

ропроцессорных очевидны. Они позволяют сократить количество стативов на стрелку с 1,5 до 0,5–0,6; в три-четыре раза уменьшить площади постов ЭЦ; расширить возможности систем телеизмерения, диагностики, протоколирования и архивации, что ведет к сокращению персонала и переходу на безбумажную технологию документооборота; за счет применения новых типов питающих установок на основе необслуживаемых аккумуляторов отпадает необходимость возводить специализированные аккумуляторные помещения, что удешевляет систему приточно-вытяжной вентиляции, и т. д. Для промышленного железнодорожного транспорта выбор в пользу той или иной системы предстоит делать с учетом всех этих особенностей.

нительные затраты на обеспечение работоспособности техники плюс санкции со стороны контролирующих органов, а в худшем – катастрофические последствия, учитывая характер перевозимых грузов», – отмечает эксперт.

«Конечно, у заказчиков немало требований к проекту, но главное – сделайте нам дешевле!» – подчеркивает начальник отдела ОАО «Дальгипротранс» Евгений Трубников. И с этим трудно что-то поделать, потому что документации для предприятий транспорта не общего пользования просто нет. А то, что потом затраты на обслуживание такого оборудования превысят все мыслимые пределы, похоже, никого не волнует...

Чтобы этого избежать, по мнению экспертов, требуется прежде всего объединить предприятия

чтобы исключить параллелизм и распыление сил и средств.

ЭКОНОМИЯ ЗА СЧЕТ БЕЗОПАСНОСТИ

Основные фонды многих предприятий промышленного транспорта давно выработали свой ресурс и нуждаются в замене. Некоторые ППЖТ, возглавляемые дальновидными руководителями, проводят модернизацию своего железнодорожного хозяйства, в том числе постепенно переходя с релейного оборудования на микропроцессорную технику. Релейные системы, прежде всего для крупных и средних станций, исчерпали ресурсы расширения возможностей.

Но гораздо чаще железнодорожникам на свои обращения по поводу модернизации прихо-

дительно нормативных правовых актов, подготовка которых ведется Минтрансом в развитие ПТЭ, представителей внутризаводского железнодорожного транспорта. Дело в том, что, по словам главного инженера ППЖТ ОАО «Евраз ВГОК» Эдуарда Носкова, к этому основополагающему документу у «промышленников» много вопросов. Например, в отношении требования об оборудовании вагонов системой определения своего местоположения. Он считает, что для ОАО «РЖД» это требование актуально, а для внутризаводского транспорта – чрезмерно.

Так или иначе, необходимо обратиться в Министерство транспорта РФ с предложением ускорить работы по принятию технического регламента «Безопасность инфраструктуры железнодорожного транспорта»

Некоторым производителям кажется простым дело создания микропроцессорной техники для промышленного железнодорожного транспорта. Но, как правило, продукция таких производителей, хоть и отличается дешевизной, долго не живет

НУЖЕН ЕДИНЫЙ ЗАКАЗЧИК!

Если для ОАО «РЖД» нормативные документы приведены в относительный порядок, то для железнодорожного транспорта необщего пользования никакой ясности в этой работе нет. А применять документы РЖД весьма сложно, так как они рассчитаны на другие скорости и большие нагрузки. Собственных же нормативов так и не создано. Потому в ходу документы еще союзных Минчермета, Минцветмета, Минуглепрома, МПС и других ведомств. Все это вносит большую путаницу в работу.

И потому, по мнению заместителя генерального директора ЗАО «НПЦ «Промэлектроника» Вадима Ляного, на первый план для многих «промышленных» железнодорожников выходит цена оборудования, а не его качество и надежность. Отсутствие норм, требований и правил для промышленного транспорта порождает нигилизм в отношении безопасности движения. Единственным критерием выбора поставщика и подрядчика становится минимальная цена. «Как результат – в лучшем случае колоссальные допол-

нительные затраты на обеспечение работоспособности техники плюс санкции со стороны контролирующих органов, а в худшем – катастрофические последствия, учитывая характер перевозимых грузов», – отмечает эксперт.

Причем эта идея относится не только к системам автоматики и телемеханики, но и ко всей промышленной железнодорожной технике. В свете внедряемого сейчас в мире железнодорожного стандарта IRIS важнейшим критерием является соотношение надежности, готовности, ремонтпригодности и безопасности к стоимости жизненного цикла – RAMS/LCC, и деятельность коллективного заказчика может существенно улучшить эти параметры.

Такой орган, действующий в худшем случае под эгидой некоммерческих организаций промтранспорта, а в лучшем – Минтранса, должен решать на постоянной основе ряд задач. Прежде всего выделять общие, наиболее востребованные для большинства промышленных предприятий направления модернизации железнодорожной техники и внедрения современных технологий, объединять усилия предприятий, самостоятельно ведущих разработки,

дешевизна, а потому вкладывать средства в эту сферу невыгодно. Некоторые собственники вообще заявляют: если гарантируете окупаемость средств в течение года – деньги будут. Если нет – обойдемся тем, что есть...

«Некоторым производителям кажется простым дело создания микропроцессорной техники для промышленного железнодорожного транспорта. Но, как правило, продукция таких производителей, хоть и отличается дешевизной, долго не живет», – считает начальник отдела СЦБ ОАО «Уралгипротранс» Алексей Малков. «Зачастую из соображений экономии заказчик в технических условиях указывает, какие стрелки на станции надо модернизировать, а какие нет. Но как это можно сделать, если они находятся на одной станции?» – задается вопросом главный специалист проектно-изыскательского отдела ЗАО «НПЦ «Промэлектроника» Татьяна Шимилина.

Недавно «Союзгрузпромтранс» обратился в Министерство транспорта России с просьбой включить в рабочую группу по разработке инструкций по сигнализации, маневровой работе, движению поездов, других инструкций и

и прочих относящихся к этой проблеме документов; по переработке и дополнению перечня технических средств, подлежащих обязательному декларированию или сертификации. Нужно продолжить работу и по установлению критериев и численных показателей безопасности, по разработке требований к экспертизе, испытаниям и допуску систем железнодорожной автоматики и телемеханики к эксплуатации на промышленном железнодорожном транспорте. При этом необходимо максимально использовать критерии безопасности, установленные европейскими стандартами CENELEC.

Генеральный директор ЗАО «НПЦ «Промэлектроника» Игорь Тильк констатирует: «Проблемы, которые мы обсуждали, волнуют всех, кто имеет отношение к железнодорожному транспорту – как к магистральному, так и необщего пользования. К сожалению, пока такого стремления к их решению со стороны работников Минтранса мы не замечаем. Да, мы можем обосновать нормы и требования, но разрабатывать и принимать их должно государство. А мы будем заниматься своим делом. Если будет создана нормативная база для транспорта необщего пользования, работать станет значительно проще».