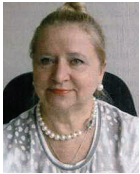


Промышленный транспорт: проблемы государственного регулирования



Л. А. Андреева,
д-р техн. наук,
заместитель
директора ЗАО
«Промтранспроект»,



Е. П. Дудкин,
д-р техн. наук,
руководитель НОЦ
«Промышленный
и городской транспорт»
Петербургского
государственного
университета путей
связи Императора
Александра I,



С. Н. Корнилов,
д-р техн. наук,
профессор кафедры
логистики и управления
транспортными
системами
Магнитогорского
государственного
технического
университета им.
Г. И. Носова,



А. Т. Попов,
канд. техн. наук,
заведующий кафедрой
организации
перевозок Липецкого
государственного
технического
университета



И. П. Потапов,
аспирант кафедры
«Градостроительство»
Центрального научно-
исследовательского
и проектного института
Минстроя России,
исполнительный директор
Российской академии
транспорта.

Дискуссии о необходимости восстановления эффективной системы государственного регулирования и координации работы промышленного транспорта идут давно. Однако вопрос остается нерешенным, несмотря на свою важность, особенно в контексте происходящих в стране перемен.

В транспортном комплексе Российской Федерации роль промышленного транспорта весьма значительна. На рис. 1 показана доля различных видов транспорта в общем объеме грузоперевозок.

Из представленной диаграммы видно, что только на железнодорожный промышленный транспорт приходится более 26 % от общего объема перевозок. По объему перевозок он превосходит железнодорожный транспорт общего пользования почти в 3 раза, хотя по грузообороту значительно уступает, поскольку более половины всех предприятий имеют протяженность железнодорожных путей менее 3 км, и только 1,5 % — более 300 км (рис. 2).

Свыше 90 % грузопотоков страны зарождаются и погашаются на грузовых фронтах промышленных предприятий различной формы собственности, имеющих в своем распоряжении определенные виды промышленного транспорта, в частности железнодорожный.

По данным за 2020 г., эксплуатационная длина железнодорожных подъездных путей промышленного железнодорожного транспорта составила 35 тыс. км, общий парк локомотивов — 9,2 тыс.

единиц, из которых 7,1 тыс. — тепловозы, 2,1 тыс. — электровозы. Средний возраст локомотивов достиг 28 лет [1].

Промышленные железные дороги в отличие от магистральных характеризуются большим разнообразием эксплуатационных условий. В частности, осевые нагрузки здесь могут меняться в пределах от 50 до 600 и более кН. Имеются специальные транспортные агрегаты массой 2500–3500 т, у которых нагрузка на колесо достигают 2000 кН и даже более. Такие параметры наблюдаются, например, на стартовых устройствах космических комплексов, судоподъемниках, шлюзовых и водопропускных устройствах. Незначительное влияние на эксплуатацию пути могут оказывать и технологические условия.

К промышленному относится также автомобильный транспорт. Он осуществляет внутривозовские и внутрикарьерные перевозки грузов и иное транспортное обслуживание. Общая протяженность автомобильных дорог предприятий составляет около 400 тыс. км, количество автотранспортных средств составляет более 1,1 млн единиц, годовой объем перевозок, выполняемых технологическим автомобильным транспортом,

