

Заседание Первого железнодорожного съезда. Стенограмма

В.ПУТИН: Добрый день, уважаемые участники, гости съезда!

Прежде всего хочу поприветствовать всех участников Первого железнодорожного съезда и желаю вам успешной работы.

Вы собрались и в хорошем месте, и в хорошем, широком, представительном формате. И это не только дань юбилейной дате – 170 лет российским железным дорогам, – но прежде всего и назревшая необходимость в профессиональном обсуждении проблем и перспектив развития этой важнейшей для нашей страны отрасли.

Очевидно, что приоритетного внимания на съезде требуют задачи, которые вам предстоит еще решать в связи с идущей модернизацией российской экономики и прежде всего в связи с высокими запросами, которые предъявляются сейчас к развитию инфраструктуры. Фактически речь идет о качественном обновлении железнодорожного хозяйства страны, о масштабном техническом перевооружении всей отрасли.

В Послании этого года было обращено внимание на необходимость принятия долгосрочной программы развития железных дорог. Отмечу, что соответствующая стратегия, рассчитанная до 2030 года (думаю, об этом многие знают – может быть, многие говорили или будут говорить), уже подготовлена и в целом одобрена Правительством. Теперь нужно максимально оперативно завершить этап окончательного согласования. И не откладывая дела, как у нас говорят, в долгий ящик, разворачивать практическую работу.

Заданные стратегией цели действительно масштабные, крупные, амбициозные. Предстоит построить тысячи километров новых железнодорожных линий, модернизировать действующую сеть и переоснастить парк подвижного состава. Все это должно укрепить конкурентоспособность и геополитические позиции нашей страны, дать серьезный импульс социально-экономическому подъему, развитию России, а также устранить инфраструктурные ограничения роста. Мы уже их ощущаем. Именно поэтому и говорим о приоритетном развитии инфраструктуры в целом и сегодня – о развитии железнодорожного транспорта в частности.

Говоря прямо, стране необходим новый импульс развития железнодорожной отрасли, сопоставимый со стремительным развитием российских железных дорог на рубеже XIX–XX веков, но, конечно, на современной технологической базе – на самой современной технологической базе.

Убежден, для реализации таких планов у нас все необходимое есть, есть все необходимые ресурсы сегодня. Государство и, что очень важно, частный бизнес накопили сегодня достаточно большой инвестиционный потенциал. А стабильно растущий рынок транспортных услуг представляет несомненный интерес для предпринимателей.

Планируемая нами программа развития железных дорог потребует многомиллиардных инвестиций. Причем отмечу, бюджетные средства должны здесь выступить не главным источником, а стимулом и «генератором» для притока частных инвестиций. По оценкам экспертов, именно частный сектор способен обеспечить до 75 процентов от общего объема необходимых вложений. В этой связи первоочередной задачей является активное продвижение в железнодорожном хозяйстве системных реформ. Они уже начались, и их главная цель – сформировать в отрасли действительно рыночную, открытую и конкурентную среду, а значит, создать предсказуемые и долгосрочные правила игры для предпринимателей и инвесторов. Конкуренция – это лучший способ добиться и нормальной тарифной, и ценовой политики. И, кстати, лучший способ для решения и социальных проблем в отрасли – поднятия заработной платы, развития социальных услуг для работников отрасли. Уже сегодня на рынке железнодорожных перевозок работает более 2,5 тысяч независимых компаний. В их распоряжении треть национального парка грузовых вагонов. Причем частный бизнес начал выходить и на рынок пассажирских перевозок. Мы знаем с вами проблемы, которые связаны с этим направлением деятельности, но и здесь частная активность начинает быть заметной. От такой растущей конкуренции должны выиграть все. И в конечном счете должно повыситься качество транспортных услуг.

Хотел бы подчеркнуть, мы давно говорим о необходимости эффективно использовать громадный транзитный потенциал России. Но чтобы этот потенциал начал приносить прибыль, следует в разы повысить уровень сервиса и надежности при перевозках и, конечно, наращивать скорость. При этом необходимо ориентироваться на самые высокие мировые стандарты, стандарты, которые в мире понятны и известны. А лучше, конечно, работать сверх этих стандартов, предоставлять такие услуги, которые наши конкуренты предоставить не могут.

Нашим зарубежным партнерам нужно предлагать максимально удобные процедуры оформления грузов и конкурентные логистические схемы. В этой связи просил бы обратить особое внимание на стыковку программ развития железнодорожных коридоров с модернизацией портового хозяйства, с планами создания других транспортных узлов.

И, конечно, необходимо радикальное технологическое обновление, прежде всего подвижного состава. Сегодня уже появляются новые образцы отечественных локомотивов и вагонов. Владимир Иванович [Якунин] меня возит иногда по предприятиям, демонстрирует это. Выглядит действительно неплохо, но, будем откровенны, качество и возможности этой техники не всегда дотягивают до ведущих мировых образцов. Хотя мы уже на правильном пути, это совершенно очевидно. Считаю, что здесь нужно более энергично использовать рычаги международной кооперации. Подобные успешные проекты есть – например, совместное производство локомотивов, организованное нашим «Трансмашхолдингом» и компанией «Бомбардье».

Считаю, что здесь, как и в автомобилестроении, нужно заинтересовывать зарубежных производителей размещением производительных мощностей на территории Российской Федерации. И не просто заинтересовывать – условия такие создавать, чтобы было выгодно работать у нас, на нашей территории. В автомобилестроении мы добились, в принципе, такого решения задачи именно таким образом. Пришли сюда фирмы автомобилестроительные, крупнейшие мировые производители. Еще совсем недавно сколько было споров по этому поводу – а уже шесть, семь, восемь компаний, уже свыше десяти. И основные – японцы пришли, и западноевропейцы, и американские – фирмы работают. Вот так и здесь нужно сделать. Почему нет?

Вам хорошо известно, что потребители ваших услуг – заказчики коммерческих перевозок и пассажиры – предъявляют сегодня новые, все более высокие требования к работе железнодорожного транспорта. И они вправе рассчитывать, что он будет доступным, экономически выгодным и безопасным. И что здесь их ждет достойный, современный уровень сервиса. Именно такие, современные запросы должны служить ключевыми ориентирами для отрасли.

Уверен, российские железнодорожники, ваш традиционно сильный и высокопрофессиональный коллектив сможет в полной мере реализовать масштабную программу развития отечественных железных дорог.

В заключение хотел бы искренне поблагодарить всех работников отрасли за большой и столь нужный нашей стране, нашей экономике и людям труд, за ответственное и преданное отношение к своему делу. Хочу вспомнить очень непростые годы, которые мы пережили в середине 90-х. Газовая отрасль, энергетика в целом, железнодорожники, по сути, были остоном экономики страны, позволили нам пережить очень сложный этап развития и выйти на возможность достижения новых рубежей. Значительная доля успеха здесь принадлежит именно тем, кто работает на железной дороге. Хочу вас за это от души поблагодарить.

Спасибо большое за внимание.

А.ЖУКОВ: Слово для доклада «Стратегия и развитие железнодорожного транспорта Российской Федерации до 2030 года – инфраструктурный фундамент экономического роста и повышения качества жизни в стране» предоставляется президенту открытого акционерного общества «Российские железные дороги» Владимиру Ивановичу Якунину.

