEST CONTACT, Бизнес-диалог

www.npfb.ru

НПФ БЛАГОСОСТОЯНИЕ ПЕНСИОННЫЙ ФОНД

Лицензия №234/2 выдана ФСФР 22.03.2005 г. Реклама 8 800 775 15 20

Почётная профессия – достойная пенсия!

Корпоративная пенсия – привилегия работников Российских железных дорог

ДИСКУССИЯ

Логистика интеграции

Экономическая ситуация потребует новых предложений



Доля международных перевозок по российским железным дорогам составила 39%

SHUTTERSTOCK.COM/TAC

ОАО «РЖД» поставлена задача увеличить долю доходов от логистических услуг с 18 до 24% к 2020 году.

Как сообщил на 21-й международной конференции «ТрансРоссия» член правления компании и старший советник президента ОАО «РЖД» Вадим Морозов, доля затрат отечественных компаний на логистику сейчас составляет около 20%, в то время как европейские и американские транслогистические компании обошли наши. За рубежом уровень логистических издержек не превышает 8-10%. Именно в развитии логистики сейчас кроется огромный потенциал как для РЖД, так в

целом и для всей российской экономики.

«В структуре нашего холдинга есть несколько логистических компаний, и можно сказать, что приобретение GEFCO уже сняло все вопросы о том, насколько оно было необходимо», – подчеркнул Вадим Морозов. – Её быстрое развитие уже позволяет говорить о значительном влиянии её финансового результата на деятельность всего холдинга».

Притом что 2015 год оказался не очень результативным в плане перевозок, был зафиксирован их рост в объёме 3,6% по направлению к портам (9 млн тонн), а доля международных перевозок по российским железным дорогам состави-

ла 39% – очень неплохой показатель для дальнейшего развития стратегии транзитных и международных перевозок. Правда, вопросы, связанные с несовершенством тамо-

К примеру, как отметил глава постоянного представительства Международного союза автомобильного транспорта в Евразии (IRU) Дмитрий Чельцов, четверть

сравним с тем, который будет получен после создания автомобильного коридора Западный Китай – Европа», – подчеркнул Дмитрий Чельцов.



Несмотря на сложные экономические условия, транспортники находят сектора и виды доставок, которые показывают рост

женного контроля, электронного документооборота, законодательные несоответствия сильно замедляют движение товаропотоков.

Их решение позволит до 2020 года довести долю транзита по транспортным коридорам через Россию до 10%.

всего времени автомобили проедут не в пути, а в очередях на границе и таможне. «Если гармонизировать всё законодательство стран Евразийского союза и Восточной Европы, то путь из Бишкека в Варшаву стал бы на четыре дня короче, и этот эффект

Член правления Гильдии экспедиторов России Алевтина Кириллова сообщила о том, что сейчас, спустя 10 лет, есть возможность снова вернуться к развитию транспортного коридора «Север – Юг» через Россию. Это связано с включением Ирана в мировую торгов-

лю и потребностями Индии в создании надёжных и более дешёвых путей транспортировки своих товаров в Европу.

«Эффект может состоять в открытии новых рынков и привлечении индийских и иранских бизнесменов к инвестициям в транспортную инфраструктуру, – говорит Алевтина Кириллова. – Для реализации такого проекта нужно подписать рамочное соглашение о сквозных тарифных ставках между представителями различных видов транспорта и решить организационные вопросы их применения».

Ситуация на мировых транспортных рынках сейчас довольно интересная. В отдельных сегментах перевозки падают, к примеру в морской транспортировке. Зато заметно растут услуги по экспресс-доставке, скоростные пассажирские железнодорожные перевозки, авиация. Поэтому нельзя однозначно говорить лишь о спаде.

Генеральный секретарь Координационного совета по трансбирским перевозкам Геннадий Бессонов, подводя итоги дискуссии по способам развития логистики, заметил, что транспорт действительно остаётся одним из инструментов трансформации как мировой, так и российской экономических систем.

«Несмотря, казалось бы, на сложные экономические условия, транспортники находят другие сектора и виды доставок, которые показывают рост, – заметил Геннадий Бессонов. – Сейчас понятно, что, несмотря на процессы глобализации, транспортные рынки скорее будут развиваться по принципу регионального сотрудничества. Нужно учиться управлять и анализировать потоки информации, создавать совместные документы и технологии для беспрепятственного транзита. В транспортной сфере ставку нужно делать на развитие сотрудничества, и тогда мы действительно откроем новые возможности для отрасли».

