

[28.11.2002] Железная дорога ждет грузоотправителей

Из интервью И.Омуркулова, начальника Кыргызской железной дороги:

...По итогам 9 месяцев нынешнего года, **грузооборот** в сравнении с тем же периодом 2001 года составил 98%. То есть недобрали к уровню прошлого года 2%. В целом завоз преобладает над вывозом: на 79 тысяч тонн больше привезли в республику, чем вывезли. Это говорит о том, что мы больше импортируем, чем экспортируем. Я думаю, что перевозки по железным дорогам, как основному виду транспорта, отражают нынешнее состояние экономики республики. Преобладает сегодня вывоз лома металлов, строительных материалов – в основном продукции Кантского цементно-шиферного комбината, а также хлопка, табака, различных товаров мелкими партиями в контейнерах. А завозится, главным образом, уголь, лес, черный металл, ГСМ, товары народного потребления.

В экспорте – большая доля вывоза черного металла. Сегодня буквально все продают черный металл в Китай. Больно видеть, как металлоконструкции капитальных строений – корпусов наших заводов, в частности, Сельмашзавода имени Фрунзе, разбираются на металлолом. Спецадминистраторы заводов сейчас фактически занимаются разрушением того, чем призваны рачительно управлять. Вместо реанимации, оживления того или иного производства – хоть в сельском хозяйстве, хоть в промышленности – идет его разрушение, вплоть до последнего кирпича. Режут металлоконструкции корпусов огромных заводов, грузят и отправляют в Китай. В сущности, это кошунственное расхищение основных фондов, созданных в советские годы. Сомневаюсь, что в будущем мы сможем возвести подобные сооружения.

Когда оценивают работу железной дороги, то часто происходит подмена понятий. Мы хорошо работаем, но мы же зависим от грузоотправителей, от наличия груза. У нас все есть для предоставления необходимых услуг: подвижной состав,

локомотивное хозяйство, мы можем обеспечить любую потребность в перевозках – но у нас мало заказов на перевозку грузов. В этих условиях мы стараемся повысить эффективность перевозок, пересматриваем тарифы: на объемные перевозки мы делаем скидки; чтобы поддержать, в частности, наше сельское хозяйство, мы делаем скидки в оплате перевозки сахарной свеклы. За простой не берем, вопреки своим правилам, ради поддержки сельчан.

...В целом, на сегодня железная дорога рентабельна. Ситуация такая: грузовые перевозки высокорентабельны, а пассажирские – убыточны. К слову, **пассажирские перевозки** убыточны во всех странах, даже в развитых. Необходимо к тому же учесть, что подвижной состав у нас устаревший и требует больших средств для ремонта и поддержания его в нужной кондиции. Мы перекрываем эти убытки за счет доходов от грузовых перевозок.

В прошлом году наша прибыль составляла 72 млн. сомов, и мы выплатили все долги по налогам. Теперь по текущим выплатам у нас за 2001 год долгов нет; остались только долги по пеням и штрафам за несвоевременные выплаты налогов в бюджет за 1996 -2000 годы. Надеемся, что эти пени и штрафы будут правительством списаны.

Кроме того, на 1 января 2001 года у нас было 53 млн. сомов долга перед Соцфондом, из них 38 млн. сомов составлял основной долг, остальные 15 млн. – пени и штрафы. К концу этого года мы закрываем основной долг в 38 млн. сомов, при этом мы ежемесячно обеспечиваем текущие платежи. К концу года перед Соцфондом у нас долгов не будет. Сегодня по итогам девяти месяцев мы имеем балансовую прибыль порядка 23 млн. сомов. И это при том, напомним, что грузооборот составил в этом году только 98% от аналогичного периода прошлого года.

В этом году в мае мы повысили зарплату нашим работникам на 25%. Если средняя зарплата проводников в 2000 году составляла 2149 сомов, а в 2001 году – 2398 сомов, то в 2002 году – 2700 сомов; у машинистов – соответственно 4758, 5890, а сейчас – около 6000 сомов...

...На нашей железной дороге сегодня трудится более 4500 человек. На учете состоит 2500 пенсионеров, которым мы ежегодно

выплачиваем по 200 сомов и выдаем бесплатно, или по льготной цене, уголь. Кроме того, всем работникам железнодорожного транспорта предоставляется бесплатный проезд по территории республики. Также все наши железнодорожники раз в год могут съездить бесплатно в отпуск в любую страну СНГ и Балтии – туда и обратно – в плацкартном вагоне. К примеру, проезд в Москву стоит 6 200 сомов – туда и обратно. Если эту сумму раскидать по месяцам, то получится вроде дополнительной зарплаты. Учитывая социальное положение населения, мы почти не повышаем цены за проезд по пригородным маршрутам, например, билет из Канта в Бишкек стоит 5 сомов стабильно...

Железная дорога на 100% государственное предприятие. По Закону о железнодорожном транспорте железная дорога приватизации не подлежит.

...Доля «Кумтора» в общем объеме грузопотока по железной дороге незначительная – 2%. Перевозятся в основном цианиды и дизтопливо, иногда поступают грузы в контейнерах...

...Сейчас страхуется всего 28% грузов...

...На месте грузоотправителя я не стал бы груз страховать: зачем это делать, если железная дорога несет за него полную ответственность? Считаю необходимым страховать ручную кладь, мелкий багаж, потому что случаются факты воровства в вагонах. Нужно страхование и самих пассажиров...

...Железная дорога использует свои потенциальные возможности примерно на 30%...

...На нашей территории поездки безопасны – мы за это отвечаем полностью. Однако за то, что происходит на территории других государств, мы отвечать не можем, так как ответственность за безопасность пассажиров, по существующим международным правилам пассажирских перевозок, несут железные дороги тех государств, по которым проезжают пассажиры...

...После пересечения границы с территорией, скажем, Казахстана или России случаются поводы для жалоб. ...После пересечения границы проявляется жесткое отношение к пассажирам со стороны

правоохранительных органов, при этом грубо попираются права наших пассажиров.

...Последняя покупка вагонов состоялась 16-17 лет назад. Вагоны старые, но мы прилагаем все усилия, чтобы их отремонтировать. Например, недавно мы получили 7 вагонов после капитального ремонта из Алматинского вагоноремонтного завода. А сейчас и у нас появились условия для проведения полного капитального ремонта вагонов. Вагоны устаревшие, но они соответствуют всем техническим параметрам, в том числе и нормам безопасности движения...

«Общественный рейтинг», 28 ноября 2002