

# Об авторизации ремонтных предприятий держателем подлинника конструкторской документации



**Е. А. Жарова,**  
канд. техн. наук, доцент  
кафедры «Вагоны и вагонное хозяйство» Петербургского государственного университета путей сообщения Императора Александра I



**Д. А. Федотов,**  
заместитель руководителя  
отдела аттестации  
и переподготовки,  
главный метролог  
ОАО «НВЦ „Вагоны“»



**В. А. Варенов,**  
вице-президент,  
исполнительный директор  
НП «Объединение  
вагоностроителей»

Формируемая система авторизации ремонтных и эксплуатационных предприятий держателем подлинника конструкторской документации на железнодорожном транспорте вызывает неоднозначную реакцию участников рынка, что привело к очередному противостоянию вагоностроительных и вагоноремонтных предприятий.

Стратегия развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 г. предусматривает повышение конкурентоспособности продукции за счет появления инновационных вагонов, характеризующихся более высокой надежностью, увеличенными межремонтным пробегом и сроком службы, но в то же время отличающихся особенностями конструкции и дополнительными требованиями при ремонте и эксплуатации. Несмотря на повышенную надежность, отказы инновационных вагонов тем не менее возможны, то есть они нуждаются в текущем ремонте, а через несколько лет возникнет необходимость в плановых видах ремонта, который невозможно качественно провести без участия завода-изготовителя.

Одним из пунктов «Плана мероприятий, направленных на совершенствование обеспечения безопасности производства и эксплуатации ж.-д. подвижного состава» АД-П9-2655, утвержденного заместителем председателя Правительства РФ А. В. Дворковичем 4 апреля 2013 г., является предложение о формировании системы авторизации ремонтных и эксплуатационных предприятий держателем подлинника конструкторской документации на грузовой вагон, предусматривающей в том числе:

- оценку технической оснащенности ремонтных и эксплуатационных предприятий;
- оценку квалификации персонала;
- предоставление актуализированного комплекта ремонтной и эксплуатационной документации;

- подтверждение ответственности производителя и держателя подлинника конструкторской документации за безопасность продукции, отремонтированной на авторизованном вагоноремонтном предприятии в течение гарантийного срока эксплуатации.

Указанное мероприятие является дополнительной организационно-технической мерой по решению актуальной проблемы обеспечения качества ремонта железнодорожного подвижного состава в условиях начала производства инновационной продукции. Это необходимо для безопасной, экономически эффективной эксплуатации грузовых вагонов с сохранением гарантии и технического состояния вагона в течение срока службы в соответствии с конструкторской, ремонтной и эксплуатационной документацией на модель.

Основная ответственность за исполнение этого пункта плана мероприятий была возложена на Министерство промышленности и торговли, которое с целью выработки консолидированной позиции рассмотрело предложения, провело совещание со всеми заинтересованными участниками рынка и направило в Правительство РФ доклад «Формирование системы авторизации ремонтных и эксплуатационных предприятий держателем подлинника конструкторской документации на грузовой вагон».

Именно на основании этого доклада ОАО «НВЦ «Вагоны» по заданию некоммерческого партнерства «Объединение вагоностроителей» разработало первую версию «Положения по авторизации ремонтных предприятий держателем

