

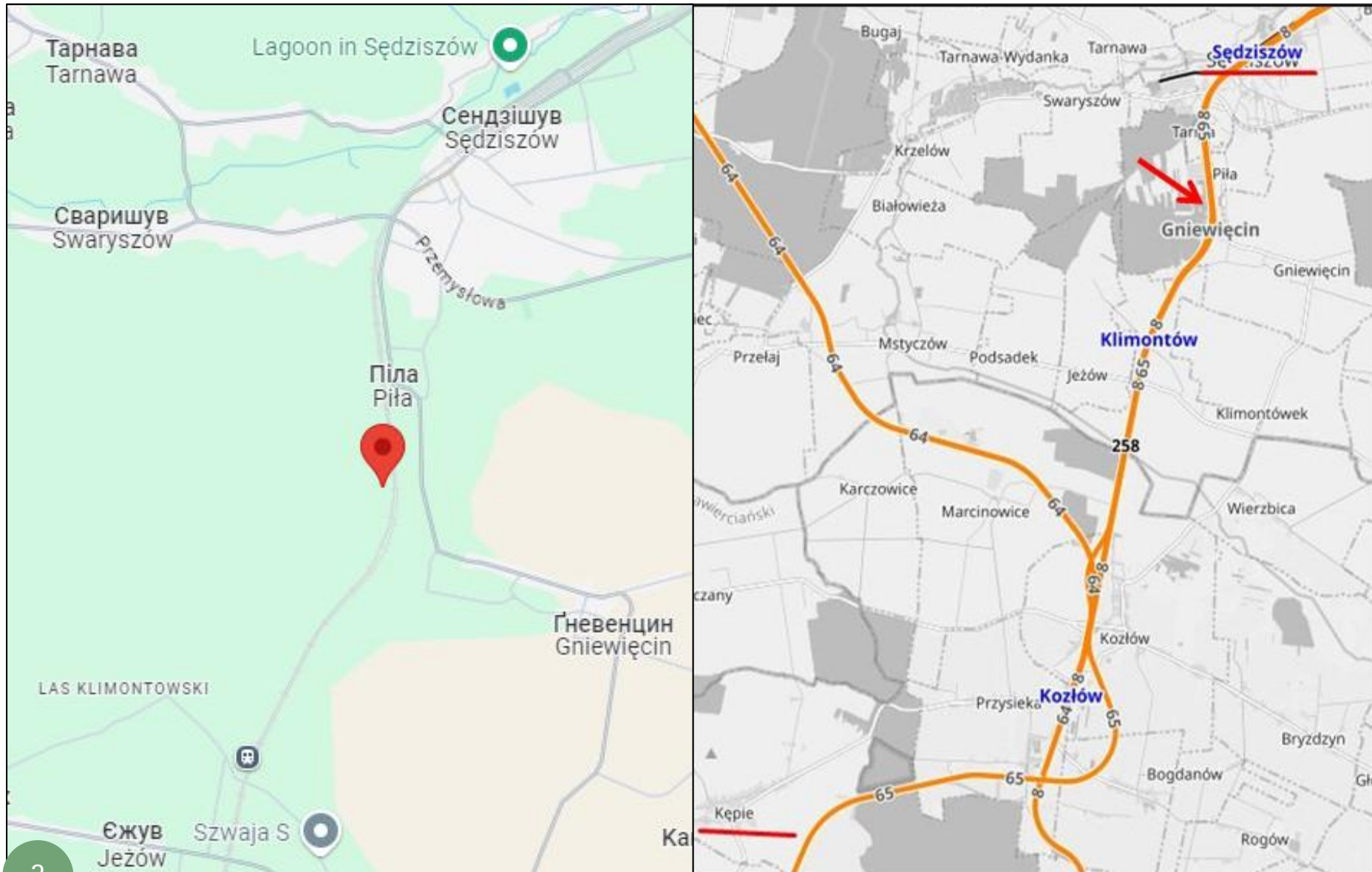
Схід вагонів на території Польщі:

**важливий випадок для
майбутньої співпраці**

Дата та місце транспортної пригоди

- 21 липня 2024 року на 321-му км перегону "Сендзіжув – Кемп'є" у Польщі стався інцидент, в результаті якого зійшло з рейок 6 порожніх напіввагонів, серед яких один вагон власності ТОВ "ЕУ-Транс".
- Інцидент був класифікований як ДТП категорії В-II і стався 21 липня 2024 року о 18:57 на ділянці Sędziszów LHS – Kępie LHS, лінія № 65 (Міст через річку Буг – Sławków Południowy), якою керує РКР Linia Hutnicza Szerokotorowa Sp. z o. в Замості.
- Ця подія стала серйозним випробуванням для нашої компанії, а також виявила низку питань, які потребують уваги як з боку польської залізниці, так і з боку Укрзалізниці.

