

Департамент корпоративных коммуникаций

*Дайджест публикаций
СМИ на тему:*

**II ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ СЪЕЗД
18-19 НОЯБРЯ**

21 ноября 2011 г.

СТАТИСТИКА ОСВЕЩЕНИЯ СОБЫТИЯ В СМИ

1. Печатные издания – 2

2. Телеэфир – 7

3. Радиоэфир – 3

4. Интернет-издания – 21

ВСЕГО - 33

ПУБЛИКАЦИИ ПЕЧАТНЫХ СМИ

ВЕДОМОСТИ

21.11.2011

Процент РЖД

предлагает инвестировать в развитие и обновление железных дорог до 1% ВВП. Это можно обеспечить за счет «увеличения доходов РЖД и формирования долгосрочной тарифной политики, роста объемов государственного финансирования и точечного привлечения частных инвестиций в инфраструктурные проекты», объяснил Якунин.

Коммерсантъ-Приложение

21.11.2011

«Железнодорожной сети требуется масштабная модернизация»

Инвестиционная программа «Российских железных дорог» на будущий год мало отличается от прошлогодней. В компании утверждают, что поступательное развитие отрасли в рамках утвержденной правительством «Стратегии 2030» возможно лишь при государственной поддержке. В интервью ВГ глава ОАО РЖД Владимир Якунин рассказал о роли федеральной власти в работе железнодорожного транспорта.

BUSINESS GUIDE: Владимир Иванович, погрузка грузов на сети железных дорог по итогам текущего года вырастет, по вашим прогнозам, всего на 3%. Очевидно, экономика медленно выходит из кризиса. Насколько сильным, по вашим оценкам, оказалось влияние экономического кризиса на работу РЖД и дальнейшее развитие компании?

Владимир Якунин: Кризис еще не закончился. Его первая волна отбросила реализацию стратегических планов компании лет на пять. Но по нашим оценкам, грузооборот железнодорожного транспорта уже в 2011 году превысит уровень докризисного 2007 года.

Действительно, в течение прошлого и позапрошлого годов ОАО РЖД работало в условиях преодоления экономикой страны кризиса и обострения конкуренции на транспортном рынке. Хочу отметить, что мы удовлетворяли спрос на перевозки в условиях резко меняющихся направлений адресации груза, когда при общем спаде объемов на 15% в направлении портов Дальнего Востока они резко, почти на четверть, возросли, достигнув пиковых значений. В целом экспортные перевозки не были снижены, а перевозки, например, крупнотоннажных контейнеров ускоренными контейнерными поездами на экспорт увеличились почти на 20%.

Мы адекватно отреагировали на кризис и разработали комплекс мер для минимизации его негативных последствий. Во всех структурных подразделениях холдинга, дочерних компаниях были задействованы жесткие программы ресурсосбережения по всем видам ресурсов: трудовым, материальным, энергетическим, перевозочным. Компания проводила активную политику по сдерживанию цен накупаемые материальные ресурсы -- эти цены удалось снизить в среднем на 20%.

Благодаря успешной реализации антикризисных мер в 2010 году мы обеспечили стабильную работу, был достигнут прирост погрузки грузов почти на 9%, чистая прибыль компании -- 78,5 млрд рублей -- вчетверо больше показателя, который прогнозировался.

Дополнительным свидетельством эффективности разработанных компанией антикризисных мер является то, что основные финансово-экономические показатели были улучшены даже на фоне индексации тарифов ниже экономически обоснованного уровня, только на 9,4%. Помимо этого сохранялась практика предоставления исключительных -- пониженных -- тарифов на перевозку зерна и продуктов перемола, ряда других грузов. То есть мы продолжали субсидировать другие отрасли.

BG: Из-за кризиса, компания не могла сосредоточиться на инфраструктурном развитии?

В. Я.: Не совсем так. Во время кризиса мы не начинали новых проектов, но ряд строек, где уже был значительный задел, мы продолжали вести. В результате за последние четыре года серьезно расширили подходы к порту Новороссийск, провозную способность на ближних подходах к Усть-Луге довели до 30 млн тонн в год, обеспечили перевозку 15 млн тонн нефти в бухту Козьмино. Во многом в результате этого за 2008-2011 годы объемы экспортных перевозок грузов в российские порты возросли на 22% и превысили 210 млн тонн.

Значительная работа по расшивке узких мест на основных направлениях сети продолжается и сейчас, в частности на БАМе в рамках реконструкции Кузнецовского тоннеля. Завершен первый этап проекта усиления южного хода Забайкальской железной дороги, в рамках которого продолжается комплексная реконструкция участка Карымская--Забайкальск.

Важной задачей, поставленной правительством Российской Федерации, является развитие высокоскоростного и скоростного движения, в том числе строительство высокоскоростных железнодорожных магистралей в рамках подготовки к проведению чемпионата мира по футболу в 2018 году. Первый российский высокоскоростной проект магистраль между Москвой и Санкт-Петербургом мы должны реализовать к концу 2017 года. Магистраль Москва--Екатеринбург, получившая название ВСМ-2,-- в 2018-м.

По нашим расчетам, общая стоимость строительства высокоскоростной сети составляет около 2-2,5 трлн рублей, в том числе в 1,5 трлн рублей обойдется магистраль до столицы Урала.

Решение этого вопроса требует значительных инвестиционных вложений, и ОАО РЖД готово участвовать в реализации такого масштабного проекта на принципах государственно-частного партнерства.

Отдельно хочу остановиться на проектах, реализуемых на Северо-Кавказской железной дороге. Здесь по поручению правительства мы принимаем активное участие в проектах государственной важности. Нам вверена подготовка инфраструктуры для обеспечения транспортного обслуживания XXII Олимпийских зимних игр и XI Паралимпийских зимних игр 2014 года в Сочи. На сегодняшний день у нас там шесть проектов, все работы по которым выполняются строго по плану. И мне приятно, что достигнутые результаты постоянно получают высокие оценки руководства Международного олимпийского комитета.

В этом году по графику мы завершим основные строительные-монтажные работы по прокладке железнодорожной линии от Адлера до аэропорта города Сочи. Во время проведения Игр эта небольшая линия длиной всего около 3 км с двумя тоннелями общей длиной 503 м должна обеспечить перевозку 60% всех авиапассажиров, а это свыше 80 тыс. человек в сутки. Благодаря ей гости и участники Олимпиады смогут быстро и с комфортом перемещаться между основными транспортными узлами и непосредственным местом проведения Игр. Пассажирское движение по этой линии планируется открыть уже весной следующего года.

Правительство поставило задачу создать в зоне олимпийского гостеприимства безбарьерную среду. На это нацелен следующий олимпийский проект компании -- реконструкция железнодорожных терминалов станций Дагомыс, Сочи, Мацеста, Хоста, завершить который мы планируем в августе будущего года. И главный транспортный проект Олимпиады -- совмещенная автомобильная и железная дорога Адлер--горноклиматический курорт «Альпика-Сервис». Именно по этой линии гости и участники Олимпиады попадут из центра Сочи на горные стадионы Красной Поляны и к ледовым дворцам в Олимпийском парке. На сегодняшний день по данным строителей, готовность объекта превысила 60%.

Проект по доставке десятков тысяч зрителей к соревновательным объектам горного и прибрежного кластеров уникален по своей сложности и масштабам. Трасса маршрута пересекает реки (впадающие в р. Мзымту, вдоль которой идет трасса) и горные ущелья, поэтому более половины его протяженности составляют искусственные сооружения: мосты, эстакады, тоннели. Этот проект стартовал в июне 2008 года, ввод в эксплуатацию планируется в середине 2013 года.

В целом же за последние четыре года построено 580 км вторых путей и новых линий, около 470 км станционных путей, электрифицировано порядка 440 км, комплексно реконструировано и модернизировано более 9 тыс. км железнодорожного пути.

ВГ: 580 км -- это меньше процента от совокупной длины железных дорог в стране. А олимпийские объекты все же, несмотря на их государственную значимость, в большей степени социальные, нежели коммерческие, направленные на развитие промышленного потенциала, освоение ресурсов. В обозримой перспективе просматривается возврат к развитию сети?

В. Я.: Наша страна обладает уникальной территорией и запасами природно-сырьевых ресурсов, и эти ценности приобретают экономический смысл, только когда для доступа к ним создана необходимая инфраструктура. На сегодняшний день сеть железных дорог России хорошо развита на юге, в центральной части страны и на Урале, но ее плотность явно недостаточна в Сибири и на Дальнем Востоке. Доступ различных регионов к железнодорожной сети также весьма неравномерен, что создает существенные дисбалансы в их развитии.

Загрузка железнодорожной сети в целом крайне высока -- по этому показателю мы на одном из первых мест в мире. При этом речь идет не только о развитии новых, но и о модернизации существующих направлений. Сейчас в сети более 6 тыс. км узких мест, половина из них приходится на главные направления, по каждому из которых ежедневно движется 50 и более пар поездов.

Износ инфраструктуры тоже велик: более 20 тыс. км пути требуют ускоренного капитального ремонта. Кроме того, многие железнодорожные узлы исторически интегрированы в центральную часть городов -- необходима их коренная модернизация с выводом грузового движения за пределы городской черты, строительство обходов.

Наш приоритет как инфраструктурной компании -- остаться одним из лидеров по протяженности железнодорожной сети, увеличить ее плотность и создать все необходимые транспортные условия для развития промышленных зон и производственных кластеров. Мы ожидаем, что развитие российской экономики потребует соответствующего транспортного обеспечения: за счет роста спроса на железнодорожные перевозки к 2020 году грузооборот железнодорожного транспорта может увеличиться на 30%. И сеть нужно готовить к перевозкам таких объемов грузов. При этом узких мест не должно стать больше, железнодорожная сеть должна развиваться, а качество перевозок, их скорость и безопасность должны быть существенно повышены. У нас есть ориентир -- это утвержденная государством Стратегия развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 года.

И хотя в кризисных условиях экономики необходимо пересмотреть приоритеты развития, ее цели и задачи на долгосрочный период должны остаться неизменны.

ВГ: Перечисленные планы довольно обширны, чего не скажешь об инвестпрограмме госкомпании. Если ее объемы будут сохраняться на уровне текущего года, видимо, перенос сроков реализации «Стратегии 2030» будет уже не на пять лет. При этом пакеты акций дочерних компаний -- быстроисчерпаемый ресурс, а IPO РЖД -- последний резерв. За счет каких источников возможно дальнейшее развитие?