В.ЯКУНИН: Уважаемый Президент Российской Федерации, Владимир Владимирович!

Уважаемые участники съезда!

Чрезвычайно приятно, ответственно, что Президент страны, руководители Правительства, гости отмечают высокую значимость железнодорожного транспорта. Это не является только словами протокольного приветствия. Мы все знаем, какое внимание уделяет лично Владимир Владимирович железнодорожному транспорту. Мы неоднократно принимали его на наших объектах. Для нас является честью Ваше присутствие в этом зале, Владимир Владимирович. Спасибо Вам большое за это внимание.

Мы помним, что в Вашем Послании Федеральному Собранию первым из трех важнейших экономических

задач названо устранение инфраструктурных ограничений экономики роста.

Вторая важнейшая для экономики задача поставлена в Послании – повышение эффективности использования природных ресурсов.

И, наконец, третья – это модернизация и развитие высокотехнологичных промышленных производств. Очевидно, что деятельность железнодорожного транспорта самым непосредственным образом влияет или может повлиять на решение поставленных задач. Исходя именно из данных стратегических направлений и одобренной, по сути дела, на заседании Совета Безопасности под Вашим председательством концепции была разработана долгосрочная программа развития железных дорог России.

Железнодорожники благодарят Государственный совет страны, который неоднократно рассматривал вопросы развития железнодорожного транспорта, и это также послужило мощным импульсом для разработки нашей стратегии.

Разрешите доложить стратегическое видение перспектив развития железнодорожного транспорта в целом в контексте макроэкономического развития нашей страны.

Не будет преувеличением сказать, что за все 170 лет существования отечественного железнодорожного транспорта он был и источником, и в определенной степени базисом всех значительных, прорывных, как принято сейчас говорить, успехов в жизни российского общества. Это и формирование единого экономического пространства во второй половине XIX века, масштабное освоение регионов Сибири и Дальнего Востока в конце XIX – начале XX веков, ставшее возможным благодаря строительству Транссибирской магистрали и динамичной индустриализации страны. Железнодорожный транспорт внес весомый вклад в победу в Великой Отечественной войне и в послевоенное восстановление страны, а затем сыграл важную роль в выходе на максимальные объемы промышленного производства.

В годы становления рыночной системы хозяйствования железные дороги стали опорой государства в деле стабилизации российской экономики и роста ее конкурентоспособности. Сегодня основа магистрального железнодорожного транспорта страны – общенациональная компания «Российские железные дороги». Ее миссия заключается в эффективном удовлетворении рыночного спроса на железнодорожные транспортные услуги, повышении глобальной конкурентоспособности, достижении экономической эффективности и финансовой устойчивости, в создании системы государственно-частного партнерства в отрасли в целях реализации государственной политики в экономике, обороне и развитии социальной сферы страны.

Руководствуясь этой миссией, за четыре года своего существования компания существенно повысила эффективность использования всех видов ресурсов. При этом более чем вдвое снижено влияние железнодорожных тарифов на уровень инфляции, (мы помним о Вашем указании, Владимир Владимирович).

Транспортная составляющая в цене перевозимых экспортных товаров сокращена более чем на 10 процентов, что расширило возможности доступа отечественных товаропроизводителей на мировые рынки. За счет заказов ОАО «РЖД» и частных операторских компаний за последние шесть лет объем производства грузовых вагонов в стране вырос более чем в восемь раз, выпуск локомотивов – в 3,6 раза, а пассажирских вагонов – почти в два раза. Ориентируясь на заказы ОАО «РЖД», российский машиностроительный комплекс возродил традиции создания новых образцов подвижного состава. Мы, конечно же, согласны с той критикой, которая прозвучала, что этот подвижной состав пока еще не дотягивает до мировых стандартов. Но мы вам обещаем совместно с промышленниками, что и это отставание будет ликвидировано. Порукой тому в том числе и использование новейших технологий. И я, и участники этого заседания, этого съезда можем с гордостью доложить, что буквально в преддверии съезда, вчера и позавчера, последовательно на Куйбышевской и Западносибирской дорогах были проведены сверхтяжелые поезда: на Куйбышевской – 17 400 тонн грузовой поезд, а на Западносибирской дороге – более 18 тысяч тонн, это практически трехсоставный поезд. И это, поверьте, нам нужно не для того, чтобы с этой высокой трибуны просто отрапортовать главе государства о том, что мы можем это сделать. Это необходимо для того, чтобы нам использовать эту технологию с учетом больших работ, связанных с предоставлением «окон» для модернизации инфраструктуры. Эта технология будет использоваться и дальше.

При этом сам железнодорожный транспорт, реализуя утвержденную Правительством программу «Структурные реформы», эволюционно, без потрясений становится сферой рыночных отношений. Нам известно, что на рынок сейчас вышло более двух тысяч частных компаний – собственников грузовых вагонов, в которых уже сейчас перевозится свыше 35 процентов всех грузов в стране, развивается и рынок услуг в сфере пассажирских перевозок.

Создавая и выводя на рынок дочерние общества – а это сегодня уже 44 дочерних или зависимых обществ, – за четыре года мы сформировали основу для инвестиционного этапа реформирования. Уже подготовлено размещение акций для ряда наших дочерних компаний на фондовом рынке, инициировано создание механизмов для привлечения частных инвесторов в отрасль. Мы активно реализуем программу реструктуризации заводских и депоовских мощностей по ремонту подвижного состава с выводом на рынок части этих активов.

Одновременно компания и ее дочерние предприятия входят в капиталы морских портов для того, чтобы выстроить эффективную логистику интермодальных перевозок и реализовать транзитный потенциал России.

Результативная работа и открытость позволили компании получить высокие международные кредитные рейтинги и сформировать эффективную программу заимствования.

В условиях ограниченной рентабельности перевозок все эти меры позволяют увеличить объемы модернизации федеральной железнодорожной инфраструктуры в интересах экономики и населения страны.

За четыре прошедших года существенно повысилась роль и статус российских железных дорог на мировом транспортном рынке, восстановлено участие и в деятельности Международного союза железных дорог, что дает реальный импульс в последовательной интеграции российских, азиатских и европейских железнодорожных систем.

На основе инициатив компании консолидируется железнодорожная сеть, использующая исторически российскую ширину колеи 1520 миллиметров, и, более того, впервые за последнее десятилетие становится реальностью ее географическое расширение. Развивается сотрудничество по двух- и многосторонним проектам с железными дорогами Германии, Польши, Белоруссии, Финляндии, Китая, Кореи и других стран. Благодаря активному позиционированию ОАО «РЖД» на мировом транспортном рынке возрождается интерес корейских, китайских и японских грузовладельцев к перевозкам по Транссибирской магистрали.

