

6(69), 2010

**БЕРГ**  
**КОЛЛЕГИЯ**

Промышленная безопасность. Энергетика. Экология



**ЭКОЛОГИЯ —**  
**ДЕЛО ВСЕХ И КАЖДОГО**

**Словакия – открытая и комфортная дверь в Евросоюз, – заявил во время недавнего визита в Словакию президент России Дмитрий Медведев. Первыми в России увидели эту дверь «Российские железные дороги». Открыть ее, как ни странно на первый взгляд, помогла... экология.**

Во время визита российского президента ОАО «РЖД» подписало несколько договоров со словацкими партнерами. Все они так или иначе связаны с проектом прокладки «РЖД» железнодорожной линии с шириной колеи 1520 мм по трассе Кошице – Братислава – Вена. Словакия как и большинство стран Европы используют пока колею 1435 мм. Для РЖД и России это стратегический проект, своего рода «словацкий БАМ». Стоимость проекта оценивается в 4,7 миллиарда евро. 500 км пройдет по территории Словакии, 60 км – по территории Австрии. Строительство новой линии запланировано на 2013-2015 годы. С 2016 года начнутся коммерческие перевозки. Их объемы по участку Кошице – Братислава могут составить в 2025 году 23,7 млн тонн, а по участку Братислава – Вена – 18,5 млн тонн. По проектируемой дороге в Европу будут перевозиться и контейнерные, и сырьевые грузы (железная руда, черные металлы и др.), в обратном направлении пойдут контейнеры.

Противников широкой колеи в Евросоюзе хватает. За ней видят экономическую экспансию России на рынок ЕС. Одним из главных аргументов в Словакии является потеря рабочих мест на пограничной железнодорожной станции Чиерна над Тисой. На ней груз перегружается с широкой российско-украинской колеи на узкую европейскую. Функции станции возьмет на себя новый перегрузочный терминал в Вене. Лишится работы около тысячи словаков.

Сопротивляется проекту оппозиция в развернувшейся предвыборной кампании. Их доводы: узкая колея в Словакии загружена сейчас на 20%, загружайте ее, а не русских. Министр транспорта Любомир Важный предпочитает российский вариант. Россия построит свою колею и будет о ней заботиться. Широкая колея принесет в словацкий бюджет дополнительные поступления за железнодорожный транзит, как сейчас приносит транзит нефти и газа.

Наверняка покажут характер и владельцы земельных участков, по которым пройдет новая колея, 80% ее пройдет вдоль старой узкоколейки, 20% – будут построены с нуля. Вопрос участков, необходимых для строительства автомагис-

тралей и промышленных объектов, в Словакии всегда решался болезненно. Главные перевозки в стране, не имеющей моря, сейчас осуществляются автомобильным транспортом. Соответственно ожидаются протесты водителей «дальнобойщиков». В стране их целая армия, достаточно сплоченная, они развозят грузы по всей Европе и Азии, знают себе цену.

## РЖД прирастают инновациями и экологией



Своими протестами в начале года, связанными с электронным сбором дорожных взносов, дальнобойщики вынудили правительство пойти на отдельные уступки. Российская широкая колея заберет работу у многих из них. Без боя «дальнобойщики» не сдадутся.

Зато проект «РЖД» поддержали экологические активисты. Железнодорожный транспорт имеет большую, чем автомобильный или морской, скорость перевозимых грузов, большие объемы транспортировки, при этом выбрасывает в ат-

мосферу гораздо меньше вредных веществ. Воздух вдоль автодорог Словакии, заполненный выхлопными газами, уже сейчас резко диссонировывает патриархальной словацкой природе. На децибелы шума от машин жалуются жители придорожных деревень.

Российская широкая колея приходит в Словакию как нельзя кстати. Чтобы привлечь к ней симпатии не только защитников природы, но и остальных жителей, руководство «РЖД» визит президента России связало с подписанием своих договоров.

