

# Роль промышленного железнодорожного транспорта в экономике России



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

**СРО Ассоциация «Промжелдортранс», организованная в 1995 году, 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. О направлениях работы, связанной с обслуживанием железнодорожных путей необщего пользования, журналу «Транспортная стратегия – XXI век» рассказывает президент СРО Ассоциации «Промжелдортранс», генеральный директор АО «МГАО Промжелдортранс» Александр Иванович Кукушкин.**

**– Как Вы оцениваете результаты деятельности предприятий промышленного транспорта за последние годы?**

– Я выдавал бы желаемое за действительное, если бы утверждал, что в нашей отрасли все обстоит благополучно. На фоне негативных тенденций в российской экономике промышленный железнодорожный транспорт испытывает серьезные трудности.

Во многих регионах объемы перевозок грузов на железнодорожных путях необщего пользования снижаются, что существенно отражается на работе подъездных путей. Кроме того, предприятия различных отраслей экономики, которые ранее использовали подъездные пути для завоза сырья или вывоза готовой продукции, ввиду уменьшения объемов собственного производства используют их все меньше. Количество вагонов, передвигающихся по железнодорожным путям необщего пользования, сокращается, многие пути переходят в разряд малодеятельных или передаются на консервацию.

Вопросов и проблем много, их нужно решать так, чтобы обеспечить необходимую защиту предприятиям промышленного железнодорожного транспорта, не приводя их к банкротству. Это стратегически важно для российской экономики в целом. Для этого и была создана Саморегулируемая организация – Ассоциация «Промжелдортранс».

**– Расскажите подробнее о роли Ассоциации в защите интересов ППЖТ. Какими мотивами руководствуются предприятия, вступающие в СРО?**

– Все предприятия промышленного железнодорожного транспорта России, от Калининградской области до Приморского края, сталкиваются с похожими проблемами. Это вопросы землепользования и налогообложения, формирования тарифов, обновления парка тягового подвижного состава, обеспечения транспортной безопасности, подготовки и аттестации кадров и многое-многое другое.

Такие вопросы невозможно решить в одиночку. Здесь необходима планомерная работа по совершенствованию нормативно-правовой базы. Хорошо зная ситуацию в отрасли,

мы формируем обоснованные предложения, касающиеся работы промышленного транспорта, и отстаиваем нашу позицию во властных структурах.

Практически ни один нормативный акт, затрагивающий сферу деятельности ППЖТ, не принимается без учета мнения Ассоциации «Промжелдортранс». Например, применение в совокупности норм ряда документов по землепользованию, принятых по инициативе и при непосредственном участии Ассоциации, позволяет существенно снизить плату за земельные участки ППЖТ и заметно улучшить экономику предприятий.

Наша работа приносит реальный результат, поэтому авторитет Ассоциации возрастает. Это не просто слова. Подтверждение тому – значительный рост числа членов СРО: за последний год к нам присоединилось около 20 новых организаций. Всего их более 70.

**– Какие направления работы, связанные с обслуживанием железнодорожных путей необщего пользования, наиболее актуальны на сегодняшний день?**

Мы постоянно находимся в контакте с нашими предприятиями, анализируем поступающие запросы. Перечислю наиболее актуальные для нас темы:

- вывод маневровых локомотивов из-под действия технического регламента Таможенного союза «О безопасности железнодорожного подвижного состава» (ТР ТС 001/2011);
- присвоение условных номеров клеймения железнодорожного подвижного состава;
- проблемы, связанные с обслуживанием 10-метровой зоны железнодорожных переездов и оборудованием переездов средствами фото- и видеофиксации;
- выполнение требований, связанных с обеспечением транспортной безопасности на путях необщего пользования;
- пересмотр норм Единого технологического процесса работы железнодорожного пути необщего пользования и железнодорожной станции примыкания;
- вопросы регулирования тарифов на транспортные услуги, выполняемые на железнодорожных путях необщего пользования.



По каждому из этих направлений Ассоциация ведет постоянную работу, если рассказывать о ней подробно – это станет темой не одной публикации.