Для повышения эффективности работы железнодорожного транспорта в виде моста между Восточной Азией и Западной Европой компания совместно с нашими партнерами последовательно реализует проект восстановления Транскорейской магистрали. Мы видим большие перспективы в развитии транспортного коридора «Север–Юг», ведется активная работа по выходу на зарубежные рынки строительства железнодорожной инфраструктуры. Речь идет о странах Ближнего Востока, Азии и Латинской Америки. Все эти проекты отвечают курсу нашего государства на интеграцию России в мировое экономическое сообщество, способствуют эффективному использованию ее транзитного потенциала. Благодаря этому ОАО «РЖД» становится не только объектом, но и субъектом геостратегии России, способствующим достижению как внутриэкономических, так и геоэкономических, геополитических целей государства.

В то же время надо признать, что в последние 15 лет железнодорожный транспорт использовался Правительством для приоритетного стимулирования экономики страны и эксплуатировал в основном накопленные резервы провозных способностей и техники, которые в настоящее время оказались практически исчерпаны. Очевидно, что сохранение инерционного развития железнодорожного транспорта в условиях активного роста экономики недопустимо.

Каковы же основные проблемы отрасли, требующие системного решения?

Прежде всего, и об этом сегодня говорилось в выступлении Сергея Борисовича [Иванова], это физическое и моральное старение технических средств. Средний износ основных фондов магистрального железнодорожного транспорта составляет 59 процентов, а по тепловозам и грузовым вагонам – свыше 80 процентов.

Второй фактор – критический уровень заполнения пропускных способностей на ряде важнейших участков. Протяженность так называемых узких мест составляет сегодня 8 тысяч километров, а это практически 30 процентов основных грузонапряженных направлений сети железных дорог.

Третье – это крайне низкий уровень транспортного обеспечения целого ряда регионов и отсутствие транспортной доступности перспективных месторождений и точек экономического роста прежде всего в восточных, северных районах страны, а в семи субъектах Российской Федерации железнодорожного транспорта нет вообще.

Четвертая проблема – это существенное отставание отечественной железнодорожной техники, технологий от уровня передовых стран мира, о чем Вы, Владимир Владимирович, только что сказали.

Международный опыт свидетельствует, что невозможно переоценить значимость транспортной инфраструктуры для развития всего народно-хозяйственного комплекса: от добычи сырьевых ресурсов до создания высокотехнологичных производств. Оценки показывают, что отказ от развития железнодорожного транспорта привел бы к резкому замедлению темпов экономического роста в стране. Чтобы не допустить этого, компания инициировала разработку государственной стратегии развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации на перспективу до 2030 года.

Уважаемые участники съезда! Проект стратегии обсуждался со всеми руководителями федеральных округов и регионов страны, получил их полную поддержку. 6 сентября стратегия в целом одобрена Правительством России.

При ее разработке за основу взяты макроэкономические параметры, определенные в концепции долгосрочного социально-экономического развития Российской Федерации, учтены программы развития важнейших отраслей, таких как энергетика и транспортное машиностроение, а также регионов страны.

Мы учли международный опыт в области технического перевооружения железных дорог. В соответствии с существующими сценариями социально-экономического развития России – так называемым энерго-сырьевым и инновационным – разработаны два варианта реализации стратегии. При этом целевым вариантом является максимальный, который ориентирован именно на инновационный сценарий развития страны. Стратегия направлена на повышение глобальной конкурентоспособности российских железных дорог и железнодорожного транспорта. Стратегия предусматривает два этапа развития железнодорожного транспорта.

Задача первого этапа, который рассчитан на 2008–2015 годы – это коренная модернизация производственной базы отрасли для того, чтобы снять все ограничения в пропускных и провозных способностях и возможностях, обеспечить растущий спрос на грузовые и пассажирские перевозки.

В этот период начинается активное применение механизмов государственно-частного партнерства для реализации инфраструктурных проектов. Сооружение высокоскоростной линии Санкт-Петербург–Москва позволит России выйти в число государств с самой современной организацией пассажирского сообщения, а модернизация железнодорожной магистрали Центр–Юг для скоростного пассажирского движения кардинально повысит транспортную доступность наших черноморских курортов и, естественно, будет влиять на дальнейшую привлекательность Сочи как олимпийской столицы 2014 года.

Будет обеспечена полная замена подвижного состава и технических средств с истекшими сроками службы на новую технику с высокой производительностью и низкой ремонтной емкостью. Износ основных фондов в целом будет снижен более чем на 15 процентов, а по подвижному составу – в еще большей степени.

Реализация второго этапа стратегического развития – с 2016 до 2030 года – должна кардинально повысить транспортную обеспеченность страны за счет динамичного расширения сети железных дорог, открыть новые перспективы развития перед регионами и отраслями экономики, стимулировать появление дополнительных точек экономического роста в стране. Осуществление второго этапа стратегии позволит создать инфраструктурные условия для лидерства нашей страны не только по динамике макроэкономических показателей, но и по уровню конкурентоспособности экономики. Этому будет способствовать максимальное использование уникального географического положения страны, о котором Владимир Владимирович также только что говорил.

Всего в результате реализации стратегии по максимальному варианту к 2030 году будет построено свыше 20 тысяч километров новых железнодорожных путей, грузооборот возрастет почти на 70 процентов, а пассажирооборот – на 30 процентов. Для освоения растущих объемов перевозок будет закуплено свыше 23 тысяч локомотивов, почти миллион грузовых вагонов, около 30 тысяч пассажирских вагонов и свыше 24 тысяч вагонов пригородных поездов. Подчеркиваю, уважаемые коллеги, речь идет об отрасли вообще, а не только о планах «Российских железных дорог».

Полагаю, что все присутствующие согласятся со мной, что для долгосрочного развития железнодорожного транспорта ключевое значение имеет формирование инвестиционных механизмов, обеспечивающих согласование интересов самой компании ОАО «РЖД», частных инвесторов и государства. Государственные интересы, я думаю, было бы уместно поставить на первое место. Поэтому в стратегии для каждой категории железнодорожных линий определены источники и механизмы финансирования развития исходя из принадлежности эффекта от их будущей эксплуатации.

При таком подходе модернизация действующих линий относится к сфере ответственности холдинга ОАО «РЖД» и будет осуществляться в основном за счет его средств с максимальным использованием рыночных механизмов: это продажа непрофильных активов, вывод на фондовый рынок акций совместных дочерних и зависимых обществ, получение дивидендов от их эффективной работы и формирование дополнительной прибыли за счет развития новых видов бизнеса.

Однако масштабное развитие железнодорожной отрасли невозможно только за счет собственных инвестиционных ресурсов ОАО «РЖД», ведь рентабельность общества в прошлом году составила чуть более одного процента, что на порядок ниже, чем у других крупнейших компаний страны. Это, естественно, порождает дефицит инвестиционных ресурсов. Поэтому ключевым механизмом реализации стратегии должно стать объединение усилий всех заинтересованных в развитии железнодорожного транспорта сторон: государства, регионов, частного бизнеса и, конечно, ОАО «РЖД» – в соответствии с тем эффектом, который каждая из этих сторон получит от строительства конкретных линий.

В стратегии предусмотрено: стратегические линии (протяженностью почти 4500 километров, которые предназначены для укрепления транспортной целостности Российской Федерации), социально значимые линии (это около 1200 километров, предназначенные для улучшения транспортного обслуживания населения и регионов) – должны осуществляться на основе государственных источников финансирования. При этом наряду с прямым бюджетным финансированием государством могут быть задействованы и другие рыночные возможности формирования инвестиционных ресурсов, например продажа лицензий на освоение месторождений с направлением части вырученных средств на строительство необходимых железнодорожных линий к этим месторождениям.

