

# Как исключить избыточные и абсурдные требования?

**ОБ АКТУАЛЬНЫХ ВОПРОСАХ, КАСАЮЩИХСЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА НЕОБЩЕГО ПОЛЬЗОВАНИЯ, МЫ БЕСЕДУЕМ С ПРЕЗИДЕНТОМ САМОРЕГУЛИРУЕМОЙ ОРГАНИЗАЦИИ «АССОЦИАЦИЯ «ПРОМЖЕЛДОРТРАНС» АЛЕКСАНДРОМ КУКУШКИНЫМ.**

## В ПРИОРИТЕТНОМ ПОРЯДКЕ

– Александр Иванович, Ассоциация «Промжелдортранс» объединяет предприятия промышленного железнодорожного транспорта по всей России. Какие проблемы сегодня больше всего волнуют владельцев путей необщего пользования?

– Проблем, к сожалению, очень много. Одна из наиболее острых для нашей отрасли – обновление парка тягового подвижного состава. Сложилась непростая ситуация с износом маневровых локомотивов, которые используются на путях необщего пользования. С 2021 по 2026 год ожидается списание около 5 тыс. ед. Причина этому – вступление в действие технического регламента Таможенного союза ТР ТС 001 в полном объеме с 2 августа 2018 года. До сих пор на государственном уровне не приняты меры, позволяющие обеспечить плавный вывод маневровых локомотивов с рынка, меры, которые позволят локомотивам выработать реальный, а не нарисованный на бумаге ресурс. Усиливает проблему тот факт, что на рынке отсутствует локомотив, который бы, с одной стороны, соответствовал требованиям ТР ТС 001-2011, а с другой – отвечал потребностям промышленных предприятий. Но мы ведем активную работу в этом направлении совместно с Министерством промышленности и торговли РФ, а также локомотивостроителями. Мы провели несколько встреч с производителями локомотивов на базе комитета Объединения производителей железнодорожной техники (ОПЖТ). В ближайшее время планируем собрать рабочую группу в составе специалистов предприятий промышленного транспорта и конструкторов производителей локомотивов. Целью будет формирование окончательного варианта технического задания для маневрового тепловоза.

Сейчас мы будем концентрировать усилия для формирования единого заказа локомотивов до 2026 года и выходить на заключение рамочных соглашений с производителями, возможно, даже с предоплатой. Такое решение было принято на общем годовом собрании Ассоциации, которое состоялось в конце марта. Потребность в новых локомотивах предприятий – членов СРО оценивается примерно в 600 ед. до 2026 года.

Кроме того, беспокойство вызывает избыточное регулирование деятельности по ремонту локомотивов. Например, в отношении ремонта локомотивов для промышленного транспорта мы имеем на сегодня четыре вида контроля (регулирования): сертификация, клеймение, осмотр представителями ОАО «РЖД» с целью составления акта допуска на инфраструктуру и рейдовые проверки Госжелдорнадзора. Затраты предприятий, которые ремонтируют собственные локомотивы с выездом на пути общего пользования, увеличились в 600 раз по сравнению с 2005 годом, когда деятельность по ремонту подвижного состава подлежала лицензированию.

Тяжелым грузом ложится на предприятия промышленного транспорта обязанность содержания 10-метровой зоны



**МЫ БУДЕМ  
КОНЦЕНТРИРОВАТЬ  
УСИЛИЯ  
ДЛЯ ФОРМИРОВАНИЯ  
ЕДИНОГО ЗАКАЗА  
ЛОКОМОТИВОВ  
ДО 2026 Г. И ВЫХОДИТЬ  
НА ЗАКЛЮЧЕНИЕ  
РАМОЧНЫХ  
СОГЛАШЕНИЙ  
С ПРОИЗВОДИТЕЛЯМИ,  
ВОЗМОЖНО, ДАЖЕ  
С ПРЕДОПЛАТОЙ.  
ПОТРЕБНОСТЬ  
В НОВЫХ ЛОКОМОТИВАХ  
ПРЕДПРИЯТИЙ –  
ЧЛЕНОВ СРО  
ОЦЕНИВАЕТСЯ  
ПРИМЕРНО В 600 ЕД.  
ДО 2026 Г.**

железнодорожных поездов в соответствии со ст. 21 федерального закона № 257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в РФ...».

## КОГДА АРГУМЕНТЫ УСЛЫШАНЫ

– Сейчас проводится обсуждение и экспертиза законопроекта о внесении изменений в ст. 100 ФЗ «Устав железнодорожного транспорта». Планируемые изменения вводят дополнительную ответственность для владельцев путей необщего пользования за нарушение технологических сроков оборота вагонов. Какова позиция Ассоциации по этому вопросу?