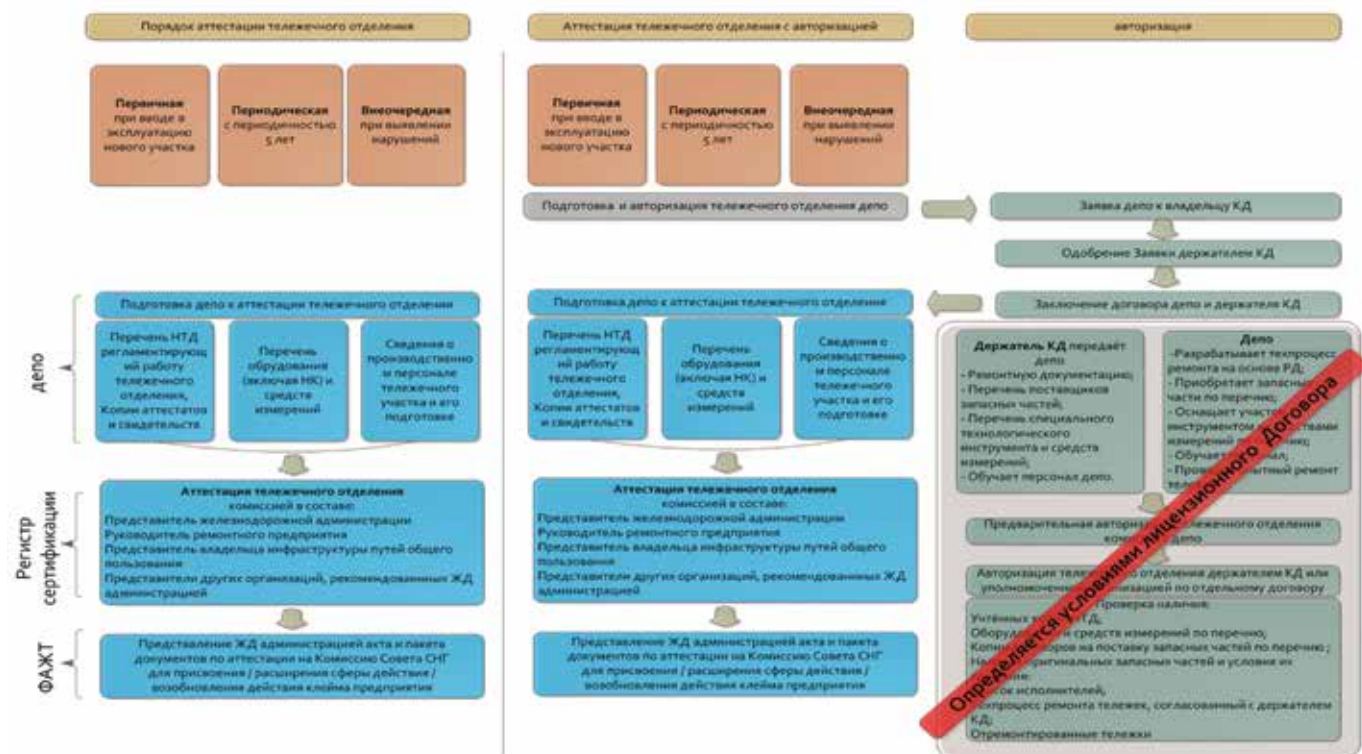


Рис. 1. Принципиальная схема авторизации в согласованной рабочей группе редакции документа (схема предоставлена ВРК-2)

подлинника конструкторской документации». Она была рассмотрена на очередном заседании Координационного совета по вопросам вагоностроения Министерства промышленности и торговли РФ. Ведомство дало поручение завершить разработку «Положения по авторизации...» и представить его на согласование, для чего была создана совместная рабочая группа НП «ОВС» и НП «ОПЖТ» с привлечением всех заинтересованных участников рынка под руководством заместителя генерального директора по техническому развитию Объединенной вагонной компании Д. Н. Лосева.

После соответствующих корректировок рабочая группа представила на утверждение документ «Положение по авторизации подразделений предприятий на право проведения ремонта вновь разработанных узлов и деталей грузовых вагонов», согласованный, пусть и с замечаниями, всеми авторами.

Общая схема проведения авторизации показана на рис. 1 на примере тележного участка, так как в настоящее время это фактически единственный инновационный узел.

На заседании межведомственной комиссии по вопросам железнодорожного транспорта под председательством А. В. Дворковича (пункт 13 Протокола) 24 января 2013 г. было заявлено о намерении внесения в законодательство

Российской Федерации изменений, направленных на формирование системы авторизации ремонтных и эксплуатационных предприятий.

Казалось бы, документ, направленный на повышение безопасности движения, должен быть принят всеми участниками рынка, однако до сих пор он вызывает неоднозначную реакцию, споры, и более того, активное неприятие.

