

# На обочине реформы

Так можно охарактеризовать сегодняшнее положение транспорта необщего пользования. Несмотря на всю значимость этой части железнодорожной отрасли, для ее развития и функционирования по-прежнему отсутствует четкая нормативная база. **А практически все вопросы, связанные с безопасностью на ППЖТ, отданы на откуп частному бизнесу.**



ЕВГЕНИЙ УШЕНИН

## ИГРА БЕЗ ПРАВИЛ

Именно о заброшенности транспорта необщего пользования шла речь на II Международной конференции – выставке «ПромТранс-ЖАТ-2011», которая состоялась в Екатеринбурге в ноябре. Для обсуждения технологии обеспечения безопасности движения поездов на промышленном железнодорожном транспорте ее организаторы – ЗАО «Научно-производственный центр «Промэлектроника», НП «Предприятия промышленного железнодорожного транспорта», НО «Союзгрузпромтранс» – собрали здесь около 150 участников из 73 организаций и предприятий, в том числе из стран дальнего зарубежья.

Игра без правил – так можно охарактеризовать положение, сложившееся сейчас в части обеспечения безопасности движения на транспорте необщего пользования. Речь идет прежде всего об отсутствии четких правил. Деятельность ППЖТ фактически отдана на откуп бизнесу. Его модернизация осуществляется по остаточному принципу. И зачастую внимание на проблемы обеспечения безопасности обращается только тогда, когда беда уже произошла.

Между тем, как отметил в своем выступлении вице-президент НО «Союзгрузпромтранс» Виктор Евпаков, после упразднения МПС регулирование развития железнодорожного транспорта и согласо-

вание иногда даже взаимоисключающих интересов участников перевозочного процесса возложено на Минтранс России. К сожалению, министерство часто не успевает за динамикой развития и реформирования отрасли. Недостатками его работы является некоторая отстраненность от участников перевозочного процесса (за небольшим исключением) и, соответственно, несоблюдение равенства прав всех его субъектов при разработке нормативных актов. В первую очередь недостаток внимания испытывают грузовладельцы, подразделения железнодорожного транспорта промышленных предприятий. Как правило, они не привлекаются к разработке правовых актов.

«В качестве примера рассмотрим ситуацию с принятием приказа Минтранса России от 21.12.2010 г. № 286 «Об утверждении Правил технической эксплуатации железных дорог РФ», – отмечает В. Евпаков. – Данным документом действие новых ПТЭ распространяется на железнодорожный транспорт общего и необщего пользования. Сразу же возникает вопрос даже по названию приказа: откуда на железнодорожном транспорте необщего пользования появились «железные дороги?»»

При разработке этого приказа представителей железнодорожных подразделений промышленных предприятий практически не

приглашали к участию. Отказ от учета особенностей ПТЭ железнодорожного транспорта промышленных производств означает их исключение из сферы применения документа. Так что в настоящее время представляется неизбежной доработка приказа с обязательным учетом имеющейся нормативной базы на инфраструктуре железнодорожных подразделений промышленных предприятий. Следует отметить, что данная инфраструктура составляет около 95% общей инфраструктуры необщего пользования. И именно эти 95% не учитывались при утверждении ПТЭ.

А поскольку у данной отрасли нет собственной законодательной базы, ППЖТ и транспортные подразделения промышленных предприятий вынуждены ориентироваться на документы РЖД. Однако и здесь не все в порядке. По словам начальника отдела разработки и внедрения новых технических средств управления автоматики и телемеханики Центральной дирекции инфраструктуры – филиала ОАО «РЖД» Евгения Гомана, средства, выделяемые в последние годы на обновление основных фондов хозяйства автоматики и телемеханики ОАО «РЖД», явно недостаточны и не учитывают их реального состояния. С превышением сроков полезного использования на сети железных дорог эксплуатируется более 75% стрелок

электрической централизации (ЭЦ) и 52% устройств автоблокировки. И темпы старения этой техники опережают темпы ее модернизации и замены.

В последнее время определилось направление совершенствования ЭЦ на основе использования релейно-процессорных (РПЦ) и микропроцессорных (МПЦ) систем.

В перспективе развития железнодорожного транспорта до 2030 года департамент автоматики и телемеханики предусматривает:

- комплексное применение микропроцессорных средств в системах управления и обеспечения безопасности движения поездов всех уровней управления;
- применение микропроцессорных систем ЭЦ, ДЦ, АБ, ДК, адаптированных для скоростных, грузонапряженных и малодеятельных участков с реализацией функции резервирования, встроенной и наложенной диагностики с удаленным мониторингом и администрированием;
- внедрение перспективных систем управления движением поездов и маневровой работой, перспективных систем интервального регулирования движения поездов.

По мнению первого заместителя начальника службы автоматики и телемеханики Свердловской железной дороги Александра Краева, по сравнению с релейными системами преимущества мик-