

# Стабильность, безопасность и развитие -

приоритеты деятельности Сольвычегодского региона Северной железной дороги

В 2012 году в зону ответственности Сольвычегодского региона СЖД вошла часть Республики Коми. В связи с этим существенно выросли объемы отправляемых грузов. За 12 месяцев на полигоне было погружено 6 млн 43 тыс. тонн грузов, что на 55 % выше уровня 2011 года. Геннадий ПОЛЯНИН, заместитель начальника СЖД по территориальному управлению, подводит итоги минувшего года и ставит задачи на текущий год.

**Геннадий Юрьевич, что сегодня собой представляет Сольвычегодский регион Северной железной дороги? С какими результатами завершился 2012 год? Какие тенденции наметились?**

Общая численность железнодорожников со всеми дирекциями и дочерними предприятиями теперь составляет около 11 тысяч. Эксплуатационная развернутая длина пути - 1119 км. С включением в состав региона Микуньского участка железной дороги изменился характер нашего традиционно транзитного отделения, у нас стало намного больше грузоотправителей. Помимо целлюлозно-бумажного комбината филиала ОАО «Группа «Илим» в городе Коржжме, теперь в их списке ОАО «Монди Сыктывкарский ЛПК» с его дочерними предприятиями, ООО «Сыктывкарский фанерный завод» и еще ряд компаний лесоперерабатывающего комплекса.

К предыдущему году погрузка леса возросла на 37,9 %, строительных грузов - на 39,6 %, грузов в контейнерах - на 89,6 %. Существенно увеличился грузооборот: за минувший год он составил 14388,6 млн тонно-км и вырос по сравнению с 2011 годом на 27,2 %.

В январе-феврале текущего года мы также показали неплохие результаты. В феврале перевезено 267,9 тыс. тонн лесных грузов, 7,7 тыс. тонн строительных, 78,3 тыс. тонн грузов в контейнерах, 7,7 тыс. тонн лома черных металлов. Объемы погрузки в феврале 2013 года превысили 466 тыс. тонн, грузооборот - 1149 млн тонно-км. Все показатели выше установленных планом. Надеюсь, эта тенденция сохранится на протяжении года.

Мы начали использовать на полигоне технологию следования организованных грузовых поездов по твердым ниткам графика. В феврале со станции Кизема впервые отправился грузовой поезд по прямому маршруту в Финляндию, готовится к отправке второй поезд в международном сообщении. Комплексная погрузка и следование поездов по твердым ниткам графика значительно сокращают сроки перевозки, увеличивают скорость доставки груза и оборот вагона, позволяют эффективнее использовать локомотив и рабочее время локомотивной бригады.

**Еще полтора года назад были нередки случаи сбоев в подаче вагонов, что вызывало нарекания со стороны грузоотправителей, особенно лесопромышленников. Какая сейчас ситуация с отправкой грузов?**

В октябре 2011 года был создан координационный совет, в состав которого вошли представители руководства СЖД, региональных администраций, 16 операторов подвижного состава, более 40 компаний-грузоотправителей. В 2012 году состоялось 11 заседаний координационного совета в Вельске, в Сыктывкаре и поселке Вычегодский. В рамках встреч обсуждались вопросы разработки единого технологического процесса деятельности станции Койты, координации действий грузоотправителей и грузополучателей по подаче-уборке вагонов на станциях Койты, Сыктывкар, перехода к электронному обмену документами с применением электронно-цифровой подписи, а также перехода на месячное планирование и согласование заявок грузоотправителей с учетом инфраструктурных ограничений сети и перерабатывающих способностей станций назначения грузов.

В прошлом году в процесс перевозки грузов были вовлечены полувагоны. Это позволило решить проблемы с отправкой грузов малых и средних клиентов, снизить тарифы за пользование вагонами.

В настоящее время спрос на услуги железнодорожного транспорта по перевозке грузов удовлетворяется в полном объеме, невыезденных грузов на сегодняшний день в регионе нет. Мы могли бы работать и лучше, в том числе по грузообороту вагона, если бы вагоны потребителями выгружались быстрее.

**Как же можно решить эту проблему?**

Выход один - расширять и усиливать инфраструктуру подъездных путей необщего пользования. Железнодорожники принимают необходимые меры для увеличения пропускной и перерабатывающей способности основных станций Сольвычегодского региона. Укрепляем свою инфраструктуру. Только в 2012 году было реконструировано и капитально отремонтировано 67,8 километра пути. Уложено 48 новых стрелочных переводов. Работы проводились на участках Койты-Язель, Костылево-Кокшеньга, Черемуха-Вилель, Светик-Урдома. В результате повысилась скорость движения поездов, увеличилась пропускная способность железнодорожной инфраструктуры в целом. Бесстыковой путь повышает качество и безопасность движения поездов.

Руководство СЖД призывает подключаться к строительству инфраструктуры грузоотправителей



представителей нефтегазовой отрасли, угольщиков, лесников. Применение принципов государственно-частного партнерства при создании необходимого резерва пропускных способностей инфраструктуры - это, пожалуй, самый оптимальный вариант решения данного вопроса.

**Как строятся ваши взаимоотношения с местными администрациями? Всегда ли удается найти общий язык при решении сложных вопросов?**

С администрациями Котласа Котласского района у нас налажено конструктивное сотрудничество. Предприятия СЖД приносят в местные бюджеты до 40 % доходов, муниципалитеты считаются с нашей позицией. И мы отвечаем взаимностью, совместно решаем общие вопросы, откликаемся на просьбы о помощи. Так, прошлой весной помогли местным властям бороться с негативными последствиями, вызванными половодьем.