Сергей Плетнёв

ТЕХНОЛОГИИ

Клиент в центре: ключевой тренд транспортного рынка

В одном из недавних интервью президент ОАО «РЖД» Олег Белозёров назвал клиентоориентированность наряду с оптимизацией и энергоэффективностью одним из ключевых направлений развития. Транспортный рынок сжимается, и лояльность клиентов становится важным фактором, влияющим на прибыль. Как следствие, и у РЖД, и у дочерних предприятий, и у операторов грузовых перевозок возникает необходимость сегментировать клиентскую базу и грамотно выстраивать работу с каждым заказчиком, действующим или потенциальным. Решать такие задачи помогает специально предназначенный для этого инструментариум – система аналитического CRM.

Управление доходностью пассажирских перевозок

В 2015 году пассажирооборот РЖД показал отрицательную динамику: по данным компании за первое полугодие, за этот период он уменьшился на 8,2%. По предварительным оценкам, снижение за весь год составляет около 3-4%. Иными словами, назрела необходимость искать новые пути привлечения пассажиров, а для этого нужна чёткая сегментация, которая позволит увидеть склонности пассажира и его мотивацию. Аналитический CRM открывает в этом плане широкие возможности.

Мы проводили анализ по ряду направлений, определяли, какие возрастные и гендерные группы пассажиров предпочитают купе, а какие плацкарт. В частности, мы выявили, что до 25 лет женщины, как правило, ездят в плацкарте, а после 25 лет чаще выбирают купе. Имея такие статистические выводы, можно делать клиентам персональные предложения в автоматическом режиме. Например, если пользователь приобретает билет на сайте РЖД и при вводе данных выясняется, что это женщина до 25 лет, ей тут же можно предложить места в купе со скидкой.

Система аналитического CRM позволяет в автоматическом режиме не только сегментировать клиентов и определять их профили, но и разрабатывать маркетинговые компании, прогнозировать вероятность, что клиент выберет то или иное предложение.

Клиентская аналитика в корпоративном сегменте

Что важно клиенту, который заказывает перевозку груза? Какие условия ему нужно обеспечить? Какие опции ему предложить, чтобы, с одной стороны, это было выгодно самой компании-перевозчику, а с другой – клиенту, и чтобы он был уверен, что получил нужный уровень сервиса, а значит, доверял бы вам? На эти вопросы, как показывает практика, аналитика тоже даёт ответы.

В отличие от цены билета ценой транспортировки груза так гибко управлять не получится. Но компания всегда может действовать в рамках определённого тарифного коридора: аналитика позволяет увидеть, каким должен быть ценовой порог в каждом конкретном случае.

Что касается компаний, нацеленных на повышение лояльности, то в корпоративном сегменте, как и

в розничном, она формируется не только с помощью цены. Есть масса дополнительных услуг – оформление документов, погрузка, возможность простоя состава на путях и т.п. С помощью аналитики можно формировать пакетные предложения услуг, удобные для клиентов и выгодные для компании. Когда клиент понимает, что грузоперевозчик позаботился о его комфорте и выгоде, он больше настроен продолжать сотрудничество.

ГВЦ РЖД: простой доступ к решению сложных аналитических задач

Чтобы сделать клиенту правильное предложение в правильное время, нужно собрать информацию и найти в ней скрытые взаимосвязи. Сделать это эффективно и с высокой точностью можно только с помощью аналитики, тем более что сейчас этот инструментариум становится доступнее благодаря облачным технологиям. Реализация доступа к клиентской аналитике SAS как к информационной услуге, то есть по модели SaaS (Software as a service) не займёт много времени и позволит оптимизировать расходы на ИТ.

Такой сервис железнодорожный оператор может приобрести через ГВЦ ОАО «РЖД». ГВЦ в данном случае выступает сервис-провайдером, а SAS при этом предоставляет своё ПО и услуги аналитиков: оператор не покупает лицензии на ПО, а платит за пользование сервисом. Иными словами, по цене сервиса оператор получает аналитику SAS, качество которой соответствует уровню стратегического клиента.

При этом можно не беспокоиться о защите данных: ГВЦ обладает защищённым контуром, который соответствует всем стандартам обеспечения безопасности и конфиденциальности данных. То есть оператор получает под ключ надёжный и качественный аналитический сервис, который быстро даёт результат.

В чём польза?

На сегодня в России в разных отраслях реализовано более 30 проектов внедрения клиентской аналитики SAS. Опыт внедрений показывает, что уже в первые полгода эти решения приносят ощутимую выгоду. За это время компания-заказчик успевает не только внедрить систему, но и провести ряд маркетинговых кампаний и увидеть, как выросли ключевые показатели – отклик на предложения, выручка, возврат на инвестиции в кампанию. Через год, когда будет настроена большая часть аналитических моделей, маркетолог сможет проводить несколько десятков целевых кампаний в месяц.

