



АУДИЕНЦИЯ У ПРЕЗИДЕНТА

О ЧЕМ ШЛА РЕЧЬ ВО ВРЕМЯ ВСТРЕЧИ ГЛАВЫ ГОСУДАРСТВА И РУКОВОДИТЕЛЯ ОАО «РЖД»

Встреча с главой государства для любого руководителя ведомства, словно экзамен. Пресс-конференции Президента РФ Владимира Путина свидетельствуют, что он знаком со многими сферами экономической жизни России. Конечно, он готовится к таким публичным выступлениям, но все же, запомнить подобную информацию, если, как говорят, ты «не в теме», невозможно. Поэтому, руководители тоже готовятся, хотя им не надо быть в курсе всех экономических и политических проблем страны. Просто нужно хорошо знать отрасль, чтобы ответить на любой вопрос главы государства.

Руководитель РЖД Олег Белозеров недавно назначен на должность. Но на встрече с Владимиром Путиным он отчитался за прошедшие восемь месяцев года, то есть, и за время деятельности своего предшественника – Владимира Якунина.

Президент, поздравив Олега Белозерова с назначением на должность, назвал ОАО «РЖД» одной из составляющих российской экономики, на которой «очень многое держится, с точки зрения поддержания конкурентоспособности всей экономики страны». Вспомнил он и прежние места работы Белозерова – замминистра транспорта, курировавший строительство автодорог, а в последнее время, занимавшийся еще и инвестиционной деятельностью самой компании ОАО «РЖД».

И тут же поднял проблему, которая сегодня вызывает дискуссии среди транспортников и дорожников. Президента интересовал вопрос, почему грузоотправители предпочитают перевозку грузов автотранспортом, а не по железной дороге. И что нужно сделать, чтобы перебороть эту тенденцию?

Кстати, этот вопрос мы обсуждали и на страницах нашего журнала. На первый взгляд, причина перетока грузов на автотранспорт очевидна. Потреб-

итель выбирает то, что дешевле ему обходится. Не секрет, что железнодорожные компании, специализирующиеся на перевозке грузов, в последние годы так повысили тарифы, что от их услуг начали отказываться даже постоянные партнеры. Конечно, такие «гиганты» как Лукойл, Газпром, Роснефть, горно-обогатительные комбинаты и некоторые другие остаются еще на рынке, так как могут позволить себе подобные расходы. Но они не по карману среднему и малому бизнесу. До недавнего времени, разница в стоимости между автомобильными и железнодорожными грузоперевозками была существенной. Сегодня же, она уменьшилась. Но не потому, что железнодорожники снизили цены или стали работать эффективнее. В минтрансе выбрали путь попроще – было решено поднять цены на перевозку тяжеловесных грузов на автотранспорте. С 1 января вступило в силу Постановление правительства РФ № 12, которым утверждена новая методика расчета вреда, причиняемого транспортными средствами, перевозящими тяжеловесные и крупногабаритные грузы. Скоро будет запущен проект 12-тонников. Руководители автотранспортных предприятий открыто говорят о том, что эти



документы приняты при прямом лоббировании интересов железнодорожных компаний, таким образом, стремящихся переманить к себе грузоперевозчиков. Новый руководитель ОАО «РЖД», в свое время возглавлявший Росавтодор, не понаслышке знает о проблемах дорожников. Одной из самых острых является разрушение дорог тяжеловесным транспортом. Теперь на новой должности ему надо защищать интересы железных дорог. Вряд ли он будет против увеличения оплаты за проезд на автодорогах, но, думается, что Олег Валентинович предпримет и другие меры по повышению эффективности работы железнодорожного транспорта.

Президент РФ Владимир Путин затронул еще одну проблему, в решение которой ему пришлось вмешаться весной нынешнего года. «...Нужно обратить внимание на работу с регионами по обеспечению пригородного сообщения. Именно с регионами – вы понимаете, о чём идёт речь, потому что регионы жалуются, что им не передавалось имущество, которое оттягивает экономику пригородных перевозок» – сказал Владимир Владимирович.

Наверное тут необходимо пояснение, о каком имуществе идет речь. Дело в том, что в соответствии с Постановлением Правительства РФ от 18 мая 2001 г. N 384 «О Программе структурной реформы на железнодорожном транспорте» (с изменениями и дополнениями), принятого еще в 2014 году, должны были быть созданы пригородные пассажирские компании (ППК), которым ОАО «РЖД» передаст часть подвижного состава. ППК были созданы, но большинство из них являются дочерними компаниями РЖД. Другие ППК имущество в свое распоряжение не получили. Фактически, они выполняют административные функции и занимаются продажей биле-

тов, содержанием кассиров и т.д. В результате, они не могут влиять на стоимость перевозок, так как 80% расходов составляет оплата услуг ОАО «РЖД» по двум направлениям. Первое – оплата за предоставление подвижного состава (аренду, управление, эксплуатацию, техническое обслуживание, ремонт), а второе направление – за использование инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования. Обратим внимание, что тарифы на услуги инфраструктуры регулируются Федеральной службой по тарифам, а вот ставки на предоставление подвижного состава определяются ОАО «РЖД» на основании их собственных расчётов.