– Это очень актуальный вопрос, который беспокоит всех руководителей предприятий промышленного транспорта. Ассоциация «Промжелдортранс», внимательно изучив документ и получив обратную связь от предприятий, сформировала свою позицию. Мы категорически не поддерживаем проект в предлагаемой формулировке, считаем введение таких норм неправомерным и необоснованным по целому ряду причин.

В первую очередь ОАО «РЖД» как участник перевозочного процесса далеко не всегда является собственником вагонов, поэтому не вправе взимать штрафы за нарушение технологических сроков оборота, погрузки и выгрузки грузов из вагонов, не являющихся собственностью ОАО «РЖД». В данном случае взимание штрафов за использование чужой собственности противоречит ст. 209 ГК РФ.

На сегодняшний день, в соответствии с договорными обязательствами, грузоотправители, грузополучатели и владельцы железнодорожных путей необщего пользования уже несут ответственность перед собственниками подвижного состава. Таким образом, в случае принятия закона они подпадут под штрафные санкции дважды за одно и то же нарушение.

Кроме того, в случае когда собственником подвижного состава является сам грузовладелец, в рамках предлагаемого законопроекта он будет оплачивать штрафы перевозчику за задержку своих же вагонов на своих же железнодорожных путях. Такая ситуация противоречит здравому смыслу.

По сути, предлагаемые изменения могут стать для ОАО «РЖД» дополнительной необоснованной статьей дохода.

В конечном итоге нас ожидает увеличение тарифной нагрузки на грузовладельцев и, как следствие, отток грузов с железнодорожного на другие виды транспорта. Все это пагубно отразится на работе наших предприятий.

По нашему мнению, в первую очередь необходимо актуализировать существующие технологические нормы (ЕТП) и методику расчета времени на все технологические операции, которые морально устарели и не отвечают современным реалиям.

Определенный оптимизм внушает то, что Минэкономразвития России не поддержало изменения в ст. 100. 5 марта 2019 года было опубликовано отрицательное заключение об оценке регу-

лирующего воздействия на этот законопроект. Это значит, что аргументы участников рынка были услышаны. Этому вопросу мы и дальше будем уделять самое пристальное внимание.

**ОПУСТИТЬ РЕГУЛЯТОРНУЮ ГИЛЬОТИНУ**

– Что делает Ассоциация для того, чтобы предприятия промышленного транспорта не подвергались избыточному регулированию и могли успешно развиваться?

– Железнодорожный транспорт действительно является одной из самых зарегулированных отраслей. К нам предъявляется масса устаревших, избыточных, дублирующих обязательных требований. Ассоциация ведет планомерную работу по устранению административных барьеров в работе членов СРО. Ведь объединение создано именно для того, чтобы эффективно решать проблемы предприятий на законодательном уровне.

Вопросы снижения регуляторного давления на бизнес обсуждаются в правительстве РФ с лета 2018 года. Сейчас появился интересный термин – «регуляторная гильотина», который как раз и предполагает оптимизацию законодательства в сфере надзора и контроля. Наша задача как саморегулируемой организации – активно участвовать в этом процессе, аргументированно отстаивать интересы наших предприятий на всех уровнях. Мы работаем более чем на 35 площадках (Госдума, Минтранс, Росжелдор, Госжелдорнадзор, общественные организации), участвуем более чем в 90 заседаниях в год.

Например, на площадке Ространснадзора наши специалисты участвуют в рабочей группе по выявлению устаревших, избыточных, дублирующих обязательных требований, соблюдение которых оценивается при проведении мероприятий по контролю (надзору) в сфере железнодорожного транспорта. Планируется рассмотреть около 65 нормативных актов, вызывающих вопросы.

На площадке Минтранса с 2015 года активная работа ведется в составе межведомственной рабочей группы по пересмотру нормативных актов МПС СССР и МПС России. Только за I квартал 2019-го совместно было обработано более 40 актов.

Если снизить нагрузку на владельцев путей необщего пользования со стороны контролирующих органов, это позволит им развиваться более эффективно. А ведь на промышленный транспорт как неотъемлемую часть транспортной системы завязана экономика любого региона.

– Удалось ли Ассоциации за последние годы добиться каких-то конкретных результатов, связанных с изменением законодательства?

– Безусловно. Наша работа требует большой настойчивости и часто – очень длительного времени. Некоторые вопросы прорабатываются годами, но результат рано или поздно бывает достигнут.