Другими механизмами, по нашему мнению, могли бы быть: продажа государственных пакетов акций портов с частичным целевым направлением средств на строительство железнодорожных подходов к портам, использование части таможенных платежей для развития железнодорожной инфраструктуры пограничных переходов, направление дивидендов ОАО «РЖД» на развитие железнодорожного транспорта.

Полагаю, что в перспективе для привлечения частных инвестиций в интересах развития инфраструктуры железнодорожного транспорта государственного значения после завершения, естественно, третьего этапа реформирования может быть рассмотрен вопрос и о выводе на фондовый рынок части акций самого ОАО «РЖД» при безусловном сохранении государственного контроля над железнодорожной инфраструктурой.

Далее. Строительство технологических линий (их протяженность – около 8500 километров), предназначенных для оптимизации железнодорожной сети в целях улучшения хозяйственных и межрегиональных связей, а также высокоскоростных линий протяженностью свыше полутора тысяч километров для перевозки пассажиров со скоростями свыше 350 километров в час, требует объединения средств государства, регионов и заинтересованных частных инвесторов. В реализации таких проектов государство может участвовать в первую очередь путем выделения средств из Инвестиционного фонда Российской Федерации.

Другими формами государственной поддержки могут стать и государственные гарантии или компенсации процентов по долгосрочным займам, введение в ряде случаев льготного режима налогообложения, предоставление налоговых инвестиционных кредитов.

Особый подход требуется к финансированию грузообразующих линий протяженностью свыше 4600 километров, необходимых для транспортного обеспечения развития новых месторождений полезных ископаемых и промышленных зон. Вследствие жесткого тарифного регулирования сроки окупаемости таких линий для компании за последние два десятилетия выросли до 20 и более лет, то есть значительно превышают коммерчески допустимые. Поэтому необходимо участие в их строительстве заинтересованных частных инвесторов, вложения которых должны окупаться или в составе комплексных проектов, то есть за счет их основного бизнеса, или на основе применения локальных тарифов на период возврата вложенных средств.

В целом потребные инвестиционные ресурсы для реализации стратегии оцениваются по максимальному варианту в 13,7 триллиона рублей. Из них на развитие транспорта общего пользования будет направлено 10,6 триллиона рублей, а необщего пользования – 3,1 триллиона рублей.

С учетом включенных в стратегию и согласованных с субъектами Федерации новых объектов железнодорожной инфраструктуры предполагается следующее распределение инвестиций по источникам финансирования: частные инвесторы – почти 76 процентов, в том числе холдинг ОАО «РЖД» обеспечит свыше 43 процентов всех инвестиций; Российская Федерация, если это будет принято, естественно,

окончательным вариантом, – 19,5 процента; субъекты Федерации – 4,6 процента. Таким образом, три четверти необходимых финансовых ресурсов для реализации стратегии должен дать частный капитал, причем максимальный вклад в развитие железнодорожной отрасли, естественно, внесет ОАО «РЖД».

Формирование современного эффективного железнодорожного транспорта требует ускоренного развития транспортного машиностроения, металлургии, строительства, других отраслей промышленности. Региональные органы власти и частный бизнес, по нашему мнению, должны активно инициировать включение проектов по строительству железнодорожных линий в федеральные целевые программы, подготовку сметной документации, заявок в Инвестиционный фонд.

Проведенные нами исследования и расчеты позволяют с высокой степенью достоверности заглянуть в будущее, оценить результаты реализации стратегии. Уже сейчас можно сказать, что они будут почти более чем существенны для заинтересованных сторон. Для государства будут созданы инфраструктурные условия долгосрочного инновационного развития экономики, обеспечено транспортное единство страны. Мультипликативный эффект, который, естественно, получен расчетным путем, – 40 триллионов рублей, то есть на каждый рубль инвестиций – 3 рубля доходов. Будут созданы условия для освоения целого ряда новых месторождений полезных ископаемых. Мы об этом все знаем, это месторождения нефти и газа Заполярного Урала, Восточной Сибири, освоение новых каменноугольных месторождений, рудные месторождения. В 1,9 раза сократится транспортная емкость ВВП. В результате в хозяйственный оборот за годы реализации стратегии будет дополнительно вовлечено более полутора миллиардов тонн новой продукции. Для регионов главным результатом станет ускорение социально-экономического развития, повышение занятости, уровня жизни и мобильности населения. Плотность железнодорожной сети к 2030 году будет увеличена почти на 24 процента, и прежде всего в регионах Уральского, Сибирского, Дальневосточного федеральных округов, а четыре субъекта Федерации: это Республика Алтай, Тыва, Магаданская область, Ненецкий автономный округ – впервые получат доступ к железнодорожному транспорту. Модернизированная и расширенная сеть железных дорог откроет новые возможности для образования территориальных производственно-научных кластеров и сгладит межрегиональную дифференциацию.

Расширение возможностей железнодорожного транспорта станет важным фактором в развитии российских городов. Электропоездами уже сегодня доставляется в города значительный процент работающих. И эти перевозки имеют неоспоримые преимущества перед автомобильными.

В ближайшие годы скорость и комфортность таких поездов существенно повысится. Для грузоотправителей будут расширены география транспортного обслуживания и возможность выбора между различными классами услуг. Скорость доставки груза будет увеличена на 26 процентов, а по контейнерным перевозкам – в 3,7 раза. В установленные сроки будут доставляться 97 процентов грузов. Для пассажиров – это комфорт, расширенная география путешествий, это более высокая скорость – до 72 километров в час в среднем, если считать по сети. Значительно сократится время в пути между Москвой и Санкт-Петербургом (до двух с половиной часов), до Новгорода – до двух часов, между Москвой и Берлином – до 10 часов, Москвой и Сочи – до 15 часов.

Очень важно, что полигоны скоростного движения будут созданы не только в столичном Центральном регионе, но и в Поволжье, на Урале, в Сибири, на Дальнем Востоке. Это будет способствовать выравниванию в том числе и качества жизни в регионах.

Кроме того, повысится гибкость системы предоставляемых пассажирам услуг, расширится сфера применения интермодальных перевозок и возрастет уровень безопасности поездок железнодорожным транспортом.

В ходе реализации стратегии граждане России из плацкартных вагонов пересядут в современный комфортабельный подвижной состав с приемлемым для населения уровнем цены поездки.

Развитие железнодорожного туризма откроет для россиян и для зарубежных гостей красоты всех уголков нашей страны, сделает отдых в России по-настоящему привлекательным. Для инвесторов в рамках реализации стратегии появится широкое поле перспективных инвестиционных проектов, будет повышена надежность вложения средств в отрасль. Частные инвестиции в такие перспективные виды бизнеса, как строительство железнодорожных линий, приобретение подвижного состава, перевозочный и экспедиторско-логистический бизнес могут составить до 4,5 триллиона рублей. Это станет важнейшим результатом экономической открытости и инвестиционной привлекательности отрасли, сформированных в ходе реформы.

