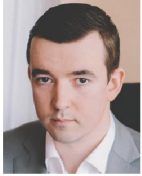


Законодательные проблемы обновления локомотивного парка



А. Ю. Маняхин,
исполнительный
директор СРО Ассоциация
«Промжелдортранс»

Требования Технического регламента «О безопасности железнодорожного подвижного состава» ТР ТС 001/2011, вступающие в силу 2 августа 2017 г., предусматривают продление срока службы локомотивов только после модернизации и обязательной сертификации. Если под действие этого документа подпадут и локомотивы железнодорожного транспорта необщего пользования, это вызовет существенные сбои в его работе.

Дискуссии по проблемам обновления парка тягового подвижного состава (далее ТПС) сегодня приобрели особую остроту, потому что ситуация с его износом без преувеличения катастрофична. По статистике, имеющейся в распоряжении СРО Ассоциация «Промжелдортранс», в парке членов саморегулируемой организации находится 505 единиц тягового подвижного состава (ТПС). Из них 38 % приходится на локомотивы серии ТГМ4, 28 % – ТГМ6, 24 % – ТЭМ2, 10 % – ТГМ23, ТЭМ7, ТЭМ1, ЧМЭЗ.

Указанное количество локомотивов находится в собственности 53 хозяйствующих субъектов, расположенных по всей территории России. При этом износ ТПС составляет 95 %, т. е. практически все локомотивы находятся за гранью назначенного срока службы (средний срок эксплуатации составляет 33 года).

Такая же картина наблюдается и по железнодорожному транспорту необ-

щего пользования в целом. По оценкам Ассоциации «Промжелдортранс» количество ТПС составляет 8000 единиц, износ – 90 %.

Другая ситуация отмечается с железнодорожным транспортом общего пользования. По состоянию на 1 января 2016 г. в инвентарном парке ОАО «РЖД» находилось 20 871 локомотив, из них в постоянной эксплуатации – порядка 14 500 локомотивов [1], износ парка составляет 69 % [2]. Таким образом, три из четырех локомотивов, эксплуатируемых на железных дорогах России, изношены. На железнодорожном транспорте необщего пользования изношены девять локомотивов из десяти.

Следует отметить, что наша саморегулируемая организация объединяет в основном самые экономически нестабильные предприятия. В то же время они и самые значимые, так как мы обслуживаем социально ориентированные объекты страны, которые обеспечивают города теплом, продовольствием, стройматериалами и т. д. Наши предприятия крайне чувствительны к таким изменениям норм законодательства, в результате которых повышаются издержки транспорта. Это понятно: нас не субсидирует государство и у нас нет смежных видов деятельности, приносящих сверхприбыль, поэтому для нас вопрос обновления парка подвижного состава одновременно и актуальный, и болезненный.

Ассоциация «Промжелдортранс» поддерживает инициативы государства, стимулирующие процесс обновления парка ТПС, в частности, субсидирование покупки локомотивов в соответствии с постановлением правительства РФ от 10 мая 2017 г. № 544 «О предоставлении субсидий из федерального бюджета





организациям, оказывающим услуги, связанные с железнодорожным подвижным составом, на возмещение части затрат, связанных с приобретением грузового железнодорожного подвижного состава, в 2017 году». Напомню, документ устанавливает меру государственной поддержки в виде выплаты фиксированной стоимости в размере семи миллионов рублей на один локомотив. Всего на поддержку процесса обновления парка подвижного состава выделено 400 млн рублей.

Необходимо подчеркнуть следующее. Обновление парка локомотивов не должно носить стрессовый характер, чтобы не навредить стабильной работе железнодорожного транспорта необщего пользования и, соответственно, предприятиям промышленности.

Между тем «стрессовость» этому процессу придают требования Технического регламента «О безопасности железнодорожного подвижного состава» ТР ТС 001/2011, которые вступят в силу 2 августа 2017 г. [3]. Как известно, они обяжут продлевать назначенный срок службы локомотивов только через модернизацию и обязательную сертификацию. Опасение вызывает тот факт, что под действие указанного Технического регламента попадают и локомотивы, эксплуатируемые на железнодорожных путях необщего пользования.

Однако процедура модернизации и сертификации требует значительных финансовых затрат, что открыто подтверждает и министр транспорта Максим Соколов. По нашим оценкам и расчетам производителей стоимость модернизации составит 80 % от цены нового локомотива аналогичной серии. При этом дополнительный срок экс-

плуатации локомотива после модернизации будет неопределенным, что не позволит установить экономическую целесообразность данной процедуры. В связи с этим модернизация кажется нецелесообразной.

Очень обидно, что итоги прошедших конференций, деятельности многочисленных рабочих и экспертных групп, совещаний, бесчисленного количества обращений, где были представлены основания необходимости сделать процесс обновления парка этапным и плавным, остались без ответа причастных министерств и правительства РФ.

Сегодня по-прежнему нет стратегического решения данной проблемы. Министерство транспорта опять считает, сколько локомотивов мы спишем после 2 августа, повлияет ли это на деятельность железнодорожного транспорта общего и необщего пользования, и обсуждает возможность переноса даты прекращения переходного периода Технического регламента Таможенного союза на один год.

Между тем вступление в силу переходных положений со 2 августа 2017 г. однозначно приведет к серьезному сбою в работе транспорта необщего пользования вплоть до остановки предприятий ПЖТ, а вместе с тем и обслуживаемых ими заводов, фабрик, ТЭЦ и иных организаций.