**Партнерство 1520 \***

«РЖД» заключило контракт на 5,3 миллионов евро с небольшой фабрикой одежды «I. TRAN.» в Татрах на производство для российских железнодорожников термоодежды, которая согревает и в 40-градусные морозы. По следующему договору создано совместное предприятие (СП) российского «ТМХ Вагоностроение» и словацкого производителя вагонов АО «Татравагонка». СП займется проектированием и изготовлением грузовых вагонов и платформ сочлененного типа для российских железных дорог.

Своих достаточно современных вагоностроительных заводов в России достаточно, как и фабрик по пошиву термоодежды. Небольшая для «РЖД» сумма в 35 миллионов евро была чисто дипломатическим шагом, прозорливым и своевременным. Его суть – «Пустите нас на территорию Словакии – мы обеспечим вас заказами и рабочими местами». Словакия еще не оправилась от кризиса. Безработица в регионах, где будут выполняться заказы «РЖД», достигает 20%. Поэтому граждане с воодушевлением отнеслись к

\*1520 мм. Именно такова официальная ширина колеи железных дорог стран Содружества Независимых Государств, Балтии, Монголии и Финляндии. Ее общая протяженность на этом пространстве составляет 226 830 км. Такую колею еще называют «широкой» в сравнении с так называемой «узкой» колеей, которая используется, в частности, в странах Северной Америки, Европы, Китая и имеет ширину 1435 мм.

1520 мм – это ширина колеи, которая исторически используется на железных дорогах огромного по своей площади пространства – «пространства 1520».

В последние годы образовался значительный дисбаланс в развитии железнодорожной отрасли между республиками, некогда входившими в СССР. Во многом это было связано с различием в темпах и моделях реформирования, которые реализовывались в государствах СНГ. Начиная с середины 90-х годов, для многих становится очевидным, что политическое размежевание является тормозом для экономического роста. С этого момента на постсоветском пространстве начинают набирать силу интеграционные процессы, обусловленные необходимостью создания условий для свободной торговли. В этой связи, очевидной стала потребность в восстановлении транспортных, и в первую очередь, железнодорожных связей, выступающих одним из системообразующих условий экономической интеграции. В этих условиях и возникла идея «Стратегического Партнерства 1520».

заказам «РЖД» и новым рабочим местам.

С предложениями о сотрудничестве к «РЖД» обращаются все новые словацкие фирмы. Одним из первых был Восточно-Словацкий машиностроительный завод VSS Trading, s.r.o. Он находится в городе Кошице недалеко от места, где возьмет начало широкая колея. Завод долгое время производил разнообразные конструкции, оборудование и вагоны для железных дорог, выполнял заказы Министерства транспорта и Словацкой железной дороги. Конструкторы заводы быстро поняли, что рентабельность их разработок в 21-м веке будет определять не только себестоимость, но еще и экологическое показатели.

Завод выпускает железнодорожные цистерны для нефтяных продуктов, сыпучих веществ, минеральных масел и кислот, которые обеспечивают 100 % герметичность и экологичность загруженных материалов. Инновационную схему применили разработчики завода при создании крупных 30-тонных железнодорожных бетоносмесителей. Они снабжены специальным внутренним покрытием и клапанами, полностью исключаящими потери цемента и асбеста, их попадание за пределы смесительного барабана.

Вся продукция этого завода имеет экологические сертификаты, соответствует



действующим в Европейском Союзе экологическим нормам и имеет маркировку знаком CE (Европейское соответствие). Изделия завода могут сразу поставлять на рынок Европы без прохождения обязательной сертификации и длительного процесса испытаний. Мысль производить на заводе экологически безопасные изделия для строительства широкой колеи сейчас прорабатывается специалистами «РЖД».

### В качестве послесловия

Усиление соперничества за грузопотоки ставит перед железнодорожным бизнесом задачу последовательного и интенсивного повышения конкурентоспособности транспортной системы «пространства 1520». При этом единство интересов и взаимозависимость ключевых участников транспортного процесса требуют консолидации усилий и совместного формирования комплекса «прорывных» мер по всесторонней и сбалансированной модернизации железных дорог. Приоритетными на-

правлениями этого процесса являются инфраструктура, машиностроение, транспортный сервис и система управления.