### Преимущества и недостатки авторизации

Любой ремонт должен проводиться по технологии, согласованной с производителем, если мы говорим о его качественном выполнении с сохранением гарантии на технику. Это подразумевает использование при ремонте оригинальных запасных частей (деталей, изготовленных по лицензии завода) с учетом комплекта ремонтной документации (РД) от производителя. В этом заинтересованы и производители, и собственники, и ремонтники, ведь только при таких условиях обеспечивается надежность отремонтированной техники, ее безотказность в эксплуатации и, как следствие, безопасность использования. Поэтому для контроля проведения ремонта на железнодорожном транспорте должна быть организована процедура аттестации вагоноремонтных предприятий (ВРП).

По опыту проведения аттестаций вагонных депо можно сказать, что

вопрос снабжения ВРП полным комплектом ремонтной документации в некоторых ремонтных предприятиях не решен в полном объеме по разным причинам. Это может привести к тому, что ремонт не будет обеспечиваться на должном уровне, хотя в инструкциях по эксплуатации и ремонту некоторых механизмов есть пункт, который гласит: «узлы и детали, не представленные в данной инструкции, обслуживаются и ремонтируются в соответствии с требованиями ремонтных и эксплуатационных документов заводов-изготовителей». Именно конструкторские бюро вагоностроительных заводов (ВСЗ) являются держателями подлинника конструкторской документации, которая необходима для качественного ремонта.

При появлении инновационных вагонов (узлов вагонов), для ремонта которых недостаточно опыта старых мастеров, вопрос получения актуализированной ремонтной документации становится во главу угла. ВРП имеют желание отремонтировать новые (инновационные) вагоны (узлы), но не имеют достаточной возможности, а ВСЗ имеют возможность дать необходимую документацию ВРП, но не имеют желания делать это бесплатно, по договору об использовании документации.

Заметим, что при вводе в эксплуатацию любого нового узла или модели



Основные этапы авторизации в редакции от 28.04.2014 года



Рис. 2. Этапы версий «Положения по авторизации...» в сравнении

вагона разработчик составляет и соответствующую ремонтную документацию. Она есть в железнодорожной администрации. Собственник ее получает при приобретении продукции. Однако передача конструкторской документации, ее актуализация определяются договором купли-продажи. К тому же по договору собственник не всегда имеет право передать документацию ремонтному предприятию. Решением этой проблемы может стать авторизация. Казалось бы, ВРП необходимо один раз пройти эту процедуру, получить заключение о готовности на проведение ремонта вновь разработанных инновационных узлов грузовых вагонов от держателя подлинника конструкторской документации, заключить договор с ВСЗ на абонентское обслуживание – и открываются новые перспективы работы участка, цеха, депо. Однако возникают разного рода сомнения.

Сомнения юридического толка излагаются строго в соответствии с законами РФ, в коих не предусмотрено определение понятия авторизации как готовности к проведению работ. В этой сфере работает закон «О лицензировании отдельных видов деятельности», исходя из которого Положение об авторизации подразделений предприятий на готовность проведения ремонта вновь разработанных инновационных узлов грузовых вагонов (Положение) признается не имеющим юридических оснований и не обязательным для исполнения.

Здесь происходит подмена понятий.

Лицензирование – это предоставление разрешения на право конкретного вида деятельности, коим для ВРП является ремонт грузовых вагонов. Как следует из Положения, авторизация – это аттестация на проведение ремонта инновационных (новых) узлов или инновационных (новых), но все же грузовых вагонов. Кроме того, лицензирование в области ремонта запрещено, т. е. ВРП проходит аттестацию на готовность ремонтировать узлы вагонов или вагоны, признанные инновационными, а не вообще подтверждает свое право ремонтировать вагоны. К тому же, согласно последней редакции Положения, те ВРП, которые заявят об авторизации, совмещают ее с аттестацией своих участков АКП (контрольных пунктов автотормозов), или колесно-роликовыми, КПА (контрольных пунктов автосцепного устройства) или тележечными. Процедура авторизации, таким образом, проходит в рабочем порядке. Эта редакция документа возникла как компромиссный вариант редакции от 28.11.2013 г., поскольку, несмотря на согласование, некоторые участники рынка продолжили «борьбу». Компромисс схематично показан на рис. 2.