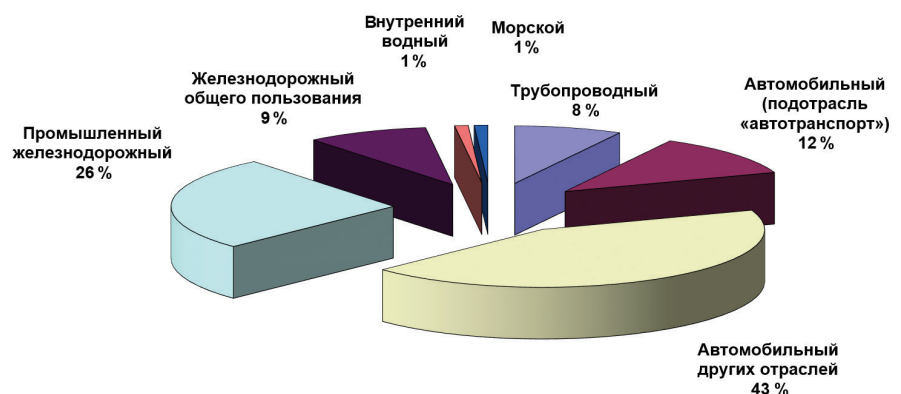


Рис. 1. Доля различных видов транспорта России в общем объеме грузоперевозок

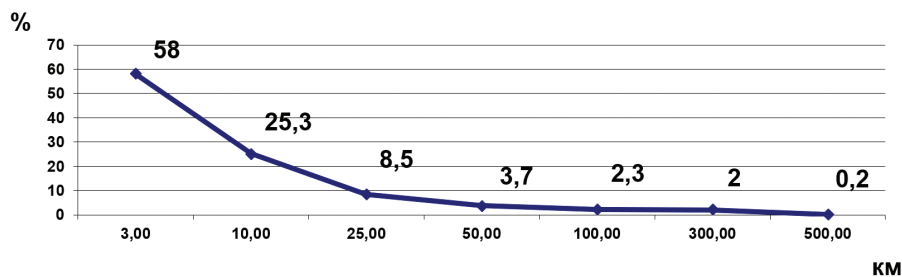


Рис. 2. Распределение предприятий России по протяженности железнодорожных путей

достигает около 7 млрд т. Это, главным образом, перевозки полезных ископаемых, продукции металлургии и отходов производства.

Кроме того, к промышленному относятся системы специального транспорта, функционирующие на предприятиях: конвейерные линии (общая длина более 5000 км), гидро- и пневмотранспортные установки (2000 км), грузовые подвесные канатные дороги (около 50 км). Здесь же необходимо отметить и грузовые фронты предприятий со средствами механизации погрузо-разгрузочных и складских работ.

Необходимо подчеркнуть, что в СССР существовала система государственного регулирования и координации работы промышленного транспорта. Их проводили Госплан, Госснаб, Госстрой, а также отраслевые министерства, в составе которых имелись специализированные подразделения.

Управление промышленным транспортом проихходило по двум ветвям. Основную образовывали нетранспортные министерства и ведомства. Промышленный транспорт этих отраслей был нецентрализован и управлялся по линии каждого ведомства отдельно. Транспорт этой ветви был представлен технически всеми видами.

Вторая ветвь была образована в Министерстве путей сообщения СССР. Промышленный транспорт МПС был централизован и управлялся по трехзвенной схеме: главное управление промышленного железнодорожного транспорта МПС — территориальные объединения — ППЖТ (предприятия промышленного железнодорожного транспорта).

В Советском Союзе промышленному транспорту уделялось большое внимание, в том числе в области научно-исследовательских работ и подготовки кадров. Были открыты кафедры промышленного транспорта в ряде транспортных и металлургических институтов. На базе Ленинградского института инженеров железнодорожного тран-

спорта (ЛПИИЖТ, ныне ПГУПС) действовал диссертационный совет по защите докторских диссертаций по специальности «промышленный транспорт». По государственным заказам проводились научно-исследовательские и проектные разработки по созданию новой техники и инфраструктуры.

Исследования позволяли повысить безопасность движения, спрогнозировать совершенствование ходовых частей, определить основные направления снижения интенсивности износа и увеличения ресурса ходовых частей подвижного состава и основных элементов железнодорожного пути промышленных предприятий.

Эти исследования лежат в основе многих нормативных документов по промышленному и городскому рельсовому транспорту (ПТЭ, СНиП и т. п.). Результаты исследований использованы при совершенствовании транспорта металлургических заводов (в Череповце, Липецке, Новокузнецке, Мариуполе, Магнитогорске, Челябинске), горно-обогатительных комбинатов и угольных разрезов (в Оленегорске, Костомукше, на предприятиях КМАруда, Экибастузуголь) и многих других.

Научные исследования и проектные разработки по обоснованию конструкции пути и ходовых частей для передвижных миксеров грузоподъемностью 600, 420 и 150 т отмечены премией Совета министров СССР «За разработку, создание и внедрение семейства передвижных миксеров для перевозки расплавленного чугуна» (1983 г.).

Все это было возможным в первую очередь благодаря наличию централизованного управления со стороны государства (транспортных управлений ряда министерств, а в дальнейшем — управлений промышленного транспорта при министерстве транспорта).