Как стратегический приоритет реализации транспортной политики партнеров по «широкой» колее модернизация может стать мощным импульсом для внедрения современных технологий на железнодорожном транспорте, полноценной реализации его транзитного потенциала, стимулирования частной инвестиционной активности, адаптации мирового опыта и локализации передовых разработок. Для национальных экономик ускорение транспортного развития является оптимальным источником долговременного устойчивого роста и средством обеспечения социальной мобильности, а для промышленных корпораций – реальным механизмом снижения себестоимости продукции и расширения присутствия на мировых рынках. Для железнодорожного транспорта квинтэссенцией модернизации станет переход на инновационный путь развития и успешная реализация ключевых бизнес-задач.

«Российские железные дороги» нашли себе путь в Европу через экологию. Это может послужить примером для других российских компаний.

Олег КАЗАНКОВ

## Модернизация производства на «пространстве 1520»

26 - 28 мая 2010 г. в Сочи состоялся V Международный железнодорожный бизнес-форум «Стратегическое Партнерство 1520». Одной из точек роста, активно обсуждавшейся на форуме стала модернизация производства.

Как отметил старший вице-президент ОАО «РЖД» Валентин Гапанович, в отсутствии гармонизированной и взвешенной нормативной базы процесс развития железнодорожной отрасли и модернизации производств может пойти не по желаемым сценариям. По его словам, компания, некоммерческое партнерство «Объединение производителей железнодорожной техники» совместно с Ростехрегулированием, Росжелдором в последнее время провели большую работу по унификации системы технического регулирования на «пространстве 1520».

Заместитель руководителя Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии РФ Александр Зажигалкин выступил с докладом, описывающим современное состояние нормативной базы, связанной с реализацией федерального закона «О техническом регулировании». По его словам, техрегулирование и стандартизация, с одной стороны, могут быть барьером на пути модернизации, а с

другой, в случае если стандарты основательно продуманы, и способствовать этому процессу.

Заместитель начальника департамента технической политики ОАО «РЖД» Сергей Левин напомнил, что год назад, 28 мая 2009 года, здесь же, на форуме в Сочи был подписан Меморандум о сотрудничестве железнодорожных администраций государств – участников СНГ, Латвийской, Литовской и Эстонской Республик в области обеспечения единства системы технического регулирования на «пространстве 1520». К нему присоединились 13 железнодорожных администраций. За прошедший год проделана огромная работа, и процесс вошел в завершающую стадию.

В рамках точки роста в продолжение Меморандума железнодорожные администрации десяти стран подписали Протокол о намерениях по реализации работ, проводимых в области обеспечения единства системы технического регулирования на «пространстве 1520».

Ускорение принятия национальных стандартов и технических регламентов вызвано необходимостью адаптации нормативной базы Таможенного союза и формирования единого экономического пространства.

Документы предусматривают совместную разработку проектов межгосудар-

ственных стандартов и правил, содержащих технические требования к продукции и методы испытаний. Также планируется разработка единых требований по сертификации производств и систем управления качеством.

Стороны согласуют перечень железнодорожной продукции, подлежащей обязательной оценке соответствия, который будет ежегодно пересматриваться и дополняться. Согласно документу «О допуске на инфраструктуру подвижного состава в международном сообщении», железнодорожный подвижной состав должен отвечать единым требованиям межгосударственных нормативных документов, регламентирующих вопросы безопасности и совместимости подвижного состава, используемого в международном сообщении. Планируется, что подвижной состав будет допускаться на инфраструктуру стран, подписавших документ, после присвоения ему идентификационного номера в единой информационной автоматизированной базе. При этом отмечается, что подвижной состав должен быть изготовлен или отремонтирован на предприятиях, имеющих сертифицированную систему управления качеством или аттестацию национальной железнодорожной администрации.

Марлен НАЗЫРОВ