Теперь о необязательности и добровольности авторизации. Здесь авторы сходятся во мнении: не хочешь ремонтировать инновационные вагоны и их узлы – не авторизуйся. Хочешь ремонтировать – ремонтируй без авторизации,

если готов взять ответственность за ремонт без участия изготовителя, но заяви об этом публично. Первая же комиссия по аттестации участка (цеха, депо) проверит качество ремонта на основании требований, перечисленных в Положении, если раньше не случится аварии и причиной ее, по результатам расследования, не станет нарушение технологии ремонта инновационного узла со всеми вытекающими последствиями.

Считаем принудительность авторизации преждевременной до тех пор, пока ее не признают необходимой ВРП, ВСЗ, собственники, холдинги, научные организации и органы власти. Пусть те, кому достаточно ремонта по старинке, ремонтируют одно, а те, кто имеет необходимость и желание – принимают решение об авторизации и идут вперед в освоении новых технологий ремонта инновационных узлов и вагонов, при этом получая от изготовителя дополнительные гарантии на продукцию или увеличение межремонтных сроков.

Проанализировав мнения участников рынка, авторы выделили несколько групп, имеющих принципиально различающиеся мнения. Схематично это представлено на рис. 3.

### Позиция холдингов

ООО УК «РэйлТрансХолдинг» является организацией, охватывающей проектирование, изготовление, эксплуатацию, ремонт подвижного состава и оперирование грузовыми вагонами.

Мнение этой управляющей компании относительно авторизации предельно понятно изложено в письме заместителя генерального директора по развитию О. А. Семиглазова. В этом документе во исполнение п. 20 Плана мероприятий, направленного на совершенствование обеспечения безопасности производства и эксплуатации железнодорожного подвижного состава, утвержденного Правительством Российской Федерации (далее – Плана), предложена к рассмотрению НП «ОВС», НП «ОПЖТ» и НП «Совет участников рынка услуг операторов железнодорожного подвижного состава» система авторизации ремонтных и эксплуатационных предприятий. То есть мощная самодостаточная организация, работающая во всех сферах использования грузовых вагонов, без лишних слов о квалификации кого-то, без рассуждений об обеспечении законности и определения компетентности предприятия и правомерности проведения таких процедур представила свои предложения в виде стройной системы, у которой обозначена цель, принципы построения и перечислены неоспоримые перспективы. Комментарии излишни, если корпорация такого уровня в вопросе авторизации вместо теорий проявляет исполнительность, конструктивный и системный подход в решении вопроса, поставленного правительством по части организационно-технических мероприятий. Причем на добровольной основе и с сохранением гарантии производителя на весь срок службы вагона. Пока холдинг авторизует свое предприятие на ремонт собственных же вагонов, которые пока инновационными не являются, но к производству такой продукции организация готова.

Объединенную вагонную компанию (ОВК), в структуру которой входит ЗАО «Тихвинский вагоностроительный завод» («ТВСЗ»), лизинговая компания Rail 1520, проектный Центр Транспортных технологий, также отнесем к холдингам. Стоит заметить, что она озаботилась проблемой организации качественного ремонта новой для рынка продукции еще до начала ее производства, не дожидаясь приказов и постановлений Правительства. Компания является пионером в области авторизации.

Развитие сервисного обслуживания инновационных вагонов на тележках моделей 18-9810 и 18-9855 предусматривает с 2012 г. три этапа подготовки вагоноремонтных предприятий: к про-

ведению текущего отцепочного ремонта; к ремонту деталей тележки; к проведению плановых видов ремонта. Создаваемые в рамках сервисной сети специализированные центры поделены на четыре условные категории. Сервисный центр (СЦ) первой категории может выполнять весь комплекс работ, включая плановые виды ремонта (ДР, КР), второй (помимо хранения запасных частей и оказания услуги по текущему отцепочному ремонту) – производить ремонт узлов и деталей тележки. Третьей категории – оказывать услугу по хранению запасных частей, выполнять текущий отцепочный ремонт вагонов с заменой деталей. СЦ четвертой категории только хранит запасные части и по заявке доставляет их к месту ремонта вагонов.