Важно, что для этого не требуется масштабных инвестиций в первом приближении, поскольку РЖД могут обойтись существующими ресурсами: аппаратными, программными, человеческими. Потребуются ли дополнительные серверы, дополнительные сети, дополнительные люди – покажет время.

Кирилл Бутаев,
МЕНЕДЖЕР ПО РАБОТЕ
С КЛЮЧЕВЫМИ КЛИЕНТАМИ КОМПАНИИ
SAS Россия/СНГ

ВАГОНЫ НОВОГО ПОКОЛЕНИЯ ЗАПОЛНЕНЫ НА 110,8%

ПЕРЕВОЗКА ГРУЗОВ
УГОЛЬНОЙ, ХИМИЧЕСКОЙ,
МЕТАЛЛУРГИЧЕСКОЙ ОТРАСЛЕЙ,
АГРОПРОМЫШЛЕННОГО
КОМПЛЕКСА

ВОСТОК1520
ТАЖЕЛОВЕСНОЕ ДВИЖЕНИЕ

+7 (495) 514 15 20
info@vostok1520.com
vostok1520.com

ОВК «Восток1520» входит в состав железнодорожного холдинга НПК «Объединённая Вагонная Компания»

Реклама 110,8% по сравнению со стандартными вагонами

АВП
ТЕХНОЛОГИЯ

Автоматизированные системы управления для железнодорожного транспорта

Интеллектуальная система автоматического запуска-остановки дизеля тепловоза САЗДТ (старт-стоп) поддерживает оптимальный уровень температуры теплоносителей (охлаждающей жидкости и масла) дизеля тепловоза при длительных стоянках.

Надёжный запуск дизеля обеспечивается применением в системе инновационных молекулярных емкостных накопителей энергии МНЭ 8, получивших высокую оценку на выставке ENES (IV международный форум по энергоэффективности и развитию энергетики) в составе экспозиции ОАО «РЖД».

"АВП Технология" успешно решает задачи повышения экономической эффективности работы железнодорожного транспорта путем разработки и внедрения на его предприятиях ресурсосберегающих интеллектуальных систем и прогрессивных технологий.

www.avpt.ru
info@avpt.ru
+7 495 788 70 84

реклама

РЕГУЛИРОВАНИЕ

Рынок без доминанты

В Европе изменены правила доступа к железнодорожной инфраструктуре



Новые правила обеспечат операторам, предоставляющим новые услуги, лучшие шансы на получение доступа к определенным важным линиям

Европейская комиссия приняла новые правила, регламентирующие доступ к железнодорожной сети, призванные обеспечить выходящим на рынок операторам лучшие шансы на получение допуска к инфраструктуре.

В главном органе исполнительной власти ЕС считают, что в Евросоюзе железнодорожные рынки характеризуются доминирующим положением ведущих компаний, которые в некоторых случаях имеют тесные связи с операторами инфраструктуры и способны препятствовать выходу на рынок новых игроков. Для противодействия такой практике приняты новые правила доступа к сети, вступающие в силу с 1 декабря 2016 года.

По новым правилам заинтересованные компании должны информироваться об уровне наполненности рынка и об имеющихся возможностях заключения соответствующих контрактов. В связи с этим операторы инфраструктуры должны будут регулярно проверять, нуждаются ли их клиенты в обозначенном ими объеме трафика, поскольку срок действия таких

соглашений может достигать пяти или более лет. В случае если инфраструктурой управляют несколько операторов, они должны поддерживать постоянный контакт, чтобы сохранить объем рамочного соглашения для оператора подвижного состава. Также в рамках новых правил выработаны общие критерии для заключения и изменения соглашений в случае подачи операторами конфликтующих запросов на доступ.

«Железнодорожные предприятия могут блокировать инфраструктуру в течение многих лет путём рамочных соглашений с компаниями, управляющими инфраструктурой. В такой ситуации новые правила обеспечат операторам, предоставляющим новые услуги, лучшие шансы на получение доступа к определённым важным линиям, создавая тем самым новые возможности для занятости и инвестиций. В результате это сделает рынок железнодорожных перевозок более конкурентоспособным, позволяя бизнесу лучше адаптироваться к меняющимся потребностям грузоотправителей и пассажиров», — отмечают в Европейской комиссии.