В. Я.: Следует признать, что на должные темпы реализации Стратегии развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 года мы пока не вышли.

Стратегия предусматривала рост капитальных вложений к уровню 2007 года. В условиях кризиса, как я уже сказал, мы столкнулись с сокращением объема инвестиционной программы ОАО РЖД до уровня 2004-2005 годов в сопоставимых ценах. При сохранении существующих ограничений темпов развития сети уже к 2015 году могут быть невывезенными более 200 млн тонн грузов. Такой сценарий недопустим, так как ведет к прямому ограничению роста ВВП! Мы еще раз убеждаемся, что железнодорожной сети требуется масштабная модернизация и развитие.

Это подтверждается и выводами рабочей группы по естественным монополиям, которая в рамках формирования Стратегии до 2020 года провела собственные исследования и представила несколько сценариев развития железнодорожного транспорта.

Приведу цитату из материалов группы: «Основная проблема развития железнодорожного транспорта -- невозможность в краткосрочной и среднесрочной перспективах в полном объеме обеспечить потребности экономики и населения в перевозках. В краткосрочной перспективе железнодорожный транспорт может стать сдерживающим фактором для развития экономики и обеспечения необходимого уровня мобильности населения».

Для того чтобы этого не происходило, необходимо в кратчайшие сроки вернуться на траекторию роста, предусмотренную «Стратегией 2030». В этой связи считаю важным в рамках стратегического планирования развития экономики создать условия для инвестирования в развитие железнодорожной инфраструктуры не менее 1% от ВВП России ежегодно.

Очевидно, что такой объем вложений можно обеспечить только за счет увеличения доходов ОАО РЖД и формирования долгосрочной тарифной политики, привлечения частных инвестиций в инфраструктурные проекты и роста объемов государственного финансирования. Фактически мы предлагаем сформировать финансово-инвестиционную модель развития железнодорожной инфраструктуры на принципах частно-государственного партнерства. Эти принципы, к слову, в других странах эффективно работают уже десятилетиями. По оценкам, порядка 30% денежных поступлений железных дорог в мире формируется государством. Крупные инфраструктурные проекты финансируются за счет средств государственного бюджета. Одним из мировых лидеров по объемам инвестирования в развитие железнодорожного транспорта является Китай: там инвестируется сумма, превышающая 60% от совокупных доходов железнодорожной отрасли. В Германии финансирование железнодорожного транспорта осуществляется преимущественно за счет государственного и региональных бюджетов, а также в меньшей степени за счет собственных средств компаний группы Deutsche Bahn. Во Франции железные дороги до 40% всех денежных поступлений, более €20 млрд, ежегодно получают в рамках государственного и иного публичного финансирования.

К слову, в кризисные годы правительства ряда стран только усиливали участие в финансировании железных дорог. Наиболее яркий пример -- тот же Китай, правительство которого инвестировало сотни миллиардов долларов бюджетных средств в развитие сети обычных и высокоскоростных железных дорог. Рост бюджетных инвестиций в модернизацию железнодорожной инфраструктуры стал важным рычагом поддержания европейской экономики. Очевидно, что на этот опыт необходимо обратить внимание, так как за ним стоят реальные социально-экономические эффекты и объективная оценка выгод для государства.

ВГ: Каков, на ваш взгляд, должен быть формат участия государства в развитии инфраструктуры федерального железнодорожного транспорта?

В. Я.: Для реализации стратегических задач холдинг РЖД может заработать и привлечь на финансовых рынках до 80% от минимально необходимых инвестиций. Это то, что можно гарантировать сегодня. При таком сценарии среднегодовое развитие отрасли составит порядка 2-3%, что явно не соответствует требованиям времени и экономики, которые оцениваются в 4-6%.

Мы видим две составляющие в решении проблемы дефицита инвестиций в развитие инфраструктуры. Первая -- это возможность сгенерировать часть средств за счет внутренних оптимизационных мер: снижения издержек, продажи акций «дочек», привлечения заемного финансирования. Именно эти механизмы в первую очередь предлагают нам использовать Минэкономразвития и Минфин. Однако значительных внутренних источников для наращивания инвестиций у компании фактически нет. Поэтому нам необходима вторая составляющая для решения поставленной задачи -- активная государственная поддержка.

Мы ее видим в следующем. Источником целевого финансирования инфраструктурных проектов железнодорожного транспорта может стать введение

инвестиционной составляющей в грузовые тарифы ОАО РЖД и выпуск инфраструктурных облигаций Российской Федерации с привлечением средств пенсионного фонда.

Говоря об инфраструктурных облигациях как способе государственного финансирования, хочу подчеркнуть, что заемные средства, привлекаемые Российской Федерацией в форме облигаций или через другие инструменты, могут быть в дальнейшем внесены в уставный капитал компании и направлены на финансирование целевых инфраструктурных проектов, что позволяет говорить об этой схеме как о целевом финансировании инфраструктурных проектов.

Наши расчеты доказывают, что поступления в федеральный бюджет от проектов развития железнодорожной инфраструктуры обеспечат возврат в бюджет вложенных в уставный капитал РЖД средств за десять лет. Это очень хорошие показатели для инфраструктурных проектов, так как окупаемость инвестиций в инфраструктуру для самой компании при существующих тарифах превышает 20 лет. Вообще, проекты со сроками окупаемости более 20 лет обладают крайне непривлекательными для внешних кредиторов экономическими параметрами. И рассматриваемые безотносительно их роли в экономике страны, сами по себе они не генерируют достаточное количество средств, необходимых для обслуживания внешнего долга по рыночной цене. Поэтому профинансировать их целевым образом через обыкновенные рыночные инструменты невозможно.

В то же время эффект, который получают экономика страны и государственный бюджет от реализации подобных проектов, делает инвестиции со стороны государства в такие проекты очень привлекательными. Кроме того, у Российской Федерации как заемщика также есть доступ к внешним долгосрочным источникам заимствований, которого нет у РЖД. Я имею в виду кредиты от международных институтов развития, которые могут быть предоставлены на срок до 30 лет. Мы уверены, что это отличный инструмент по многим причинам. Так, для государства инвестиции в железнодорожную инфраструктуру окупаются за счет дополнительных налогов, акцизов и сборов, не считая косвенных мультипликативных эффектов. При этом, например, Пенсионный фонд РФ получает реальный и надежный механизм инвестирования и возврата пенсионных средств. В свою очередь, железнодорожная инфраструктура получит дополнительные средства для развития без серьезного увеличения тарифной нагрузки на пользователей. Для промышленности увеличатся заказы на металлургическую, энергетическую и машиностроительную продукцию, новые заказы получают строители. Сложно назвать другую отрасль, способную обеспечить столь же мощный синергетический эффект развития экономики, какой может дать транспорт.

ТЕЛЕЭФИР

**Россия-24, 01:26, 20 ноября 2011, «Вести»
Второй Железнодорожный съезд в Москве (повтор: 1)**

ВЕДУЩИЙ: Какие необходимо внести коррективы в стратегию развития "Российских железных дорог", как повысить эффективность железнодорожной отрасли и гарантировать обеспечение социально-экономических интересов России? Эти глобальные вопросы оказались в центре повестки дня Второго железнодорожного съезда, который прошел в Москве. С подробностями Николай Яковлев.

КОРР: Первый в истории в России железнодорожный съезд состоялся 4 года назад - в 2007-ом. Тогда перед "Российскими железными дорогами" стояла задача изменить саму модель деятельности железнодорожного транспорта, не остановив при этом движение поездов. За четыре года удалось провести основной этап реформирования, выработать механизмы государственной поддержки и привлечения частных инвестиций в инфраструктуру, увеличить численность вагонного парка до 1 миллиона и создать новые модели как пассажирских, так и грузовых локомотивов. Задача Второго железнодорожного съезда - скорректировать уже существующую программу развития и определить планы на будущее.

Владимир Якунин: Если на прошлом съезде мы представляли документ, который назвали "Стратегия развития железнодорожного транспорта до 2020-го года", то в нынешних условиях, мы анализируем, что было сделано и как было сделано во исполнение этой программы и рассматриваем новые совершенно задачи, которые перед нами поставлены. Это безусловно реализация проектов строительства Олимпийских объектов и развития высокоскоростного движения в России.

КОРР: Российская экономика требует высоких скоростей. Самый современный и быстрый из российских поездов "Сапсан" развивает 250 километров в час. Но при этом средняя скорость на железнодорожных магистралях, пока только 50 километров в час.

Александр Шохин: Без полноценной программы развития скоростного и высокоскоростного движения, которое включало бы в себя строительство выделенных путей, мы будем отставать от соседей не только на Западе, но и на Востоке. Безусловно, здесь нужно активно использовать механизмы государственно-частного партнерства и такие новые для нашей системы государственно-инвестиционной политики механизма, как контакты жизненного цикла. Но здесь РЖД может быть пионером в освоении этих технологий государственно-частного партнерства.

КОРР: Еще одна важная задача строительства новых железных дорог - возведение современных мостов и тоннелей, ликвидация узких мест, протяженность которых сейчас составляет более 6 тысяч километров и затрудняет перевозку пассажиров и грузов на основных направлениях.

Валентина Матвиенко: Строительство новых железных дорог было и остается системообразующим фактором освоения территорий нашей страны и имеет огромное экономическое и социальное значение. Ведь вслед за проложенными рельсами, построенными тоннелями и мостами возникают дома и школы, открываются рудники и шахты, строятся промышленные предприятия.

КОРР: Поскольку железнодорожный транспорт самый экологически чистый, он все больше рассматривается, как альтернатива общественному автомобильному транспорту в больших городах.

Игорь Левитин: И вот первый такой опыт сейчас в Москве, когда с участием

федерального центра Москвы и компании "Российские железные дороги" будет малое кольцо будет использоваться для городского транспорта с короткими интервалами. КОРР: Дальнейшее существование эффективной железнодорожной инфраструктуры невозможно без современной нормативно-правовой базы, которая отражает интересы всех участников транспортного рынка и четко регламентирует использование железных дорог коммерческими перевозчиками. Российский опыт становится основой для создания интегральной транспортной сети нового евразийского союза с единым экономическим, а значит и железнодорожным пространством.

