

ОСНОВНЫЕ ТЕНДЕНЦИИ РАЗВИТИЯ
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА ГОСУДАРСТВЕННОГО
ПРЕДПРИЯТИЯ «ДОНЕЦКАЯ ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА»
ДОНЕЦКОЙ НАРОДНОЙ РЕСПУБЛИКИ

Бондаренко А.А.

Государственное предприятие «Донецкая железная дорога» создана в правовом поле Донецкой Народной Республики на основании Постановления Совета Министров Донецкой Народной Республики от 10.01.2015 года №1-38.

Донецкая железная дорога - это уставное государственное предприятие, основанное на государственной собственности, которое входит в сферу управления Министерства транспорта Донецкой Народной Республики и подчинено Департаменту железнодорожного транспорта Министерства транспорта Донецкой Народной Республики.

Донецкая железная дорога географически расположена на всей территории Донецкой Народной Республики. Магистраль обеспечивает транспортное обслуживание промышленных предприятий и населения Республики.

Основная задача железной дороги – своевременное и качественное осуществление перевозки грузов и пассажиров, а также предоставление на основании отдельных договоров услуг по использованию и обслуживанию железнодорожных путей для обеспечения нужд в перевозке грузов и пассажиров в Республике железнодорожным транспортом.

В районе зон обслуживания ГП «Донецкая железная дорога» находятся предприятия решающих отраслей промышленности Донецкой Народной Республики, а именно:

- горнодобывающей промышленности, в которую входят угольные шахты и коксохимические предприятия;

- металлургической промышленности, в которую входят металлургические заводы (комбинаты), канатный завод и др.;
- строительной промышленности, в которую входят предприятия по производству цемента, строительных материалов и конструкций;
- и другие промышленные предприятия.

Основными видами грузов, которые перевозятся железной дорогой, являются каменный уголь и продукция горнодобывающей промышленности, металл и конструкции из металла, горюче-смазочные материалы и другие. В перспективе предполагается расширение номенклатуры грузов, в частности продукция сельскохозяйственной группы, машиностроения и другие.

В составе железной дороги имеются 61 обособленное отраслевое структурное подразделение и 2 структурных подразделения.

Техническая вооруженность ГП «Донецкая железная дорога» характеризуется следующими показателями:

- протяженность железнодорожных путей всего – 2432 км;
- эксплуатационная длина главных путей – 688,4 км;
- развернутая длина подъездных путей – 137 км;
- станции и отдельные пункты, имеющие путевое развитие – 58 станций, из них: сортировочных – 3 станции, грузовых - 35 станций;
- 2 локомотивных и 3 оборотных депо;
- 2 мотор-вагонных депо;
- 3 вагонных депо и 1 пассажирское вагонное депо;
- Центр грузовой и коммерческой работы;
- другие подразделения, обеспечивающие содержание объектов инфраструктуры.

В 2016 году железной дорогой перевезено:

- грузов – свыше 8 млн. 366 тыс. тонн, 99,5% из которых составил каменный уголь;
- пассажиров – более 704 тыс. человек, из них в пригородном сообщении – свыше 634 тыс. человек.

Не смотря на получаемые доходы от перевозок, железная дорога имеет ряд проблем в своем функционировании и развитии в части увеличения объемов перевозок, развития производственной базы и текущего содержания объектов инфраструктуры.

Характеризуя основные существующие проблемы, их можно разделить на несколько основных направлений.

Из основных проблемных направлений следует отметить:

- укомплектование и содержание контингента работников для обеспечения перевозочного процесса и содержания инфраструктуры в соответствии с объемом выполняемой работы и финансовыми поступлениями от хозяйственной деятельности железной дороги;
- восстановление разрушенных железнодорожных объектов (железнодорожных путей, станций, искусственных сооружений, технических средств электроснабжения, автоматики, телемеханики и связи) с целью возобновления движения железнодорожного транспорта;
- восстановление, обновление и организация ремонта тягового подвижного состава железной дороги для обеспечения имеющихся объемов перевозок;
- электрификация перспективных железнодорожных направлений с целью повышения эффективности железнодорожных перевозок;
- интегрирование автоматизированных систем управления грузовыми перевозками в систему сопредельных государств с целью организации обмена информации о переходе вагонов и поездов по межгосударственным стыковым пунктам.