Комиссар ЕК по транспорту Виолетта Булк считает, что эти меры важны для повышения эффективности европейских железных дорог. «Новые рамочные соглашения обеспечат новым участникам лучший и более справедливый доступ к железнодорожной инфраструктуре, предлагая им дополнительную прозрачность и тем самым способствуя вложениям. Эти новые соглашения также позволят оптимизировать использование железнодорожной инфраструктуры в Европе», — заключает она.

Специалист ЕК по вопросам политики Франк Джозеф считает, что ЕС предлагает различные уровни сотрудничества для операторов инфраструктуры.

«Но принятие решений по-прежнему децентрализовано на уровне независимых компаний, управляющих инфраструктурой. С точки зрения сборов операторы инфраструктуры могли бы быть более успешными, если бы сотрудничали и предлагали более конкурентоспособные цены, обеспечивающие согласованные ценовые сигналы для их клиентов. В настоящее время сотрудничество в этом отношении не является удовлетворительным», — отметил он.

Кирилл Сотников

СДЕЛКА

Нарращивают локализацию

Французский машиностроительный концерн Alstom завершил приобретение южноафриканского предприятия STLE, специализирующегося на техобслуживании подвижного состава, выкупив 51% его акций у местных компаний STE и IDC.

Компания переименована в Alstom Ubunye, она продолжит реконструкцию и модернизацию пригородных поездов и локомотивов, а также будет искать новые возможности для развития железнодорожного бизнеса в регионе. Подразделение возглавит управляющий директор Alstom в Южной Африке Иван Эриа.

В Alstom не раскрывают стоимость сделки, но отмечают, что годовой оборот предприятия составляет около 15 млн евро и теперь его портфель будет расширен. Южноафриканские антимонопольные органы одобрили поглощение.

Концерн активно инвестирует в развитие бизнеса в Южной Африке в рамках совместного предприятия Cibela, которое принадлежит ему (61%) и местным компаниям Ubumbano Rail (30%) и New Africa Rail (9%). По условиям заключённого в 2013 году контракта стоимостью 4 млрд евро Cibela обязалось поставить 600 пригородных поездов X'Trapolis Mega Пассажирскому железнодорожному агентству Южной Африки (Prasa) до 2025 года.

В настоящее время концерн начал интеграцию Alstom Ubunye, насчитывающего более 400 сотрудников. Она должна расширить деятельность предприятия и включить в неё производство инфраструктуры, систем сигнализации, поездов и компонентов, а также услуг для нужд железнодорожного транспорта в регионе.

«Для того чтобы быть ближе к своим клиентам, в Alstom приняли решение продолжить дальнейшее инвестирование в Южной Африке. Мы знаем, что можем рассчитывать на высококвалифицированную рабочую силу здесь, в STLE, чтобы воспользоваться новыми возможностями», — отметил Иван Эриа.

Старший вице-президент Alstom на Ближнем Востоке и в Африке Жан-Лука Эрбаччи подчеркнул, что в таких странах, как Южная Африка, локализация продуктов имеет важнейшее значение.

Кирилл Сотников

СПРАВКА «ГУДКА»

Предприятия STLE ранее назывались UNION CARRIAGE & WAGON (UCW) и было создано в 1964 году. Оно обслуживало подвижной состав в ЮАР и выполняло экспортные заказы для ряда стран региона.

ПРОИСШЕСТВИЕ

Доигрался до трагедии

Немецкие власти взяли под стражу диспетчера, действия которого привели к лобовому столкновению пассажирских поездов в Баварии. По версии обвинения, непосредственно перед аварией он долгое время играл в онлайн-игру на смартфоне, что и помешало ему правильно отреагировать и предотвратить катастрофу.

Напомним, 9 февраля текущего года около семи утра на однопутном участке железной дороги Мангфалль между городами Бад-Айблинг и Кольбермор, на юге Баварии, на полном ходу столкнулись два скоростных пассажирских поезда. Они должны были разминуться на станции Кольбермор, однако один из поездов опаздывал на несколько минут, что ввиду неправильных действий диспетчера привело к столкновению. В результате погибли 11 человек (включая обоих машинистов и двух проводников), ещё 85 пассажиров получили серьёзные ранения, всего пострадали около 150 человек.

О подозрении в виновности 39-летнего диспетчера федеральный прокурор Германии Вольфганг Гис сообщил уже через неделю. Теперь выяснились новые подробности обстоятельств трагедии.

«Последнее расследование показывает, что, нарушая правила ра-

боты на железной дороге, обвиняемый включил свой мобильный телефон во время его смены утром в день аварии, запустил компьютерную онлайн-игру и активно играл в течение длительного периода времени, прекратив лишь незадолго до столкновения», — отметил федеральный прокурор в заявлении.