Для производителей и поставщиков железнодорожной техники реализация стратегии означает расширение масштабов ведения бизнеса и выстраивания долгосрочных взаимовыгодных отношений. Для железнодорожного машиностроения до 2030 года гарантированы закупки подвижного состава и заказы на его

модернизацию на сумму около 4 триллионов рублей. Для строительной индустрии, металлургии, деревообрабатывающей промышленности, отраслей, выпускающих оборудование и технические средства, для инфраструктуры гарантированы заказы на сумму до 10 триллионов рублей.

Таким образом, будет дан мощный импульс инновационному развитию отечественного научно-производственного комплекса и других отраслей экономики. Для наших партнеров по транспортному бизнесу будет повышено качество услуг инфраструктуры и расширены географические сегменты деятельности. Им будут предоставлены новые возможности для ведения бизнеса, в том числе для участия в перспективных транспортно-логистических проектах.

Для международных партнеров интеграция железнодорожного транспорта Российской Федерации в мировую транспортную систему позволит, во-первых, использовать уникальное географическое положение и развивающийся транзитный потенциал России в качестве трансконтинентального транспортного моста. Мы предполагаем, что транзитные перевозки возрастут более чем в 3,6 раза. Во-вторых, они смогут получить комплексные, соответствующие высоким стандартам качества транспортные услуги. В-третьих, реализовать новые совместные бизнес-проекты и расширить рынки сбыта.

Для населения нашей страны в результате расширения транспортного и экспедиторско-логистического бизнеса в строительство железнодорожных линий и развитие промышленности будут созданы новые рабочие места, повышено удобство проживания в отдаленных регионах, существенно возрастет, как я уже говорил, безопасность железнодорожных перевозок.

Еще один важный результат – это повышение экологичности железнодорожного транспорта. Объемы вредных выбросов снизятся более чем в три раза, что будет способствовать обеспечению прав граждан Российской Федерации на благоприятную окружающую среду.

Наконец, реализация стратегии будет иметь важные последствия для самих железнодорожников. Освобождаясь от избыточной социальной нагрузки, «Российские железные дороги» в то же время придают большое значение социальной политике, которую мы рассматриваем как инструмент повышения эффективности работы компании.

Мы приняли к осуществлению молодежную программу, которая предусматривает развитие: от детских железных дорог до специальных грантов для студентов и молодых ученых и дополнительные меры по закреплению молодых специалистов и обеспечению их профессионального роста. Затраты на реализацию программы за 5 лет составят 90 миллиардов рублей.

Одновременно мы внимательно относимся к нуждам ветеранов и пенсионеров железнодорожного транспорта, последовательно развиваем корпоративную пенсионную систему, ориентируясь на требования и указания главы нашего государства. Общие затраты компании на реализацию коллективного договора, которые с полным правом можно назвать социальными инвестициями, составляют сегодня более 80 миллиардов рублей в год.

Вместе с тем, чтобы обеспечить железнодорожный транспорт высокопрофессиональными кадрами, стратегией предусмотрено существенно повысить уровень подготовки специалистов-руководителей, ориентировать управление персоналом на стимулирование эффективного труда, активного участия работников в инновациях и, наконец, повысить престижность железнодорожной профессии, в том числе на основе эффективной организации труда и обеспечения конкурентоспособного уровня заработной платы.

Дорогой Владимир Владимирович, уважаемые участники съезда! Железнодорожный транспорт, оставаясь стержнем единой транспортной системы страны и на перспективу, сможет оказывать возрастающее положительное воздействие на повышение мобильности населения, на развитие всех регионов России, снижение народно-хозяйственных транспортных издержек и привлечение высвобождающихся средств в другие сферы растущей экономики страны. Не будет, наверное, преувеличением сказать, что железнодорожный транспорт – это одно из величайших изобретений человечества. Он оказал определяющее воздействие на развитие цивилизации на протяжении последних двух веков.

Обсуждаемая сегодня стратегия развития железнодорожного транспорта – это наш вклад в прогресс российского государства и общества. Это инструмент выполнения стратегических задач, поставленных перед отраслью руководством страны. Это наш продуманный прагматичный ответ на вызовы сегодняшнего и завтрашнего дней, призванный сыграть ключевую роль в том, чтобы наша страна твердо встала на рельсы инновационного развития, укрепила свои позиции в качестве одного из мировых лидеров, а ее граждане жили

в передовом, динамичном и благополучном обществе. Это наш вклад в поддержку политики, проводимой главой нашего государства – Владимиром Владимировичем Путиным, Правительством Российской Федерации, депутатским корпусом Государственной Думы и Совета Федерации России.

Мы выполним эти задачи. Мы просим поддержать Правительство и главу государства эти предложения. Обещаем, как всегда принято у железнодорожников, трудиться успешно, настойчиво, дисциплинированно.

Спасибо за внимание.

А.ЖУКОВ: Спасибо, Владимир Иванович.

Слово предоставляется Министру транспорта Российской Федерации Игорю Евгеньевичу Левитину.

И.ЛЕВИТИН: Уважаемый Президент Российской Федерации! Уважаемые делегаты съезда и гости! От имени коллегии Министерства транспорта, от ваших коллег и сменщиков по транспортной отрасли приветствую и поздравляю всех с началом работы съезда. Уверен, что проводимый в год 170-летия железных дорог съезд станет еще одной важной вехой в развитии железнодорожного транспорта России.

Транспортная система является одной из важнейших отраслей экономики государства, существенно влияющей на уровень социального и экономического благосостояния граждан и развития промышленного производства.

В условиях экономического роста России динамика грузоперевозок по итогам 2006-го и 10 месяцев текущего года показывает наибольший темп роста за последние 20 лет: 8,6 – прошлый год, 9 процентов – в текущем году. Объем перевалки грузов через морские порты достиг 420 миллионов тонн и превышает максимальный объем перевалки грузов портами Советского Союза в 1989 году. И здесь, конечно же, ваша огромная заслуга, потому что все эти грузы были подвезены вами.

Приняты важнейшие решения по развитию гражданской авиации России, 85-летие которой мы будем отмечать в будущем году. Роль железнодорожного транспорта в современной структуре экономики трудно переоценить. Железнодорожный транспорт всегда был и остается ключевым элементом в транспортной системе, а в некоторых случаях – и единственным видом транспорта, осуществляющим массовые перевозки грузов и пассажиров практически при любых климатических условиях. По его работе можно судить о жизнеспособности всего народно-хозяйственного комплекса страны. Наглядным примером тому служат показатели работы железнодорожного транспорта. Железнодорожники обеспечивают больше 40 процентов грузооборота и 43 процента пассажирооборота в стране. Начиная с 1999 года грузооборот железнодорожным транспортом вырос на 62 процента, пассажирооборот – на 26 процентов и экспортный грузооборот – в 2,5 раза.

В экономических преобразованиях, прошедших в стране за последнее десятилетие, железнодорожный транспорт сыграл стабилизирующую роль. Благодаря сохранению единой железнодорожной сети государств – участников СНГ и стран Балтии, не произошло разрыва экономических связей, которые устанавливались на протяжении предыдущих десятилетий.