Однако в 1992–1997 гг. централизованная структура управления промышленным транспортом была разрушена в связи с реорганизацией министерств

и ведомств. Бывшие ППЖТ стали самостоятельными акционерными обществами, объединившись в концерн «Промжелдортранс». Бывшие предприятия промышленного транспорта нетранспортных министерств и ведомств также были преобразованы в АО, как правило, входящие в состав обслуживаемых предприятий. В последующие годы они стали операторскими компаниями, создаваемыми с участием или на базе предприятий промышленного транспорта.

В июне 1998 г. на совещании в Минтрансе России по проблемам эффективности работы промышленного транспорта было отмечено, что все виды промтранспорта, независимо от формы собственности, характеризуются падением объема перевозок, старением основных фондов и квалифицированных кадров, отсутствием единой технической политики и нормативной базы развития, прекращением выполнения НИОКР и т. п. На совещании было принято решение, что промышленный транспорт является составной частью единой транспортной системы РФ и требует государственного регулирования.

В министерстве транспорта создали управление промышленного транспорта, за которым были закреплены функции государственного регулирования в данной сфере. В частности, у регулятора имелись следующие полномочия:

- разработка нормативно-правовой базы промтранспорта в условиях рынка;
- создание Правил технической эксплуатации промышленного транспорта;
- разработка технических паспортов предприятий промтранспорта;
- разработка положения о взаимодействиях предприятий промышленного транспорта и транспорта общего пользования;
- принятие методических указаний по определению тарифов и сборов;
- проведение научно-технической политики, оказание помощи предприятиям при внедрении новой техники;
- организация системы подготовки кадров;
- обеспечение добросовестной конкуренции;
- содействие в создании добровольных транспортных услуг.

В 2004 г. в результате административной реформы образована Федеральная служба по надзору в сфере транспорта, в том числе промышленного. Однако наряду с этим в дальнейшем по неиз-



вестным причинам управление промышленного транспорта в Минтрансе было ликвидировано.

В настоящее время в соответствии с Федеральным законом «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации» № 17-ФЗ от 10 января 2003 г. [2] железнодорожный транспорт подразделяется на транспорт общего пользования, необщего пользования и технологический.

Железнодорожный транспорт общего пользования — это производственно-технологический комплекс, включающий в себя соответствующую инфраструктуру, подвижной состав, другое имущество, предназначенный для обеспечения потребностей физических и юридических лиц, а также государства в перевозках на условиях публичного договора, а кроме того, выполнения иных работ (услуг), связанных с такими перевозками.

Железнодорожный транспорт необщего пользования — это совокупность производственно-технологических комплексов, включающих в себя железнодорожные пути необщего пользования (широкой и узкой колеи), здания, строения, сооружения, в отдельных случаях — подвижной состав, а также другое имущество, предназначенных для обеспечения потребностей физических и юридических лиц в работах (услугах) в местах необщего пользования на основе договоров либо для собственных нужд.

К технологическому относится железнодорожный транспорт, непосредственно участвующий в технологическом процессе

предприятий и предназначенный для перемещения грузов на территории организаций и выполнения начально-конечных операций с железнодорожным подвижным составом для их собственных нужд.

Деятельность организаций железнодорожного транспорта необщего пользования, не регулируемая указанным Федеральным законом, регламентируется иными нормативными правовыми актами Российской Федерации. Действие закона № 17-ФЗ не распространяется и на функционирование технологического железнодорожного транспорта организаций.

Таким образом, огромная часть железнодорожного транспорта осталась вне государственного регулирования, а само понятие «промышленный транспорт» вообще отсутствует в законе. Проблемы, появившиеся в связи с этим в транспортном комплексе страны, уже многократно обсуждались на совещаниях, конференциях и в печати.

Между тем ученые и специалисты, работающие в этой области, пришли к единому мнению, что под термином «промышленный транспорт» следует понимать комплекс машин, сооружений и устройств, обеспечивающий внешние и внутренние, в том числе технологические, перевозки грузов, а также погрузочно-выгрузочные операции на грузовых фронтах и в пунктах промышленных предприятий, на грузовых терминалах, складах, в морских и речных портах, шахтах, на рудниках, угольных разрезах и т. п.

При этом, исходя из закона, под промышленным железнодорожным транспортом следует понимать железнодорожный транспорт необщего пользования и технологический железнодорожный транспорт организаций, состоящий из инфраструктуры и подвижного состава колеи 1520 и 750 мм [3].