На «пространстве 1520» уже создано 30 СЦ, в состав которых вошли вагоноремонтные предприятия ОАО «Вагонная ремонтная компания – 1», ЗАО «Уральская вагоноремонтная компания», ООО «Сибирская Вагоноремонтная Компания», ТОО «Камкор Вагон» (Республика Казахстан) и ООО «Трансвагонмаш». Организация СЦ третьей категории была первым этапом развития сервисной сети.

Сегодня ОВК приступила к реализации второго этапа. Он подразумевает создание сервисных центров второй категории, основная задача которых – освоить ремонт узлов и деталей инновационной тележки моделей 18-9810 и

18-9855, высвобождаемых при текущем отцепочном ремонте, а также пройти опытную процедуру авторизации тележечных участков на право ремонта новой продукции.

В мае 2016 г. наступит срок проведения первого планового депоовского ремонта инновационных грузовых вагонов «ТВСЗ». В ходе опытного ремонта будет произведена актуализация ранее разработанной ремонтной документации и уточнен перечень используемого технологического оборудования и оснастки. Именно поэтому руководителем совместной рабочей группы по созданию Положения был назначен заместитель генерального директора по техническому развитию ОВК Д. Н. Лосев, который доказывает пользу авторизации.

### Вагоностроительные заводы

В целом вагоностроительные заводы являются сторонниками авторизации, так как кроме обеспечения качественного ремонта это даст им возможность получения небольшой (или существенной – в зависимости от договоренности) маржи от передачи документации.

Так, корпорация ОАО «НПК «Уралвагонзавод» во исполнение пункта 20 Плана, проявив инициативу, разработала, утвердила собственным руководством и внедрила «Положение об авторизации ремонтных предприятий на право проведения ремонта грузовых вагонов,

