

которые предприятия занимаются сегодня оформлением и доставкой перевозочных документов, взвешиванием груза, очисткой подъездных путей от снега, техническим обслуживанием, содержанием и выполнением всех видов ремонта путей необщего пользования.

К тому же благодаря расширению сфер деятельности ППЖТ удается и удовлетворять собственные потребности предприятия (например, в ремонте техники), и получать прибыль. В частности, в условиях, когда плановый ремонт парков ППЖТ в депо ОАО РЖД становится проблемой, ОАО «В-Сибпромтранс» (одно из крупнейших предприятий, обслуживающее более 1 тыс. км путей) создало свой ремонтный завод. И уже принимает заявки не только от собственного предприятия, но и со стороны — от Дальневосточной транспортной группы, ОК «Русал» и ряда других. Гендиректор «В-Сибпромтранса» Геннадий Лапунов рассказывает, что в развитие его предприятия ежегодно вкладывается около 1 млрд руб., только на создание ремонтной базы было выделено 250 млн руб. Неплохими ремонтными мощностями располагает ОАО «Волгауралтранс». ППЖТ, обслуживающее на договорной основе около 600 предприятий и организаций Среднего Поволжья и Южного Урала, также производит сегодня как деповский, так и капитальный ремонт и собственного подвижного состава, и парков других ППЖТ, обратившихся за такими услугами.

На другом крупном предприятии промышленного транспорта — Ногинском ППЖТ (ежегодный объем перевозок — более 1 млн т) — недавно подсчитали соотношение доходов от основной деятельности (перевозки и погрузочно-разгрузочных работ) и коммерческой. Получилось 3:2. Гендиректор предприятия Владимир Тороп отмечает, что в свое время развитие смежных бизнесов началось с перепрофилирования АЗС, заправлявшей локомотивы, в станцию, обслуживающую в том числе легковые автомобили. Затем один из складов предприятия был переоборудован в магазин автозапчастей, а гараж стал станцией технического обслуживания, производящей мелкий ремонт автомобилей и шиномонтаж.

ПРИЧИНА ВСЕХ СЛЕДСТВИЙ Впрочем, по оценкам экспертов, процессы, происходящие сегодня на промышленном транспорте, вряд ли имеют четкую и осмысленную основу и носят скорее хаотический характер. Одна из главных проблем железнодорожного транспорта необщего пользования — практически полное отсутствие законодательных и иных нормативных правовых актов, определяющих его деятельность.

За последние годы так и не было выработано и принято ни нормативной основы, регламентирующей развитие отрасли, ни определенных направлений государственной политики в сфере промышленного транспорта. Впервые упоминания о пользователях транспортных услуг и транспорте необщего пользования появились только в плане мероприятий по реализации структурной реформы на железнодорожном транспорте на 2006–2010 годы. Подготовленная Минтрансом в 2007 году концепция государственной политики в области развития транспорта необщего пользования вызвала массу споров и так и не была принята.

В то же время представители ППЖТ отмечают, что сегодняшний регламент внесения изменений в законодательство составлен так, что промышленный транспорт практически не может принять в нем участия. Профильные ассоциации грустят по существовавшему в составе МПС управлению, занимавшемуся проблемами промышленного транспорта, а в его отсутствие пытаются самостоятельно разрабатывать проекты нормативных документов. В настоящее время на государственном уровне интересы промышленного транспорта отстаивают две ассоциации: «Промжелдортранс», объединяющий по территориальному признаку хозяйства Московской, Рязанской и

СТРАТЕГИЯ РАЗВИТИЯ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ РОССИИ ДО 2030 ГОДА ПРЕДПОЛАГАЕТ РАЗВИТИЕ ТРАНСПОРТА НЕОБЩЕГО ПОЛЬЗОВАНИЯ ИСКЛЮЧИТЕЛЬНО ЗА СЧЕТ СРЕДСТВ ЧАСТНЫХ ИНВЕСТОРОВ

Тулской областей, и НО «Союзгрузпромтранс», созданный на базе отраслевого объединения металлургов.