Вместе с тем анализ состояния железнодорожного транспорта и тенденции его развития показали, что, несмотря на стабильную работу, имеется ряд проблем, требующих решения. Это прежде всего необходимость привлечения инвестиций в укрепление материально-технической базы, повышение качества услуг и расширение их ассортимента, снижение собственных затрат, повышение социальной защищенности железнодорожников и совершенствование системы государственного регулирования.

При достигнутом росте ВВП и миграционной активности населения очевидно, что потребности в услугах железнодорожного транспорта уже вырастут в ближайшие пять лет, не говоря уже о долгосрочной перспективе. Кроме того, освоение новых источников минерально-сырьевой базы невозможно без развития железных дорог, перевозки которых в долгосрочной перспективе будут оставаться основным видом транспорта.

Часть указанных проблем удалось снять в ходе структурных преобразований на железнодорожном транспорте. Однако, несмотря на успехи реформы, ее инвестиционный потенциал оказался недостаточным для того, чтобы в короткие сроки создать эффективные источники внутриотраслевого развития, обеспечить масштабную модернизацию отрасли, сформировать условия для долговременного устойчивого роста и повышения конкурентоспособности на мировом рынке.

В сфере железнодорожного транспорта мы условно выделяем пять основных направлений вложений в

основной капитал: это инвестиции в подвижной состав, инвестиции в локомотивную тягу, в ремонтные предприятия, в терминально-логистические комплексы и инвестиции в крупные инфраструктурные проекты. Сегодня мы констатируем, что только рынок услуг по предоставлению подвижного состава сформировался и динамично развивается.

За счет реализации механизмов реформы и создания условий для работы с использованием собственных магистральных локомотивов планируется привлечь частные инвестиции в локомотивный парк. Здесь надо признать, что мы не смогли пока создать условия для приобретения компаниями магистральных локомотивов.

Одна из главных причин – это отсутствие тарифной составляющей на услуги локомотивной тяги, что дало бы возможность рассчитать сроки окупаемости, экономическую эффективность вложения средств и покупку локомотивов частными компаниями. Считаю, что на третьем этапе эта задача должна быть нами решена.

Недостаточными темпами развивается конкуренция в сфере ремонта подвижного состава, но поворотным моментом здесь будет вывод из состава компании 24 депо для привлечения инвестиций.

Как уже отмечалось, наиболее масштабные инвестиции необходимо направить на развитие инфраструктуры железнодорожного транспорта. Состояние опорной железнодорожной сети в настоящее время не отвечает перспективным грузо- и пассажиропотокам. Несоответствие пропускной способности между железнодорожным и другими видами транспорта в России приводит к возникновению многочисленных проблемных точек и узких мест. Очевидно, что именно инфраструктурные проекты являются наиболее сложными с точки зрения реализации их на принципе государственно-частного партнерства.

Здесь удалось добиться определенных успехов. Так, впервые в российской истории с участием институтов развития, а по поручению Президента России Правительством направлено 640 миллиардов рублей, начата реализация крупномасштабных проектов строительства новых линий.

Министерством транспорта, Федеральным агентством железнодорожного транспорта сегодня привлечено инвестиций из Инвестиционного фонда на общую сумму 512 миллиардов рублей, из них средств Инвестфонда – 99 миллиардов рублей (19 процентов). На развитие железнодорожной инфраструктуры будет направлено 57 миллиардов [рублей], или 58 процентов от инвестиций в транспортную инфраструктуру.

В рамках этих проектов предусмотрено строительство железнодорожных линий в Читинской области совместно с компанией «Норникель». Общая стоимость проекта, включая развитие полиметаллических месторождений и строительство железной дороги – 168 миллиардов, из них 70 – на строительство 370-километрового участка железной дороги. Строительство железнодорожной линии в Красноярском крае в рамках проекта «Комплексное развитие Нижнего Приангарья»: общая стоимость 213 миллиардов, из них 34 миллиарда – это создание транспортной инфраструктуры. Строительство железнодорожной инфраструктуры в Республике Татарстан общей стоимостью проекта 130 миллиардов, в том числе на транспортную инфраструктуру – 16. Одобрен на правительственной комиссии проект строительства железнодорожной ветки Кызыл – Курагино, которая соединит Республику Тыва с Красноярским краем. Станет возможным освоение богатейшего Элегестинского месторождения коксующихся углей. Разработка этого угольного месторождения обеспечит региону свыше трех тысяч рабочих мест, и с учетом косвенных доходов от создания новых рабочих мест: повышение платежеспособности населения, оборота средств – собственные доходы республики достигнут 9 миллиардов рублей в год, и она перестанет быть дотационной.

Подготовлены заявки в Инвестиционный фонд по проектам строительства железнодорожных линий на БАМе, к предприятиям Южной Якутии, строительства Кузнецовского тоннеля на Дальнем Востоке, направленного на развитие зоны БАМа. Подготовлены проекты «Урал промышленный – Урал полярный», строительство высокоскоростной магистрали Москва – Санкт-Петербург.

Среди объективных проблем, стоящих перед железнодорожным транспортом в настоящее время, можно выделить следующие: территориальная диспропорция в развитии инфраструктуры, наличие ограничений для роста объемов транзитных грузовых перевозок и недостаточный уровень безопасности эксплуатации железнодорожного транспорта.

Отмеченные проблемы на фоне роста макроэкономических показателей могут стать факторами, ограничивающими поступательный рост экономики и усиливающими диспропорции в региональном развитии страны. Именно эти обстоятельства обусловили необходимость разработки программного документа «Стратегия развития железнодорожного транспорта до 2030 года», о чем говорил уже здесь Якунин Владимир Иванович, и вынесения его на широкое обсуждение, в том числе в рамках работы съезда.

Рассматривая стратегию развития железнодорожного транспорта, надо особо сказать, что речь идет не просто о реализации проектов по развитию инфраструктуры, а о согласованном развитии и организации взаимодействия различных видов транспорта (на что обращал внимание Президент страны), которые позволят транспортному комплексу обеспечить дополнительный системный эффект для пользователей транспортных услуг, что позволит решить основные задачи, стоящие перед транспортной системой страны.

Очень важно, что стратегией железнодорожный транспорт рассматривается как единый производственно-технологический комплекс, включающий как магистральный, так и промышленный железнодорожный транспорт. Учитывая, что именно он является неотъемлемым элементом логистической системы перевозок грузов, до 80 процентов грузооборота формируется на путях промышленного железнодорожного транспорта, а его сеть равна сети путей общего пользования.

Инструментом реализации мероприятий стратегии на первом этапе станет разрабатываемая Министерством федеральная целевая программа развития транспортной системы на 2010–2015 годы. Реализация первого этапа стратегии железнодорожного транспорта синхронизирована по срокам реализации с этой федеральной целевой программой. Достижение целей стратегии даст России эффективную клиентоориентированную, инновационную железнодорожную систему, обеспечивающую безопасность, качество обслуживания и скорость продвижения товаров.

Для решения определенных проектов стратегии, задач по развитию железнодорожного транспорта (здесь уже называлось) прогнозный объем инвестиций составит около 13 триллионов рублей. При таких масштабных планах и прогнозируемом объеме инвестиций для ее реализации особую актуальность приобретает принятие комплекса мер по инвестиционной привлекательности отрасли и созданию эффективных источников внутриотраслевого развития. Уверен, что для решения этой задачи необходимо сосредоточить усилия на обеспечении дальнейших структурных преобразований на железнодорожном транспорте.