**Поговорим об удобстве пассажиров и о пассажирских перевозках. Как обстоят дела со строительством новых вокзалов, реконструкцией старых? Когда в нашем северном направлении будут ходить вагоны новой конструкции с экологически чистыми биотуалетами?**

Реконструкция вокзала на станции Котлас-Южный идет по плану, на завершение капремонта выделяется 19 млн рублей. Окончание работ намечено в конце года. Кроме того, до 2018 года планируется капитально отремонтировать вокзалы в Микуни и Сыктывкаре, на остальных будут проведены текущие ремонты.

Для обеспечения перевозок жителей региона задействовано десять поездов дальнего следования

и шесть местного, на период летних отпусков и зимних каникул вводятся дополнительные поезда. За летний период 2012 года специальными детскими составами перевезено к месту отдыха более 76,7 тысячи маленьких северян.

В составы поездов Котлас-Москва-Воркута, Котлас-Санкт-Петербург-Воркута уже включено 20 открытых плацкартных вагонов с экологически чистыми туалетными комплексами. Их обслуживание ведется в пунктах оборота в Воркуте, Москве, Санкт-Петербурге. В минувшем году в эксплуатацию также поступило десять вагонов после капитального ремонта, оборудованных пеллетными котлами. В них вместо угля используется экологически чистое, дающее большую теплоотдачу биотопливо. В ближайшее время мы ожидаем еще 22 модернизированных вагона.

**Какие еще инновации применяются в регионе?**

Благодаря программе инновационного развития на магистрали поэтапно вводятся энерго-сберегающие технологии и современные системы управления перевозочным процессом. Продолжается внедрение инновационных технологий и решений, направленных на усиление конструкции верхнего строения пути и продления его срока службы. Реализуется пятилетняя программа обновления путейой техники. В прошлом году в регион поступило 12 новых локомотивов, на путях установлено более 40 современных рельсосмазывателей, на двух станциях перевозочным процессом в автоматическом режиме управляют операторы.

**Какие меры принимаются для обеспечения безопасности перевозок?**

Вопросам обеспечения безопасности на железной дороге мы всегда уделяем первостепенное значение. Проведенная работа способствовала недопущению роста числа нарушений безопасности движения. Перед нами стоит задача добиться снижения их количества. Для этого принимаются технические меры, ведется целенаправленная мотивация труда работников, непосредственно обеспечивающих безопасность движения.

Особенно острым остается вопрос безопасности движения на переездах. В прошлом году было зафиксировано четыре ДТП, в них пострадал один человек, материальный ущерб составил более 48 тыс. рублей. Единственная причина всех ДТП - несоблюдение водителями автотранспорта правил дорожного движения. И нас эта

ситуация очень беспокоит. В текущем году совместно с ГИБДД запланировано еще чаще проводить проверки на переездах, своевременно устранять выявленные неисправности, усилить профилактическую работу среди водителей.

Планом противоаварийных работ по обеспечению безопасности на переездах на 2013 год предусмотрено асфальтирование дорожного покрытия на пяти переездах участка Микунь-Сыктывкар, еще на четырех переездах будет произведена замена резино-кордового настила. Мы настаиваем на закрытии переездов, находящихся вблизи существующих и вновь построенных путепроводов. Предлагаем региональным органам власти взять на себя расходы по оборудованию железнодорожных переездов системами видеонаблюдения. Мы готовы совместными усилиями вести строительство пешеходных переходов через железнодорожные пути и путепроводных развязок вблизи переездов с большой интенсивностью движения автотранспорта с последующим закрытием этих переездов.

**Какие задачи ставите перед коллективами на период летних путевых работ и в целом на год?**

В этом году будет выполнена реконструкция железнодорожного пути на участке Кизема-Сенгос в объеме 9,7 км, капитальный ремонт на 25,6 км пути, средним ремонтом будет охвачено 66,4 км пути. Планируется уложить 28 новых стрелочных переводов.

Планом инвестиций Сольвычегодскому региону выделяется более 1294 млн рублей. Из крупных работ предусмотрен капитальный ремонт 25,7 км пути на участках Усть-Вымь-Язель и Усва-Вендинга, станционных путей, а также замена комплексных автоматизированных систем контроля КТСМ-01Д на модернизированные модули КТСМ-02 на участке Сольвычегодск-Микунь-Сыктывкар-Сосногорск, кодирование боковых путей автоматической локомотивной сигнализации на восьми станциях, реконструкция наружного освещения на станции Микунь.

За 12 месяцев мы должны осуществить погрузку 5961 тыс. тонн грузов, из них строительные - 625 тыс. тонн, лес - 2836 тыс. тонн, бумага - 1087 тыс. тонн. Наша основная задача - оперативно осуществлять погрузку и перевозку грузов, обеспечить комфорт пассажиров на вокзалах и в пути следования, выполнить намеченные планы ремонта и поддержания в надлежащем состоянии инфраструктуры и железнодорожной техники. Железная дорога была и остается символом стабильности и надежности, движения вперед. И мы должны обеспечить ее стабильность, безопасность и развитие.

Беседу вела  
Галина ЛАВРИНЕНКО.

На платной основе.