Місце сходу: перегін "Сендзіжув – Кемп'є"



3

<https://maps.app.goo.gl/MmPnp7UhGpFeXDTb9>



ФОТО СХОДУ
ВАГОНІВ



Обставини події

- За отриманою інформацією, перед відправленням складу поїзда з вагонами було проведено їх огляд, під час якого порушень технічного стану виявлено не було. Потяг, що складався з 46 вагонів, рухався зі швидкістю 74 км/год. (при дозволений 80 км/год.).
- Перед залізничним переїздом, зробленим на дерев'яних шпалах, помічено сліди пошкоджень, які свідчать про те, що частину вагона протягнуло по колії. В результаті первинного огляду колісної пари вагона-винуватця інциденту виявлено сліди удару об бетонний переїзд. Цілком ймовірно, що це зіткнення стало причиною сходження вагона з рейок. Бетонний блок відірвало та відкинуло на узбіччя, а колісна пара опинилася поза колією. На момент огляду залізничною комісією місце аварії вже було відремонтовано, рух поїздів здійснювався у штатному режимі.

Безпосереднє місце сходу – залізничний переїзд



Обставини події

- Попередні оцінки показують, що це був удар об бетонний блок, який спричинив подальший розрив поїзда та його сходження з рейок. Вагон-винуватець рухався позаду поїзда майже весь гальмівний шлях, спираючись лише на передні колісні пари. Решта вагонів були розкидані по обидва боки колії: два вагони зліва, три – справа. Вагон ТОВ «ЕУ-Транс», лежав на боці, без гальм і колісних пар, як і інші пошкоджені вагони.
- Під час огляду місця події на вагоні «ЕУ-Транс» виявлено відсутність двох надресорних балок та однієї бічної рами, які потім знайшли лиш згодом.
- Початкові оцінки показують, що вагони ремонту не підлягають, оскільки вони перекинулися під час транспортної події, що могло пошкодити хребтову балку. За словами очевидців, підняти вагони буде дуже складно через відсутність місця для встановлення крана.

Обставини події

- Згідно з матеріалами розслідування, наданими польською залізничною комісією, **основною причиною інциденту стало перевищення технічних параметрів** (Q_r – крутизна гребеня та O_g – товщина гребеня) на 4-х вагонах з 6-ти, тобто їх невідповідність встановленим стандартам. У ході розслідування було виявлено необхідність ретельнішої перевірки вагонів на етапах передачі між Україною та Польщею. Комісія також звернула увагу на недоліки у процесі обміну інформацією між сторонами.
- Окрім цього, вдалося з'ясувати, що у Польщі для вимірювання колісних пар використовувався **лазерний профілометр**, який дозволяє швидко та точно (з точністю до 0,01 мм) фіксувати параметри виміру без необхідності зняття колісних пар із вагона. Однак цей пристрій **відрізняється від того, що використовується в Україні, а саме – спеціальний шаблон, який описаний в Договорі «ПГВ»**, і точність вимірів якого значно нижча. Це призводить до розбіжності у результатах вимірювання.

Лазерний профілометр

- Призначений для вимірювання зовнішнього контуру ободів і безободних коліс. Його головною перевагою є можливість виконувати дуже швидкі та точні вимірювання необхідних параметрів без необхідності демонтажу коліс.
- Відео-1: https://youtu.be/w01VLd-3P_w?si=v6p3mDtrGICwNyal
- Відео-2: <https://youtu.be/Qj19obwEIRA?si=dzLsiCu3tFJelyF8>



Шаблон для перевірки величини гребеня

- Додаток 19 до ПГВ, с. 101.

