

Промышленный железнодорожный транспорт

Александр КУКУШКИН, президент Ассоциации «Промжелдортранс»



Промышленный железнодорожный транспорт (немагистральный) является неотъемлемой частью транспортной системы России, полноправным участником перевозочного процесса и взаимодействует с железнодорожным транспортом общего пользования на начально-конечных операциях перевозки грузов, обеспечивая транспортное обслуживание организаций и предприятий всех отраслей экономики: металлургической, угольной, машиностроительной, лесной, стройиндустрии и других.



В настоящее время в России функционирует свыше 116 предприятий межотраслевого промышленного железнодорожного транспорта (ППЖТ), объединенных в 50 открытых акционерных обществ, и три государственных предприятия. На железнодорожных подъездных путях ППЖТ выполняют для обслуживания клиентуры перевозочную, погрузочно-разгрузочную и другие работы. ППЖТ имеют в своем составе железнодорожные подъездные пути, значительный парк подвижного состава (локомотивы, вагоны, в том числе специализированные), путевые машины, сложные механизмы и оборудование, обеспечивающие механизацию и автоматизацию погрузки и выгрузки грузов. Для налаживания быстрой и качественной погрузки и выгрузки грузов на промышленных путях установлены вагоноопрокидыватели, сливо-наливные эстакады, тепляки-размораживатели смерзшихся грузов, буро- и виброрыхлительные машины и другие устройства.

Для постоянного технического обслуживания и ремонта подвижного состава и оборудования наши предприятия располагают собственными ремонтными мощностями и квалифицированными кадрами.

Инфраструктура, комплексы сооружений, устройств и технических средств промышленного железнодорожного транспорта обеспечивают доставку грузов потребителям, подачу и уборку вагонов от станций примыкания на погрузочно-выгрузочные фронты и обратно; осуществляют складские работы; транспортировку грузов; экспедирование; формирование и расформирование поездов; маневровые работы; предоставление услуг клиентуре по договорам, обязательным для исполнения.

Ежегодно всеми ППЖТ перевозится свыше 250 млн. тонн грузов и выполняется свыше 180 млн. тонн погрузочно-разгрузочных работ. Особенно значительны объемы работ, выполняемые ППЖТ на Московской, Горьковской, Куйбышевской, Приволжской, Запад-

но-Сибирской и Красноярской железных дорогах. Они составляют в среднем 18–20 % от объема всех погрузочно-разгрузочных работ, осуществляемых на железных дорогах — филиалах ОАО «РЖД».

На базе организаций и предприятий промышленного железнодорожного транспорта или с их участием уже созданы и создаются операторские компании, которые на основании договора с перевозчиком весьма успешно участвуют в осуществлении процесса перевозок.

Ассоциация «Промжелдортранс» объединяет организации межотраслевого промышленного железнодорожного транспорта, расположенные во всех федеральных округах Российской Федерации. До 1995 года ППЖТ входили в состав МПС России и относились к общероссийской сети железных дорог общего пользования.

В настоящее время, в соответствии с действующим законодательством, межотраслевой промышленный железнодорожный транспорт отнесен к железнодорожному транспорту необщего пользования, который может быть полноправным участником перевозочного процесса только при условии изменения действующей нормативной правовой базы, в части создания паритетных основ функционирования и взаимодействия всех участников. Пока же, к сожалению, законодательно это не обеспечено. Заявленные на сегодняшний день недискриминационные условия доступа к инфраструктуре ОАО «РЖД» являются не более чем декларацией.

Практика показывает, что во взаимоотношениях с железными дорогами существует масса проблем, связанных с заключением договоров, расчетов технологических сроков оборота вагонов, предоставлением неоплачиваемого времени пользования, внесением платы и штрафов за использование вагонов, выходом собственного подвижного состава на пути общего пользования.

Со стороны ОАО «РЖД» отмечены попытки осуществления ревизорских проверок подъездных железнодорож-

ных путей необщего пользования, их закрытие без всяких на то оснований, следование по ним без согласования с владельцем и запрет выхода локомотивов ППЖТ на сеть общего пользования.

Неудовлетворительные сервис и качество оказываемых ОАО «РЖД» услуг по ремонту подвижного состава, завышенные цены на выполняемые работы, очередность постановки в ремонт и сроки ремонта, обеспечение запасными частями — вот далеко не полный перечень вопросов, которые требуют обсуждения и принятия совместных решений.