Специалисты ассоциаций считают, что действующая законодательная база прежде всего должна отражать существование предприятий промышленного железнодорожного транспорта различных организационно-правовых форм и форм собственности и обеспечивать их эффективное взаимодействие с транспортом общего пользования. И, безусловно, она должна основываться на специальном законе о транспорте необщего пользования, который содержал бы его определение, обрисовывал правовой статус, указывал вектор развития отрасли в целом. Проект такого закона разрабатывался еще в 1990-х годах, но так и не был принят.

Кроме того, необходимо внести изменения в ряд законов, устанавливающих базовые правовые, экономические и организационные основы деятельности транспорта в целом. В частности — принять новую редакцию федерального закона «Устав железнодорожного транспорта». И отразить в ней, как сформулировал заместитель директора Центра правовых исследований в области транспорта Михаил Еремин, «многочисленные неупомянутые либо искаженно представленные отношения между всеми сторонами, осуществляющими процесс перевозки, в том числе между организациями железнодорожного транспорта общего и необщего пользования».

Доработки такого же рода требуют ФЗ «О железнодорожном транспорте в РФ», «Правила перевозок грузов», «Правила транспортного обслуживания организаций и предприятий железнодорожным транспортом необщего пользования» (в настоящее время действует документ, разработанный еще в 1983 году) и ряд других. «Мы фактически выпали из правовой базы, поскольку она создавалась для ОАО РЖД. И по большому счету сегодня ППЖТ хотят от государства только одного — нормального законодательного регулирования», — заверяет гендиректор ОАО «Волгауралтранс» Геннадий Третьяков.

РЕФОРМА ИДЕТ СТОРОНОЙ На российских магистральных железных дорогах сейчас идет реализация третьего этапа структурной реформы. И если здесь она, может, и не всегда гладко, но все-таки продвигается вперед, то о промышленном транспорте, кажется, просто забыли. Немаловажная составляющая отечественной транспортной системы, выполняющая 80% начально-конечных операций перевозочного процесса, осталась практически без внимания.

Для того чтобы промышленный транспорт стал равноправным участником рынка перевозок, необходимы соответствующие законы, призванные обеспечить равноправие всех субъектов рынка и исключить их противостояние. Пока же пробелы транспортного законодательства часто приводят к неоднозначному толкованию некоторых статей «Устава железнодорожного транспорта». По словам директора по транспорту Нижнетагильского меткомбината (входит в Evraz Group) Владимира Полюховича, «пользователь транспортных услуг как питательная среда и кормилец реформ (как и принадлежащий ему транспорт необще-

го пользования) по-прежнему рассматривается в лучшем случае как источник изъятия в ходе проведения реформы, а не как субъект, под флагом защиты интересов которого и были задуманы все преобразования».

В результате сейчас, по мнению представителей ППЖТ, можно наблюдать два параллельных процесса: ОАО РЖД активно реформируется, транспорт необщего пользования, напротив, приходит в упадок. В качестве показательного примера неравных условий для функционирования этих двух составляющих транспортного комплекса можно привести порядок налогообложения земель. После изменений, внесенных в Налоговый кодекс, в перечень земель, освобожденных от налога (включающем земли транспорта) не оказалось земель, принадлежащих ППЖТ. В результате в одной только Пензенской области налог на землю для промышленного транспорта увеличился в 2800 раз. Это не может не отражаться на стоимости начально-конечных операций и приводит не только к нерентабельности бизнеса ППЖТ, но и к снижению привлекательности железнодорожных перевозок по сравнению с другими видами транспорта.

