

СВОБОДНЫЙ ХОД НА РЕЛЬСАХ НЕОБЩЕГО ПОЛЬЗОВАНИЯ

ПРЕДПРИЯТИЯ ПРОМЖЕЛДОРТРАНСА ПРИВЫКЛИ РАССЧИТЫВАТЬ НА СВОИ СИЛЫ

Почти все груженые товарняки начинают и заканчивают свой долгий путь от промпредприятий к заказчику по рельсам необщего пользования. От их состояния зависит скорость и сохранность более 80% грузопотока, перевозимого магистральным транспортом. На этих вспомогательных артериях не один десяток лет работают предприятия промышленного транспорта, причем в условиях неопределённости нормативной базы и при отсутствии господдержки. На страницах журнала «ДиТ» президент СРО Ассоциация «Промжелдортранс» Александр Кукушкин рассказал о самых труднопроходимых местах в отрасли.

– Александр Иванович, у Ассоциации «Промжелдортранс» в этом году юбилей – 25 лет. Даже для человека это определенный «Рубикон», прощание с юностью... Как основатель организации, расскажите, что сегодня она собой представляет. С каким настроением и в каком окружении вы отметите дату?

– В окружении единомышленников, руководителей предприятий железнодорожного транспорта со всей России, от Калининграда до Владивостока. Сегодня организация представляет интересы более ста компаний, которые обслуживают 3,5 тысячи километров подъездных путей. Ассоциация растет, развивается, за последние пять лет число предприятий выросло вдвое, а значит, мы движемся в правильном направлении. Но, рабочую «лошадку», перевозящую продукцию, сырье, отходы производства (от производителей до станции, входящей в сеть ОАО «РЖД» – ред.), нужно регулярно кормить. Иначе она долго не протянет.

– Понятно, что времена не выбирают, в них живут, и, простите за перефраз,

В автомобилях стали возить даже полезные ископаемые, что отбирает хлеб у железнодорожников на подъездных путях.

выживают... Экономический кризис – не лучшее время для вашего бизнеса. Расскажите о главных проблемах, с которыми сталкиваются предприятия, в каких местах приходится потуже затягивать пояса?

– Главное, что мы все-таки выжили в непростой экономической ситуации. Но проблем в отрасли много, во многих регионах объемы перевозок на железнодорожных путях необщего пользования (в отличие от магистральных – ред.) снижаются, а значит, сокращается число вагонов, «ветшают» подъездные пути. Автотранспорт «отбил» большую часть грузов. Даже уголь возят на машинах! Наши компании работают в разных регионах, в разных условиях, поскольку тесно завязаны на их экономику. В тех областях, где есть промышленные гиганты, прежде всего угольные и металлургические, и много грузов идет на экспорт, ситуация лучше. Особенно, где не очень развита автодорожная сеть.

– Вопрос «по Чернышевскому»: что делать? Вы же 35 лет возглавляете крупное столичное предприятие промышленного железнодорожного транспорта АО «МГАО Промжелдортранс», поделитесь секретами. Ведь в Москве с автодорогами, если забыть о пробках, все нормально.

– Выход один: оптимизировать производство, работать над рационализацией доставки грузов, сокращать расходы на их транспортировку, время оборота вагонов



на подъездных путях. При этом вовремя проводить ремонты подвижного состава, техническое перевооружение, поскольку предприятия не должны подводить заказчика, вовремя завести и вывести грузы. Можно применять систему взаимозачетов с обслуживаемыми организациями. Все эти вопросы активно прорабатываются в рамках нашего объединения. Именно для помощи предприятиям в бизнесе и защиты интересов в отрасли и возникла вначале 1990-х годов Ассоциация «Промжелдортранс». Если вы помните, тогда активно шел процесс интеграции предприятий в крупные отраслевые союзы.

– Восемь лет назад организация стала саморегулируемой, что это дало?

– Возможность разрабатывать нормативы, стандарты и правила для получения соответствующего допуска к определенным видам работ на железнодорожных путях необщего пользования. Все предприятия промышленного железнодорожного транспорта 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 другое. Нужна планомерная работа по совершенствованию нормативно-правовой базы. Главное – снизить нагрузку на владельцев путей необщего пользования и создать нормальные условия для их работы.

– За 25 лет удалось добиться понимания у власти?

– Союз добился принятия многих важных решений, благодаря которым предприятия избавились от необоснованного административного давления, неоправданных расходов, противоречивых требований. Хорошо зная ситуацию, мы вместе формируем обоснованные предложения и отстаиваем свою позицию во властных структурах. Наша позиция обязательно учитывается при обсуждении новых инициатив, касающихся железнодорожного транспорта необщего пользования. Практически ни один нормативный акт, затрагивающий нашу сферу деятельности, не принимается без учета мнения ассоциации.

АЛЕКСАНДР КУКУШКИН:

« ПРАКТИЧЕСКИ НИ ОДИН НОРМАТИВНЫЙ АКТ, ЗАТРАГИВАЮЩИЙ НАШУ СФЕРУ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ, НЕ ПРИНИМАЕТСЯ БЕЗ УЧЕТА МНЕНИЯ АССОЦИАЦИИ »

Министр транспорта
Е.И. Дитрих вручает президенту Ассоциации «Промжелдортранс» А.И. Кукушкину памятный знак «В ознаменование 210-летия транспортного ведомства и транспортного образования» (25 февраля 2020 г.)



– Редакция «ДиТ» присоединяется к многочисленным поздравлениям, поступившим в адрес вашей ассоциации. Желаем вам еще много лет не менее плодотворной работы. Поэтому напоследок хотелось бы узнать о планах.

– Мы осваиваем новые направления, связанные непосредственно с поддержкой бизнеса членов СРО, например, по ремонту подвижного состава, контейнерным перевозкам. Будем привлекать партнеров среди компаний, органов власти и общественных организаций, продолжим работу над изменениями порядка регулирования тарифов на подъездных путях. Дирекцией Ассоциации совместно с научным сообществом уже подготовлена и согласована с Минтрансом единая методика формирования тарифов на транспортные услуги. Продолжим поднимать этот вопрос на совещаниях самого высокого уровня. Так что в юбилейном году предстоит напряженная работа на всех фронтах. ■

Марина Алексеева