Железная дорога является многоотраслевым хозяйством и перечисленные основные проблемные направления характерны для всех отраслей хозяйства и, в основном, для хозяйств, непосредственно участвующих в перевозочном процессе.

Хозяйство перевозок выполняет функцию организации эксплуатационной работы железной дороги с целью обеспечения нужд народного хозяйства Донецкой Народной Республики в перевозках грузов и пассажиров путем организации управления процессом перевозок, эффективного использования подвижного состава и т.п.

Железнодорожные перевозки для промышленных предприятий являются неотъемлемой частью производственного процесса. Но, при отсутствии рынка сбыта и ограниченного количества сырья, предприятия вынуждены простаивать. Это влечет за собой отсутствие объемов перевозок.

Основными и первоочередными мероприятиями по увеличению объемов перевозок можно считать:

- восстановление пропускной и провозной способности железнодорожных участков и станций за счет восстановления разрушенной инфраструктуры: верхнего строения пути, тяговой контактной сети, систем автоматики и телемеханики, искусственных и технологических сооружений;
- усовершенствование технологии работы железнодорожной станции с учетом сложившихся реальных условий на рынке транспортных услуг с целью оптимизации перевозочного процесса, эффективного использования подвижного состава.

В направлении организации коммерческой работы и маркетинговых услуг с клиентами железной дороги предусматриваются ряд мероприятий, направленных на усовершенствование договорной работы с клиентами железной дороги в правовом поле Донецкой Народной Республики, обеспечение высокого качества

обслуживания грузоотправителей и грузополучателей. Основными мероприятиями по решению указанного проблемного направления будут являться:

- организация и усовершенствование работы товарных контор на погрузочных станциях дороги;
- проведение маркетинговых исследований по совершенствованию работы в обслуживании клиентов за счет изменения технологии работы коммерческих агентов и товарных кассиров на местах;
- решение задач по автоматизации производственных процессов с целью интегрирования автоматизированных систем управления грузовыми перевозками в систему сопредельных государств для организации обмена информации о переходе вагонов и поездов по межгосударственным стыковым пунктам.

В настоящее время на ГП «Донецкая железная дорога» разработаны и установлены на рабочих местах работников грузовых станций в тестовом режиме эксплуатации ряд автоматизированных систем:

- автоматизированная система учета взаиморасчетов с клиентами (АС УВК) предназначена для взыскания, ведения учета взысканного тарифа, расчета сальдо клиента, заключившего договор на транспортное обслуживание с Донецкой железной дорогой;

- АРМ «Платежные поручения» установлен на рабочих местах работников бухгалтерии ТехПД, предназначен для ввода платежных поручений, поступивших от клиентов за транспортное обслуживание и, на их основании, формирование оперативных аналитических справок, представление клиентам оперативных данных по перевозочным документам;

- автоматизированная система «Контроль вагонов» (АС КВ) предназначена для слежения за дислокацией грузовых вагонов на Донецкой железной дороге, на

которые оформлены перевозочные документы, на данный момент ведется доработка системы по расширению ее функциональных возможностей;

- АРМ «Регистрация клиента» предназначена для ведения учета договоров на транспортное обслуживание, договоров об эксплуатации железнодорожного подъездного пути и договоров на подачу и уборку вагонов.

Продолжается комплексное тестирование программного обеспечения для автоматизированного рабочего места товарного кассира. Внедрение этого программного обеспечения позволит упростить и упорядочить работу агентов коммерческих на грузовых и сортировочных станциях дороги. В перспективе это программное обеспечение сможет полностью заменить работу программы АРМ ТВК разработки ООО ТМ Софт г. Киев, которая используется сегодня.