«Из-за этого отвлечения обвиняемый сделал несколько ошибочных предположений о том, где поезда могли пересечься, подал неправильные сигналы составам и ввёл неверную комбинацию для

на телефоне, однако отрицал, что это его отвлекло.

Ранее стало известно, что диспетчер вмешался в работу автоматической системы сигнализации, пытаясь пропустить ехавший с опозданием поезд.

«Диспетчер, осознав свою первую ошибку, хотел отправить предупреждение машинистам. И, вероятно, из-за волнения он нажал не ту кнопку. Сообщение с предупреждением было направлено диспетчером в ближайшем районе. Там ему ответили. После этого диспетчер направил

Ранее стало известно, что диспетчер вмешался в работу автоматической системы сигнализации

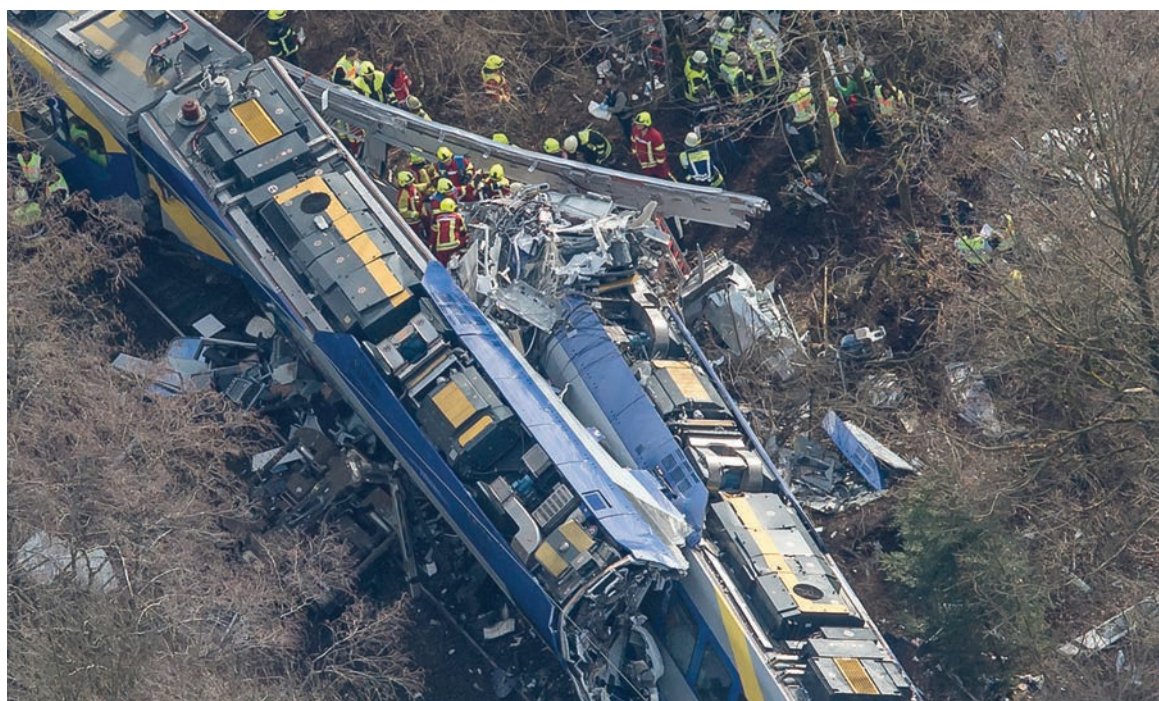
экстренного вызова кабин поездов, в связи с чем машинисты так и не услышали этих сигналов», — подчеркнул Вольфганг Гис.

Прокуратура Траунштайна предъявила диспетчеру обвинение в непредумышленном убийстве, непредумышленном нанесении увечий, опасном вмешательстве в работу железной дороги и грубом нарушении должностных обязанностей. Обвиняемый признал себя виновным в трагедии и также признал, что играл в игры

второе сообщение машинистам. В этот раз он нажал правильную кнопку, однако было уже слишком поздно», — сообщил министр внутренних дел Баварии Йоханн Херрман.

Авария в Баварии произошла на поворотном участке пути в лесистой местности, что препятствовало визуальному контролю машинистов. На момент столкновения оба поезда ехали со скоростью около 100 км/ч.

Кирилл Сотников



Зарплатная карта ВТБ24: выгодно, удобно и безопасно!



Выгодно оплачивать повседневные покупки картой ВТБ24

- Обменивайте бонусы программы «Коллекция» на товары и услуги из каталога на сайте www.bonus.vtb24.ru, а также оплачивайте ими продукты банка.
- Получайте скидки до 30% у компаний-партнеров ВТБ24.