Опыт предыдущих этапов реформы показал, что формирование конкурентной среды в отдельных сегментах рынка услуг железнодорожного транспорта дает мощный стимул для привлечения инвестиций в развитие железнодорожного транспорта. Только в прошлом году было приобретено более 40 тысяч вагонов, из них 32 тысячи – частными компаниями. Тем самым достигнуты показатели по обновлению парка вагонов, сравнимые с показателями советского периода. С момента начала реформы привлечено более 100 миллиардов рублей частных инвестиций.

Текущий год стал вторым годом реализации третьего этапа структурной реформы. В ходе данного этапа необходимо окончательно обеспечить разграничение рынка услуг на конкурентные, потенциально конкурентные и естественно монопольные сектора, осуществление дальнейшего развития рыночных отношений. Основные параметры рынка услуг железнодорожного транспорта к концу третьего этапа структурной реформы были согласованы в целевой модели рынка железнодорожных транспортных услуг на третьем этапе структурной реформы. В ходе реализации мероприятий структурной реформы впервые удалось решить проблему компенсации убытков от пассажирских перевозок. Начиная с этого года в федеральном бюджете запланированы средства на компенсацию убытков от пассажирских перевозок: в этом году – 10,9 миллиарда рублей, в следующем – 16,4 и начиная с 2009 года – 22 миллиарда рублей. Это дает четкий сигнал бизнесу по инвестициям в пассажирские перевозки.

Если на первых этапах реформы нам удалось сформировать уверенность бизнеса в развитии конкуренции на железнодорожном транспорте, то к числу первоочередных задач на этом этапе следует отнести незыблемость одной из основных целей реформы – это формирование рыночных отношений на железнодорожном транспорте и обеспечение недискриминационного доступа к объектам инфраструктуры.

Одним из значимых, на мой взгляд, мероприятий третьего этапа является совершенствование правовых основ деятельности железнодорожного транспорта. Речь в первую очередь идет о внесении комплексных изменений в основополагающие законодательные акты в области железнодорожного транспорта. Это закон о железнодорожном транспорте и устав железнодорожного транспорта, концепции которых внесены в Правительство. Актуальность этих изменений обусловлена построением и развитием новых экономических условий и отношений, которые поставили перед железнодорожным транспортом новые задачи.

В настоящее время со всеми заинтересованными федеральными органами проходит согласование изменений в эти два важных закона. В целом принятие этих законопроектов позволит восполнить существующие пробелы в правовом регулировании в области железнодорожного транспорта, совершенствовать систему государственного регулирования в этой сфере и тем самым создать оптимальные условия для развития железнодорожного транспорта.

Важным этапом в нормативно-правовом регулировании деятельности транспорта было вступление в текущем году в силу закона «О транспортной безопасности», который является основой для качественного роста уровня безопасности на железнодорожном транспорте. Считаю, что достижение целей и развития железных дорог, включая обеспечение безопасности, может быть обеспечено только на базе технологического прорыва, повышения уровня научно-технических разработок, роста инновационной активности. И здесь компания прилагает большие усилия для решения этих задач.

Одним из важнейших аспектов данной проблемы является кадровое обеспечение отрасли – теми специалистами, кому эту стратегию выполнять до 2030 года. Профессиональная подготовка кадров для транспорта в целом и для железнодорожного в частности – это залог стабильности, функционирования и развития транспортной системы. Нам удалось сохранить систему транспортного образования, ее многолетние базовые ценности, корпоративные традиции, которые почти два века имеют первостепенное значение в сфере развития не только транспортного комплекса, но и всего государства.

Сегодня система транспортного образования, по оценкам Министерства образования и науки, с точки зрения качества профессиональной подготовки кадров является одной из лучших в России. В настоящее время в системе транспортного образования действует 20 высших учебных заведений и 81 среднее, составляющие так называемые вертикальные университетские комплексы. В транспортных учебных заведениях обучается свыше 450 тысяч студентов и учащихся техникумов, в том числе 215 тысяч – в железнодорожных вузах и техникумах. По основным специальностям до 90 процентов выпускников выбирают работу на транспорте. И я хочу поблагодарить здесь компанию «Российские железные дороги» за поддержку и помощь отраслевому образованию.

Уважаемый Владимир Владимирович! Пользуясь случаем, хочу отметить, что 20 ноября 1809 года манифестом Александра I был учрежден Институт корпуса инженеров путей сообщения, который стал первым в России высшим транспортным техническим учебным заведением. Это событие стало началом развития высшего транспортного образования в стране. Впоследствии из этого института выделился Институт инженеров водного транспорта, Институт инженеров гражданской авиации, а сегодня традиции продолжает Петербургский государственный университет путей сообщения, которому в 2009 году исполнится 200 лет. За годы своего существования этим вузом подготовлено более 165 тысяч специалистов железнодорожного транспорта. Уверен, что и в этом зале находятся выпускники этого вуза. Министерством совместно с администрацией Санкт-Петербурга подготовлен проект указа Президента о праздновании 200-летия основания Петербургского института (корпуса) инженеров путей сообщения. Это было бы хорошим поводом для поднятия престижа технического образования в России. Прошу Вас поддержать.

В заключение хочу подчеркнуть, что государственное управление в отрасли будет носить системный и балансирующий характер, направленный на достижение макроэкономического эффекта. Этот принцип управления приобретает особую актуальность в условиях развития конкуренции в отрасли, хотя и был сформулирован почти сто лет назад великим государственным деятелем Сергеем Юльевичем Витте, который говорил, что «задачей государства всегда были и будут интересы целого, восполнение пробелов и недостатков частнохозяйственной системы распределения благ культуры на все классы общества».

В своем Послании, Владимир Владимирович, Вы поставили очень серьезные задачи перед транспортной отраслью, в то же время оказываете повседневную поддержку транспортной отрасли, за что я хочу Вас поблагодарить от всех транспортников России.

Уважаемые делегаты! В течение двух дней нам предстоит обсудить важнейшие вопросы развития железнодорожного транспорта в России. Мы видим перспективу развития отрасли и задачи, которые предстоит решить, чтобы сделать эту перспективу реальностью.

Позвольте еще раз поздравить вас, уважаемые коллеги, и особенно ветеранов отрасли, с юбилеем и пожелать съезду плодотворной работы и достижения намеченных целей.

Благодарю за внимание.

А.ЖУКОВ: Уважаемые участники съезда, позвольте перейти к, наверное, самой приятной части нашего пленарного заседания, а именно к церемонии награждения работников железнодорожного транспорта государственными наградами.