Автоматизированное рабочее место товарного кассира предполагает в дальнейшем ввод всех данных в разрезе перевозочного документа в электронном виде. Железнодорожные накладные и сводные ведомости, которые сейчас агенты коммерческие готовят вручную, будут составляться и храниться в электронном виде на специальных серверах. Это позволит повысить эффективность работы агентов коммерческих, избежать ошибок, а также обеспечить более точный контроль и учет за перемещением грузов по железной дороге.

Не решенным остается вопрос автоматизации производственных процессов, возможность перехода Донецкой железной дороги на работу с автоматизированными системами и комплексами задач, эксплуатируемыми на железных дорогах Российской Федерации, такой как «Автоматизированная система организации и управления перевозками» (АСОУП), в усеченном варианте.

Как вариант решения вопроса, может быть внедрение Автоматизированной системы ГИД УРАЛ, которая вполне может заменить эксплуатируемые на Донецкой железной дороге АРМы ДСП, ДНЦ и ДГП.

Хозяйство тягового подвижного состава. Основная задача хозяйства – обеспечение выполнения планов перевозок грузов и пассажиров технически исправным парком локомотивов, выполнение ремонтов локомотивов и их техническое обслуживание в соответствии с установленными правилами и положениями.

Локомотивное хозяйство ГП «Донецкая железная дорога» оснащено несколькими видами локомотивов, предназначенными для выполнения грузовых, пассажирских перевозок и маневровой работы: электровозы ВЛ-8, ВЛ-80Т, тепловозы 2ТЭ116, ЧМЭ-3, ТМ-103, ТУ-2.

Основными проблемами локомотивного хозяйства являются:

- недостаточное количество тягового подвижного состава для обеспечения грузовых перевозок вследствие его повреждения, технической неисправности по нормативам пробега локомотива, истекшим срокам эксплуатации;
- отсутствие ремонтной базы для содержания локомотивов в технически исправном состоянии вследствие отсутствия необходимого оборудования для проведения ремонтов и запасных частей;
- невозможность проведения заводского ремонта тягового подвижного состава по причине отсутствия заводов такого профиля на территории Донецкой Народной Республики.

Железной дорогой определены основные мероприятия по обеспечению перевозочного процесса тяговым подвижным составом:

- приобретение нового тягового подвижного состава;
- восстановление объектов производственно-технической базы: производственные цеха локомотивных депо Дебальцево, Иловайск, Ясиноватая;

- проведение работ по восстановлению и ремонту тягового подвижного состава на базе производственных мощностей железной дороги;
- освоение новых видов ремонта тягового подвижного состава за счет модернизации производственных мощностей и внедрения новых технологий ремонта.

Вагонное хозяйство. Основными задачами службы вагонного хозяйства являются обеспечение технически исправного состояния парка грузовых вагонов, проведение плановых видов ремонта (капитального, деповского и текущего ремонтов вагонов) как для собственных нужд, так и сторонним организациям, имеющим свой подвижной состав.

На текущий момент в вагонном хозяйстве ГП «Донецкая железная дорога» три вагонных депо: Ясиноватая, Иловыйск, Дебальцево – Сорт, из которых два последних имеют повреждения инфраструктуры вследствие боевых действий.

Оборудование в вагонных депо по состоянию на 2017 год имеет износ порядка 60%, требует модернизации или закупки нового. Парк грузовых вагонов имеет износ порядка 90% и требует обновления.

Существенно сказывается отсутствие аттестации на выполнение плановых видов ремонта и присвоения условного номера (клейма) для курсирования отремонтированных вагонов на территории стран содружеств в соответствии с Правилами пользования грузовыми вагонами в международном сообщении (ПГВ), а также регистрации подвижного состава в автоматизированных справочных системах регистрации подвижного состава типа АБД ПВ и СОСВАГ.

Для снижения негативных тенденций необходимо проведение комплексных мер по восстановлению парка подвижного состава и основных средств, которые включают в себя следующие вопросы:

- проведение аттестации вагонных депо и получение условного номера (клейм) институтами, имеющими соответствующую лицензию;
- пересмотр технологических инструкций и технологических процессов в соответствии с разработанными инструкциями с целью их адаптации в правовом поле Донецкой Народной Республики;
- модернизация существующего парка вагонов, в том числе проведение капитально-восстановительного ремонта с продлением срока службы.