5 канал, 10:06, 19 ноября 2011, «Сейчас» Съезд работников железнодорожной отрасли России в Москве

ВЕДУЩИЙ: Модернизация Российских железных дорог вплотную связана с развитием высоких технологий. 19 отраслей экономики сегодня создают инновационные продукты специально для РЖД. Об этом заявил глава ведомства Владимир Якунин на Втором съезде железнодорожников, который проходит в Москве.

Форум представительный — более 3 тысяч делегатов.

Владимир Якунин: Реализация проектов строительства олимпийских объектов и развитие высокоскоростного движения в России. Но это самые такие, я бы сказал, ключевые, самые объемные вопросы. Помимо этого, это, конечно, социальная сфера, это научно-техническое развитие, ну, и многое другое, свидетелями чего вы еще станете.

ВЕДУЩИЙ: Но, кстати, один из приоритетных проектов, уже оценили делегаты. На съезде им объявили о скоростной доставке грузов по Транссибу. Контейнерный состав из 50 вагонов преодолел почти 10 тысяч километров всего за 7 суток.

НТВ, 19:15, 18 ноября 2011, «Сегодня» Второй Железнодорожный съезд в Москве

ВЕДУЩИЙ: Сегодня у российских железнодорожников главное событие года. Второй съезд. Сейчас железнодорожная монополия РЖД решает задачу, как привнести в отрасль конкуренцию, а вместе с ней и частные деньги, столь нужные для обновления основных фондов. Третий этап реформы завершен, на очереди четвертый.

Владимир Якунин: Четвертый этап, прежде всего, был направлен на реализацию стратегии приватизации подвижного состава, вагонов, что было сделано на полную передачу вагонного парка в руки частных инвесторов. Помимо этого мы должны были завершить вопросы, связанные с созданием пассажирской компании, а также с созданием компании в регионах по перевозке пассажиров в региональном масштабе.

ВЕДУЩИЙ: Особое внимание на съезде уделяется инновационному аспекту развития стальных магистралей.

НТВ, 19:14, 18 ноября 2011, «Сегодня» Заседание Российско-французской комиссии по вопросам двустороннего сотрудничества в Москве

ВЕДУЩИЙ: Сегодня в Москве премьер Путин принимал французского коллегу Фийона. Это была шестнадцатая межправительственная комиссия. Подписали пакеты из 12 документов. Темы - от космоса до Чемпионата мира по футболу в 2018.

Владимир Путин: Ведется масштабная совместная работа, как в традиционных областях взаимодействия, так и на совершенно новых направлениях. Только что подписана

российско-французская программа действий по реализации партнерства в интересах модернизации. Ее осуществление поможет укрепить кооперацию в высокотехнологичных сферах нашего взаимодействия. Начать активное продвижение наукоемких инновационных проектов.

ВЕДУЩИЙ: По словам Путина, Россия и Франция начали работу над созданием нового космического носителя, а еще французы готовы участвовать в строительстве высокоскоростной железнодорожной магистрали Москва-Питер. Стоимость проекта почти 800 миллиардов рублей. Из города в город можно будет проехать за 2,5 часа. Дорогу ориентировочно запустят в 2017.

Сегодня у российских железнодорожников главное событие года. Второй съезд.

НТВ, 16:13, 18 ноября 2011, «Сегодня» Второй Железнодорожный съезд в Москве

ВЕДУЩИЙ: Сотни российских железнодорожников сегодня сделали плановую длительную остановку в Москве на Втором отраслевом съезде. Подводят итоги последних лет, учитывая все новые тенденции, в том числе включение на железных дорогах зеленого света частному бизнесу и конкуренции. Обсуждают проблемы, а также перспективы, среди которых завершение крупных инфраструктурных проектов. О магистральных направлениях в работе РЖД Алексей Кондулуков.

КОРР: Российские железнодорожники обсуждают стратегические направления развития своей отрасли. Более двух тысяч делегатов и гостей Второго съезда сегодня собрались в Манеже, чтобы разобраться, как РЖД будет помогать модернизировать страну и что будет с реформой отрасли. Вот уже несколько лет эта инфраструктурная монополия пытается привнести в свою деятельность конкуренцию и частные деньги, которые необходимы для масштабного обновления основных фондов, а это 7% всех основных фондов страны. Сейчас завершён третий этап реформы РЖД.

Владимир Якунин: Мы должны были завершить вопросы, связанные с созданием пассажирской компании, а также с созданием компании в регионах по перевозке пассажиров в региональном масштабе. Эти вопросы, вернее, эти задачи сегодня реализуются. Вы сами видите, что это уже практическое изменение некоей модели деятельности железнодорожного транспорта, опять-таки утвержденной на уровне государства.

КОРР: Идеологию дальнейшего реформирования предстоит выработать так же, как и уточнять планы модернизации. Более 20 тысяч железных дорог сейчас требуют ускоренного ремонта. Стремительно увеличивается грузопоток на восток. Нагрузка на этом направлении сейчас самая высокая за всю историю. Нужно срочно расширять узкие места, реконструировать тоннели, строить объездные пути вокруг городов, модернизировать Московский транспортный узел. Такие совсем не рядовые задачи РЖД ставит перед собой на ближайшие годы.

Россия-24, 15:33, 18 ноября 2011, «Вести» Второй Железнодорожный съезд в Москве

ВЕДУЩИЙ: В Москве открыл свою работу Второй железнодорожный съезд. Участники обсуждают стратегические цели развития "Российских железных дорог". И мы предлагаем вам прямую трансляцию.

Владимир Якунин: Дочерние компании: Федеральная Пассажирская компания, Первая и Вторая грузовые компании, Желдорреммаш, Вагоноремонтные компании. В результате построен мощный холдинг с дочерних компаний, в которых трудятся около 200 тысяч

человек. А объем их бизнеса на сегодняшний день составляет около 500 миллиардов рублей в год.

При всех сложностях коренным образом изменена система организации пригородных пассажирских перевозок, которые выведены в 26 самостоятельных компаний. По-новому сформирован рынок оперирования грузовыми вагонами со всеми плюсами и минусами, которые особенно ярко проявились в текущий момент. Прделана огромная работа по структурированию системоуправления ОАО "РЖД" с переходом от территориального принципа, когда все виды деятельности выполнялись железными дорогами в вертикально интегрированной системе с выделением специализированных по видам деятельности дирекций.

Во-вторых, активизирован процесс привлечения частного капитала для модернизации и развития отрасли. Мы смогли создать позитивный имидж "РЖД" в глазах кредиторов и обеспечить эффективное заимствование средств на рекордных условиях - на срок до 20 лет.

Успешно осуществляется процесс продажи акций дочерних компаний. В этом смысле, знаковым событием стали сделки по продаже акций "Элтезы", "Трансконтейнера". 28 октября текущего года на аукционе были проданы 75% акций Первой грузовой компании. Наверное, это самая крупная сделка по приватизации имущества - 125,5 миллиарда рублей. Ну и от государственных органов, в свою очередь, мы ожидали бы решения важных задач. Это прежде всего, формирование долгосрочных тарифов, создание системы сетевого контракта, подготовка и полное финансирование государственного заказа на пассажирские перевозки.

В-третьих, несмотря на ограниченность инвестиционного бюджета, компания ОАО "РЖД" активизировала работы по модернизации и развитию инфраструктуры – на эти цели за 4 года направлено более 1 триллиона рублей. В результате серьезно расширены подходы к порту Новороссийск, мощность инфраструктуры на ближних подходах к Усть-Луге доведена до 30 миллионов тонн в год, обеспечивается перевозка 15 миллионов тонн нефти в бухту Козьмино. В результате за 2008-2011 годы объемы экспортных перевозок грузов в российские порты возросли на 22% и превысили 210 миллионов тонн.

Значительная работа ведется по расшивке узких мест на основных направлениях сети, на выходах в Китай через Забайкальск, на БАМе в рамках реконструкции Кузнецовского тоннеля и подходов к портам Ванино и Сов.Гавань. Существенные инвестиции вкладываются в инфраструктуру для пассажирских перевозок, в модернизацию вокзалов. Компания приступила к модернизации Московского железнодорожного узла.

ОАО "РЖД" принимает активное участие в проектах государственной важности. Ведется работа в преддверии Саммита АТЭС 2012 года во Владивостоке и 27-ой Всемирной летней Универсиады 2013 года в Казани.

Нам вверена подготовка значительной части инфраструктуры для обеспечения транспортного обслуживания 22-х Олимпийских зимних игр и 11-х Паралимпийских зимних игр 2014 года. На сегодняшний день все работы выполняются по плану, а достигнутые промежуточные результаты постоянно получают высокие оценки руководства МОК.

В-четвертых, именно в этот непростой период мы осуществили запуск высокоскоростного движения в России. Поездами "Сапсан" с момента запуска между Москвой, Санкт-Петербургом и Нижним Новгородом перевезено уже более 4,7 миллиона человек, поездами "Аллегро" между Санкт-Петербургом и Хельсинки – более 300 тысяч человек. На некоторых рейсах поезда заполнены на 100%.

Технологии высокоскоростных и скоростных пассажирских перевозок по праву можно считать символом модернизации в области создания передовых транспортных технологий, развития международного сотрудничества в этих областях.

С участием ОАО "РЖД" практически завершено создание линейки современных грузовых и пассажирских локомотивов. Благодаря этому в текущем году впервые по сети с Западно-

Сибирской дороги до порта Усть-Луга через Уральский хребет на расстояние 4000 километров был проведен поезд весом 9000 тонн, в том числе с использованием современного электровоза "Гранит". А созданный российскими инженерами газотурбовоз установил рекорды по мощности, которые внесены в книгу рекордов Гиннеса.

Компания приложила максимум усилий, чтобы возрождение транспортного машиностроения происходило на основе партнерства ведущих отечественных и зарубежных компаний с локализацией самых современных технологий в России. Сегодня в транспортное машиностроение пришли ноу-хау и инвестиции таких компаний, как "Сименс", "Альстом", "Бомбардье", "Кнорр-Бремзе", "Финмеканика" и многие другие. Это значит, что в регионах создаются новые рабочие места, растет налоговая база.

Убежден, что если на предыдущем съезде мы говорили о шагах по возрождению российского железнодорожного машиностроения, то сегодня можно ответственно заявить о его выходе на новый уровень развития.

Наконец, невзирая на финансовые сложности, компания продолжила курс на рост социальной обеспеченности и благосостояния железнодорожников. Заработная плата в ОАО "РЖД" увеличена с 22200 рублей в 2008 году до 33500 рублей, ее реальный уровень за вычетом инфляции, вырос на 16%.