Среди проблем железнодорожного транспорта необщего пользования выделяются отсутствие единой прозрачной системы тарифного регулирования, создающей стимулы и возможности для обновления подвижного состава; категорирование субъектов железнодорожного транспорта необщего пользования; определение статуса оказываемых услуг, порядка и критериев разграничения между путями общего и необщего пользования.

Особо остра проблема обновления парка тягового подвижного состава и продления его срока службы у предприятий промышленного железнодорожного транспорта. Значительная часть локомотивов находится за пределами назначенного срока службы (без учета дополнительного срока службы после продления) и потребует замены на горизонте до 2035 г. [1].

В Транспортной стратегии РФ на период до 2030 г. с прогнозом на период до 2035 г. ставятся такие долгосрочные цели развития транспортной системы, как повышение пространственной связанности и транспортной доступности территорий; увеличение объема и скорости транзита грузов и развитие мультимодального транспорта.



тимодальных логистических технологий; цифровая и низкоуглеродная трансформация отрасли; ускоренное внедрение новых технологий и др.

Реализация Транспортной стратегии должна сформировать единое транспортное пространство Российской Федерации — территории, на которой обеспечено функционирование единой сбалансированной системы транспортных коммуникаций, интегрированной системы товарно-транспортной технологической инфраструктуры всех видов транспорта и грузовладельцев, применение единых стандартов технологической совместимости различных видов транспорта, оптимизирующих их взаимодействие, единых стандартов технической совместимости различных видов транспорта и транспортных средств, а также единой информационной среды технологического взаимодействия различных видов транспорта.

В частности, документ указывает: «Предприятиям транспортной отрасли и их инвесторам должны быть созданы условия для повышения производительности труда и снижения себестоимости транспортных услуг; повышения фондоотдачи инфраструктуры транспорта; снижения энерго- и углеродоемкости; повышения инвестиционной привлекательности транспортной отрасли; развития эффективных и предсказуемых механизмов регулирования, а также механизмов государственно-частного партнерства; повышения профессионализма сотрудников и их социальной

защищенности; повышения доступности технологических, финансовых и трудовых ресурсов» [1].

Исходя из целей Транспортной стратегии, основной проблемой промышленного транспорта ныне является отсутствие государственного централизованного регулирования. Нужна система подготовки кадров для данной транспортной отрасли, необходимо реанимировать научные школы, развивать проектные организации, целесообразна разработка нормативных документов, регламентирующих работу промышленного транспорта, обеспечивающих эффективное взаимодействие с производственными подсистемами и магистральными видами транспорта, безопасность перевозочного процесса.

Насущным вопросом становится наделение Минтранса и Ространснадзора исчерпывающими полномочиями по регулированию деятельности промышленного транспорта.

Также необходимо отметить важность соответствующего периодического обучения работников железнодорожного транспорта, связанных с безопасностью движения или погрузкой-выгрузкой вагонов и контейнеров в связи с требованиями Правил технической эксплуатации.

Отсутствие государственного контроля и четких требований регламента к проведению курсов повышения квалификации и обучению указанных категорий железнодорожников привело к тому, что на рынке образовательных

услуг возникли предприятия, не имеющие достаточного методического опыта, материальной базы, квалифицированного и компетентного преподавательского персонала, с пониженной планкой ответственности за результаты обучения.

Как правило, образовательные услуги оказываются по демпинговым ценам, что вытесняет из этого процесса университеты. Безусловно, такая практика отрицательно сказывается на реальной безопасности движения как промышленного, так и магистрального транспорта.

Необходимо восстановить государственный контроль и повысить статусные требования к излагаемым процессам с целью кардинального повышения безопасности движения на железных дорогах Российской Федерации. ■

Источники

1. Транспортная стратегия РФ на период до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года. URL: <http://static.government.ru/media/files/7enYF2uL5kFZl0OpQhLL0nUT91RjCbeR.pdf> (дата обращения 23.02.2024).
2. Федеральный закон «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации» от 10.01.2003 № 17-ФЗ (последняя редакция). URL: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_40443 (дата обращения 23.02.2024).
3. Андреева Л. А., Дудкин Е. П. Российский промышленный транспорт: состояние и перспективы // Транспорт РФ. 2011. № 3 (34). С. 64–66.