Железной дорогой на данный момент намечены основные направления стабилизации работы вагонного хозяйства, включающие восстановление производственных цехов вагонных депо Ясиноватая, Дебальцево, Иловайск, усовершенствование технологии работы работников Пунктов технического осмотра подвижного состава по станциям за счет оптимизации производственного процесса с учетом имеющихся объемов перевозок, внедрения новых и использование существующих средств диагностики и ремонта грузовых вагонов.

Путевое хозяйство. Основной задачей отрасли путевого хозяйства ГП «Донецкая железная дорога» является ремонт и содержание железнодорожного пути с путевыми устройствами для обеспечения безопасного и бесперебойного движения поездов.

На сегодняшний день в структуру путевого хозяйства ГП «Донецкая железная дорога» входит 9 предприятий: 6 дистанций пути, 1 дистанция защитных лесонасаждений, 1 путевая машинная станция и 1 путевой ремонтно-механический завод.

Работниками путевого хозяйства осуществляется обслуживание 2448 км пути, 3977 стрелочных переводов, 108 железнодорожных переездов, 429 зданий, 704 искусственных сооружения. Фактическая численность работников путевого хозяйства по состоянию на 04.05.2017 составляет 1715 человек, что является

критическим минимумом для осуществления производственно-хозяйственной деятельности предприятий в нынешних условиях.

На сегодняшний день просрочка капитального ремонта пути составляет 143,7 км. Имеется 40% дефектных деревянных шпал, 16% дефектных стрелочных переводов от общего количества. Имеется 151 место с длительным ограничением скорости движения поездов по причине дефектности материалов верхнего строения пути. Из имеющихся искусственных сооружений 132 относятся к дефектным.

Основной причиной неудовлетворительного текущего содержания пути является недостаточное количество либо полное отсутствие материалов верхнего строения пути для восстановления разрушенных участков верхнего строения пути и проведения плановых ремонтных путевых работ.

К проблемным вопросам по организации работы путевого хозяйства можно отнести следующие:

- отсутствие поставок материалов верхнего строения пути и материалов для ремонта искусственных сооружений;
- потребность в платформах с унифицированным съемным оборудованием (УСО) для перевозки рельсо-шпальной решетки;
- приобретение или поставка запасных частей и комплектующих для ремонта путевых машин и автотракторной техники.
- отсутствие техники тяжелого типа: щебнеочистительных и выправочных машин (РМ-80, ЩОМ-6У, ВПР) для выполнения среднего ремонта пути, а также отсутствие рельсо-сварочной техники.

От решения указанных проблем дальнейшая эксплуатация главных и станционных путей ставится под угрозу в связи с невозможностью в плановом порядке обеспечить необходимые виды ремонтов (согласно межремонтным циклам).

На 2017 год запланировано выполнение ряда мероприятий, основные из них это:

- выполнение капитального ремонта 3 км пути, среднего ремонта 4 км пути, комплексно-оздоровительного 2 км ремонта пути;
- ремонт искусственных сооружений на сумму 6,3 млн.руб.;
- ремонт путевых машин, механизмов и оборудования на сумму 5,4 млн.руб.;

Комплексными мероприятиями, направленными на улучшение условий и охраны труда, предупреждение производственного травматизма в структурных подразделениях, запланировано выполнить работ на сумму 892 тыс.руб.

Однако, указанные объемы работ являются, к сожалению, на сегодняшний день недостаточными. Для улучшения состояния безопасности движения поездов необходимо обеспечить предприятия путевого хозяйства достаточным количеством материалов ВСП, путевыми машинами и механизмами и т.д.

Хозяйство электроснабжения. К устройствам электроснабжения электрифицированных железных дорог относятся:

- тяговые и трансформаторные подстанции;
- контактная сеть, посты секционирования и пункты параллельного соединения контактной сети;
- линии электропередачи, в том числе продольные, т.е. расположенные вдоль железной дороги, предназначенные для электроснабжения устройств СЦБ и других потребителей;
- воздушные и кабельные электрические распределительные сети;
- наружное освещение железнодорожных станций, остановочных пунктов, переездов и других объектов;
- системы телемеханики устройств электроснабжения.