С 2008 года компания направила более 300 миллиардов рублей на социальную поддержку работников. Нам есть гордиться в этой сфере.

В ходе реформы сохранен эффективный специализированный медицинский комплекс, благодаря чему уровень заболеваемости в холдинге по отношению к общероссийским цифрам снижен на 7%. В отрасли создана современная система накопительного пенсионного обеспечения, основанная на софинансировании пенсионных накоплений работниками и компанией.

У нас почти 680 тысяч участников-вкладчиков отраслевого пенсионного Фонда "Благосостояния", более 357 тысяч ветеранов получают ежемесячные выплаты из Фонда "Почет". Около 11 тысяч работников получили корпоративную поддержку для приобретения жилья в ипотеку.

Мы развиваем отраслевое спортивное движение. Ежегодно около 50 тысяч детишек раскрывают свой спортивный талант в рамках первенства "Локобол".

Компания поддерживает, попавших в сложную жизненную ситуацию, работников и ветеранов железнодорожников.

Одним из важнейших приоритетов нашей социальной политики является развитие человеческого капитала. Поэтому ежегодно более 140 тысяч руководителей, специалистов и рабочих компании обучаются по программам профессионального образования или получают новую профессию.

Масштабную работу ОАО "РЖД" ведет в сфере профессионального воспитания молодежи и детей. На протяжении 5 лет реализуется программа "Молодежь "РЖД", в которую вовлечено более 5000 молодых специалистов. Свыше 2 тысяч студентов из России и еще 7 стран стали участниками студенческих строительных отрядов.

Более 15 тысяч школьников ежегодно обучаются на 25 детских железных дорогах, три из которых – в Казани, Кемерово и Санкт-Петербурге – построены за последние годы компанией с долевым участием субъектов Федерации. И, конечно же, я не могу, извините, повернуться к вам спиной, а лицом обратиться к Валентине Ивановне, потому что она не всегда была председателем Совета Федерации. Именно в тот момент, когда она была руководителем региона и нам потребовалась поддержка, Санкт-Петербург выделил необходимые ресурсы. И сегодня мы можем гордиться той детской железной дорогой, которая вновь возрождена в Санкт-Петербурге.

Уважаемые участники съезда, хочу подчеркнуть, что все шаги компании по реформированию, развитию, сбережению и преумножению человеческого потенциала, по расширению научно-технической, инновационной активности осуществляются строго в

русле государственных задач и проводимой президентом и правительством Российской Федерации политики.

Подводя итоги прошедших лет, мы не имеем право забывать о тяжелых страницах в летописи "Российских железных дорог". Мы обязаны помнить о тех страшных потерях, которые мы все вместе понесли.

На прошлом съезде мы чествовали наших товарищей, проявивших мужество и самоотверженность при ликвидации последствий подрыва поезда "Невский экспресс". Но, к сожалению, нам снова пришлось столкнуться с ужасами террористических атак, горечью потерь человеческих жизней. Новая трагедия. Подрывы поездов в Чечне и Ингушетии, взрыв в аэропорту "Домодедово" - стали катализатором для глобального, тотального усиления мер защиты транспорта от террористического вмешательства и внешних провокаций.

Сегодня мы в гораздо большей степени защищены от подобных посягательств. Более 280 вокзалов оснащены системами видеонаблюдения. Наводится порядок на привокзальных площадях, на маршрутах движения скоростных и высокоскоростных поездов, внедряются комплексные системы мониторинга и защиты. Конечно, кому-то может показаться, что это мешает нормальному функционированию транспорта, ограничивает права и свободы граждан.

Мне все время пишут с обидой, что у нас введена специальная система ограничивающая право фотографирования инфраструктуры, говорят о том, что мы просто любители, а вы нам мешаете. Я хочу обратиться ко всем. Мы это делаем не из-за косности, не из-за непонимания того, что кто-то просто любит железнодорожный транспорт, мы это делаем, потому что такого требования тех органов и организаций, которые призваны обеспечивать безопасность людей на транспорте. Это не выдумка. Это необходимость текущей нашей жизни.

Мы далеко не все проблемы решили. И эту важнейшую проблему мы будем продолжать решать при активной государственной поддержке.

Говоря о достигнутых результатах работы и мерах по решению государственных задач, следует признать, что на должной тем по реализации стратегии и развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 года, мы пока не вышли.

Стратегия предусматривает рост капитальных вложений к уровню 2007 года. В условиях кризиса мы столкнулись с сокращением объемов инвестиционной программы "РЖД" до уровня 2004-2005 годов в сопоставимых ценах. Следствием ограниченности инвестиций стали недостаточная динамика основных показателей качества транспортного обслуживания и сохранения узких мест на инфраструктуре.

Мы полностью поддерживаем позицию председателя правительства Российской Федерации Владимира Владимировича Путина высказанной им на транспортной конференции в Новосибирске о необходимости масштабных инвестиций в развитие железнодорожной инфраструктуры, как основы социально-экономического развития страны и регионов.

Уважаемые участники съезда, анализ результатов развития отрасли за прошедшие 4 года - это не только подведение итогов проделанной работы, но и фундамент для формирования плана действий по реализации отраслевой стратегии. Безусловно, о будущем "Российских железных дорог", как одной из крупнейших дорог страны и значимого элемента международной транспортной системы, нельзя говорить в отрыве от макроэкономических процессов. Важно, что глобальный кризис обусловил отказ от многих ложных догматов и теоретических посылов, стал точкой отсчета для формирования новой парадигмы развития, опроверг многие модные теории. Такие как: наступление периода бесконечного экономического роста, о полной победе постиндустриальной экономики в мире, об обществе потребления, как двигателе экономического роста, об отсутствии потребности в государственном участии в интересах всего общества и вере в возможность саморегулирования за счет, хорошо известный термин "невидимой руки рынка". Все

должно быть взвешено, сбалансировано и именно такие указы мы получаем и из Государственной Думы, и из Совета Федерации, и от президента, и от председателя правительства.

На фоне изменения глобального взгляда на вещи и поиска новой доктрины выхода из глобального кризиса, который еще далек от завершения, крайне важно определить верный пути долгосрочного развития. Сейчас работа по формированию программы модернизации и развития нашей страны ведется под эгидой Общероссийского народного фронта, созданного по инициативе председателя правительства Российской Федерации Владимира Владимировича Путина.

Я с удовлетворением могу констатировать, что результаты работы "Российских железных дорог" в последние годы, наши планы на будущее в созвучной программе "Народных инициатив", которая увидела свет 23 октября текущего года. Предлагают съезду выразить поддержку этой программе и на основании мнения трудовых коллективов принять решение о присоединении железнодорожников к ее реализации во благо дальнейшего развития России.

С учетом этой программы и стратегии развития железнодорожного транспорта до 2030 года позвольте представить видение ключевых стратегических задач холдинга "Российские железные дороги".

Наша обладает уникальной территорией и запасами природно-сырьевых ресурсов. Но эти ценности приобретают экономический смысл только тогда, когда для доступа к ним создана необходимая энергетическая, транспортная, социальная инфраструктура. Поэтому крайне важно дать оценку текущего состояния железнодорожной инфраструктуры. Сеть железных дорог России серьезно развита на юге, в центральной части страны и на Урале. Но ее плотность явно не достаточно в Сибири и на Дальнем Востоке. Доступ различных регионов железнодорожной сети также весьма не равномерен, что создает существенные дисбалансы в их развитии.

Загрузка железнодорожной сети в целом крайне высока. Поэтому показателю мы находимся на одном из первых мест в мире. При этом на сети более 6000 километров узких мест, половина из которых приходится на главное направление сети. По каждому из них ежедневно движется 50 и более пар поездов.

Изношенность объектов инфраструктуры тоже высока. Более 20 тысяч километров пути требует ускоренного капитального ремонта. Многие железнодорожные узлы исторически интегрированы в центральную часть городов. Необходима и коренная модернизация с выводом грузового движения за пределы населенных пунктов и строительство соответствующих объектов. Пионерами в этом опять-таки были питерские руководители. Именно там мы вывели грузовую работу с Москва-Товарная на Шушары, и сегодня можем констатировать, что этот проект прошел достаточно успешно.

Уровень развития высокоскоростных и скоростных пассажирских поездов не отвечает потребностям населения и экономически активных регионов. При сохранении существующих ограничений темпов развития сети уже в 2015 году мы можем столкнуться с тем, что не вывезенными окажутся более 200 миллионов тонн грузов. Такой сценарий совершенно не приемлем, так как ведет к прямому ограничению роста ВВП.

Мы еще раз подчеркиваем, что железнодорожной сети требуется масштабная модернизация и серьезное развитие. Для этого необходимо в кратчайшие сроки вернуться на траекторию роста предусмотренную стратегией 2030. В этой связи считаю важным поддержать тезис о необходимости возврата к практике стратегического планирования развития экономики. В этих планах необходимо создать условия для инвестирования в развитие железнодорожной инфраструктуры не менее 1% от ВВП России ежегодно. Очевидно, что такой объем вложений можно обеспечить только за счет увеличения доходов самой компании и формирования долгосрочной тарифной политики, роста объема государственного финансирования и точечного привлечения частных инвестиций в инфраструктурные проекты.

Хочу с удовлетворением подчеркнуть, коллеги, что инициатива компании по выпуску государством специальных так называемых "инфраструктурных облигаций" с целью привлечения, для их приобретения пенсионных накоплений нашла поддержку в программе "Народных инициатив". Мы уверены, что такие облигации отличный инструмент по многим причинам. Приведу несколько примеров. Так для государства инвестиций в железнодорожную инфраструктуру окупается за 10 лет за счет дополнительных налогов, акцизов и сборов, не считая косвенных мультипликативных эффектов. При этом, например, пенсионный фонд Российской Федерации мог бы получить реальный и надежный механизм инвестирования и возврата пенсионных средств. Причем надежных.

Железнодорожная инфраструктура получит дополнительные средства для развития без серьезного увеличения тарифной нагрузки на пользователей. Для промышленности - увеличатся заказы на металлургическую, энергетическую, машиностроительную, электронные виды продукции. Новые заказы получают строители. Вопросам развития инфраструктуры посвящена отдельная секция. Но уже сейчас предлагаю поддержать включение в рекомендации съезда следующие предложения: по ускорению развития железнодорожной инфраструктуры принятию конкретных решений по масштабному развитию до 2015 года БАМа и Транссиба, доведению объемов вложений в модернизацию и развитие железнодорожной инфраструктуры до 1% ВВП, приоритетной отработки механизма инфраструктурных облигаций на примере развития инфраструктурных проектов ОАО "РЖД".