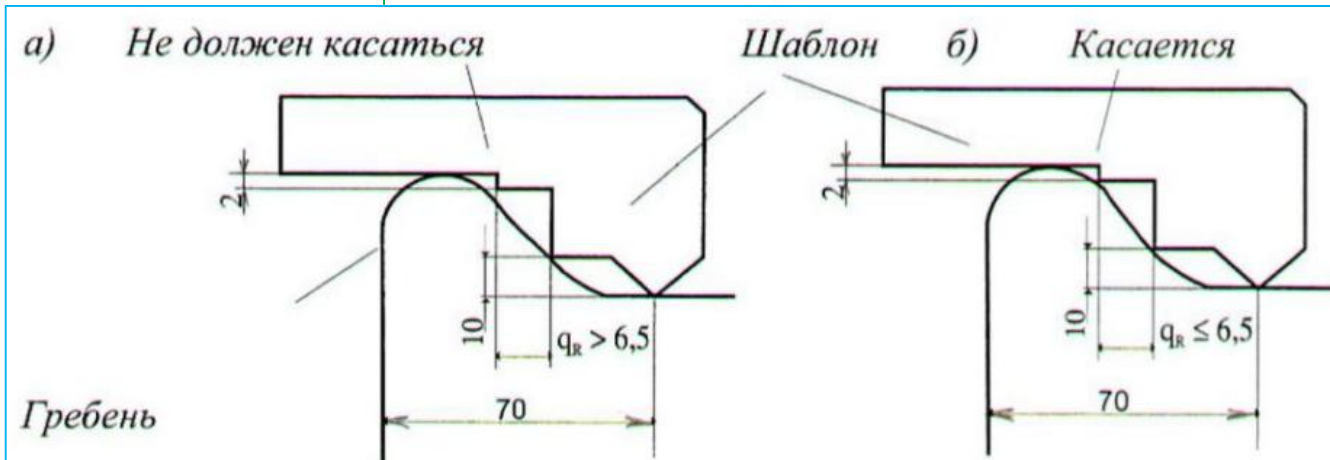
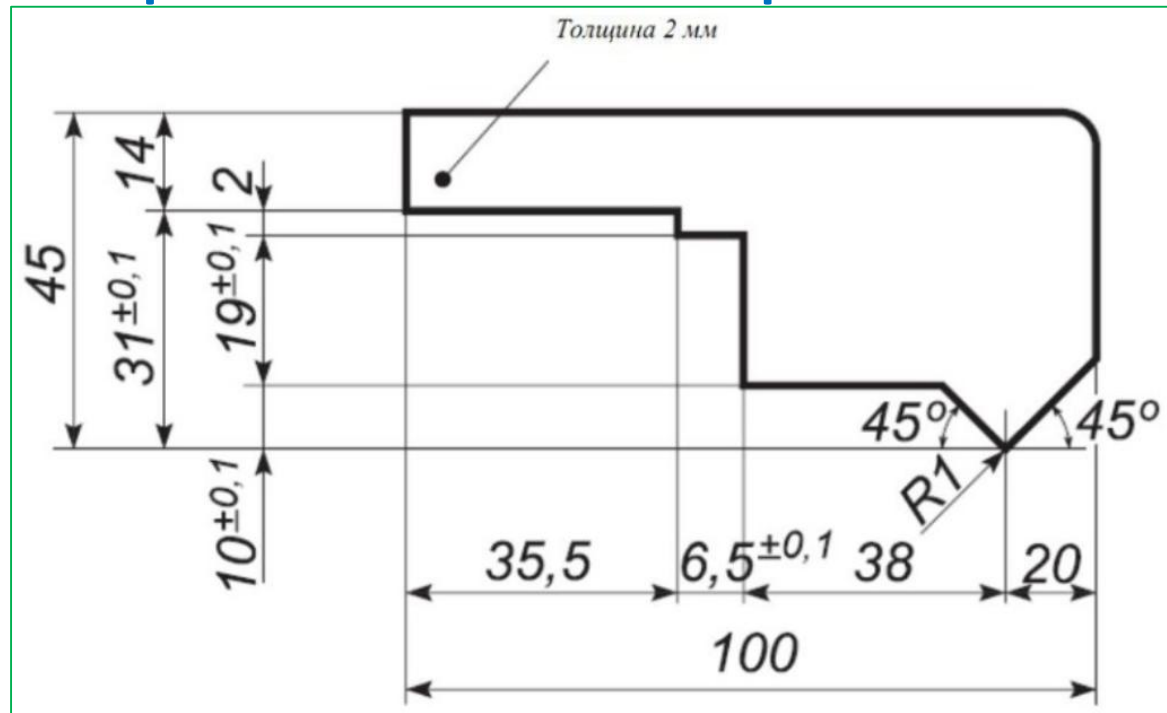