Для нас совершенно очевидно, что федеральные законы «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации» и «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации» и соответствующие Правила перевозок грузов должны распространяться на всю сферу деятельности железнодорожного транспорта — общего и необщего пользования. В них в полной мере необходимо отразить отношения, возникающие между перевозчиками, грузоотправителями, грузополучателями, владельцами инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования, владельцами железнодорожных путей необщего пользования, другими физическими и юридическими лицами при пользовании услугами железнодорожного транспорта общего пользования, а также вопросы взаимодействия организаций железнодорожного транспорта необщего пользования с пользователями их услуг.

В действующих законах нет четкого разграничения понятий: «железнодорожный транспорт общего пользования» и «железнодорожный транспорт необщего пользования». В августе 2005 года на заседании Общественного совета ФАЖТ рассматривался вопрос о необходимости уточнения понятия «владелец инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования», т.к. определения железнодорожного транспорта общего и необщего пользования практически совпадают.

Основным отличительным признаком отнесения железнодорожного транспорта, инфраструктуры и ее владельца к общему пользованию является исполнение публичного договора, доказательством — вхождение в реестр естественных монополистов ФСТ. Для железнодорожного транспорта необщего пользования — обеспечение потребности в работах (услугах) в местах необщего пользования на основе договоров либо для собственных нужд.



Организации межотраслевого промышленного железнодорожного транспорта взаимодействуют с магистральным транспортом (общего пользования) на начально-конечных операциях перевозки грузов по единому технологическому процессу. В отличие от транспортных подразделений отраслевых организаций, ППЖТ не выполняют работы и услуги для собственных нужд, за исключением случаев, когда они получают груз в свой адрес. Потребителями услуг ППЖТ являются предприятия различных отраслей экономики. На железнодорожных подъездных путях организаций железнодорожного транспорта необщего пользования выполняются те же начально-конечные операции перевозочного процесса, что и на собственных железнодорожных путях филиалах ОАО «РЖД». По сути, ППЖТ (владелец железнодорожного пути необщего пользования) — это владелец другой сопредельной инфраструктуры, участвующий в перевозочном процессе.

Отнесение межотраслевого промышленного железнодорожного транспорта к транспорту необщего пользования имеет весьма негативные последствия. Создание неравных условий при налогообложении имущества и земель, условий землепользования железнодорожного транспорта общего и необщего пользования привело к существенному повышению тарифов на работы и услуги ППЖТ. В конечном итоге, все это ложится бременем на грузовладельцев, отягощает стоимость услуг железнодорожного транспорта в целом и снижает его привлекательность и конкурентоспособность в сравнении с другими видами.

Основными задачами нашей Ассоциации является объединение усилий и координация работы ППЖТ по повышению качества обслуживания грузовладельцев и обеспечению удовлетворения спроса на перевозки грузов.

С этой целью Ассоциация занимается следующими вопросами:

- разработка программ, отработка новых методов управления в условиях рыночных отношений и проведения экономической реформы;
- объединение сил и средств членов Ассоциации в целях поддержки научных разработок, ускоренного внедрения научно-технических достижений, формирования взаимовыгодных экономических соглашений, новейших технологий, увеличения объема производства машин и оборудования, средств малой механизации;
- координация работы членов Ассоциации по производству запасных частей, ремонту подвижного состава и погрузочно-разгрузочной техники, производству материалов верхнего строения пути и т.п., выполнение функций заказчика по новой технике для ППЖТ;
- изучение формирования рынка труда и занятости по регионам, подготовка и реализация совместных мер по обучению кадров, повышению их квалификации и переподготовке;
- организация обмена опытом работы членов Ассоциации во всех областях деятельности, налаживание отношений равноправного партнерства и продуктивного взаимодействия между членами Ассоциации и организациями, не входящими в нее;
- проведение анализа производственно-хозяйственной деятельности членов Ассоциации, обеспечение их

информацией и рекомендациями по наиболее эффективным методам и приемам работы акционерных обществ и госпредприятий в рыночных условиях с использованием зарубежного опыта;

- участие в разработке и совершенствовании нормативно-технической документации промышленного железнодорожного транспорта, обеспечение информацией о документах, издаваемых федеральными органами исполнительной власти в сфере железнодорожного транспорта.

В настоящее время организации, входящие в Ассоциацию, выполняют 90% всей работы межотраслевого промышленного железнодорожного транспорта. Это дает нам основание представлять и защищать интересы всех ППЖТ России в федеральных и региональных органах государственной власти, а также в общественных объединениях.

По результатам встреч с министром транспорта РФ И.Е. Левитиным, состоявшихся в Красноярске и Екатеринбурге в конце 2004 — начале 2005 годов, был подписан протокол по вопросам эффективного функционирования и развития промышленного железнодорожного транспорта, в реализации которого дирекция Ассоциации «Промжелдортранс» вместе со всеми заинтересованными организациями принимает самое активное участие.