Не менее важной задачей ближайших лет является оптимизация процесса перевозок и повышения эффективности и качества перевозок для наших клиентов. На преобразование в этой сфере сделан серьезный акцент на третьем этапе реформирования: полностью либерализован парк грузовых вагонов, созданы юридически обоснованные перевозчики пассажиров в дальнем следовании, в пригородном сообщении. При этом расширение сферы конкуренции перевозчиков в экспериментальном режиме названа одной из основных задач четвертого этапа реформирования. Хочу акцентировать внимание на словах "экспериментальный режим". Так как они совершенно не случайно появились в целевой модели рынка до 2015 года. Опыт проведенных реформ не только в теории, но и на практике показал, что спешные или не комплексные преобразования в сложной системе железнодорожного транспорта могут нести серьезные риски для экономики. У вас у всех на слуху ситуация сложившаяся в сфере оперирования грузовыми вагонами в текущем году. Реформа позволила создать условия для притока инвестиций в покупку новых вагонов. Парк вырос до максимального уровня. Средний возраст вагонов серьезно снизился. Но грузовладельцы не почувствовали улучшений от этого, также как не улучшилось использование инфраструктуры. Вагонов много, но целому ряду клиентов, особенно среднему и мелкому бизнесу, они стали почему-то недоступны. Проблема сложилась из комплексных сбоев: стоимость использования вагонов выросла и в ней заложена серьезная, на мой взгляд, спекулятивная составляющая. Вагон в России уже давно стоит дороже, чем в Соединенных Штатах Америки. При этом при худшей характеристике.

Новые нормативы управления приватными вагонами приняты с запозданием. В результате в течение года более 1850 собственников вагонов направляют каждый вагон адресно без учета общей сетевой технологии.

Станции были переполнены вагонами. Ежегодно мы перевозим более 100 поездов с порожними вагонами во встречных направлениях. Декларируемо укрепление частных операторских компаний пока не произошло, так как никаких регуляторных мер или экономических стимулов для этого не создано. Следует признать, что мы пока не достигли конечных целей реформирования в этом секторе.

в октябре-ноябре ситуация начала улучшаться после принятых правительством по инициативе компании определенных решений. Мы пошли на решительные меры при

поддержке субъекта Федерации и создали под руководством начальников железных дорог Межрегиональные координационные советы с участием руководителей субъектов Федерации, грузоотправителей, участников железнодорожного рынка. Из этого опыта люди, которым не безразлична эффективность отрасли, должны сделать соответствующие выводы. Особенно когда начинается разговор о необходимости расширять конкуренцию грузовых перевозчиков на единые инфраструктуры.

И здесь снова позвольте обратиться к программе "Народных инициатив". Цитирую: необходимо завершить структурные реформы естественных монополий, из которых должны быть выведены конкурентные виды бизнеса. Там, где конкуренция невозможна или нежелательна, предоставление услуг должно быть централизовано. Нельзя разбивать одну большую монополию на несколько маленьких.

Я думаю, что опыт реформирования железных дорог подкрепляет каждый из этих тезисов. Цель реформирования, прежде всего, – это рост эффективности и привлекательности для клиента, а любые частные интересы, пусть даже очень крупного капитала, не могут ставиться во главу угла, если не совпадают с главными целями преобразования в интересах всего общества.

Не менее значимый опыт нами получен в сфере реформирования пассажирских перевозок. Холдинг ОАО "РЖД" здесь выполнил все обязательства, создав Федеральную пассажирскую компанию и 26 пригородных пассажирских компаний в партнерстве с субъектами Российской Федерации.

Проведена большая и ответственная работа. Но деятельность этих компаний оказалась не подкреплена соответствующими федеральными и региональными законами и источниками финансирования социально значимых перевозок. В частности - не принят федеральный закон об организации регулярного пассажирского железнодорожного сообщения в Российской Федерации и внесение изменений и дополнений в отдельные законодательные акты Российской Федерации.

В результате по итогам 2011 года Федеральная пассажирская компания получит около 6 миллиардов рублей убытков от перевозок пассажиров в плацкартных и общих вагонах, так как в федеральном бюджете предусмотрено выделение финансирования на эти цели только в объеме около 80% от совершенных социально-значимых перевозок.

Сложная ситуация и в пригородных перевозках. Правительство Российской Федерации в текущем году утвердило снижение тарифов на услуги инфраструктуры для пригородных пассажирских перевозок практически полностью. При этом правительством выделено 25 миллиардов рублей субсидий ОАО "РЖД" на возмещение потерь в доходах. Кроме этого компания нашла ресурсы на 9 миллиардов рублей для снижения своих расходов на эти перевозки. В свою очередь, субъектам Российской Федерации для обеспечения безубыточности требовалось в целом по сети изыскать 14,5 миллиарда рублей, из которых к концу года, к сожалению, пока по документам, мы видим 5,7 миллиарда рублей. Это значит, что, несмотря на все усилия правительства и компании, ряд перевозчиков в пригороде в очередной раз могут закончить год с убытками или большими долгами перед ОАО "РЖД". А субъекты федерации не выполняют те договоренности, которые учитывались при формировании решения в правительстве о выделении 25 миллиардов рублей. Этот вопрос в таком случае перейдет уже в сферу взаимодействия с центральной властью и региональных властей.

С учетом огромного пройденного пути по реформированию комплекса пассажирских перевозок необходимо консолидировать усилия и создать нормальные экономические условия для работы пассажирских компаний. Предлагаю, включить соответствующее решение в резолюцию съезда.

Следующей стратегической задачей является развитие логистики, что имеет также и общегосударственное значение. Хотел бы отметить факт, что по индексу развития логистики рассчитанному всемирным банком, Россия в 2010 году заняла только аж 94-е

место в мире. Это просто совершенно не соответствует и возможностям и задачам, которые стоят перед нашим обществом.

Страна, которая находится на 6-ом месте в мире по объему ВВП и такое место по логистике. Считаю, что стратегическая задача российской транспортной отрасли - войти к 2020 году в 20-ку стран, лидирующих по развитию логистических технологий.

Для достижений этой цели мы намерены кардинально улучшить надежность перевозок, увеличить скорость доставки грузов, а также расширить кооперацию с другими участниками рынка для создания комплексных транспортных услуг. Свидетельством этому, уважаемые коллеги, является то, что именно к нашему съезду мы смогли провести контейнерный поезд из порта Находка-Восточный до Шушар. Поезд стартовал 11 ноября 2011 года в 11 часов и прибыл в Шушары 18 ноября 2011 года. То есть через 6 суток 16 часов – быстрее, чем наша программа Транссиб за 7 суток. Это хороший подарок съезду.

На такой технологии мы сможем активно реализовывать транзитный потенциал "Российских железных дорог". В этом нет сомнения с учетом того, как после кризиса нарастает интерес к Транссибирским перевозкам со стороны наших партнеров в Европе и в Азии. Также я уверен, что создание Таможенного союза, формирование Единого экономического пространства откроют новые перспективы для развития перевозочного и логистического бизнеса, что благоприятным образом скажется на росте транзита и объемов экспортно-транспортных услуг.

Следующий блок задач - инновационное развитие холдинга. Во исполнение поручения президента Российской Федерации Дмитрия Анатольевича Медведева, Советом директоров компании определены приоритеты дальнейшего научно-технического развития. ОАО "РЖД" - пример компании, который соответствует среднему мировому уровню по расходованию средств на научно-исследовательские и опытно-конструкторские работы. Эти выводы сделаны правительством и аппаратом президента Российской Федерации.

В текущем году на НИОКР мы выделили 5,7 миллиарда рублей или 0,5% от планируемой выручки. Мы понимаем, эффективность инвестирования в новые технологии и ставим цель: к 2015 году увеличить долю расходов на научно-технические исследования до 1% от оборота компании. Компания одной из первых в стране приняла Белую книгу, энергетическую, экологические стратегии, стратегию инновационного развития. К поиску инновационных решений мы привлекли академию наук, ведущие отраслевые вузы, инновационные компании, институты развития. В частности ОАО "Роснано", Российский фонд фундаментальных исследований. Мы будем и дальше продолжать взаимовыгодное сотрудничество с нашими российскими и зарубежными партнерами в области внедрения нового подвижного состава, развития высокосортных перевозок, использование современного программного обеспечения и множества других направлений.

Нашим ключевым приоритетом есть и будет безусловное обеспечение безопасности железнодорожных перевозок, повышение надежности и устойчивости работы всей системы. Мы намерены сократить вероятность опасных отказов более, чем на 20%, снизить негативное воздействие железнодорожного транспорта на окружающую среду на 35% к 2015 году и на 70% к 2030 году, ежедневно повышать энергоэффективность перевозочного процесса.

Для освоения новых знаний, технологий, для модернизации отрасли необходимы более подготовленные, компетентные, креативные специалисты. Поэтому еще один блок задач касается социальной ответственности бизнеса компании.

Мы на всех этапах реформирования отрасли подчеркивали, что успех изменения должен определяться в трех изменениях: для государства, для общества и потребителя наших услуг, для предприятия железнодорожного транспорта и их работников. При этом оптимальным можно признать только сбалансированное развитие всех направлений.

В этой связи рост благосостояния железнодорожников, по мере развития отрасли, при сохранении высокого уровня социальной поддержки и достойного социального статуса

работников является важнейшей стратегической целью. Для этого мы планируем увеличение среднемесячной заработной платы работников компании, занятых на перевозках до 50 тысяч рублей к 2015 году. Как и в предыдущие годы такой рост заработной платы будет обеспечиваться за счет серьезного роста, опережающего роста производительности труда.

В программе "Народных инициатив" Общероссийского народного фронта ставится задача - производительность в России в ближайшие 5 лет должна вырасти не менее, чем на треть. Стратегия холдинга "РЖД" ободренная в 2010 году ставит аналогичную цель: повысить производительность труда на 30% и на этой основе обеспечить рост благополучия железнодорожников. Хочу заверить, что одним из основных принципов работы компании будет оставаться именно принцип социальной ответственности.