ОДНОЙ ЦЕПИ ЗВЕНЬЯ Продолжать реализацию положений структурной реформы на железнодорожном транспорте призвана утвержденная правительством в июне «Стратегия развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 года». Заявляется, что новый документ направлен исключительно на гармоничное и комплексное развитие транспортного комплекса. По словам директора департамента правового обеспечения и законотворческой деятельности Минтранса России Алексея Дружинина, в министерстве сегодня пришли к пониманию того, что «устойчивое и эффективное функционирование всех составляющих железнодорожного транспорта, включая транспорт необщего пользования, является необходимым условием высоких темпов экономического роста».

В стратегии действительно появился раздел, посвященный «принципам и направлениям координации развития железнодорожного транспорта общего и необщего пользования». То есть пришло понимание того, что реализация указанных в стратегии задач возможна только при активном участии организаций промышленного железнодорожного транспорта. И только максимальная координация и синхронность действий ППЖТ и РЖД при выполнении долговременных программ развития могут стать залогом успешного выполнения целей, заявленных в документе.

Впрочем, по мнению директора по транспорту ОАО НМТК Владимира Полюховича, в стратегии не хватает анализа результатов уже проведенных в отрасли преобразований, необходимого для понимания сегодняшней ситуации и дальнейшего качественного развития транспортного комплекса. В результате чего соответствующий раздел, как считает исполнительный директор НО «Союзгрузпромтранс» Виктор Еваков, обрисовывает векторы координации двух подотраслей железнодорожного транспорта только в общих чертах и совсем незначительно отражает проблемы транспорта необщего пользования.

В документе обозначены целевые показатели развития железнодорожного транспорта необщего пользования. Согласно приложению №4, к 2015 году объем перевозок предприятиями промышленного транспорта в среднем должен достичь показателя 4,6 млрд т, а к 2030 году его планируется довести до 5,45 млрд т грузов (что на 60% больше сегодняшнего объема перевозок). Что касается грузооборота, то здесь к 2015 году заявлена цель в 41,7 млрд ткм, к 2030 году — в 49,3 млрд ткм.

Одновременно в стратегии заложены показатели общей потребности промышленного транспорта в обновлении подвижного состава. Так, на первом этапе реализации стратегии (2008–2015 годы) ППЖТ необходимо приобрести около 1600 новых маневровых локомотивов, на втором этапе (2016–2030 годы) — 3100. Потребность в обновлении вагонов транспорта необщего пользования (и промышленных, и магистральных) рассчитана следующим образом: 2008–2015 годы — 101,7 тыс., 2016–2030 годы — 111,2 тыс. (приложение №5). Однако сказать, насколько эти данные совпадают с реальной потребностью ППЖТ в новой технике, практически невозможно, так как общей статистики по этому показателю сегодня не ведется.

САМ СЕБЕ ИНВЕСТОР Общий объем вложений в развитие объектов транспорта необщего пользования до 2030 года, согласно стратегии, составит около 3 трлн руб. Особенно интересно соотношение средств, заложенных на развитие ОАО РЖД и ППЖТ. Объем инвестиций в транспорт общего пользования составит от 11,44 трлн руб. до 13,8 трлн руб., в промышленный транспорт — от 2,79 трлн руб. до 3,11 трлн руб. Представители ППЖТ недоумевают, из каких соображений в стратегии появилось именно такое соотношение инвестиций. По их мнению, оно не отражает «общего состояния дел на промышленном транспорте, реальной картины износа инфраструктуры и объема текущих вложений в его обновление».

В стратегии указывается, что на нужды магистрального транспорта будут направлены средства из государственного бюджета, бюджетов субъектов РФ, а также вложения ОАО РЖД и частных компаний. Финансирование развития железнодорожного транспорта необщего пользования предполагается полностью осуществлять за счет частных инвесторов. Фактически это означает строительство подъездных путей и модернизацию инфраструктуры промышленного транспорта за счет собственных средств ППЖТ и грузовладельцев.