Рис.3

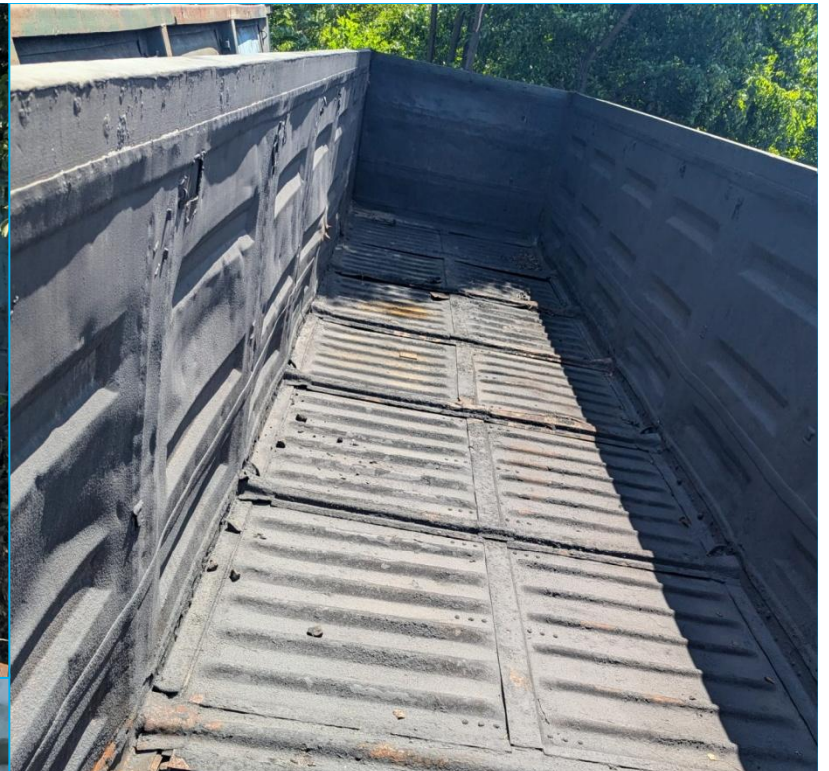
Гребни допускаемый (а) и недопускаемый (б)

Рішення комісії

- Згідно з постановою Міністра інфраструктури та будівництва Польщі, розслідування випадків сходження вагонів регламентовано спеціальними нормами, які зобов'язують залізничну комісію не лише виявляти причини подій, а й розробляти превентивні заходи, тобто ініціювати та пропонувати рішення для уникнення подібних ситуацій у майбутньому, зокрема, в даному випадку, враховуючи відмінності у методах вимірювань та контролю між країнами.
- На сьогоднішній день в Україні не відомо жодного випадку сходження вагонів з такої причини а в Польщі це, можливо, перший такий випадок. Тому, виникає питання: чи справді перевищення параметрів гребеня колеса було основною причиною сходження? Також зазначаємо, що жоден з кількох опитаних нами українських фахівців, не знав про методи і способи заміру параметрів коліс в Польщі. Отже, даній проблемі треба приділити максимум уваги та вжити всіх можливих заходів для її вирішення.

Вплив на роботу нашої компанії

- Для компанії «ЕУ-Транс» цей інцидент спричинив значні матеріальні збитки, а також створив складнощі в організації перевезень, незважаючи на те, що до нашого вагону немає претензій. Ми бачимо, що подібні випадки підбивають довіру між сторонами та потребують більш чіткої координації дій. Особливо важливо враховувати специфіку вагонів, зареєстрованих в інших країнах, та адаптувати процедури перевірки та прийому рухомого складу.



Варіанти вирішення проблеми

Для вирішення цього питання можна запропонувати кілька практичних кроків:

- Створити спільну робочу групу.
- Включити представників Укрзалізниці, польських залізниць, виробників вагонів, ремонтних депо та заводів а також експертів із вимірювань.
- Розробити уніфіковані стандарти вимірювань та контрольних процедур.
- Гармонізація методик вимірювання.
- Організувати обмін досвідом між українськими та польськими фахівцями.
- Погодити використання однакових приладів та шаблонів вимірювань.
- Доопрацювання нормативної бази.
- Внести зміни до національних та міжнародних нормативних актів (в т.ч. у Договір «ПГВ»), щоб запобігти розбіжності в оцінці технічних параметрів вагонів.
- Обов'язкова перевірка вагонів перед передачею.

Заклик до діалогу

- Ми щиро сподіваємось, що цей випадок стане приводом для конструктивного діалогу між українськими та польськими залізницями. Важливо не лише визначити причини події, а й розробити спільні механізми запобігання подібним ситуаціям.
- Наша компанія готова до відкритого обговорення питань, пов'язаних із безпекою та ефективністю залізничних перевезень. Ми також закликаємо громадськість та зацікавлені сторони звернути увагу на цей інцидент, щоб спільними зусиллями досягти прозорості та справедливості в таких ситуаціях.

Висновок

- Інциденти на залізниці – це не лише проблема однієї компанії чи країни. Це виклик, який потребує об'єднаних зусиль усіх учасників міжнародного залізничного руху. Ми віримо, що співпраця та готовність до діалогу допоможуть створити безпечніші та ефективніші умови для перевезень у майбутньому.
- “ЕУ-Транс” залишається відкритим для пропозицій і готовий співпрацювати з польськими партнерами для вирішення поточних і майбутніх завдань.