Передача имущества в собственность ППК, которые могут быть созданы в регионах частными инвесторами, а не только РЖД, была закреплена и в Концепции развития пригородных пассажирских перевозок железнодорожным транспортом, утвержденной распоряжением Правительства РФ от 19 мая 2014 г. N 857-р. Но эти пункты обоих документов остались не выполненными. Отсюда и возникают вопросы от регионов о прозрачности тарифов и ставок РЖД на предоставление услуг ППК. Регионы требуют передать им подвижной состав, чтобы создать собственные ППК и организовать пригородное сообщение. В этом случае они готовы взять на себя ответственность по субсидированию пригородных перевозок.

Вопрос этот требует решения. Олег Белозеров, говоря о пригородных перевозках, сказал, что ситуация находится под контролем. «Ситуация стабилизирована, находится под контролем, ведётся постоянная работа с регионами. Министерство транспорта и мы совместно разрабатываем комплексные транспортные планы, для того чтобы и





в следующем году чётко понимать, какими видами транспорта мы будем перевозить население», – отметил глава ОАО «РЖД». Но проблемы остаются. И Олегу Валентиновичу придется искать новые пути решения, чтобы и РЖД не осталось в накладе, и регионы были довольны. Словом, необходимо найти компромисс интересов.

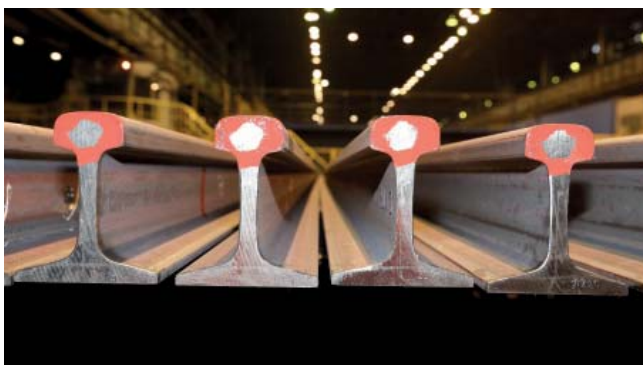
Обратил внимание Владимир Путин и на снижение объема грузоперевозок в связи с экономической ситуацией в стране и в мире. Вместе с тем, Президент заметил, что инвестплан компании выполняется с опережением.

В целом, отчет Олега Белозерова оказался позитивным. Хотя есть снижение как по грузовым перевозкам (1,8 %), так и пассажирским (7,4 %). Произошло сокращение около 40% перевозки пассажиров дальним сообщением, прежде всего, в международном сегменте.

Но есть и положительные тенденции. Вырос объем перевозок в порты Дальнего Востока. На Северном Кавказе перевезено более 6 миллионов человек, увеличился пассажиропоток в курортных направлениях – в Адлер, Сочи – до 21 процента, и на 12 процентов – в Крым. Доходы компании выросли с 920 миллиардов до одного триллиона рублей.

Инвестиционный бюджет РЖД составляет 427 миллиардов, инвестплан будет выполнен своевременно, заверил Президента РФ Олег Белозеров.

Более подробно остановился он на реализации крупных инфраструктурных проектов. Продолжаются работы по модернизации БАМа и Транссиба. В 2014 году были введены 11 объектов, в нынешнем запланирована сдача еще семи: двух развязок и пяти станций, в общей сложности свыше 1200 километров.



Успешно реализуются и проекты по портам Усть-Луге, а также Азово-Черноморского бассейна.

В декабре этого года будет запущено обкаточное движение по железнодорожному кольцу вокруг Москвы, а полноценно оно заработает к августу-сентябрю следующего года. На Московском узле организовывается не только кольцевое, но и радиальное движение.

«Занимаемся проектом высокоскоростной магистрали Москва – Казань. Как Вы знаете, мы подписали договор на разработку проектной документации с совместным российско-китайским консорциумом. В рамках межправсоглашений мы должны к декабрю представить окончательный вариант модели. Сейчас обсуждаем, каким образом правильно было бы подойти к сложению финансовых возможностей с нашими китайскими партнерами», – доложил главе государства Олег Белозеров.

Пока еще не решен вопрос о том, как проводить конкурс на строительство магистрали: либо он будет концессионный, либо его проведут по другому принципу.

Прямо скажем, что нынешнему Президенту ОАО «РЖД» придется решать немало проблем. Некоторые из них мы сегодня обозначили. Но верим, что Олег Валентинович, справится с возложенными на него задачами. Опыта ему не занимать, поэтому он сумеет внести необходимые коррективы в деятельность компании, которая должна соответствовать современным реалиям.

Если аудиенцию у главы государства сравнить с экзаменом, то, пока оценку ставить рано. Слишком короткий срок находится на должности новый Президент ОАО «РЖД», чтобы делать выводы. А потому, пожелаем ему удачи на новом месте. ■

