

**Саморегулируемые организации – действенный инструмент
взаимодействия железнодорожного транспорта общего и необщего
пользования**

Брагин Александр Михайлович

Уральский государственный университет путей сообщения

старший преподаватель кафедры Станции, узлы и грузовая работа

Аннотация

Работа посвящена взаимодействию железнодорожного транспорта общего и необщего пользования в части эксплуатационной деятельности. Выявлены актуальные проблемы отношений между перевозчиком и грузовладельцами. Прежде всего, это усложнение системы планирования железнодорожных перевозок и постоянное повышение тарифов. Большие сложности при перевозках грузов создают низкий уровень логистики и практически полное отсутствие диалога между перевозчиком и клиентом. Помочь в решении этих проблем призваны саморегулируемые организации.

Ключевые слова: железнодорожный транспорт общего пользования, железнодорожный транспорт необщего пользования, эксплуатационная деятельность, саморегулируемая организация.

**Self-regulatory organizations are an effective tool for interaction between
public and non-public railway transport**

Bragin Alexander Mikhailovich

Ural State University of Railway Engineering

Senior lecturer of the Department of Station, units and cargo work

Abstract

The work is devoted to the interaction of public and non-public railway transport in terms of operational activities. Actual problems of relations between the carrier and cargo owners are revealed. First of all, this is the complication of the railway planning system and the constant increase in tariffs. The low level of logistics and almost complete absence of dialogue between the carrier and the client create great difficulties in the transportation of goods. Self-regulatory organizations are called upon to help solve these problems.

Key words: public railway transport, non-public railway transport, operational activities, self-regulatory organization.

На сегодняшний день ситуация в железнодорожной отрасли остается острой в части взаимодействия транспорта общего и необщего пользования или, иначе, в отношениях между перевозчиком и грузовладельцем

(производственными и добывающими предприятиями). Такое положение является следствием реформ начала 2000-х годов.

Система планирования железнодорожных перевозок стала громоздкой с появлением нескольких сотен независимых операторов подвижного состава. Каждый оператор сам планирует использование своих вагонов, что неизбежно создает проблемы с порожними вагонами. Встречные пробеги порожних вагонов, стихийные их скопления на путях общего пользования, перегрузка станций маневровой работой – таковы реалии эксплуатационной работы. К тому же, практически исчезла возможность сдвоенных операций с вагонами [1].

Руководители промышленных предприятий постоянно заявляют о своих проблемах на съездах железнодорожников и предпринимателей, экономических форумах и на страницах периодической печати. Так, сложности взаимодействия между операторами приводят к существенному росту себестоимости готовой продукции, что в свою очередь, приводит к переходу клиентов на услуги автотранспорта. Неуклонный рост тарифов на перевозки также приводит к оттоку грузов от железной дороги. Клиенту приходится оплачивать и дополнительные услуги, такие, как перевод стрелок, подача и уборка вагонов на пути необщего пользования, аренда железнодорожных путей на территории предприятия и др. [2].

Не менее острой проблемой является отсутствие логистики при выполнении перевозок. Экономия технических средств (в частности, локомотивов) приводит к несвоевременной стыковке звеньев перевозочной цепи, в результате чего даже в пределах одного региона вагон может следовать от нескольких дней до нескольких недель. Единодушным мнением руководителей предприятий отмечается факт отсутствия диалога между перевозчиком и клиентом. Так как железная дорога сегодня – не государственная корпорация, а акционерное общество, то все отношения должны регулироваться договорными условиями. Но зачастую перевозчик просто навязывает свои условия, не считаясь с мнением клиента. Чтобы предприятию внести свои изменения, приходится обращаться либо в антимонопольный комитет, либо в суд. Вряд ли такую практику можно считать стандартным взаимодействием двух юридических лиц [2].

Комплекс указанных проблем дополняется сохраняющейся угрозой безопасности движения поездов как на путях необщего, так и общего пользования. Прежде всего, она проявляется в несовершенстве законодательных и нормативных актов, а также в специфике эксплуатации железнодорожных путей на промышленных предприятиях, их технического обслуживания и ремонта. Главная же угроза исходит от локомотивного парка предприятий с правом выхода на пути общего пользования, у которого имеется высокий уровень износа [3].

Министерство транспорта соответствующими поправками в Правила технической эксплуатации железных дорог закрепляет право ОАО «РЖД» как владельца инфраструктуры не допускать к эксплуатации потенциально опасный подвижной состав при наличии угрозы безопасности движения. Но

сегодня гарантированно реализовать эти полномочия невозможно из-за отсутствия в законодательстве единых требований к системе безопасности движения на железнодорожном транспорте для всех участников транспортного рынка [4].

В попытке решить свои проблемы, многие предприятия, имеющие собственные железнодорожные подъездные пути и транспорт, объединены в разного рода саморегулируемые организации (СРО), такие как «Союз участников железнодорожного рынка», Ассоциация «Промжелдортранс» и др. Этот шаг продиктован необходимостью повышения эффективности взаимодействия предприятий промышленного железнодорожного транспорта и грузовладельцев с органами государственной власти.