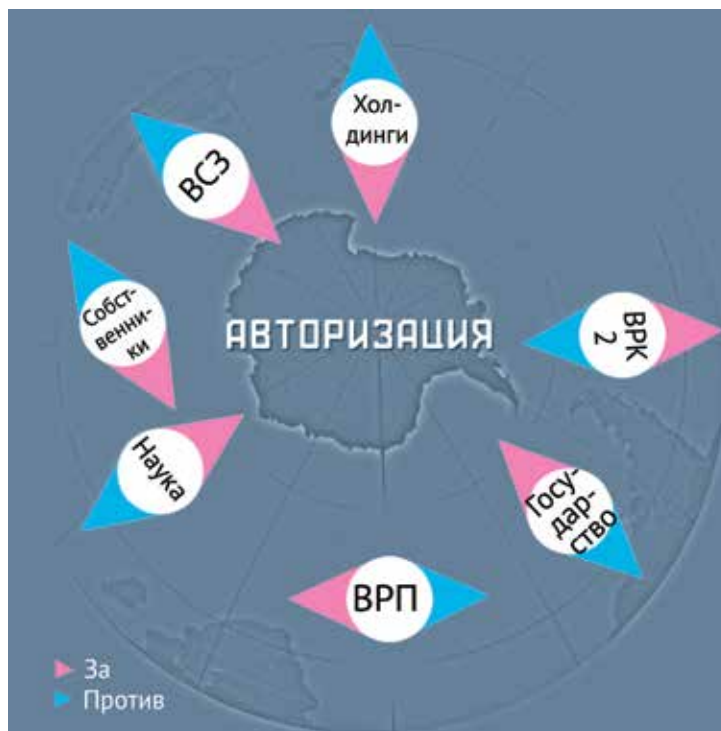


Рис. 3. Мнения участников рынка

изготовленных по КД ООО «Уральского конструкторского бюро вагоностроения» (далее – КД ООО «УКБВ»). Документ составлен в строгом соответствии с ГОСТами: выдержаны все разделы, начиная с терминологии, заканчивая ответственностью ВРП за проведение ремонта, а также порядком пересмотра и внесения изменений по результатам работы комиссии на ремонтном предприятии. То есть для корпорации это не догма, а руководство к действию по обеспечению поставленных правительством задач. Если подойти к решению вопроса авторизации по этому Положению на примере конкретного депо, что и делается в отношении проведения депоовского ремонта полувагона модели 12-196-01, то есть все перспективы получить «живой» и работающий документ, который будет обеспечивать качество ремонта и безопасность эксплуатации. Кроме того, из Положения ОАО «НПК «Уралвагонзавод» (достаточно прочесть название Положения) явствует, что процедура авторизации касается только продукции, изготовленной по КД ООО «УКБВ», и имеет целью обеспечение качественного выполнения ремонта продукции изготовителя и безопасности эксплуатации грузовых вагонов.

Стоит отметить, что завод в некоторых вопросах занимает слишком жесткую позицию по обязательности авторизации и невозможности аттестации участков без ее проведения, что требует изменения правовых и нормативных документов.

В отличие от ОАО «НПК «Уралвагонзавод», ЗАО «Промтрактор-вагон» поддерживает мнение ВРК-2 о необязательности авторизации. Из-за отсутствия официального мнения неясно, на чем основывается позиция корпорации с учетом того, что этот завод является производителем тележки Motion Control по лицензии американской Amsted Rail, пусть и не запущенной в серийную эксплуатацию. Возникают сомнения, что американцы отдадут в открытый доступ всю ремонтную документацию и не будут настаивать на организации сервисных центров.

Формировать общее мнение вагоностроителей, на наш взгляд, правильно, если руководствоваться единой позицией некоммерческих партнерств производителей НП «ОВС», НП «ОПЖТ», которая нашла отражение в последней редакции Положения от 28.04.2014 г. и приведена вице-президентом НП

«ОПЖТ» С. В. Калетиным в письме директору Департамента транспортного и специального машиностроения Минпромторга России А. Н. Морозову. Она заключается в следующем: «Проведение авторизации ремонтных и эксплуатационных предприятий должно быть совмещено с работой комиссии по обследованию предприятия на предмет фактической готовности к проведению работ и присвоению (изменению области применения присвоенного ранее) условного номера для клеймения железнодорожного подвижного состава и его составных частей. К работе комиссии, кроме представителей Росжелдора и ФБУ „РС ФЖТ“, обязательно должен быть привлечен представитель предприятия — изготовителя инновационной продукции».

### Мнение собственников

Мнение собственников вагонов несколько отличается от мнения вышестоящих представителей сторон, чьи интересы затрагивает авторизация. Саморегулируемая организация НП «Совет участников рынка услуг операторов железнодорожного подвижного состава» высказала мысль о добровольности авторизации и предложила название документа изложить как «Положение по добровольной авторизации вагоноремонтных предприятий держателем подлинника конструкторской документации для проведения ремонта вновь вводимых инновационных моделей вагонов, запасных частей и деталей грузовых вагонов». Однако такое название дает возможность сначала попробовать отремонтировать перечисленные вагоны, запчасти и детали своими способами и ресурсами, а потом принимать решение об авторизации держателем подлинника КД. Такие размышления о ремонте не обеспечивают качества ремонта и безопасности эксплуатации. Над собственником же нависает дамоклов меч аварии, связанной с ремонтом, произведенным не по КД, без соблюдения соответствующих технологий и применения запчастей сомнительного происхождения персоналом, квалификация которого не соответствует необходимому уровню. Между тем в Положении ОАО «НПК „Уралвагонзавод“», в разделе о порядке авторизации ремонтного предприятия, одним из пунктов прописано, что договор с разработчиком КД предусматривает обучение персонала ремонтного предприятия по отдельной

программе. Там же записано и о предоставлении ВРП необходимой ремонтной и технической документации, и об обеспечении оригинальными комплектующими и ЗИП. У собственников есть точка зрения, но неясно, какова она в принципе. Или «...при соблюдении сих четырех условий всем здравомыслящим вино разрешено» и собственники вагонов согласны на авторизацию, лишь бы бесплатно?