ДИКТОР: Указами Президента Российской Федерации за большой вклад в развитие железнодорожного транспорта, мужество и самоотверженность, проявленные при исполнении служебного долга, награждены

орденом Мужества: Игорь Николаевич Болдырев, начальник пассажирского поезда вагонного участка Санкт-Петербург–Московский Северо-Западной региональной дирекции по обслуживанию пассажиров «Транссервис» Федеральной пассажирской дирекции (В.Путин вручает награду); Алексей Геннадьевич Федотов, машинист электровоза локомотивного депо Санкт-Петербург-пассажирский-Московский Октябрьской железной дороги (В.Путин вручает награду); медалью «За развитие железных дорог»: Анатолий Яковлевич Сиденко, председатель Центрального совета Общественной организации «Организация ветеранов (пенсионеров) войны и труда железнодорожного транспорта России» (В.Путин вручает награду); Светлана Михайловна Сокова, начальник железнодорожной станции Шилово Московской железной дороги (В.Путин вручает награду); Юрий Николаевич Чумаченко, член Совета ветеранов локомотивного депо Москва-сортировочная Московской железной дороги (В.Путин вручает награду).

В.ПУТИН: Хочу от души поздравить награжденных, выразить им слова благодарности за работу, за мужество, самоотверженность, проявленные при исполнении служебного долга, пожелать вам всем самого хорошего. Спасибо большое.

В отрасли работает... Вы хотели сказать что-то, да? Пожалуйста.

А.ФЕДОТОВ: Владимир Владимирович, я хочу поблагодарить Вас за оценку нашего труда. И мы, коллектив Октябрьской дороги, будем выполнять все поставленные задачи с честью и достоинством.

В.ПУТИН: Спасибо большое.

В отрасли работает один миллион триста тысяч человек – огромный коллектив. Я уже говорил во вступительном слове: железнодорожная отрасль была, есть и будет, очень долго еще будет ключевым звеном единой транспортной системы страны. Но заслуга ее не только в этом – заслуга в том, что благодаря усилиям всех, кто работает на железной дороге, в отрасли в целом, нам удастся на протяжении очень многих лет сглаживать проблемы, которые возникают в экономике, и отчасти даже сглаживать огрехи и в экономической политике (а такое тоже возникает).

Регулирование тарифов, с одной стороны, и дерегулирование некоторых отраслей экономики – с другой – создают определенные проблемы для транспортников, для энергетиков. Должен сказать, что весь коллектив отрасли не только несет на себе эту нагрузку, но и с честью справляется с задачами развития. Пока один процент рентабельности – это, конечно, немного, но я прекрасно понимаю, что такое нагрузка, связанная с огромной инфраструктурой, сложившейся за эти годы, да и рентабельность потихонечку растет. Но что особенно показательно – это то, что заработная плата в отрасли привязана к темпам роста производительности труда. Вот так бы в других отраслях!

Здесь Владимир Иванович [Якунин] выступал, говорил о том, что собирается привлечь четыре триллиона частных инвестиций. Анатолий Борисович [Чубайс], говорят, до этого на триллион рассчитывал. Это неплохие показатели и соревнование, в общем, в правильном направлении. Главное только, чтобы при этом не забывали про государственные интересы и про здравый смысл, а в целом, конечно, это в правильном направлении движение.

Еще бы и по зарплате посмотрели в других отраслях тоже. Привязать нужно к темпам роста производительности труда, и тогда все будет по-честному. Тогда по-честному решаться будут и социальные задачи.

Владимир Иванович много рассказывал о том, что мы должны сделать в отрасли, и, в общем-то, все правильно (и Министр транспорта выступал). И все-таки маловато было сказано о социальных задачах. 17,5 тысячи – заработная плата в среднем по отрасли, как руководитель профсоюзов сказал, в общем, неплохой показатель, но имея в виду ту нагрузку, которую несут на себе железнодорожники, и достаточно сложные условия труда, в общем, это не такая уж и большая цифра. И нужно, конечно, всем думать о том, как улучшать ситуацию и с точки зрения роста заработной платы, и с точки зрения предоставления услуг. Конечно, в нормально развитой рыночной инфраструктуре – повышай заработную плату, и все, вот тебе и решение всех социальных проблем, потому что можно пойти и за деньги купить и услуги, и товары. Но железнодорожная отрасль, она колоссальная, огромная, разбросанная по всей территории страны, и не все услуги, не все товары доходят иногда до работников отрасли. Поэтому, к сожалению, придется сохранять и определенную нагрузку, связанную с обеспечением работников отрасли самым элементарным. Нужно, конечно, сохранить и рабочее снабжение. Сделать нужно по-современному все, чтобы эффективно функционировало, чтобы не было злоупотребления и воровства. Многие вещи грузозачного социального характера придется в отрасли сохранить.

И я очень рассчитываю на то, что, осуществляя масштабный план развития железнодорожного транспорта, мы никогда не будем забывать о рядовых людях, которые работают на дороге.

Хочу вас поблагодарить и пожелать вам всего самого хорошего.

А.ЖУКОВ: Спасибо, Владимир Владимирович.

Уважаемые участники съезда! У нас программа пленарного заседания исчерпана. В соответствии с утвержденной программой работы нашего съезда, объявляется перерыв на два часа. После перерыва мы продолжим заседание первой сессии «Развитие инфраструктуры железнодорожного транспорта – залог устойчивого экономического роста России».

Спасибо за внимание.

Автор: Артур Скальский © Президент России ОФИЦИОЗ, РОССИЯ 👁 3036 26.10.2007, 13:18 📄 205

URL: <https://babr24.com/?ADE=40707> Bytes: 59681 / 59681 Версия для печати Скачать PDF

👍 Порекомендовать текст

Поделиться в соцсетях:

Также читайте эксклюзивную информацию в соцсетях:

- [Телеграм](#)

- [ВКонтакте](#)

Связаться с редакцией Бабра:

newsbabr@gmail.com

НАПИСАТЬ ГЛАВРЕДУ:

Телеграм: [@babr24_link_bot](#)

Эл.почта: newsbabr@gmail.com

ЗАКАЗАТЬ РАССЛЕДОВАНИЕ:

эл.почта: bratska.net.net@gmail.com

КОНТАКТЫ

Бурятия и Монголия: Станислав Цырь

Телеграм: [@bur24_link_bot](#)

эл.почта: bur.babr@gmail.com

Иркутск: Анастасия Суворова

Телеграм: [@irk24_link_bot](#)

эл.почта: irkbabr24@gmail.com

Красноярск: Ирина Манская

Телеграм: [@kras24_link_bot](#)

эл.почта: krasyar.babr@gmail.com

Новосибирск: Алина Обская

Телеграм: [@nsk24_link_bot](#)

эл.почта: nsk.babr@gmail.com

Томск: Николай Ушайкин

Телеграм: [@tomsk24_link_bot](#)

эл.почта: tomsk.babr@gmail.com

Прислать свою новость

ЗАКАЗАТЬ РАЗМЕЩЕНИЕ:

Рекламная группа "Экватор"

Телеграм: @babrobot_bot

эл.почта: eqquatoria@gmail.com

СТРАТЕГИЧЕСКОЕ СОТРУДНИЧЕСТВО:

эл.почта: babrmarket@gmail.com

[Подробнее о размещении](#)

[Отказ от ответственности](#)

[Правила перепечаток](#)

[Соглашение о франчайзинге](#)

[Что такое Бабр24](#)

[Вакансии](#)

[Статистика сайта](#)

[Архив](#)

[Календарь](#)

[Зеркала сайта](#)