Структурные подразделения службы электроснабжения обеспечивают работоспособность всех устройств электроснабжения, выполняют капитальный, текущий ремонт, техническое обслуживание этих устройств.

Основными проблемами хозяйства электроснабжения являются:

- выполнение аварийно-восстановительных работ устройств электроснабжения на перспективных железнодорожных участках, а именно контактной тяговой сети, линейного электроснабжения устройств автоматики, телемеханики, объектов железнодорожной инфраструктуры;

- восстановление тяговых электроподстанций и тягового электрооборудования путем выполнения большого объема ремонтных работ, приобретения дорогостоящего специфического электрооборудования, его установка и монтаж;

- пополнение парка специального подвижного состава и спецтехники для выполнения восстановительных работ.

Причиной в потребности пополнения парка послужил ряд обстоятельств. Задействованные для проведения восстановительных и эксплуатационных работ автотрисы требуют проведения ремонтов и замены силовых агрегатов и оборудования в объемах среднего и капитального ремонта. До начала боевых действий данные работы выполнялись на предприятиях Украины, на сегодняшний день ремонтная база для автотрис в Донецкой Народной Республике отсутствует.

Железной дорогой определены наиболее перспективные участки железной дороги, которые требуют первоочередного выполнения аварийно-восстановительных работ, это участки: Ясиноватая–Успенская, Байрак– Угледорск–Дебальцево и Енакиево–Угледорск. При этом, электрифицированный участок Ясиноватая–Успенская готов к пропуску электроподвижного состава, но для приведения пропускной способности участка к

установленным объёмам и повышению надежности электроснабжения тяговых потребителей необходима реконструкция устройств тягового электроснабжения. По ст. Иловайск ведутся работы по восстановлению контактной сети в Северном сортировочном парке со и Южном парке приема. Ведутся работы по восстановлению участка Енакиево–Углегорск, на участке Байрак–Углегорск–Дебальцево восстановлены устройства контактной сети по ст. Байрак.

Устройства сигнализации и связи на участках с интенсивным движением поездов на данный момент находятся в работоспособном состоянии. Для обеспечения увеличения погрузочно-разгрузочной работы и пропускной способности на всех направлениях Донецкой железной дороги существуют определенные проблемные вопросы, а именно:

- восстановление устройств электрической централизации и автоблокировки на участке Ясиноватая – Донецк – Рутченково, разрушенных в результате проходивших боевых действий;
- восстановление работы устройств автоматической блокировки и переездной сигнализации после восстановления устройств электрификации на перегонах и станциях участков Енакиево – Углегорск, Горловка – Углегорск – Дебальцево;
- замена постовых устройств электрической централизации (ЭЦ) станции Квашино в связи с аварийным состоянием здания поста ЭЦ, а также морально и физически устаревшим состоянием устройств;
- восстановление переездной сигнализации на железнодорожных переездах при проведении восстановления разрушенной автодорожной инфраструктуры в местах пересечения с железной дорогой;
- восстановление поврежденных кабельных линий связи в результате боевых действий на участках Донецк–Мушкетово–Чумаково–Ларино, Горловка–Иловайск–Успенская, Дебальцево–Редкодуб-Рассыпная–С.Бродская,

Иловайск–Торез, Дебальцево–Горловка, Бункерная–Н.Юнком-Горняк с целью восстановления оперативно-технологических связей;

- замена аналоговой аппаратуры связи на цифровую, в том числе и прокладка оптико-волоконных линий связи для обеспечения нормальной работы систем передачи данных, АРМов по направлениям с интенсивным движением поездов.

Проблемы решаются при наличии материально-технических и финансовых ресурсов на железной дороге и возможности приобретения необходимых материалов, в том числе кабельной продукции и оборудования устройств связи.