Хотелось бы обратить внимание, что назначенный срок службы тягового подвижного состава активно продлевается с 2011 г. через определение остаточного ресурса несущих конструкций в соответствии с действующим Положением Совета по железнодорожному транспорту государств – участников СНГ [4]. В среднем назначенный срок

службы продлевался на 10 лет от даты проведения технической диагностики. Отсюда следует, что в период с 2021 по 2026 г. ожидается списание около 5000 маневровых локомотивов.

Возникает вопрос, что же мы будем делать в скором будущем. Снова придумывать переходные положения? Мощности локомотивостроительных заводов не смогут обеспечить железнодорожный транспорт необщего пользования таким количеством маневровых локомотивов (1000 единиц в год) в столь короткий отрезок времени. Это неизбежно приведет к их дефициту, а также к серьезным сбоям в работе железнодорожного транспорта необщего пользования. В связи с этим считаем необходимым разработать механизм постепенного (поэтапного) вывода тягового подвижного состава с рынка.

В последнее время государство начало внедрять риск-ориентированный подход и закреплять его на законодательном уровне. Этот подход формируется для контрольно-надзорной [5] деятельности в соответствии со статьей 8.1 Федерального закона № 294-ФЗ от 26.12.2008 г. и применяется в области транспортной безопасности (категорирование объектов транспортной инфраструктуры). В частности, обсуждается категорирование поездов с целью оснащения их системами видеофиксации нарушений ПДД.

Почему бы и в вопросе модернизации тягового подвижного состава не использовать риск-ориентированный подход? Маневровые локомотивы, эксплуатируемые на путях необщего пользования, а также выходящие на станционные пути общего пользования (для подачи и уборки вагонов), работают в иных условиях, нежели магистральные локомотивы. Более того, в нынешних экономических реалиях значительное количество локомотивов большую часть времени просто стоит без движения. Они эксплуатируются максимум на 20 % от их возможности (по скорости и перевозимому грузу).

Назначенный срок службы – это календарная продолжительность эксплуатации продукции, по достижении которой эксплуатация продукции должна быть прекращена независимо от ее технического состояния [1]. Назначенный срок службы локомотивов производства 1975–1990 гг. устанавливался для определения амортизационных отчислений, он не обуслов-

лен реальным ресурсом локомотива. Никаких испытаний по определению ресурса не проводились. В то же время в результате исследования ОАО «ВНИКТИ» установлено, что маневровые локомотивы массовых серий ТГМ4, ТГМ6, ТЭМ2 могут эксплуатироваться до 50 лет от даты постройки. С учетом этих данных вопрос о списании таких локомотивов сегодня выходит за пределы здравого смысла. Это подтверждают и результаты технического диагностирования локомотивов, проведенные специализированными организациями. Доля забракованных машин не дотягивает до 0,5 %.

Нужно рассмотреть еще один вопрос. Чтобы реализовать требования Технического регламента в полном объеме, организации, планирующей выпускать модернизируемый с продлением срока службы ТПС, необходимо разработать технические условия на модернизацию, согласовать их с заводом-изготовителем и провести полный цикл испытаний для подтверждения соответствия. Однако сегодня ни одна организация не разработала технические условия и не прошла процедуру подтверждения соответствия на выпуск модернизированных с продлением срока локомотивов серии ТГМ4 и ТГМ6 вследствие того, что конструктивные особенности этих тепловозов не позволяют реализовать требования ТР ТС 001/2011. Именно по этой причине АО «Синара – Транспортные машины» прекращает производство указанных локомотивов с 02.08.2017 г. (письмо от 12.05.2017 г. №300-02/191).



А ведь указанные локомотивы были самыми дешевыми в сегменте маневровых локомотивов (на 20 % дешевле аналогов). Получается, что в совокупности меры государственной поддержки в форме субсидии будут неэффективными.

Ассоциация «Промжелдортранс» предлагает следующее: для локомотивов определенной категории (по мощности маневрового тепловоза, например до 1200 л. с.), эксплуатирующихся на путях необщего пользования и выходящих на станционные пути общего пользования, нужно установить максимальный срок службы 50 лет от даты постройки с учетом дополнительного продления назначенного срока службы. Кроме того, следует установить периодичность технического диагностирова-

ния с использованием методов неразрушающего контроля несущих конструкций и расчета остаточного ресурса один раз в пять лет.

Считаем, что реализация данного предложения позволит обеспечить плавный вывод изношенного тягового подвижного состава с рынка, равномерную прогнозируемую загрузку локомотиворемонтных заводов, а также необходимый уровень безопасности. **Т**

Литература:

1. Сайт журнала «РЖД-Партнер». URL: <http://www.rzd-partner.ru/zhd-transport/news/optimizatsiia-lokomotivnogo-parka-rzhd-415465> (дата обращения 10 мая 2017 г.).
2. Транспорт Российской Федерации. URL: <http://www.rostransport.com/news/12996> (дата обращения 10 мая 2017 г.).
3. Решение Комиссии Таможенного союза от 15.07.2011 г. № 710 (ред. от 14.03.2017 г.) «О принятии технических регламентов Таможенного союза „О безопасности железнодорожного подвижного состава“, „О безопасности высокоскоростного железнодорожного транспорта“ и „О безопасности инфраструктуры железнодорожного транспорта“».
4. Положение «Локомотивы. Порядок продления назначенного срока службы» П.15.01-2009: утв. Советом по ж.-д. транспорту государств – участников Содружества от 20-21.10.2010 г. № 53.
5. Ространснадзор. URL: <http://ugadn64.tu.rostransnadzor.ru> (дата обращения 10 мая 2017 г.).