**– Предприятия, входящие в Ассоциацию «Промжелдортранс», представляют самые разные регионы России. Существуют ли региональные особенности в деятельности ППЖТ?**

– Конечно, условия работы в каждом регионе имеют свою специфику. Наши предприятия тесно завязаны на экономику региона в целом.

Например, для столичного предприятия АО «МГАО Промжелдортранс» ключевым клиентом является Московский НПЗ, который занимает ведущие позиции в производстве высокооктановых бензинов и дизельных топлив, обеспечивая порядка 40 % потребностей Московского региона в нефтепродуктах.

К сожалению, на сегодняшний день практически у всех ППЖТ в европейской части страны объемы перевозок падают. Много грузов продолжает уходить на автомобильный транспорт. Несколько другая ситуация в восточных регионах – на Урале, в Сибири. Здесь работают промышленные гиганты, прежде всего угольные и металлургические, много грузов идет на экспорт. Эти предприятия пользуются услугами ППЖТ, альтернативы железнодорожным перевозкам для большинства грузов нет. Например, красноярский «В-Сибпромтранс» имеет сотни километров путей, перевозит уголь, металл, лес в порты и на погранпереходы.

Хочу отметить, что многие руководители ППЖТ являются авторитетными людьми, активно участвуют в жизни своего города и региона, входят в различные общественные объединения. Они не ограничиваются только

**Наша работа приносит реальный результат, поэтому авторитет Ассоциации возрастает. Это не просто слова. Подтверждение тому – значительный рост числа членов СРО: за последний год к нам присоединилось около 20 новых организаций. Всего их более 70**

деятельностью своего предприятия, а способствуют развитию экономики и социальной сферы в целом.

**– Предприятия промышленного железнодорожного транспорта работают в тесном контакте с ОАО «РЖД». Здесь также существуют нерешенные вопросы?**

– Действительно, взаимодействие с РЖД, к сожалению, не всегда идет гладко. Часто наши предприятия сталкиваются с необоснованными требованиями по допуску тягового подвижного состава на инфраструктуру РЖД (речь идет о Распоряжении № 1852р). Например, в этом году на Калининградской железной дороге был случай навязывания платных услуг по техосмотру подвижного состава. Ассоциация сразу вмешалась в ситуацию, обратилась в Дирекцию тяги, указав на недопустимость взимания платы, а также направила всем членам СРО соответствующие разъяснения. Теперь этот вопрос решается во всех регионах России без ущемления прав ППЖТ.

Дирекцией Ассоциации «Промжелдортранс» совместно с ОАО «РЖД» была подготовлена новая редакция Положения о допуске локомотивов и локомотивных бригад сторонних организаций. Основное изменение касается того, чтобы исключить требование по наличию условного номера клеймения при допуске подвижного состава, а также установить конкретные сроки оформления акта допуска на инфраструктуру.

Требуют пересмотра нормы Единого технологического процесса работы железнодорожного пути необщего пользования и железнодорожной станции примыкания. Наши специалисты принимают участие в разработке соответствующей методики.

Мы находимся в постоянном контакте с представителями ОАО «РЖД» по целому ряду вопросов, стараемся сделать наше взаимодействие конструктивным.

**– Имеет ли свои особенности обслуживание подвижного состава на путях необщего пользования? Как формируется парк локомотивов?**

– По данным Ассоциации, до 80 % локомотивов предприятий промышленного железнодорожного транспорта сейчас находятся на грани списания, но купить новую технику не позволяют даже госсубсидии. В пятилетней перспективе необходимо будет заменить около 2,5 тысячи единиц техники, пик востребованности настанет в 2021–2023 годах.

Проблема в том, что потребность в новых маневровых локомотивах велика, но на рынке нет тепловозов, полностью отвечающих требованиям ППЖТ. Нам нужна маневренная, экологичная и дешевая машина. Этот вопрос мы поднимали в своих выступлениях с самых разных трибун, в том числе на Всероссийском съезде транспортников в марте 2018 года.