### Вагоноремонтные предприятия

Вагоноремонтные предприятия ОАО «ВРК-1», ОАО «ВРК-2», ОАО «ВРК-3», как следует из письма заместителя генерального директора ОАО «НПК «Уралвагонзавод» по железнодорожной технике, начали работы по авторизации на право проведения депоовского ремонта полувагона модели 12-196-01, однако ОАО «ВРК-2» поставило под сомнение легитимность Положения. Надо отдать должное юридическому анализу проекта Положения на соответствие законодательству Российской Федерации, которое представило руководство ОАО «ВРК-2» и подробно рассмотрело многие пункты и аспекты внедрения Положения с точки зрения действующего законодательства РФ. Однако таким специфическим подходом можно довести до абсурда любое правило. Например, можно оспорить правомерность техосмотра автомобилей перед выездом на автодороги нашей многострадальной страны, а правило, запрещающее находиться на территории метрополитена без обуви, (за несоблюдение которого Правилами пользования метрополитеном предусмотрена ответственность), подвести под нарушение прав человека. Между тем эти правила действуют, и мы их соблюдаем, потому что они направлены на обеспечение безопасности при передвижении с использованием этих видов транспорта. Производство же ремонта инновационных вагонов и узлов с использованием КД держателя подлинника этой документации сулит тесную смычку разработчика, производителя, ремонтника и собственника в обеспечении оптимизации эксплуатации инновационных вагонов в течение их жизненного цикла, качество проведения ремонта и четкое разделение ответственности за свою продукцию всех предприятий и организаций железнодорожного транспорта.

Возможно, причина такого противодействия только в определении обязательности или добровольности авто-

ризации и увеличения себестоимости ремонта? При этом первые одиннадцать сервисных центров ОВК третьей категории (для производства текущего ремонта) были образованы в середине 2013 г. именно на базе ремонтных вагонных депо ВРК-2. Компания представила расчеты затрат на авторизацию (рис. 4), но не указала, на основании каких данных сделан этот расчет. По этим расчетам дополнительные расходы владельцев инновационных вагонов, связанные с компенсациями выплат по лицензионным соглашениям, за весь жизненный цикл вагона составят: 60 640 рублей – при начальных условиях вагонопроизводителя – авторизации по разработанному Положению; или 10 000 рублей – на основе опыта согласованных условий вагонопроизводителя.

Еще раз отметим, что договор между ВСЗ и ВРП может быть безденежным, в этом случае вместо удорожания ремонта владелец инновационного вагона получит высокое качество за те же деньги и даже увеличенную гарантию на вагон.

### Научная точка зрения

Для понимания научного мнения разделим науку на «просто науку» в этой сфере и «прикладную науку».

Мнение «просто науки» по авторизации в том виде, в каком происходит сейчас ее формирование, больше отрицательное. Так, по предложению главного метролога, эксперта по сертификации продукции ОАО «НИИ вагоностроения», необходимым и достаточным условием была бы добровольная сертификация ремонтных предприятий, проводимая саморегулируемой организацией производителей.

С точки зрения ОАО «НВЦ «Вагоны» как представителя «прикладной науки», участвующего в проведении аттестаций участков по поручению Росжелдора, авторизация полезна, а ее процедура схожа с организацией аттестации. В последней редакции Положения авторизация проводится рабочей комиссией ВРП, в состав которой включен представитель держателя подлинника КД или уполномоченный, назначенный приказом руководителя предприятия держателя подлинника. Это, во-первых, упрощает процесс за счет сокращения количества комиссий, принимающих решение об авторизации, во-вторых, позволяет решать любые спорные вопросы, в том числе обусловленные