Удобно управлять счетом своей карты дистанционно 24 часа в сутки из любой точки мира с интернет-банком ВТБ24-Онлайн

- Мгновенно оплачивайте мобильную связь, ЖКХ, Интернет.
- Переводите бесплатно средства на другие счета/карты ВТБ24.

Безопасно совершать покупки по карте, в том числе в сети Интернет

- Карты поддерживают технологию 3D-Secure.
- Повышенная безопасность благодаря чип-технологии.



Подробная информация — на сайте www.vtb24.ru.
ВТБ 24 (ПАО). Генеральная лицензия Банка России № 1623. Реклама.

НОВЫЕ РЕШЕНИЯ

В ПРЕСС-ЦЕНТРЕ ИД «Гудок» прошёл «Круглый стол» на тему «Безопасность на железнодорожных переездах: законодательное регулирование, новые технологические решения для предупреждения аварий». В нём приняли участие представители ОАО «РЖД», Министерства транспорта РФ, МВД, Госдумы РФ, автоперевозчиков, компаний – производителей технических средств, эксперты и учёные.

ТОЧКА ЗРЕНИЯ

Нужна надёжная защита



Владимир Куделькин,
президент
консорциума
«Интегра-С»

«Интегра-С» – ведущий российский разработчик интеллектуальных интегрированных систем безопасности и управления объектами. Специалисты нашей компании разработали уникальную систему – интеграционную платформу «Интегра-Планета-4D», которая позволяет объединить тысячи объектов в единую систему непрерывного мониторинга ситуаций на объектах РЖД, позволяя обеспечить их комплексную безопасность. Такими объектами и являются железнодорожные переезды.

Следует учесть и то, что при оборудовании переездов техническими средствами и программным обеспечением нужно придерживаться требований безопасности и защиты информации. Недавно вышел ГОСТ Р 56875-2016 «Информационные технологии. Системы безопасности комплексные и интегрированные. Типовые требования к архитектуре и технологиям интеллектуальных систем мониторинга для обеспечения безопасности предприятий и территорий». Что он в себя включает?

Во-первых, необходимость применения операционной системы (ОС) с открытыми исходными кодами (Linux и др.). Исходный код таких программ доступен для просмотра, изучения и изменения, что позволяет пользователю контролировать работу программы, принять участие в доработке самой открытой программы, использовать код для создания новых программ и исправления в них ошибок. Что важно, операционная система с открытым исходным кодом делает невозможной установку шпионского программного обеспечения и прослушку и исключает возможность утечки информации. Отличия подобной операционной системы заключается в том, что открытый исходный код исключает наличие закладок.

Во-вторых, необходимость применения операционной системы с закрытыми исходными кодами (зарубежные производители – Windows, MS-Office, Android, iOS и др.) имеют возможность удалённого управления данными или снятия какой-либо информации, делая систему незащищённой и уязвимой со стороны обладателей исходного кода.

Федеральным законом с 1 января этого года в России запрещено использование иностранного программного обеспечения. ГОСТ требует использования открытых протоколов обмена данными устройств и программных продуктов. Кроме того, необходима визуализация состояния объектов и территорий в 3D ГИС исполнении с привязкой всех компонентов системы мониторинга (видеокамер, датчиков, приборов и др.) к географическим координатам и времени. А также шифрование передаваемых данных до степени секретности объекта и применение электронной подписи (ЭП) для обеспечения санкционированного доступа к информации. И полицентрическое построение системы безопасности. Она позволяет обрабатывать, анализировать информацию и передавать её одновременно всем пользователям в соответствии с их правами доступа по любым каналам передачи данных. Сбой в работе не приводит к потере информации и снижению работоспособности всей системы.

Для конструктивного решения вопроса импортозамещения без затрат и в короткие сроки мы предлагаем бесплатно предоставить программное обеспечение с открытыми исходными кодами (под управлением ОС Linux, «Заря» и др.) для замены ранее поставленного программного обеспечения с закрытыми исходными кодами (Windows).

МОДЕРНИЗАЦИЯ

Суперзаграждение рисковать не позволит



Леонид Пурис,
главный специалист
отдела организации
разработок
и внедрения новой
техники ОАО «ЭЛТЕЗА»

ОАО «ЭЛТЕЗА» является основным изготовителем и поставщиком устройств автоматики и телемеханики для железных дорог России и стран СНГ. Компания предоставляет полный комплекс услуг, включая разработку, производство, строительство-монтажные работы, наладку, сервисные услуги по техническому и гарантийному обслуживанию, а также ремонт и утилизацию аппаратуры с истекшим сроком эксплуатации.

