

# Проблемы обновления парка промышленных маневровых тепловозов



Президент СРО Ассоциации «Промжелдортранс», генеральный директор АО «МГАО Промжелдортранс» Александр Кукушкин

Предприятия промышленного транспорта не субсидируются со стороны государства, у них нет смежных видов деятельности, приносящих сверхприбыли, поэтому для нашей отрасли вопрос обновления парка настолько актуальный, настолько и болезненный.

## ЗА ГРАНЬЮ

Давайте обратимся к статистике. Общий парк ТПС предприятий, входящих в СРО Ассоциацию «Промжелдортранс» (а это 74 хозяйствующих субъекта, расположенных по всей территории России), составляет более 1000 единиц. Из них 66 % – маневровые локомотивы с гидравликой производства Людиновского тепловозостроительного завода, 24 % – серий ТЭМ2, 10 % серий – ТГМ23, ТЭМ7, ТЭМ1, ЧМЭЗ. Средний срок эксплуатации составляет 33 года. Износ локомотивов по предприятиям Ассоциации – 95 %. Это ТПС, которые находятся за гранью назначенного срока службы. Такая же картина наблюдается и в целом по железнодорожному транспорту необщего пользования: по нашим оценкам, количество локомотивов составляет 7000–8000 единиц, износ – 90 %.

Таким образом, 3 из 4 локомотивов, эксплуатируемых на железных дорогах России, изношены. А на железнодорожном транспорте необщего пользования – 9 из 10.

**Обновление парка тягового подвижного состава (ТПС) сегодня актуально для всего железнодорожного транспорта России – как общего, так и необщего пользования. Однако ситуация с износом промышленных маневровых локомотивов близка к катастрофичной.**

## ИНИЦИАТИВЫ ГОСУДАРСТВА

Нельзя отрицать, что государство пытается стимулировать процесс обновления парка. Наша Ассоциация, безусловно, поддерживает такие инициативы. Например, в 2017 году было принято постановление Правительства, предусматривающее субсидирование покупки локомотивов. В нем установлена мера государственной поддержки в виде выплаты фиксированной стоимости в размере 7 млн рублей на 1 локомотив. Всего на поддержку процесса обновления парка подвижного состава выделено 400 млн рублей.

Однако меры государственной поддержки для возникновения спроса на маневровые локомотивы, по нашему мнению, должны носить комплексный характер. Эксперты предлагают различные варианты:

- субсидирование процентной ставки в размере 90 %;
- субсидии для покупателей, включая лизинговые компании (в размере НДС);
- премия на утилизацию;
- субсидирование процента по кредиту предприятиям-производителям, предоставляющим локомотивы в рассрочку, но при условии сохранения ими цены.

## ВРЕМЯ ПЕРЕМЕН

Техническое перевооружение промышленного транспорта – неизбежный и законо-

мерный процесс. Время идет, меняются технологии, меняется рынок. Характер работы наших предприятий существенно отличается от 1990-х годов: чувствительно снизились объемы погрузки, количество подаваемых вагонов. Это заставляет нас менять процессы работы, снижать издержки и становиться более гибкими, в том числе и в вопросах приобретения техники.

Однако процесс обновления парка не должен носить стрессовый характер и вредить стабильной работе железнодорожного транспорта необщего пользования и предприятиям промышленности. К сожалению, для этого имеются объективные причины.

Стрессовость процессу обновления парка придают требования Технического регламента Таможенного союза «О безопасности железнодорожного подвижного состава» ТР ТС 001/2011, которые вступили в силу со 2 августа 2018 года. В них предприятия обязали продлевать назначенный срок службы локомотивов через модернизацию и обязательную сертификацию. Опасение вызывает тот факт, что под действие ТР ТС попадают локомотивы, эксплуатируемые на железнодорожных путях необщего пользования.

По оценкам специалистов, процедура модернизации, сертификации требует значительных затрат. Стоимость модернизации составляет 80 % от стоимости нового



локомотива аналогичной серии. При этом остается неопределенным дополнительный срок эксплуатации локомотива после проведения модернизации, что не дает возможности определить экономическую целесообразность данной процедуры. В связи с этим процедура модернизации выглядит просто нецелесообразной.

