

Повышение уровня безопасности железнодорожного транспорта необщего пользования

Брагин Александр Михайлович

Уральский государственный университет путей сообщения

старший преподаватель кафедры Станции, узлы и грузовая работа

Аннотация

Работа посвящена проблемам взаимодействия железнодорожного транспорта общего и необщего пользования в части безопасности движения поездов. Выявлены основные причины нарушений требований безопасности. Прежде всего, это несовершенство законодательных и нормативных актов, устанавливающих требования безопасности. Другой проблемой является поддержание в надлежащем состоянии верхнего строения железнодорожного пути необщего пользования. Не менее важными являются продление срока службы и обновление тягового подвижного состава, работающего на железнодорожных путях необщего пользования.

Ключевые слова: железнодорожный транспорт общего пользования, железнодорожный транспорт необщего пользования, безопасность движения поездов, законодательная и нормативная база, верхнее строение пути, тяговый подвижной состав.

The improvement of safety of rail transport of non-public

Bragin Alexander Mikhailovich

Ural state University of railway engineering

senior lecturer of the Department of Station, units and cargo work

Abstract

The article is devoted to problems of interaction of railway transport of common and uncommon use in terms of safety of movement of trains. The main reasons for violations of the requirements. First of all, imperfection of legislative and normative acts establishing safety requirements. Another problem is the maintenance of the top structure of the railway way of uncommon use. No less important are life extension and modernization of the traction rolling stock operating on a railway track uncommon use.

Key words: railway transport, railway transport non-public traffic safety, trains, legislative and normative base, the superstructure, locomotives.

В Российской Федерации железнодорожные пути необщего пользования являются неотъемлемой частью транспортной системы, как и пути общего пользования. Поэтому их состояние должно соответствовать требованиям технических норм и обеспечивать пропуск вагонов с

допустимой на железнодорожных путях общего пользования нормой технической нагрузки, а также пропуск локомотивов для обслуживания путей необщего пользования. От этого зависит как нормальное функционирование промышленных предприятий, так и безопасность движения.

Проблема безопасности движения на железнодорожных путях необщего пользования не потеряла своей актуальности и сегодня. Она постоянно находит свое отражение в решениях съездов и форумов разного уровня (в том числе с участием государственных органов власти) союзов и ассоциаций железнодорожников.

Угрозу безопасности движения поездов создают нарушения требований нормативных документов в сфере безопасности движения железнодорожного транспорта. При этом нужно отметить, что такие нарушения на промышленном железнодорожном транспорте происходят не только из-за халатности владельцев, но и по причине несовершенства законодательных и нормативных актов, устанавливающих требования этой безопасности [1]. Оно выражается либо в отсутствии нормативной базы для путей необщего пользования, либо в существующих пробелах в нормативной документации.

Так как Министерство транспорта имеет тенденцию разрабатывать новые нормативы только для железных дорог общего пользования, кто-то должен взять на себя труд разработать соответствующие документы и для путей необщего пользования [2].

На сегодняшний день, многие предприятия, имеющие свои железнодорожные подъездные пути и транспорт, объединены в разного рода саморегулируемые организации (СРО), такие как «Союз участников железнодорожного рынка», Ассоциация «Промжелдортранс» и др. СРО, представляя интересы предприятий и промышленного транспорта, активно выстраивают диалог с органами государственной власти в сфере железнодорожного транспорта [3]. Именно им Министерство транспорта может поручить разработку необходимой нормативно-технической документации с последующим утверждением на государственном уровне (Росжелдор, Минтранс).

Прежде всего, в закон № 17-ФЗ «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации» необходимо внести понятие «Инфраструктура железнодорожного транспорта необщего пользования», а также внести уточнения в понятия «Инфраструктура железнодорожного транспорта общего пользования» и «Железнодорожные пути необщего пользования» с точки зрения их юридической полноты.

Затем, требуется разработать для железнодорожного транспорта необщего пользования подзаконные акты Минтранса, определяющие требования безопасности для объектов железнодорожной инфраструктуры; при ремонте, эксплуатации и модернизации подвижного состава; для управляющих систем [1].