Первые саморегулируемые организации появились в России в 2010 году в строительной сфере, и, несмотря на критическое отношение к ним, доказали свою эффективность. СРО железнодорожников – разновидность добровольной саморегулируемой организации. Это объединение организаций и предприятий, работающих в сфере железнодорожного транспорта, созданное для выработки общих стандартов работы и эффективной защиты прав его участников в государственных органах.

Саморегулируемые организации железнодорожников объединяют в основном самые экономически нестабильные предприятия, но в то же время, и самые значимые, так как они обслуживают социально ориентированные объекты, обеспечивающие города теплом, продовольствием, стройматериалами и т.д. Такие предприятия очень чувствительны к изменениям норм законодательства, в результате которых повышаются издержки транспорта. Это объяснимо: их не субсидирует государство и у них нет смежных видов деятельности, приносящих дополнительную прибыль.

СРО призваны разрабатывать нормы профессиональной деятельности, – более гибкие по сравнению с государственными и более приспособленные к отраслевым изменениям. Законодательные инициативы саморегулируемых организаций в сфере железнодорожного транспорта учитывают интересы промышленного железнодорожного транспорта и владельцев путей необщего пользования, так как действующие нормативные акты ориентированы только на ОАО «РЖД». Представляя интересы предприятий и промышленного транспорта, СРО активно выстраивают диалог с органами государственной власти в сфере железнодорожного транспорта [5].

Подтверждая необходимость совместного поиска взаимовыгодных решений транспортных проблем для железнодорожников и грузовладельцев, министр транспорта РФ Максим Соколов в своем выступлении на III Железнодорожном съезде отметил, что «дальнейшему улучшению взаимоотношений между участниками перевозочного процесса, в первую очередь между перевозчиком и грузовладельцами, будет способствовать совершенствование нормативно-правового регулирования в области железнодорожного транспорта, актуализация принятых правил перевозок» [6].

В Екатеринбурге осенью 2017 года прошла Всероссийская конференция на тему «Актуальные проблемы промышленного железнодорожного транспорта Российской Федерации и пути их решения». В работе конференции приняли участие специалисты Министерства транспорта, Уральского Управления ФАЖТ, Союзов железнодорожников, а также представители промышленных предприятий, учреждений науки и образования из пяти федеральных округов России.

На конференции было отмечено, что в настоящее время на полигоне железных дорог РФ работает 20 000 железнодорожных хозяйств и транспортных предприятий, около 100 ППЖТ, выполняющих начально-конечные операции с грузовыми вагонами и обеспечивающих транспортное обслуживание производственных процессов, объемы железнодорожных перевозок которых значительно превышают объемы транспортной работы государственного холдинга ОАО «РЖД».

При этом главными сдерживающими факторами развития и повышения эффективности работы промышленного железнодорожного транспорта признаны следующие:

- раздробленность железнодорожных хозяйств промышленных предприятий России;
- несовершенство и неоправданно высокие требования законных и подзаконных актов эксплуатации железнодорожного транспорта необщего пользования;
- низкий уровень профессионализма руководителей и специалистов, работающих в контакте с подразделениями ОАО «РЖД»;
- слабая энерговооруженность рабочих мест, приводящая к высокому уровню транспортной составляющей в цене продукции предприятий;
- отсутствие серийного производства специализированных путеремонтных машин с расширенным диапазоном выполняемых работ;
- неэффективная организация маневровой работы в промышленно-транспортных узлах.

По результатам работы конференции были приняты решения:

- рассмотреть вопрос организации серийного производства путеремонтных машин для промышленного железнодорожного транспорта;
- рекомендовать вагоно- и локомотивостроительным и проектным организациям уделять особое внимание вопросам снижения цены подвижного состава, в том числе на стадии проектирования, строительства и обеспечения материалами и деталями российского производства;
- продолжить практику проведения отраслевых профессиональных конкурсов в национальном проекте НСЖ РФ «Выбор пути»;
- рекомендовать региональным Союзам железнодорожников в федеральных округах России приступить к формированию Центров оценки квалификаций специалистов в сфере железнодорожного транспорта необщего пользования [7].

Главным решением конференции стала необходимость организовать Всероссийскую межрегиональную саморегулируемую организацию

Национального союза железнодорожников с целью обеспечения условий оптимизации требований к эксплуатации объектов промышленного железнодорожного транспорта.

Библиографический список

1. Макаров В. Создание СРО железнодорожников: ключевые возможности // Железнодорожное дело 1520. 2017. №7. С. 24
2. Состоялась доверительная беседа // Железнодорожное дело. 2013. №1. С. 24-26
3. Брагин А. Повышение уровня безопасности железнодорожного транспорта необщего пользования // Постулат. 2018. №2-1. С.26
4. Шайдуллин Ш. Руководствуясь принципами гарантированной безопасности движения // Железнодорожный транспорт.2017. №2. с. 45-49
5. Итоги и планы СРО СУЖДР // РСРП Эксперт. 2017. №1. С. 31
6. III Железнодорожный съезд // Железнодорожный транспорт.2017. №12. С. 2-3
7. Всероссийская конференция «Актуальные проблемы промышленного железнодорожного транспорта Российской Федерации и пути их решения» // Железнодорожное дело 1520. 2017. №7. С. 5