Сегодня на рассмотрении у стран Таможенного союза находится проект изменений технического регламента, который исключает из-под его действия локомотивы, эксплуатируемые на путях необщего пользования и не выходящие на пути общего пользования. Хочется отметить, что это положительный, но недостаточный момент. Так как 55 % локомотивов, эксплуатируемых на железнодорожных путях необщего пользования, выходят на пути общего пользования с целью подачи / уборки вагонов.

С 2021 по 2026 год ожидается списание около 5 тысяч единиц маневровых локомотивов. Мощности локомотивостроительных заводов, к сожалению, не смогут обеспечить железнодорожный транспорт необщего пользования таким количеством машин. Это приведет к их дефициту.

Исправить ситуацию возможно, и наша Ассоциация неоднократно заявляла свою позицию как в СМИ, так и на встречах с представителями государственной власти.

Мы считаем необходимым установить для локомотивов определенной категории (по мощности маневрового локомотива, например до 1200 л.с.), которые эксплуатируются на железнодорожных путях необщего пользования и выходящих на станционные пути общего пользования с целью подачи и уборки вагонов, конкретный максимальный срок службы с учетом дополнительного продления назначенного срока службы 50 лет от даты постройки. Также предлагается установить периодичность технического диагностирования с использованием методов неразрушающего контроля несущих конструкций и расчета остаточного ресурса 1 раз в 5 лет. Реализация данного предложения позволит обеспечить плавный выход тягового подвижного состава с рынка, равномерную прогнозируемую загрузку локомотиворемонтных заводов, а также необходимый уровень безопасности.

Если предложения Ассоциации не будут приняты, это приведет к серьезному сбою в работе транспорта необщего пользования вплоть до остановки предприятий.

## КАКИМ БУДЕТ НОВЫЙ ЛОКОМОТИВ?

Так или иначе, процесс списания старых маневровых тепловозов идет, их нужно заменять новыми машинами. И здесь мы переходим к следующему очень важному вопросу: каким должен быть локомотив для промышленного железнодорожного транспорта?

К сожалению, на сегодняшний день машиностроители не могут предложить тепловоз,



который полностью отвечал бы требованиям наших предприятий. Нам нужна маневренная, экологичная и дешевая машина.

Поэтому Ассоциация «Промжелдортранс» считает исключительно важной задачей разработку такого локомотива, который удовлетворит спрос предприятий промышленного транспорта и позволит решить проблему устаревшего парка.

Совместно с ведущими институтами железнодорожного транспорта (АО «ВНИИЖТ» и АО «ВНИКТИ») и локомотивостроителями мы активно занимаемся разработкой новой линейки маневровых локомотивов для нужд железнодорожного транспорта необщего пользования.

В течение 2018 года Ассоциацией «Промжелдортранс» совместно с Ассоциацией «Русская сталь» была проведена большая работа, в результате которой подготовлен проект типажа маневрового локомотива с учетом существующих требований.

## СПРАВКА

СРО Ассоциация «Промжелдортранс» организована в 1995 году и представляет интересы более 70 организаций промышленного железнодорожного транспорта необщего пользования, которые включают в себя порядка 140 подразделений, обслуживающих более 5 тысяч промышленных предприятий в крупных городах и промышленных центрах, расположенных во всех регионах России от Калининградской области до Приморского края.

Ассоциация ставит своей основной целью координацию предпринимательской, научно-технической, экономико-финансовой и инвестиционной деятельности, представление интересов и защиту прав членов ассоциации в законодательных и федеральных органах исполнительной власти.

С 2012 года Ассоциация является саморегулируемой организацией (СРО) и способна осуществлять разработку нормативов, стандартов и правил для получения соответствующего допуска к определенным видам работ, предоставляемых на железнодорожных путях необщего пользования.

Основные задачи – повышение эффективности эксплуатационной работы локомотивов и, как следствие, улучшение экономических показателей их работы. Оптимальным решением этой задачи является широкая реализация модульного подхода, в частности моно- и многодизельной компоновки тепловоза, а также модульной компоновки его систем.

Разработанный Ассоциацией документ ляжет в основу технических условий линейки новых промышленных маневровых тепловозов. Речь идет о локомотивах, которые по мощности начинаются с 350 кВт. В качестве машин меньшей мощности можно рассмотреть тяговые модули и локомотивы.

Уже к февралю 2019 года планируется представить в Минпромторг результат нашей совместной работы. Четко сформулированный запрос со стороны промышленного железнодорожного транспорта поможет производителям предложить оптимальный локомотив по оптимальной цене. ▲