В этой связи мы будем повышать адресность социальных льгот, работать с молодежью и детьми, развивать корпоративную культуру. Значимой задачей является эффективное взаимодействие с профессиональным союзом железнодорожников и транспортных строителей. ОАО "РЖД" будет продолжать выстраивать социальное партнерство с трудовыми коллективами на принципах взаимной выгоды, разумного баланса интересов и доверия.

Хочу особенно подчеркнуть, что проводимая в настоящее время реформа социального сектора компании не приведет к снижению уровня социальных гарантий. Необдуманных и необратимых изменений в этой сфере не было ранее и не будет допущено впредь. Мы сохраним те социальные объекты и там, где в основном проживают железнодорожники. И у муниципальных властей пока нет достаточных ресурсов и средств на содержание социальной инфраструктуры.

Несмотря на глобальные экономические потрясения и изменения, происходящие в экономике финансов процессы глобализации в мире, будут продолжаться. Международная торговля, финансы, обмен технологиями, туризм, изучение мировых культур, перемещение в пространстве - все эти тенденции будут набирать силу.

Россия занимает достойное место в международной экономике, политике, культуре, религиозной жизни и науки.

"Российские железные дороги", как одна из важнейших компаний страны, также становится все более глобальным игроком на транспортном рынке и обладает большим опытом в строительстве железнодорожной инфраструктуры и организации перевозочного процесса. Эти компетенции подтверждаются проектами, которые компания реализует в различных регионах мира: в КНДР, Монголии, Армении, Иране. Мы развиваем сотрудничество с Сербией, Индонезией. Надеемся на возрождение сотрудничества и реализацию проекта в Ливии.

Наиболее значимым перспективным проектом для нас является строительство линии так называемой "широкой колеи" через Украину до Братиславы и далее до Вены. Создание этого нового инфраструктурного моста в продолжение Транссибирской магистрали создаст совершенно новые возможности для экономик многих стран и интеграции Евразийского пространства. Дополнив на востоке этого мост Транскорейской магистралью, мы создадим уникальную и фактически единую железнодорожную Евразийскую сеть.

Хочу подчеркнуть, что наше участие в работе международных транспортных организаций. Вы помните вопрос, который был задан из зала? Транспортных организаций, таких как: МСЖД, ОСЖД, ЕЭК, ЭСКАТ ООН - направлена на продвижение именно этих идей и проектов. Развитие международных транспортных коридоров, гармонизацию нормативно-правовой и технологической базы.

ОАО "РЖД" играет также роль ключевого интегратора на пространстве 1520. Как в рамках производственного Совета по железнодорожному транспорту государств участников содружества, так и в формате бизнес-форума "Стратегическое партнерство - 1520".

18 октября 2011 года в Санкт-Петербурге Советом глав правительств, государств участников СНГ утверждена концепция стратегического развития железнодорожного транспорта, государств участников СНГ до 2020 года. В ее разработке компании "РЖД" принадлежит одно из лидирующих мест. Уверен, что глобализация железнодорожного транспорта и унификация стандартов его деятельности - это долговременный тренд. "Российские железные дороги", как и в предыдущие годы, будут играть лидирующую роль в железнодорожных интеграционных процессах и формирования единого транспортного пространства. А Совет глав стран участников СНГ единогласно принял предложенную концепцию без единого замечания.

Уважаемые коллеги, перед нами стоят масштабные и ответственные задачи. Так было в течение предыдущих 175 лет, так будет и в будущем. Потому что "Российские железные дороги" неотъемлемый элемент всех процессов, которые происходят в нашей стране, в обществе. Частью нашей железнодорожной культуры и профессиональной чести всегда была преданность родине и выбранному делу. Профессионализм, ответственность, устойчивость - сейчас эти качества очень нужны нашему обществу и стране для продолжения уверенного движения вперед. Поэтому мы должны с оптимизмом смотреть в будущее железнодорожного транспорта.

Уверен, что эффективное развитие железнодорожных магистралей, реализация всех стратегических целей станут мощным катализатором ускорения социально-экономического развития России в долгосрочной перспективе.

Здесь, в зале манежа собрались профессионалы своего дела. Люди, которые самоотверженно трудятся на выбранном поприще. Трудятся на благо нашего общества и во имя задач, которые реализуются компанией.

Убежден, что Второй железнодорожный съезд станет очередным шагом формирования долгосрочной стратегии развития для укрепления профессиональных связей в отрасли, который проходит через серьезное реформирование.

Уверен, что наши партнеры и клиенты, государственные руководители, представители общественных организаций поддержат инициативы этого съезда.

В заключение, уважаемые участники съезда, я от имени железнодорожников ОАО "РЖД" предлагаю подтвердить одобрение программы "Народных инициатив" Общероссийского народного фронта, поддержать политические решения, которые приняты в нашей стране о выдвижении Владимира Владимировича Путина для избрания в президенты Российской Федерации, поддержать лидеров партии "Единая Россия" и партию, которую мы можем критиковать, которой можем предъявлять претензию, потому что это наша партия. Предлагаю эту резолюцию также включить в материалы нашего съезда.

Спасибо за внимание!

Первый канал, 15:14, 18 ноября 2011, «Новости» Второй Железнодорожный съезд в Москве

ВЕДУЩИЙ: В Москве открылся Второй съезд железнодорожников. Стратегию развития отрасли обсуждают более 3 тысяч делегатов. Среди них участники рынка перевозок, депутаты, члены общественной палаты, ученые. Открыл заседание глава РЖД Владимир Якунин. Он говорил о важности совершенствования железнодорожной инфраструктуры с учетом социально-экономических интересов государства.

Владимир Якунин: На сегодняшний день 19 отраслей российской экономики обслуживают развитие российского железнодорожного транспорта. 19 отраслей. Причем это отрасли высокотехнологичные. Кроме этого, "Российские железные дороги" и являются потребителями высокотехнологичной продукции. Это суперсовременные машины, которые начинены электроникой, в которых созданы новые перспективные двигатели. Вот, собственно говоря, это и создает потребность для российской экономики

соответствовать тем высоким стандартам, которым сегодня пытается соответствовать российский железнодорожный транспорт.

РАДИОЭФОР

Радиостанция "Бизнес-ФМ", НОВОСТИ, 18.11.2011, 12:28

Ведущий не назван

ВЕДУЩИЙ: Дмитрий Медведев направил приветствие участникам и гостям железнодорожного съезда. Президент пожелал участникам и гостям съезда, в частности, плодотворных дискуссий и успехов. Железнодорожники, представители власти и бизнеса обсудят вопросы стратегического развития отрасли.

Радиостанция "Бизнес-ФМ", НОВОСТИ КОРПОРАЦИЙ, 18.11.2011, 16:17

Ведущий Мария Буянкина

ВЕДУЩИЙ: РЖД рассчитывает 17 декабря подписать контракт с немецким концерном "Сименс" на покупку 8 высокоскоростных поездов "Сапсан". Поставка составов ожидается в 2014 году. Предполагаемая стоимость договора 34 миллиона евро.

Радиостанция "Бизнес-ФМ", НОВОСТИ, 20.11.2011, 13:27

Ведущий не назван

ВЕДУЩИЙ: Глава государственной компании "Иранские железные дороги" Абдул Али Сахед Мохаммади и президент РЖД Владимир Якунин договорились связать сеть железных дорог Персидского залива и Европы. Встреча состоялась в кулуарах Второго железнодорожного съезда, на который Якунин пригласил Мохаммади. Обе стороны подчеркнули необходимость соединения южноиранского портового города Бендер-Аббаса, который расположен на берегу Персидского залива, с Европой через территорию России.

ПУБЛИКАЦИИ ЭЛЕКТРОННЫХ СМИ

ИТАР-ТАСС

Вопросы развития железных дорог обсудят делегаты открывающегося в Москве отраслевого съезда

18. 11. 2011, 00. 04

Вопросы стратегического развития отрасли обсудят железнодорожники, представители власти и бизнеса на открывающемся сегодня в Москве Втором железнодорожном съезде. В работе примут участие около тысячи делегатов, благодаря чему съезд станет одним из самых крупных и представительных среди всех отраслевых мероприятий последних лет. "Мы планируем обсудить стратегические цели развития железных дорог в контексте обеспечения социально-экономических интересов государства и удовлетворения растущих потребностей экономики в грузовых и пассажирских перевозках",- рассказали корр.ИТАР-ТАСС в компании РЖД, выступающей организатором съезда.

Особое внимание также уделят инновационной составляющей развития стальных магистралей. "Данные темы особенно актуальны в свете завершения в прошлом году третьего этапа реформы отрасли", - пояснили в компании.

Вместе с тем, продолжил собеседник агентства, государство приняло решение продлить реформу еще на пять лет. "Ключевыми задачами четвертого этапа станут вопросы развития инфраструктуры, конкуренции, обеспечения безубыточности социальных видов деятельности, поиск источников финансирования для инфраструктурных проектов", - сказали в РЖД.

Железнодорожники подчеркивают, что за последние десять лет стальные магистрали страны "прошли путь "разгосударствления": частный бизнес появился и в грузовом, и в пассажирском сегментах, возникла конкуренция, сформировалась новая система взаимоотношений". В РЖД уверены: "фактически железные дороги стали другими", но признают, что "ход реформы был полон шероховатостей, зачастую возникали конфликты интересов". "Теперь пришло время всем собраться, посмотреть на пройденный путь и взглянуть в будущее", - сказал собеседник агентства.

Значительное внимание в рамках съезда предполагается уделить вопросам совершенствования инфраструктуры, привлечения инвестиций и укрепления механизмов государственно-частного партнерства, развития скоростного и высокоскоростного сообщения, внедрения передовых информационных технологий, развития кадрового потенциала.

Делегаты съезда, как ожидается, станут свидетелями и достаточно крупного для отрасли события: прибытия контейнерного поезда, преодолевшего Транссиб ровно за 7 суток. Состав из 50 вагонов, груженных автозапчастями, выехал со станции "Находка-Восточная" 11 ноября в 11:05 мск и, пройдя 9 тыс 795 километров, около 11:00 мск должен прибыть на станцию "Шушары" в Ленинградской области. "Как только поезд прибудет, участники съезда узнают об этом и смогут лично убедиться в действенности проекта "Транссиб за 7 суток", - заверил собеседник агентства.

