

Ассоциация «Промжелдортранс» и ОАО «РЖД»: перспективы эффективного взаимодействия



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

По оценке специалистов, сегодня до 80 % грузопотока РЖД начинается и заканчивается на линиях, которые обслуживает транспорт необщего пользования. Этот сегмент транспортной сети страны имеет огромное значение в формировании совокупного грузопотока страны.

Поэтому крайне важно, чтобы взаимодействие наших предприятий с подразделениями ОАО «РЖД» было четко отлаженным и эффективным. Ассоциация «Промжелдортранс» ведет большую работу в этом направлении. Несмотря на разные условия работы, у железнодорожного транспорта общего и необщего пользования имеется много общих проблем, которые можно и нужно решать сообща.

«РЕГУЛЯТОРНАЯ ГИЛЬОТИНА»

Наша отрасль является одной из самых зарегулированных. К железнодорожникам предъявляется масса устаревших, избыточных, дублирующих обязательных требований. Назрела необходимость устранения административных барьеров в нашей работе. Сейчас появился интересный термин – «регуляторная гильотина», который предполагает оптимизацию законодательства в сфере надзора и контроля.

Без преувеличения можно сказать, что именно сотрудничество компаний промышленного транспорта с ОАО «РЖД» – это залог успеха грузовой железнодорожной отрасли. Мы – на одной колее, и цели у нас одинаковы. РЖД было и остается главным партнером Ассоциации «Промжелдортранс».

ОАО «РЖД», как большая и мощная структура, имеет широкие возможности для участия в этом процессе. Но и Ассоциация не остается в стороне. Наша задача как саморегулируемой организации – аргументированно отстаивать интересы наших предприятий на всех уровнях.

Так, на площадке Минтранса с 2015 года мы ведем совместную работу в составе межведомственной рабочей группы по пересмотру нормативных актов МПС СССР и МПС России. Только за I квартал 2019 года было обработано более 40 актов.

Мы постоянно взаимодействуем с представителями ОАО «РЖД» и на других площадках: это Росжелдор, Ространснадзор, Минэкономразвития, ТПП РФ и т.д.

Совместная работа по совершенствованию транспортного законодательства – это один уровень нашего взаимодействия. Другой уровень – это взаимодействие между структурными подразделениями ОАО «РЖД» и предприятиями промышленного транспорта в каждом конкретном регионе. Не секрет, что здесь не все идет гладко. Но диалог всегда возможен!

Далеко ходить за примерами не нужно. В 2017 году Ассоциацией «Промжелдортранс» и Московской железной дорогой была возобновлена деятельность региональной рабочей группы. Ее целью как раз и является разрешение спорных ситуаций, возникающих в процессе нашей работы. Наши предприятия, так же как и подразделения МЖД, могут вынести на рассмотрение рабочей группы свои вопросы и предложения. Как член рабочей группы, могу сказать, что обсуждение идет конструктивно и, как правило, удается найти какое-то общее решение. Например, актуальная сейчас тема – возможность использования предприятиями промышленного транспорта малоделятельных железнодорожных путей МЖД.

Рабочая группа на Московской железной дороге – это очень ценный опыт, который можно с пользой распространить на другие регионы. Это позволит оперативно решать вопросы взаимодействия с учетом местных условий.

ЭФФЕКТИВНОЕ ВЗАИМОДЕЙСТВИЕ

Один из ярких примеров, когда совпали интересы Ассоциации «Промжелдортранс» и ОАО «РЖД», – это проблема оснащения железнодорожных переездов техническими системами. Вопрос важнейший, так как от состояния и технической оснащенности железнодорожных переездов зависит безопасность всех участников дорожного движения. По данным ОАО «РЖД», в 2018 году на переездах произошло 259 ДТП, в результате которых пострадали 175 человек.

Напомню, что Статья 21 Федерального закона № 257 «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации...» обязывает владельцев железнодорожных путей оборудовать железнодорожные переезды работающими в автоматическом режиме специальными техническими средствами, имеющими функции фото- и киносъемки, видеозаписи для фиксации нарушений правил дорожного движения.

Ассоциация, так же как и ОАО «РЖД», считает логичным и справедливым решением полностью возложить эту обязанность на владельцев автомобильных дорог с обеспечением помощи со стороны государства. Ведь львиная доля аварий на железнодорожных переездах происходит по вине участников дорожного движения (неисправность автомобиля, игнорирование правил дорожного движения водителем, вождение в нетрезвом виде и т.д.).

Чтобы добиться отмены требований Статьи 21, Ассоциация «Промжелдортранс» работала в тесном контакте со специалистами, представляющими владельца инфраструктуры. В течение нескольких лет наши эксперты готовили обоснованные предложения, отстаивали позицию владельцев железнодорожных путей на заседаниях рабочих групп, в профильных ведомствах, поднимали проблему на страницах отраслевых изданий.

В итоге для предприятий промышленного железнодорожного транспорта все завершилось успешно. Изменения в ФЗ № 257 «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации...» были приняты и вступили в силу 27 марта 2019 года. Согласно изменениям в часть 2 статьи 21 ФЗ

исключена обязанность владельцев железнодорожных путей необщего пользования оборудовать железнодорожные переезды специальными техническими средствами.

Но для ОАО «РЖД», к сожалению, эта проблема осталась нерешенной: владелец инфраструктуры по-прежнему должен затратить значительную часть денежных средств на оборудование железнодорожных переездов специальными техническими средствами.