Обслуживание, эксплуатация и содержание вокзальных комплексов, служебно-технических зданий и сооружений, объектов жилищно-коммунального хозяйства, обеспечение бесперебойной работы объектов тепло- и водоснабжения, санитарно-технических устройств осуществляют структурные подразделения службы строительно-монтажных работ и гражданских сооружений - строительно-монтажные эксплуатационные управления ГП «Донецкая железная дорога».

На балансе структурных подразделений службы находятся 1810 зданий и сооружений, в т.ч.: вокзалы и пассажирские здания – 52 шт., здания постов ЭЦ – 63шт., 117 пассажирских и грузовых платформ, 117 котельных, объекты водоснабжения и водоотведения.

Содержание таких комплексов сопровождается рядом проблем:

- наличие больших разрушений зданий, сооружений в результате проводимых боевых действий, что существенно влияет на организацию перевозочного и технологического процессов работы всех структур железной дороги и требует больших материальных и трудовых затрат, оперативности в их восстановлении;

- необходимость восстановления разрушенных социальных объектов, таких как общежития, дома отдыха локомотивных бригад, столовые, различные пункты обогрева и отдыха рабочих бригад железнодорожников;
- необходимость решения вопросов по обеспечению жилыми помещениями работников, пострадавших в результате разрушения их жилья по причине проведения боевых действий, в том числе и за счет переоборудования нежилых помещений в жилые;
- потребность в большом количестве ремонтно-строительных материалов и конструкций.

Для решения задач в вышеуказанной отрасли железной дорогой приняты и осуществляются ряд организационно-технических мероприятий. Для выполнения ремонтно-восстановительных работ совершенствуется организационная структура отраслевой службы: создаются отдельные специализированные структурные подразделения ремонтно-строительных бригад с правом выполнения строительных работ, совершенствуется технология обслуживания объектов с целью снижения эксплуатационных расходов, снижения непроизводительных затрат на содержание объектов.

Всего по всем отраслям ГП «Донецкая железная дорога» на 01.05.2017 года требует восстановления 1689 объектов железнодорожной инфраструктуры, из них наиболее крупные по хозяйствам: службы пути – 552 объекта, по локомотивному хозяйству – 650 объектов, по хозяйству электроснабжения – 208 объектов.

На данный момент восстановлено 1145 объектов, частично восстановлено или находятся в стадии восстановления более 300 объектов.

В связи с продолжающимися военными действиями, ограниченным доступом к некоторым объектам железнодорожной инфраструктуры, работа по включению других объектов в план - график восстановления и ремонта на 2017

год продолжается, формируются дефектные акты, сметы, согласовывается выделение материалов.

Большую и неоценимую помощь в решении вопросов по восстановлению инфраструктуры ГП «Донецкая железная дорога» оказывает Российская Федерация.

По состоянию на 01.05.2017 года железной дорогой получено 320 вагонов с гуманитарными грузами.

Но из-за активных боевых действий план-график восстановления объектов требует постоянной корректировки, так:

- восстановительные работы вблизи Ясиноватского железнодорожного узла приостановлены;

- монтаж контактной сети на сегодняшний день на отдельных участках является нецелесообразным из-за близости боевых действий и систематических хищений;

- ремонт грузовых вагонов временно не проводится: решаются организационно-правовые вопросы по выполнению данных работ;

- погодные условия так же вносят свои коррективы, некоторые виды работ невозможно выполнять при неблагоприятных для этого условиях.

Железная дорога всегда играла важную роль в экономике государства. Развитие промышленности Донецкой Народной Республики, работа угольных, металлургических, химических предприятий напрямую зависит от функционирования железной дороги, ее способности в обеспечении потребностей в перевозках грузов. Но и развитие железной дороги напрямую зависит от функционирования промышленных предприятий Республики. Наличие объемов перевозок позволит железной дороге получить финансовые возможности для ее восстановления и развития.

Железнодорожники ГП «Донецкая железная дорога» выражают большую уверенность в развитии экономики Донецкой Народной Республики, только комплексное ее развитие позволит нам уверенно смотреть в будущее.

Материальные и, главное, трудовые ресурсы для этого в Республике имеются.

Спасибо за внимание.