Представителей ППЖТ отсутствие перспектив инвестиций из бюджета возмущает. Президент ассоциации «Промжелдортранс» Александр Кукушкин поясняет, что в результате средства грузовладельцев будут отвлечены от модернизации собственных производств. По словам эксперта, «строительство новых путей — дорогое удовольствие, и, если значительные вложения будут направлены именно сюда, это может негативно сказаться на состоянии основных мощностей предприятий, ресурсов на развитие которых уже не останется». Более того, добавляет господин Кукушкин, это может снова повлечь повышение тарифов на услуги ППЖТ и переключение некоторого количества клиентов на автодороги.

Однако подобные рассуждения выглядят не слишком логичными в свете того, что магистральная инфраструктура и значительная часть подвижного состава принадлежит государству и выполняют в том числе социальные задачи. ППЖТ же — исключительно коммерческие предприятия. В то же время даже госмонополия ОАО РЖД с трудом выбивает средства у государства, в том числе на компенсацию фактически социальных пригородных и дешевых дальних пассажирских перевозок. На инфраструктуру же магистрального железнодорожного транспорта государство до последнего времени средств вообще не выделяло. В такой ситуации перспективы государственного финансирования ППЖТ выглядят более чем туманными. ■

ЦЕЛЕВЫЕ ПОКАЗАТЕЛИ РАБОТЫ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА НЕОБЩЕГО ПОЛЬЗОВАНИЯ					
	2006 ГОД	2015 ГОД		2030 ГОД	
		МИНИМАЛЬНЫЙ ВАРИАНТ	МАКСИМАЛЬНЫЙ ВАРИАНТ	МИНИМАЛЬНЫЙ ВАРИАНТ	МАКСИМАЛЬНЫЙ ВАРИАНТ
ОБЪЕМ ПЕРЕВОЗОК (МЛРД Т)	3,59	4,57	4,7	5,24	5,71
ГРУЗОБОРОТ (МЛРД ТКМ)	31,2	41,1	42,3	47,2	51,4

ИСТОЧНИК: «СТРАТЕГИЯ РАЗВИТИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА РОССИИ ДО 2030 ГОДА».

ОБЪЕМ ИНВЕСТИЦИЙ ДЛЯ РЕАЛИЗАЦИИ ПРОГРАММЫ РАЗВИТИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА НЕОБЩЕГО ПОЛЬЗОВАНИЯ (МЛРД РУБ.)					
НАЗНАЧЕНИЕ ИНВЕСТИЦИЙ	2008–2015 ГОДЫ		2016–2030 ГОДЫ		
	МИНИМАЛЬНЫЙ ВАРИАНТ	МАКСИМАЛЬНЫЙ ВАРИАНТ	МИНИМАЛЬНЫЙ ВАРИАНТ	МАКСИМАЛЬНЫЙ ВАРИАНТ	
СТРОИТЕЛЬСТВО И РЕКОНСТРУКЦИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПУТЕЙ ПРОМЫШЛЕННОГО ТРАНСПОРТА	316	394,5	867,5	1024,5	
РАЗВИТИЕ ОБЪЕКТОВ ПРОМЫШЛЕННОГО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА — ВСЕГО	292	302	535	559	
В ТОМ ЧИСЛЕ:					
РЕКОНСТРУКЦИЯ ТРАНСПОРТНО-СКЛАДСКИХ КОМПЛЕКСОВ	230	239	450	470	
МОДЕРНИЗАЦИЯ СИСТЕМ ОРГАНИЗАЦИИ ДВИЖЕНИЯ ПОЕЗДОВ И МАНЕВРОВОЙ РАБОТЫ НА ПРОМЫШЛЕННОМ ТРАНСПОРТЕ	62	63	85	89	
ОБНОВЛЕНИЕ ПОДВИЖНОГО СОСТАВА — ВСЕГО	346,7	357,6	441,6	481,4	
В ТОМ ЧИСЛЕ:					
ЛОКОМОТИВЫ	203	209,1	288,8	314,8	
ВАГОНЫ	143,7	148,5	152,8	166,6	

ИСТОЧНИК: «СТРАТЕГИЯ РАЗВИТИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА РОССИИ ДО 2030 ГОДА».

