

О продлении срока службы маневровых локомотивов

В связи с истекающим сроком действия переходного периода и окончательным вступлением в силу технического регламента Таможенного союза «О безопасности железнодорожного подвижного состава» (ТР ТС 001/2011) (далее - Технический регламент), начиная с 02 августа 2018 г. будет запрещена эксплуатация локомотивов с истекшими сроками службы, а продление сроков службы по применяющейся в настоящее время процедуре будет невозможно. В соответствии с пунктом 11 статьи 4 Технического регламента, продление назначенного срока службы подвижного состава будет возможно только при его модернизации с последующей сертификацией, как на вновь изготовленную продукцию. Процедура модернизации и сертификации требует значительных финансовых затрат, которые по оценкам и расчетам специалистов составят более 80% цены нового локомотива аналогичной серии, что делает процедуру продления назначенного срока службы фактически нецелесообразной с экономической точки зрения.

Под действие указанного Технического регламента подпадают и маневровые локомотивы, эксплуатируемые на железнодорожных путях необщего пользования, или выходящих на станционные пути общего пользования только с целью подачи и уборки вагонов, и не обращающиеся на территории Таможенного союза.

Требования Технического регламента придают процессу обновления парка подвижного состава неравномерный, стрессовый характер и приведут к тому, что с 2021 года произойдет массовое списание тягового подвижного состава, эксплуатируемого на железнодорожных путях необщего пользования (1000 единиц в год). Основным видом деятельности предприятий железнодорожного транспорта необщего пользования является подача-уборка вагонов, стоимость услуг регулируется государством. Для сбора средств на обновление списанных локомотивов необходимо будет значительно повысить тарифы, что приведет к оттоку грузов на автомобильный транспорт и банкротству предприятий железнодорожного транспорта необщего пользования, в конечном итоге повышения стоимости перевозки грузов и повышения цен на продукты народного потребления. Ко всему прочему мощности локомотивостроительных заводов не смогут обеспечить спрос на локомотивы, что приведет к их острому дефициту, росту цен на локомотивы и росту арендной ставки.

По оценкам Ассоциации общее количество локомотивов, эксплуатирующихся на путях необщего пользования на территории Российской Федерации составляет около 5,5 тыс. единиц, из них около 50% имеют право выхода на пути общего пользования (выставочные) с целью осуществления ТОЛЬКО операций по подаче - уборке грузовых вагонов на 750 станциях примыкания общего пользования, из которых порядка 1,2 тыс. являются единственными локомотивами, обслуживающими промышленные предприятия на железнодорожных путях необщего пользования. По предприятиям Ассоциации количество локомотивов, эксплуатирующихся на путях необщего пользования и имеют право выхода на пути общего пользования (выставочные) с целью осуществления ТОЛЬКО операций по подаче - уборке грузовых вагонов составляет более 80%.

Таким образом, в зоне риска частичной или полной остановки в работе могут оказаться не только ППЖТ, но и более 3 тыс. промышленных предприятий по всей стране, весомая доля из которых являются стратегически и социально значимыми. Сбои в работе таких предприятий в свою очередь негативно скажутся на социально-экономическом состоянии агломераций в целом.

Ассоциация считает целесообразным вывести маневровые локомотивы, эксплуатирующиеся на путях необщего пользования, а также выходящие на станционные пути общего пользования **ТОЛЬКО** с целью подачи и уборки вагонов, из-под действия Технического регламента и включить их регулирование в регламент национального нормативного документа, за основу для создания которого предлагаем взять Положение о порядке продления назначенного срока службы локомотивов (П.15.01-2009), утвержденное Протокол от 20-21 октября 2010г. Советом по железнодорожному транспорту государств-участников Содружества и установить дифференцированную систему периодичности технического диагностирования маневровых локомотивов, как вариант, по схеме продления 5 – 3 – 1 далее каждый год с использованием

методов неразрушающего контроля несущих конструкций и расчета остаточного ресурса.

Считаем, что реализация комплекса таких предложений позволит обеспечить плавный выход тягового подвижного состава с рынка, устанавливая экономический и технический барьер неконтролируемого продления срока службы локомотива, обеспечит равномерную прогнозируемую загрузку локомотиворемонтных заводов, а также обеспечит необходимый уровень безопасности.

Необходимо отметить, что тему обновления парка транспортных средств, являющейся очень важной для наших предприятий затронул Президент РФ В.В. Путин: *«...нам необходимо делать более современным, экологичным и транспортный парк. При этом хочу особо подчеркнуть: важно не создать чрезмерную, необоснованную нагрузку на наши компании. Предложить такую систему стимулов, которая сделает обновление парка транспортных средств максимально эффективным. Процесс обновления должен быть естественным, гибким и выгодным. Я прошу Правительство совместно с деловыми кругами проработать эти вопросы. Это абсолютно необходимо, если мы хотим энергично развиваться, повышать нашу конкурентоспособность».*

ТЕХНИЧЕСКИЙ РЕГЛАМЕНТ ТС "О БЕЗОПАСНОСТИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ПОДВИЖНОГО СОСТАВА"

(ТР ТС 001/2011)

Пункт 2, раздела I, 2-ой абзац изложить в следующей редакции

«Настоящий технический регламент не распространяется на вагоны санитарные, врачебных и диагностических поездов, тяговый железнодорожный подвижной состав, эксплуатируемый на путях необщего пользования, и выходящий на станционные (выставочные) пути общего пользования только с целью осуществления операций по подаче - уборке вагонов, железнодорожный подвижной состав технологического железнодорожного транспорта организаций, предназначенный для перемещения людей и материальных ценностей на территории организаций и выполнения начально-конечных операций с железнодорожным подвижным составом для собственных нужд организаций».