Специалисты Ассоциации совместно с другими организациями (НАТР, НО «Союзгрузпромтранс») принимают участие в деятельности рабочих групп Минтранса России, ФАЖТ, ТПП РФ, Союза транспортников России по всем вопросам, касающимся функционирования ППЖТ и взаимодействия с филиалами ОАО «РЖД» — железными дорогами.

С марта сего года действует рабочая группа Минтранса России по внесению изменений в законодательную базу по железнодорожному транспорту. Процесс длительный, можно сказать — мучительный. Принятию согласованных решений препятствуют прежние стереотипы и амбиции ОАО «РЖД». Но надеемся, что это вопрос времени, и новое руководство ОАО «РЖД» найдет необходимое разрешение проблем взаимодействия железных дорог с организациями межотраслевого промышленного железнодорожного транспорта, рассматривая их как равноправных партнеров.

Рабочей группой Ассоциации подготовлены и направлены предложения в Минтранс России и ФАЖТ к проекту

«Методики разработки единого технологического процесса работы железнодорожного пути необщего пользования и железнодорожной станции примыкания», разработанному ОАО «РЖД». Проект нуждается в серьезной доработке, так как не содержит признаков единой технологии работы железнодорожного пути необщего пользования и железнодорожной станции примыкания, полного перечня работ, выполняемых на железнодорожных путях необщего пользования, обобщенных нормативов, составлен без учета реалий сегодняшнего дня. Мы предлагаем создать творческий коллектив для разработки проекта Методики ЕТП, что позволит сделать проект гармоничным, с учетом всех интересов, и придать необходимый статус для его применения.

Дирекция Ассоциации принимает деятельное участие в работе общественного совета ФАЖТ по взаимодействию с ассоциациями и объединениями пользователей услугами железнодорожного транспорта и организациями железнодорожного транспорта в рабочих группах по разным направлениям. В числе прочих рассмотрены наши предложения по разработке первоочередных нормативных актов в соответствии с федеральным законом «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации» от 10.01.03 № 17-ФЗ. В соответствии с действующим законодательством нормативные акты, устанавливающие порядок проведения технического обучения и повышения квалификации работников железнодорожного транспорта, производственная деятельность которых непосредственно связана с движением; порядок и сроки проведения аттестации; порядок проведения обязательных предварительных и периодических медицинских осмотров, а также предрейсовых и предсменных медицинских осмотров и др. будут распространяться только на сферу железнодорожного транспорта общего пользования. Без внесения изменений в закон распространить их на сферу железнодорожного транспорта необщего пользования невозможно.

В связи с реформой и прошедшими структурными преобразованиями требуют переработки нормативные акты (ПТЭ, правила, инструкции и другие). В настоящее время ревизоры Федеральной службы по надзору в сфере транспорта при проверке ППЖТ выдвигают требования по исполнению норм документов, разработанных МПС России, в

то время как не отменены и продолжают действовать другие документы. Мы считаем необходимым разработать и принять нормативные акты для железнодорожного транспорта, предусмотрев в них разделы, главы, статьи, устанавливающие нормы, нормативы, учитывающие особенности работы на железнодорожных подъездных путях. Это позволит в значительной мере упорядочить работу ППЖТ и контролирующих органов.

Прошедшая административная реформа федеральных органов исполнительной власти пока не подтвердила ожидаемых положительных результатов совершенствования системы государственного регулирования и управления экономикой страны. Созданная трехзвенная система управления в системе транспорта, по нашему мнению, только усложнила процедуру прохождения документов и не способствует своевременному принятию согласованных актуальных решений.

В начале структурных преобразований Ассоциация «Промжелдортранс» вместе с другими общественными организациями направляла предложения по созданию при Минтрансе России государственной службы железнодорожного транспорта, с выделением структурного подразделения, занимающегося вопросами промышленного железнодорожного транспорта (необщего пользования), а также по передаче определенных функций в сфере межотраслевого промышленного железнодорожного транспорта нашей Ассоциации.

К сожалению, в Минтрансе России ликвидировано управление, а затем и отдел промышленного железнодорожного транспорта.

Возможно, принятие такого решения является признанием железнодорожного транспорта как единой системы, без разделения его в перспективе на общего и необщего пользования. Тем не менее, особенности работы промышленного железнодорожного транспорта заслуживают того, чтобы они нашли отражение во всех программных документах, принимаемых Минтрансом России. В противном случае будет допущена серьезная диспропорция в развитии железнодорожного транспорта в целом.

Решение указанных проблем будет способствовать успешному и безопасному функционированию промышленного железнодорожного транспорта и в целом транспортной системы России.