Один из важнейших результатов – это изменения в технический регламент Таможенного Союза «О безопасности железнодорожного подвижного состава» (ТР ТС 001/2011), предполагающие вывод маневровых локомотивов, эксплуатируемых на путях необщего пользования, из-под действия регламента. Эти изменения уже одобрены Российской Федерацией и, мы уверены, будут приняты на ближайшем заседании Комиссии ЕАЭС. Еще один важный успех – это изменения в закон № 257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в РФ...» (ст. 21), благодаря которым исключена обязанность владельцев железнодорожных путей необщего пользования оборудовать железнодорожные переезды специальными техническими средствами, имеющими функции фото- и киносъемки, видео-

записи. Закон вступил в силу 27 марта 2019 года. Это позволило сэкономить для наших предприятий десятки миллионов рублей. Надеемся, что и другие проблемы наших предприятий будут успешно решаться с участием Ассоциации.

**ТАРИФНЫЕ ПЕРЕКОСЫ**

– Одна из нерешенных проблем – регулирование тарифов на транспортные услуги, выполняемые на железнодорожных путях необщего пользования. Каково Ваше мнение по этому вопросу?

– Действующая система тарифного регулирования крайне несовершенна и противоречива. В одних регионах регулирование тарифов на транспортные работы и услуги, оказываемые на железнодорожных подъездных путях, вообще не осуществляется. В других же – осуществляется органами исполнительной власти субъектов РФ в соответствии с постановлением правительства РФ от 07.03.1995 г. № 239, которое, увы, противоречит нормам действующего законодательства. Парадокс в том, что постановление было принято на время так называемого переходного периода, однако до сих пор не отменено.

Регулирование в регионах осуществляется достаточно жестко, особенно в последнее время. Местные ценовые органы субъектов РФ при расчетах тарифов применяют собственные методики, игнорируя методические рекомендации, разработанные и утвержденные Минтрансом по согласованию с Минэкономразвития России.

В основном регулирование тарифов превращается в волевое решение регулирующего органа в зависимости от поставленных локальных целей или необъективного подхода к определению необходимых затрат. Мы выступаем за введение инвестиционной составляющей на обновление основных средств при единообразной методике регулирования. Такая методика была нами подготовлена и одобрена Министрством транспорта.

Вопрос обновления основных средств необходимо решать комплексно: введением тарифной составляющей, как было сказано субсидированной частью, а также введением специальной лизинговой правительственной программы для владельцев путей необщего пользования.

– Насколько успешно идет диалог предприятий СРО с представителями государственной власти?

– Как я уже сказал, Ассоциация работает с ними в

тесном контакте. В том, что наше взаимодействие может быть конструктивным, мы еще раз убедились на годовом собрании, куда были приглашены представители государственных структур – Минтранса, Росжелдора, Госжелдорнадзора. Уважаемые нами представители государственных органов отметили свою готовность к диалогу с предприятиями СРО, заинтересованность в эффективной обратной связи.

Нас слышат, поэтому политика государства в отношении железнодорожного транспорта необщего пользования меняется в лучшую сторону.

Так, представитель Росжелдора В. А. Крупин в своем выступлении отметил, что его ведомство стремится выстроить политику, в результате которой будет сокращена финансовая нагрузка на бизнес предприятий промышленного транспорта. Представитель Госжелдорнадзора А. В. Косарев говорил о внедрении риск-ориентированного, а в перспективе – и декларативного подхода при организации отдельных видов государственного контроля (надзора).

Так что диалог идет, и это внушает оптимизм. Надеемся, что уже скоро избыточные и абсурдные требования к нашим предприятиям будут исключены.

**БЕСЕДОВАЛА ВИКТОРИЯ ЗАЙЦЕВА** 

**В ОСНОВНОМ  
РЕГУЛИРОВАНИЕ  
ТАРИФОВ  
ПРЕВРАЩАЕТСЯ  
В ВОЛЕВОЕ РЕШЕНИЕ  
РЕГУЛИРУЮЩЕГО  
ОРГАНА  
В ЗАВИСИМОСТИ  
ОТ ПОСТАВЛЕННЫХ  
ЛОКАЛЬНЫХ ЦЕЛЕЙ  
ИЛИ НЕОБЪЕКТИВНОГО  
ПОДХОДА  
К ОПРЕДЕЛЕНИЮ  
НЕОБХОДИМЫХ ЗАТРАТ.  
МЫ ВЫСТУПАЕМ  
ЗА ВВЕДЕНИЕ  
ИНВЕСТИЦИОННОЙ  
СОСТАВЛЯЮЩЕЙ  
НА ОБНОВЛЕНИЕ  
ОСНОВНЫХ СРЕДСТВ  
ПРИ ЕДИНООБРАЗНОЙ  
МЕТОДИКЕ  
РЕГУЛИРОВАНИЯ**