Проблема железнодорожных переездов имеет еще один важный аспект. В той же статье 21 Федерального закона № 257 закреплена обязанность владельцев железнодорожных путей содержать 10-метровую зону переездов. Это касается путей как общего, так необщего пользования.

Поэтому здесь Ассоциация снова идет рука об руку с ОАО «РЖД». Мы предлагаем и вносим на обсуждение в Минтранс РФ объективно справедливое решение, при котором владельцы железнодорожных путей и владельцы автомобильных дорог будут обязаны содержать переезды каждый в части своей ответственности – в пределах железнодорожного пути и автомобильной части переезда соответственно.

ПРЕОДОЛЕНИЕ БАРЬЕРОВ

К сожалению, при взаимодействии с ОАО «РЖД» остается немало конфликтных моментов, затрагивающих интересы промышленного транспорта во всех регионах России. Одна из «болевых точек» – допуск тягового подвижного состава на инфраструктуру. Остановлюсь на этом подробнее.

В сентябре 2017 года вступило в действие Положение о допуске локомотивов и локомотивных бригад сторонних организаций с железнодорожных путей необщего пользования на пути общего пользования (Распоря-



жение ОАО «РЖД» № 1852р). Позиция Ассоциации в данном случае была однозначной: новые требования необоснованно усложняют процедуру допуска на пути общего пользования. Повышается риск нарушения стабильной работы предприятий промышленного транспорта, которые могут понести значительные финансовые потери.

Ассоциация всегда внимательно относится к обеспечению безопасности на железнодорожном транспорте, но выступает против одностороннего, необоснованно избыточного введения требований, ограничивающих допуск на инфраструктуру. Такие ограничения могут повлечь за собой нарушение технологического режима работы не только транспортных, но и промышленных предприятий, в том числе социально значимых.

Хочу с удовлетворением отметить, что в результате большой совместной работы нам удалось найти консенсус, аргументы были услышаны. Дирекция Ассоциации «Промжелдортранс» совместно с ОАО «РЖД» подготовила новую редакцию 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.

Удалось решить еще одну неприятную проблему. Были случаи, когда наши предприятия сталкивались с навязыванием платных услуг по техосмотру подвижного состава со стороны ОАО «РЖД». Благодаря вмешательству Ассоциации этот вопрос теперь решается во всех регионах России без ущемления прав ППЖТ.

Мы обмениваемся данными со структурами ОАО «РЖД», стремимся к однозначному толкованию нормативно-правовых актов. Ассоциация регулярно рассылает своим членам перечень вновь принятых документов РЖД, оперативно предоставляет документацию по запросам.

Тем не менее в процессе допуска локомотивов на пути общего пользования еще остаются спорные моменты. Это касается, в частности, осмотра тягового подвижного состава представителями ОАО «РЖД», который Ассоциация считает неправомерным. Мы продолжаем работу в этом направлении. В случае каких-либо конфликтов или незаконных требований предприятия – члены Ассоциации всегда могут рассчитывать на нашу поддержку.

Еще одним проблемным вопросом является оборот вагонов на станциях. Сейчас проводится обсуждение и экспертиза законопроекта о внесении изменений в статью





Главное – это готовность к диалогу, умение выслушать иную точку зрения, найти компромиссное решение. Все мы – железнодорожники и будем работать вместе для блага страны

100 ФЗ «Устав железнодорожного транспорта». Планируемые изменения вводят дополнительную ответственность для владельцев путей необщего пользования за нарушение технологических сроков оборота вагонов.

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 (более 85 % принадлежат операторским компаниям), 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 проекта 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 за-

конопроекта 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 мнению Ассоциации, в первую очередь необходимо актуализировать существующие Технологические нормы (ЕТП) и Методику расчета времени на все технологические операции, которые морально устарели и не отвечают сегодняшним реалиям.



Решение проблемы неэффективного использования грузовых вагонов, принадлежащих операторам, следует искать не в ужесточении давления на наши предприятия и их контрагентов. Разумный выход из положения – создание единой площадки операторских компаний и перевозчика, на которой должны координироваться и в оперативном порядке решаться вопросы регулирования оборота парка подвижного состава, совместное планирование перевозочного процесса всеми заинтересованными лицами, оперативное «вовлечение» в перевозочный процесс временно арендованных (привлеченных) вагонов. Это должно происходить на взаимовыгодных условиях с использованием элементов государственного регулирования.

Определенный оптимизм внушает то, что Минэкономразвития России не поддержало изменения в статью 100. В марте 2019 года было опубликовано отрицательное Заключение об оценке регулирующего воздействия на этот законопроект. Это значит, что аргументы участников рынка были услышаны.

Этому вопросу Ассоциация будет уделять самое пристальное внимание. Мы уверены, что конструктивный диалог с ОАО «РЖД» возможен и по этой непростой теме.

ПОДВОДЯ ИТОГИ

В заключение хочется еще раз подчеркнуть, что партнерство с ОАО «РЖД» – краеугольный камень в деятельности предприятий промышленного транспорта. Конечно, у нас разная специфика и разные масштабы деятельности. В некоторых моментах мы – конкуренты. На региональном уровне идет конкуренция за обслуживание клиентов по подаче-уборке вагонов. Это рынок, это нормально.

В любой совместной работе неизбежно возникают спорные моменты и конфликтные ситуации. Главное – это готовность к диалогу, умение выслушать иную точку зрения, найти компромиссное решение. Все мы – железнодорожники и будем работать вместе для блага страны. ▲