Наш Брянск.Ru

На МЖД утвердили список кандидатов второго железнодорожного съезда

Список делегатов второго железнодорожного съезда, который пройдет в столице 18-19 ноября, утвержден на Московской железной дороге. На форум кроме представителей ОАО «РЖД» приглашены руководители федеральных и региональных органов государственного управления, крупных промышленных предприятий, профессиональные участники рынка, клиенты железнодорожной отрасли, специалисты отраслевых и общественных организаций, сотрудники крупных зарубежных и российских компаний, сообщили в службе корпоративных коммуникаций МЖД.

120 работников, среди которых — руководители всех уровней и представители основных железнодорожных профессий из семи регионов магистрали, ветераны отрасли делегированы МЖД на съезд. Пути развития российских железных дорог, введение инноваций для повышения качества предоставляемых услуг обсудят в течение двух дней на столичной встрече.

Коллективом Московской железной дороги накануне съезда был разработан комплекс мероприятий по улучшению качества эксплуатационной деятельности, повышению надежности работы технических средств и уровня трудовой и технологической дисциплин, приуроченных к предстоящему событию. Среди главных предсъездовских целей столичной магистрали — выполнение заданных компанией плана погрузки, графика движения пригородных поездов на уровне не ниже 2010 года. Также МЖД взяла на себя обязательство поучаствовать в пропуске эстафетных поездов Кузбасс — Запад и повысить качество обслуживания в пригородном комплексе.

Официальный сайт партии Единая Россия

Медведев поприветствовал участников Железнодорожного съезда

Дмитрий Медведев: Повышение эффективности работы железнодорожной отрасли является стратегически важной задачей для нашей страны

Вопросы стратегического развития отрасли обсудят железнодорожники, представители власти и бизнеса на открываемом в Москве Втором железнодорожном съезде

Президент России Дмитрий Медведев направил приветствие участникам и гостям Второго Железнодорожного съезда.

«Повышение эффективности работы железнодорожной отрасли является стратегически важной задачей для нашей страны - крупнейшей в мире, - говорится в телеграмме президента, размещенной на сайте Кремля в пятницу, 18 ноября. - При ее решении необходимо перенимать передовой международный опыт, делать ставку на внедрение логистических и управленческих инноваций, широкое использование современных информационных технологий, укреплять государственно-частное партнерство, активнее привлекая инвестиции в перспективные проекты», - отметил Медведев.

Рассчитываю, подчеркнул глава государства, что «вы детально обсудите эти ключевые для отрасли вопросы, а ваши инициативы будут востребованы на практике». Президент также пожелал участникам и гостям съезда «плодотворных дискуссий, успехов и всего самого доброго».

Вопросы стратегического развития отрасли обсудят железнодорожники, представители власти и бизнеса на открываемом в Москве Втором железнодорожном съезде. В работе примут участие около тысячи делегатов, благодаря чему съезд станет одним из самых крупных и представительных среди всех отраслевых мероприятий последних лет. «Мы планируем обсудить стратегические цели развития железных дорог в контексте обеспечения социально-экономических интересов государства и удовлетворения растущих потребностей экономики в грузовых и пассажирских перевозках», - рассказали ИТАР-ТАСС в компании РЖД, выступающей организатором съезда.

Особое внимание также уделят инновационной составляющей развития стальных магистралей. «Данные темы особенно актуальны в свете завершения в прошлом году третьего этапа реформы отрасли», - пояснили в компании. Вместе с тем, продолжил собеседник агентства, государство приняло решение продлить реформу еще на пять лет. «Ключевыми задачами четвертого этапа станут вопросы развития инфраструктуры, конкуренции, обеспечения безубыточности социальных видов деятельности, поиск источников финансирования для инфраструктурных проектов», - сказали в РЖД.

Время Н

Представители ГЖД отправились на Железнодорожный съезд в Москву

пятница, 18 ноября 2011 года, 11:25

Представители Горьковской железной дороги примут участие во II Железнодорожном съезде, который будет проходить в Москве 18—19 ноября. Об этом сообщает служба корпоративных коммуникаций Горьковской железной дороги — филиала ОАО «РЖД».

Делегация Горьковской железной дороги состоит из 70 человек и включает в себя руководителей предприятий, молодых специалистов и представителей профсоюзных организаций. Возглавляет группу начальник Горьковской железной дороги Анатолий Лесун.

В течение двух дней участники будут обсуждать стратегические цели развития российских железных дорог. Особое внимание на съезде планируют уделить обсуждению роли железных дорог в социально-экономической политике Российского государства и удовлетворения растущих потребностей экономики в грузовых и пассажирских перевозках.

К участию в съезде приглашены более 3 тысяч гостей, среди которых представители органов государственной власти, профессиональные участники рынка, клиенты железнодорожной отрасли, сенаторы, депутаты Госдумы, представители научных кругов, Общественной палаты, трудовые коллективы.

Байкал Инфо

Депутаты Законодательного Собрания Иркутской области принимают участие во II Железнодорожном съезде

18 Ноябрь 2011, 17:27

Председатель Законодательного Собрания Иркутской области Людмила Берлина, начальник Восточно-Сибирской железной дороги, депутат Анатолий Краснощек и заместитель начальника ВСЖД по Тайшетскому региону, депутат Игорь Милостных принимают участие в работе II Железнодорожного съезда, который открылся 18 ноября 2011 года в Москве. Об этом сообщает пресс-служба ЗС.

На съезд в качестве гостей и делегатов прибыли руководители федеральных и региональных органов государственного управления, работники ОАО «РЖД», представители крупных промышленных предприятий и компаний – операторы железнодорожного подвижного состава, специалисты отраслевых ассоциаций и общественных организаций, сотрудники крупных зарубежных и российских компаний, имеющих отношение к организации железнодорожных перевозок.

В приветственном слове к участникам II Железнодорожного съезда председатель правительства РФ Владимир Путин подчеркнул: «Ваш форум уже заслужил высокую деловую репутацию как открытая дискуссионная площадка для обсуждения насущных профессиональных проблем и перспектив дальнейшего развития важнейшей для нашей страны отрасли. Сегодня особенно востребованы ваши инициативы, направленные на внедрение в железнодорожный комплекс современных инновационных технологий, привлечение дополнительных инвестиций, реализацию масштабных инфраструктурных проектов».

ИНТЕРФАКС

РЖД могут 17 декабря подписать контракт на покупку восьми "Сапсанов"

ОАО "Российские железные дороги" (РЖД) рассчитывает 17 декабря подписать твердый контракт на покупку дополнительных восьми высокоскоростных поездов "Сапсан", сообщил источник в РЖД журналистам в пятницу в кулуарах II Железнодорожного съезда в Москве.

По его словам, составы, как ожидается, будут поставлены в 2014 году. Стоимость договора будет примерно такой же, как и у контракта 2005 года на поставки восьми эксплуатируемых сейчас "Сапсанов" - чуть более 34 млн евро за 10-вагонный поезд (предыдущая партия "Сапсанов" была закуплена за 276 млн евро).

В то же время собеседник отметил, что увеличивать частоту курсирования "Сапсанов" (сейчас они эксплуатируются на линиях Москва-Санкт-Петербург и Москва-Нижний Новгород) не планируется. Составы будут ходить сдвоенными в тех же "нитках" графика. Это связано необходимостью пропуска пассажирских поездов дальнего следования и электричек. При этом потребуются несколько удлинить ряд платформ, на которых сейчас делают остановки "Сапсаны", однако стоимость этих работ невелика. Модернизации платформ на конечных пунктах не потребуются.

Обслуживание составов, как ожидается, будет проходить в депо "Металлострой" в Санкт-Петербурге. Для этого РЖД планирует предоставить в депо дополнительные мощности за счет вывода из него своего подвижного состава в новый комплекс, который, по словам источника, предложено построить производителю поездов - германскому концерну Siemens. Стоимость этого проекта собеседник оценил примерно в 40 млн евро, отметив, однако, что германская компания ответа по этому поводу еще не дала.

Решение о закупке дополнительных составов "Сапсан" вызвано высоким спросом на эти поезда, а также необходимостью их планового ремонта, начиная с 2012 года.

ИТАР-ТАСС

РЖД и концерн Siemens планируют 17 декабря подписать контракт на 8 поездов "Сапсан"

РЖД и концерн Siemens планируют подписать 17 декабря контракт на закупку 8 поездов "Сапсан". Об этом сообщил журналистам в кулуарах 2-го железнодорожного съезда источник в РЖД.

По его словам, поставки "Сапсанов" ожидаются в 2014 году в комплектации по 10 вагонов в поезде.

Также будет заключен контракт на техобслуживание этих поездов.

Источник в компании подчеркнул, что контракт будет заключаться по ценам 2005 года.

Высокоскоростные поезда "Сапсан" начали курсировать между Москвой и Санкт-Петербургом 17 декабря 2009 года. "Сапсан" - высокоскоростной электропоезд серии Velaro RUS производства компании Siemens, способный развивать максимальную скорость 250 км/ч. Поезд получил свое название в честь самой быстрой птицы на планете.

Контракт на поставку 8 поездов серии Velaro RUS был подписан в мае 2006 года. Стоимость контракта - 276 млн евро. В апреле 2007 года был подписан договор технического обслуживания поездов в течение 30 лет на сумму 354,1 млн евро.

"Сапсан" выполняется в двух модификациях с одно - и двухсистемными двигателями, для контактной сети 3 кВ постоянного и 25 кВ/50 Гц переменного тока, соответственно. Поезда курсируют на линиях Москва-Санкт-Петербург и Москва- Нижний Новгород.

Российская газета

РЖД и "Siemens" подпишут контракт на 8 поездов Сапсан

РЖД и концерн Siemens планируют подписать 17 декабря контракт на закупку 8 поездов "Сапсан". Об этом сообщил журналистам в кулуарах 2-го железнодорожного съезда источник в РЖД.

По его словам, поставки "Сапсанов" ожидаются в 2014 году в комплектации по 10 вагонов в поезде.

Также будет заключен контракт на техобслуживание этих поездов. Источник в компании подчеркнул, что контракт будет заключаться по ценам 2005 года. Высокоскоростные поезда "Сапсан" начали курсировать между Москвой и Санкт-Петербургом 17 декабря 2009 года.

"Сапсан" - высокоскоростной электропоезд серии Velaro RUS производства компании Siemens, способный развивать максимальную скорость 250 км/ч. Поезд получил свое название в честь самой быстрой птицы на планете. Контракт на поставку 8 поездов серии Velaro RUS был подписан в мае 2006 года.