В силу специфики эксплуатации путей на промышленных предприятиях ремонт и замена рельсов и шпал требуется чаще, чем на магистральных железных дорогах. Это обусловлено большой нагрузкой от подвижного состава с повышенными осевыми нагрузками, малыми радиусами кривых железнодорожного пути и особенностями технологии технического обслуживания такого пути [2]. Тем самым повышается риск нарушения обеспечения безопасности на путях необщего пользования, и перед владельцами подъездных путей встает проблема поддержания их в надлежащем состоянии.

СРО «Союз участников железнодорожного рынка», при поддержке транспортных исследовательских организаций, выступила с инициативой о возможности повторного использования материалов верхнего строения пути, снятых с путей общего пользования на путях необщего пользования. Учитывая это предложение, а также отсутствие соответствующих нормативов, следует разработать:

- систему технического обслуживания путевой инфраструктуры необщего пользования,
- нормы устройства и содержания железнодорожного пути, нормы периодичности ремонта, технического обслуживания и диагностики объектов инфраструктуры для конкретных условий эксплуатации,
- положение о системе ведения путевого хозяйства на железнодорожном транспорте необщего пользования,
- инструкцию по обеспечению безопасности движения поездов при выполнении путевых работ на железнодорожных путях необщего пользования,
- технические условия работы по реконструкции (модернизации) и ремонту железнодорожного пути необщего пользования,
- методику обоснования возможности повторного использования (продления срока службы) материалов верхнего строения пути магистральных дорог для путей необщего пользования [2,3].

Достаточно остро стоит проблема обновления тягового подвижного состава. По оценкам специалистов, износ локомотивов, работающих на путях необщего пользования, составляет 90 % (при среднем сроке эксплуатации 33 года).

К тому же, локомотивы, эксплуатируемые на железнодорожных путях необщего пользования, подпадают под действие Технического регламента «О безопасности железнодорожного подвижного состава» ТР ТС 001/2011. Этот документ обязывает продлевать срок службы локомотивов только через модернизацию и обязательную сертификацию.

Сами же процедуры модернизации и сертификации требуют значительных финансовых затрат, что открыто подтверждает министр транспорта Максим Соколов. По оценкам экспертов Ассоциации «Промжелдортранс» и расчетам производителей стоимость модернизации может составлять до 80 % от цены нового локомотива аналогичной серии. При этом дополнительный срок эксплуатации локомотива после

модернизации будет неопределенным, что не позволит установить экономическую эффективность данной процедуры. В связи с этим модернизация кажется нецелесообразной [4].

Один из путей решения проблемы – государственная поддержка через субсидирование покупки новых 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 затрат, связанных с приобретением грузового железнодорожного подвижного состава, в 2017 году». Постановление 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.

Тем не менее, обновление парка локомотивов не должно носить стрессовый характер, чтобы не помешать стабильной работе железнодорожного транспорта необщего пользования, и как следствие, промышленных предприятий. Поэтому должен быть предусмотрен механизм постепенного (поэтапного) вывода тягового подвижного состава.

Специалисты СРО Ассоциация «Промжелдортранс» предлагают использовать риск-ориентированный подход в вопросе модернизации тягового подвижного состава. Известно, что 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 условиях значительное количество локомотивов эксплуатируется максимум на 20 % от их возможностей (по скорости и нагрузке).

Предложение сводится к следующему: для локомотивов определенной категории (например, по мощности маневрового тепловоза), 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 диагностирования с использованием методов неразрушающего контроля несущих конструкций и расчета остаточного ресурса один раз в пять лет [4].

Таким образом, предлагаемые меры позволят обеспечить плавный вывод изношенного тягового подвижного состава, равномерную прогнозируемую нагрузку ремонтных мощностей, а также необходимый уровень безопасности.

Библиографический список

1. Ляной В. Лазейки в законодательстве закрываются // РСП Эксперт. 2017.

№2. С. 9-11

2. Сычев В. Не стоит списывать еще годные материалы // РСП Эксперт. 2017. №2. С. 19-22
3. Итоги и планы СРО СУЖДР // РСП Эксперт. 2017. №1. С. 31
4. Маняхин А. Законодательные проблемы обновления локомотивного парка // Транспорт Российской Федерации. 2017. №3. С. 5-11