Внедрение инновационных технологий позволяет ОАО «ЭЛТЕЗА» создавать высокофункциональные и малообслуживаемые системы в сфере железнодорожной автоматики и телемеханики. В широком ассортименте нашей продукции следует выделить устройства, обеспечивающие безопасность

Кто заплатит за переезд

Подход к проблеме обеспечения безопасности должен быть комплексным



Вот так заканчивается лихачество на переезде

За последние пять лет на железнодорожных переездах произошло свыше полутора тысяч дорожно-транспортных происшествий, в которых пострадали свыше 1 тыс. 200 человек, из них 348 погибли. Материальный ущерб ОАО «РЖД» превысил 800 млн руб.

– Несмотря на принимаемые меры, ситуация с безопасностью на переездах остаётся достаточно напряжённой, – отметил главный инженер департамента безопасности движения ОАО «РЖД» Александр Кошкин. – В среднем на железнодорожных переездах страны происходит от 200 до 240 дорожно-транспортных происшествий в год. Так, с начала текущего года зарегистрировано 65 ДТП на переездах, в которых пострадали 34 человека, 14 из них погибли. Хотя количество ДТП и снизилось на 7% по отношению к аналогичному периоду минувшего года, но при этом число погибших увеличилось на пять человек.

Происшествия на переездах в большинстве случаев происходят по вине водителей, пренебрегающих Правилами дорожного движения. Александр Кошкин рассказал, что в связи с этим ОАО «РЖД» выступает за ужесточение мер административной и материальной ответственности водителей. Предлагается повысить штраф за нарушение правил пересечения переездов с 1 тыс. руб. до 5 тыс. руб., а в зависимости от тяжести происшествий и их последствий наказывать, вплоть до привлечения к уголовной ответственности. Но для этого нужна доказательная база. А поскольку за каждым переездом сотрудника ГИБДД не закрепить, необходимо оборудовать хотя бы самые аварийные средствами фото- и видеонаблюдения.

Эти предложения рассматривались на заседании экспертной группы под руководством министра РФ по во-

просам Открытого правительства Михаила Абызова, и было принято решение их поддержать. Проект соответствующего закона может быть рассмотрен в Госдуме на весенней сессии.

Самыми эффективными мерами в обеспечении безопасности движения на переездах, по мнению начальника отдела безопасности на железнодорожных переездах Центральной дирекции инфраструктуры Владимира Цоя, является строительство путепроводов, цель которых развести пересечение железнодорожной и автомобильной дорог на разные уровни, а также закрытие самих переездов. И то, и другое продвигается пока медленно: в прошлом году было сооружено восемь автомобильных эстакад над железнодорожными путями и закрыто около 100 переездов на сети.

Впрочем, дело это достаточно затратное, поэтому на первом плане профилактическая работа на всех уровнях. «Неотвратимость наказания и сила его воздействия – вот два основных столпа, на которых должна выстраиваться система безопасности на железнодорожных переездах», – уверен Владимир Цой. Но для того чтобы эта система заработала, необходима видеонаблюдение нарушений правил пересечения переездов. Сейчас такими устройствами оборудованы 55 переездов на сети дорог, и эффективность выявления нарушений ПДД на переездах увеличилась более чем вдвое. До 80% процента снизилась и статистика происшествий на таких переездах. Часть устройств видеонаблюдения установлена по инициативе и за средства ОАО «РЖД», а часть – за счёт бюджетов субъектов Федерации.

Но если учесть, что на сети 10789 переездов, и если не все, то какую-то их часть надо оборудовать средствами видеонаблюдения, возникает закономерный вопрос: а кто должен платить за это «удовольствие»? В упомяну-

ТЕХНОЛОГИИ

Машинист получит сигнал



Рафаэле Синьорелли,
региональный
менеджер в России
и странах СНГ
компании Wesn
Group

Наша компания начала заниматься проблемой безопасности железнодорожных переездов в 2005 году. В соответствии с требованиями итальянских железных дорог к переездам в компании спроектировали и создали устройство, которое гарантированно обеспечивает их безопасность. У инженеров-проектировщиков было две задачи: надёжность работы этого устройства и безопасность переездов. Сейчас, после десятилетней работы в этом направлении, компания Wagh Group оснастила такими устройствами девять тысяч переездов в Италии. В результате безопасность их работы обеспечена на 98%. Но самое главное, что количество ДТП и несчастных случаев на переездах после внедрения этих устройств снизилось на 78%.