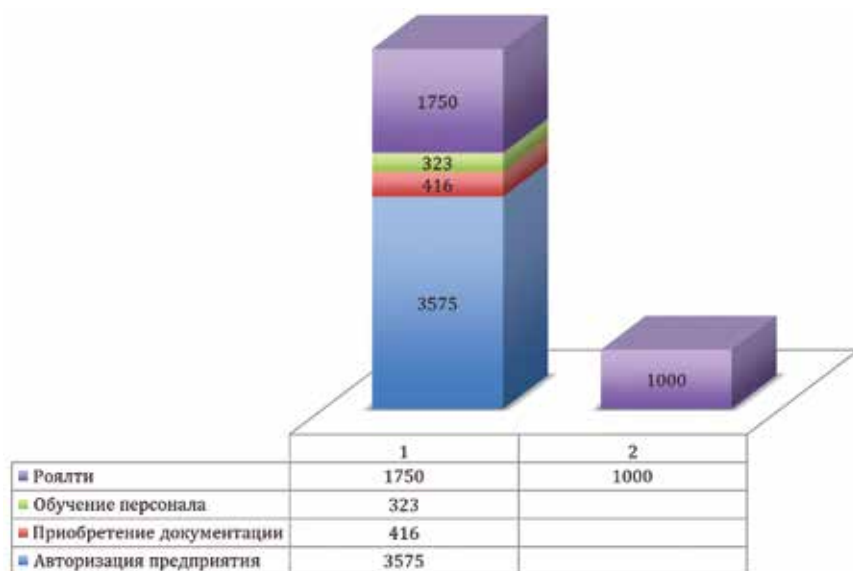


Рис. 4. Расчетные данные ВРК-2 по затратам на авторизацию

квалификацией представителей ВРП и компетентностью представителей ВСЗ, на месте, что делает результат максимально объективным для конкретного участка (цеха) ВРП. Кроме того, при проведении последующей аттестации комиссия увидит, что ремонт инновационных узлов и деталей уже опробован в присутствии изготовителя, технологический процесс согласован с ним, отсутствует контрафактная продукция, что особенно актуально сегодня, в условиях все более строгих требований к безопасности движения. ■

### Литература

1. Поручение заместителя Председателя Правительства Российской Федерации А. Д. Дворковича «План мероприятий, направленных на совершенствование обеспечения безопасности производства и эксплуатации железнодорожного подвижного состава № АДП-П9-2655». М. 18.04.2013.
2. Доклад Минпромторга России «Формирование системы авторизации ремонтных и эксплуатационных предприятий держателем подлинника конструкторской документации на грузовой вагон на железнодорожном транспорте». М. 27.08.2013 г.
3. Протокол № 2 заседания рабочей группы координационного совета по вопросам транспортного машиностроения. М. 07.10.2013.
4. Проект Положения по авторизации подразделений предприятий на готовность проведения ремонта вновь разработанных инновационных узлов грузовых вагонов. М. 28.11.2013.

5. Проект Положения по авторизации подразделений предприятий на готовность проведения ремонта вновь разработанных инновационных узлов грузовых вагонов. М. 28.04.2014.
6. Письмо заместителя генерального директора по развитию ООО «Объединенная Вагонная Компания» Д. Н. Лосева. М. 17.07.2013, № ОВК-335.
7. Положение об авторизации ремонтных предприятий на право проведения ремонта грузовых вагонов, изготовленных по конструкторской документации ООО «УКБВ». Н. Тагил. 2013.
8. Письмо заместителя генерального директора по техническому развитию ООО УК «РэйлТрансХолдинг» О. А. Семиглазова с приложением. М. 01.10.2013, № 901/РТХ.
9. Письмо руководителя ИЦ, эксперта по сертификации продукции, председателя комиссии НП «Объединение вагоностроителей» Ю. А. Клименко с приложением. М.
10. Письмо исполнительного директора саморегулируемой организации НП «Совет участников рынка услуг операторов железнодорожного подвижного состава» Д. О. Королёва. М. 15.10.2013, № 503.
11. Письмо генерального директора ОАО «ВРК-2» М. В. Сапетова с приложенным юридическим анализом проекта «Положения по авторизации подразделений предприятий на готовность проведения ремонта вновь разработанных инновационных узлов грузовых вагонов». М. 07.05.2014, № ВРК2-1875.