Наши специалисты ведут большую работу по формированию технических требований



к существующим и перспективным моделям промышленных маневровых тепловозов. В течение 2018 года этой теме был посвящен целый ряд совещаний и рабочих встреч с участием нашей Ассоциации и организаций-разработчиков – АО «ВНИИЖТ» и АО «ВНИКТИ».

Надеюсь, что наши общие усилия позволят со временем решить проблему устаревшего парка ППЖТ.

**– В своих выступлениях Вы не раз поднимали вопрос о необходимости изменения существующего порядка регулирования тарифов на транспортные услуги, выполняемые на железнодорожных подъездных путях. Эта тема по-прежнему актуальна?**

– Действительно, это один из важнейших вопросов, требующих незамедлительного решения. Действующая система тарифного регулирования крайне несовершенна и противоречива, в разных регионах применяются абсолютно разные подходы.

Я считаю, что по аналогии с железнодорожным транспортом общего пользования тарифы ППЖТ должны полностью окупать все необходимые затраты текущей деятельности, а также обеспечивать возможность накопления средств для обновления основных транспортных средств. Техническое состояние тепловозов, железнодорожных кранов, путей должно соответствовать требованиям, предъявляемым при эксплуатации на путях общего пользования, и обеспечивать безопасность перевозок, движения и эксплуатации транспорта, экологическую безопасность, своевременную доставку грузов и т.д. Существующее положение с тарифами не способствует развитию железнодорожного транспорта необщего пользования.

Считаю необходимым учитывать в структуре прибыли при установлении тарифов возможность формирования источника



инвестирования для обновления основных фондов и обеспечения безопасности производственного процесса, необходимость предоставления социальных гарантий для работников и членов их семей, выплату дивидендов.

**– Вы упомянули о социальных гарантиях работникам. В последнее время одной из самых обсуждаемых в бизнес-сообществе тем стала инициатива правительства о повышении пенсионного возраста. Ассоциация имеет свою позицию по этому вопросу?**

– Конечно, наша Ассоциация, как представитель работодателей, не могла остаться в стороне от обсуждения пенсионной реформы. Общая численность персонала, занятого на предприятиях – членах Ассоциации, составляет около 6500 человек, многие работают в тяжелых условиях труда, связанных с повышенной опасностью. Нововведения коснутся всех.

Мы участвовали в обсуждениях законопроекта на площадках ТПП РФ, Союза транспортников России (СТР). Наши кадровые специалисты подготовили предложения, суть которых – в сохранении досрочного выхода на пенсию для определенных категорий работников железнодорожного транспорта. Это лица, которым установлен вредный или опасный класс условий труда, а также женщины, участвующие в процессе железнодо-

рожных перевозок (диспетчеры, приемодатчики груза и багажа).

Наши предложения учтены в пакете поправок, переданных СТР на рассмотрение в Госдуму.

**– Ассоциация занимается вопросами подготовки кадров для железнодорожного транспорта необщего пользования?**

– Наши предприятия очень нуждаются в квалифицированных кадрах – как инженерных, так и рабочих специальностей. Здесь существует масса нюансов, связанных с профессиональным обучением, аттестацией сотрудников, различного рода регламентами.

Например, сейчас Ассоциация активно включилась в выработку консолидированной позиции при выдаче свидетельств машинистам на право управления локомотивом. Ориентировочная потребность в профессии машиниста у предприятий – участников Ассоциации составляет порядка 40 человек в год. При этом вопросы выдачи свидетельств машинистам сейчас выпали из поля правового регулирования. Нормативные акты, регулирующие вопросы выдачи свидетельств, требуют актуализации. Наши специалисты готовят соответствующие предложения, участвуют в разработке схемы (алгоритма) назначения на должность машиниста.

Другой пример. На совещаниях и рабочих встречах неоднократно рассматривался вопрос аттестации работников организаций, не входящих в структуру ОАО «РЖД», производственная деятельность которых связана с работой на железнодорожных путях общего пользования. Отмечалась некорректность формулировок в Распоряжении РЖД № 1221р. Специалисты нашей Ассоциации отстаивали позиции организаций железнодорожного транспорта необщего пользования, и в документ были внесены соответствующие изменения.

**– Благодарю Вас за интервью. ▲**