Столь высоких результатов удалось достичь благодаря высокой надёжности этих систем. Что важно, в данных устройствах предусмотрен механизм сбрасывания шлагбаума при его контакте с автомобилем. При этом в момент сбрасывания шлагбаума машинистам поездов, которые приближаются к этому переезду, передаётся сигнал об опасности. Система также принимает информацию и о приближающихся к переезду поездах, благодаря чему на переезде включается предупре-

дальнейшем моделировать их обслуживание. Что немаловажно, все эти операции могут осуществляться в дистанционном режиме.

Таким образом, при использовании наших устройств вопросы безопасности решаются за счёт функционирования простых механических и электрических систем: подъём и опускание шлагбаума, передача сигнала машинисту о том, что шлагбаум сбит, включение предупреждающей сигнализации. Но все эти действия обеспечивают «умные» элек-

Оборудование Wagh Group обеспечило безопасность переездов на 98%

тронные системы. То есть обслуживающий персонал нашим устройствам не нужен. Такие устройства могут найти своё применение и на вашей сети дорог. Итальянские специалисты могли бы реализовать свой опыт внедрения таких систем и на российских железных дорогах – с учётом местных условий и реалий.

Очень важным свойством этой системы является её способность выполнять диагностические операции, это позволяет оценить исправность самих устройств защиты переездов и в

РЕГЛАМЕНТ

Сертификация – залог доверия



Юрий Рязанов,
генеральный
директор
АО «Новый регистр»

Сертификация – это действенный инструмент повышения безопасности инфраструктуры.

Компания «Новый регистр» как раз и занимается добровольной сертификацией объектов железнодорожного транспорта и транспортного строительства – она аккредитована в национальной системе аккредитации на проведение работ по сертификации на соответствие требованиям Технических регламентов Таможенного союза «О безопасности железнодорожного подвижного состава и «О безопасности инфраструктуры железнодорожного транспорта».

Мы занимаемся сертификацией электропоездов, электропоездов, комплекую-

щих и элементов инфраструктуры – шпал, брусев, скреплений. Одним из важных направлений нашей работы является добровольная сертификация элементов железнодорожных переездов – мы проводим их сертификацию на соответствие требованиям технических условий заказчика. Основная цель добровольной сертификации – повышение доверия к производителю и продукции его торговой марки. В нынешних условиях данная процедура позволяет получить конкурентные преимущества в рыночном сегменте, поскольку она подтверждает качество, безопасность, заявленную функциональность и соответствие государственным и международным стандартам продукции различного рода. Она осуществляется по инициативе производителя.

Эксперты АО «Новый регистр» совместно со специалистами Уральского отделения ВНИИЖТа и МИИТа на сегодня имеют всю необходимую базу и компетенции для разработки единых требований к сертификации железнодорожных переездов.

МНЕНИЕ

Поставим «Кордон»



Андрей Лазарев,
заместитель
генерального
директора
ООО
«СИМИКОН»

Компания «Симикон» известна своими автоматическими комплексами контроля безопасности движения, тысячи единиц которых давно и успешно работают на автодорогах страны и за её пределами. Накопленный опыт позволил компании разработать специализированный комплекс «КОРДОН-М»КР, учитывающий специфику РЖД и предназначенный для контроля железнодорожных переездов. Он обеспечивает видеонаблюдение и автоматическую фотовидеонаблюдение всех нарушений ПДД на железнодорожных переездах. Комплект его оборудования, состоящий из фоторадарного блока, обзорной камеры, модуля Wi-Fi, блока питания и коммутации, может устанавливаться на опоре уличного освещения. Фиксация нарушения происходит одновременно с двух сторон переезда, что обеспечивает полную доказательную базу. Обмен данными осуществляется с помощью направленной антенны по беспроводному каналу. Система не требует установки специальной фермы над дорогой или прокладки линий под железнодорожным полотном, что облегчает согласование проектной документации и монтаж комплекса, снижает издержки и сроки введения его в эксплуатацию.

Комплекс «КОРДОН-М»КР успешно работает на переезде в посёлке Войсковцы Ленинградской области. Статистика передаваемых им данных подтверждает, что нарушения правил пересечения переезда фиксируются ежедневно. Опыт использования аналогичных систем показывает, что количество нарушений, а следовательно, и вероятность ДТП уже через месяц после их установки снижаются как минимум в четыре раза.

СЕРГЕЙ ЕВСЕВ

АЛЕКСАНДР САВЕРКИН/ИД «ГУДОК»

АЛЕКСАНДР САВЕРКИН/ИД «ГУДОК»