Стоимость контракта - 276 миллионов евро. В апреле 2007 года был подписан договор технического обслуживания поездов в течение 30 лет на сумму 354,1 миллиона евро.

"Сапсан" выполняется в двух модификациях с одно - и двухсистемными двигателями, для контактной сети 3 кВ постоянного и 25 кВ/50 Гц переменного тока, соответственно. Поезда курсируют на линиях Москва-Санкт-Петербург и Москва- Нижний Новгород.

ИНТЕРФАКС

Якунин предлагает инвестировать в развитие железных дорог до 1% ВВП

Москва. 18 ноября. –

Президент ОАО "Российские железные дороги" (РЖД) Владимир Якунин предлагает инвестировать в развитие и обновление железных дорог до 1% ВВП.

"Очевидно, что такой объем вложений можно обеспечить только за счет увеличения доходов РЖД и формирования долгосрочной тарифной политики, роста объемов государственного финансирования и точечного привлечения частных инвестиций в инфраструктурные проекты", - сказал он на II Железнодорожном съезде в Москве в пятницу.

Кроме того, В.Якунин добавил в этой связи, что поддерживает тезис о необходимости возврата к практике стратегического планирования развития экономики.

Первый канал

Второй съезд российских железнодорожников проходит в Москве

В Москве открылся второй съезд железнодорожников. Стратегию развития отрасли обсуждают более 3 тысяч делегатов. Среди них участники рынка перевозок, депутаты, члены Общественной палаты, ученые.

Открыл заседание глава "РЖД" Владимир Якунин. Он говорил о важности совершенствования железнодорожной инфраструктуры с учетом социально-экономических интересов государства.

"На сегодняшний день 19 отраслей российской экономики обслуживают развитие российского железнодорожного транспорта, причем это отрасли высокотехнологичные. Кроме этого, "Российские железные дороги" и являются потребителями высокотехнологичной продукции. Это суперсовременные машины, которые начинены электроникой, в которых созданы новые, перспективные двигатели. Вот, собственно говоря, это и создает потребность для российской экономики соответствовать тем высоким стандартам, которым сегодня пытается соответствовать российский железнодорожный транспорт", - рассказал президент, председатель правления ОАО "Российские железные дороги" Владимир Якунин.

ИТАР-ТАСС

Железнодорожники надеются, что в будущем на сети не возникнет искусственный дефицит вагонов

19. 11. 2011, 17. 05

Российские железнодорожники надеются, что в будущем на сети стальных магистралей страны не возникнет искусственный дефицит вагонов.

"Мы всегда сталкивались с проблемой сезонного дефицита подвижного состава, это было и в Советском Союзе, это было и у нас", - пояснил президент компании РЖД Владимир Якунин в ходе завершающего сегодня свою работу Второго отраслевого съезда.

Однако, он признал, что "то, с чем мы столкнулись в последнее время, это не просто сезонная нагрузка - это дисбаланс в системе управления движением, который нам удалось взять под контроль только при поддержке правительства РФ". Причиной ситуации Якунин назвал "нехватку нормативной базы".

"Думаю, что впредь с такими проблемами мы сталкиваться не будем", - выразил надежду глава компании, подчеркнув, между тем, что "с напряженностью сезонных вывозов мы сталкиваться будем".

Ранее железнодорожники констатировали, что в середине октября сложилась "непростая ситуация с вывозом грузов на сети стальных магистралей". "В условиях сокращения объемов перевозок по сравнению с докризисным периодом количество вагонов превысило 1 млн штук, что стало причиной искусственного дефицита подвижного состава", - пояснили в компании. Данная ситуация, по словам железнодорожников, "возникла из-за отсутствия нормативных документов, регламентирующих движение частного парка грузовых вагонов, при этом возникла дезорганизация управления по перевозке грузов".

РБК daily

Якунин: "Мы смогли создать позитивный имидж "РЖД" в глазах кредиторов"

17:58, Новости РБК daily

Последние четыре года стали одним из наиболее заметных периодов в почти 175-летней истории развития и реформирования российских железных дорог, отметил президент ОАО "РЖД" Владимир Якунин, озвучивая итоги реформирования железнодорожной отрасли на II Железнодорожном съезде в Москве.

"Мы завершили третий этап и начали реализацию четвертого этапа реформирования отрасли. Компанией проведены серьезные структурные преобразования: созданы крупные дочерние компании - Федеральная пассажирская компания, Первая и Вторая грузовые компании, Желдорреммаш, вагоноремонтные компании. В результате построен мощный холдинг", - рассказал г-н Якунин, сообщает пресс-служба РЖД.

Сейчас в дочерних компаниях работает более 200 тыс. человек. "Объем их бизнеса составляет более 500 млрд руб. в год", - доволен Владимир Якунин. Кроме того, активно привлекается частный капитал для модернизации и развития отрасли.

"Мы смогли создать позитивный имидж "РЖД" в глазах кредиторов и обеспечить эффективное заимствование средств на рекордных условиях на срок до 20 лет", - объявил г-н Якунин. "Сегодня в транспортное машиностроение пришли ноу-хау и инвестиции таких компаний, как "Сименс", "Альстом", "Бомбардье", "Кнорр-Бремзе", "Финмекканика" и многих других", - отметил глава компании.

"Несмотря на ограниченность инвестиционного бюджета, ОАО "РЖД" активизировало работы по модернизации и развитию инфраструктуры - на эти цели за 4 года направлено более одного трлн. руб. <...>В результате за 2008-2011 годы объемы экспортных перевозок грузов в российские порты возросли на 22% и превысили 210 млн т.", - подчеркнул Владимир Якунин.

"Нам вверена подготовка значительной части инфраструктуры для обеспечения транспортного обслуживания XXII Олимпийских зимних игр и XI Паралимпийских зимних игр 2014 года в Сочи. На сегодняшний день все работы выполняются по плану, а достигнутые промежуточные результаты постоянно получают высокие оценки руководства МОК", - доволен г-н Якунин. Он добавил, что активно ведется работа в преддверии Саммита АТЭС 2012 года и XXVII Всемирной летней Универсиады 2013 года в Казани.

РЖД запустило и высокоскоростные движения в России. Поезда "Сапсан", курсирующие между Москвой, Санкт-Петербургом и Нижним Новгородом, перевезли уже более 4,7 млн человек. Поезда "Аллегро", которые ездят между Санкт-Петербургом и Хельсинки, - более 300 тыс. человек. По словам Владимира Якунина, "Сапсан" - это символ модернизации и инновационного развития железнодорожного транспорта России.

НТВ

В Москве железнодорожники подводят итоги последних лет и обсуждают перспективы на будущее.

18.11.2011, 17:33

Сотни российских железнодорожников сегодня сделали плановую длительную остановку в Москве на II отраслевом съезде. Обсуждают новые тенденции, в том числе включение на железных дорогах «зеленого света» частному бизнесу и конкуренции. А также перспективы, среди которых — завершение крупных инфраструктурных проектов.

О магистральных направлениях в работе РЖД — корреспондент НТВ Алексей Кондулуков.

Российские железнодорожники обсуждают стратегические направления развития своей отрасли. Более трех тысяч делегатов и гостей II съезда сегодня собрались в Манеже, чтобы разобраться, как РЖД будет помогать модернизировать страну и что будет с реформой отрасли.

Вот уже несколько лет эта инфраструктурная монополия пытается привнести в свою деятельность конкуренцию и частные деньги, которые необходимы для масштабного обновления основных фондов, а это — 7 % всех основных фондов страны. Сейчас завершён третий этап реформы РЖД.

Владимир Якунин, президент ОАО «Российские железные дороги»: «Мы должны были завершить вопросы, связанные с созданием пассажирской компании, а также созданием компании в регионах по перевозке пассажиров в региональном масштабе. Эти задачи сегодня реализуются. Вы сами видите, что это уже практическое изменение некой модели деятельности железнодорожного транспорта, утвержденное на уровне государства».

Предстоит выработать идеологию дальнейшего реформирования и уточнить планы модернизации. Более 20 тысяч километров железных дорог сейчас требуют ускоренного ремонта.

Стремительно увеличивается грузопоток на восток. Нагрузка на этом направлении сейчас самая высокая за всю историю. Нужно срочно расширять узкие места, реконструировать тоннели, строить объездные пути вокруг городов, модернизировать московский транспортный узел.

Первый канал

В Москве открылся Второй съезд железнодорожников

18 ноября 2011, Пятница, 18:31

Стратегия развития транспортной инфраструктуры страны стала главной темой Второго съезда железнодорожников, который открылся в Москве. В его работе принимают участие представители "РЖД", руководители частных компаний, которые занимаются перевозками, а также ученые, депутаты и члены Общественной палаты. Как подчеркнул глава "РЖД" Владимир Якунин, модернизация сети железных дорог должна проходить с учетом всех потребностей экономики.

"На сегодняшний день 19 отраслей российской экономики обслуживают развитие российского железнодорожного транспорта, причем это отрасли высокотехнологичные. Кроме этого, "Российские железные дороги" и являются потребителями высокотехнологичной продукции. Это суперсовременные машины, которые начинены электроникой, в которых созданы новые, перспективные двигатели. Вот, собственно говоря, это и создает потребность для российской экономики соответствовать тем высоким стандартам, которым сегодня пытается соответствовать российский железнодорожный транспорт", - рассказал Президент, председатель правления ОАО "Российские железные дороги" Владимир Якунин.

Аргументы недели

Модернизация железных дорог в России связана с развитием высоких технологий

18 ноября 2011, 21:50

Президент, председатель правления ОАО "Российские железные дороги" Владимир Якунин на Втором съезде железнодорожников, который открылся в Москве, заявил, что модернизация железных дорог вплотную связана с развитием высоких технологий.

На съезде железнодорожников свои идеи высказали руководители частных компаний-перевозчиков, ученые, депутаты, члены Общественной палаты. Глава "РЖД" Владимир Якунин отметил, что а сегодняшний день 19 отраслей российской экономики обслуживают развитие российского железнодорожного транспорта, причем это отрасли высокотехнологичные. "Российские железные дороги" и являются потребителями высокотехнологичной продукции. Это суперсовременные машины, которые начинены электроникой, в которых созданы новые, перспективные двигатели", - сказал Якунин.

Российская газета

Зубков: РЖД не нужно снижать темпы перевозок агропродукции

19.11.2011, 10:06

Первый вице-премьер РФ Виктор Зубков призвал РЖД сохранить в будущем набранные в этом году темпы перевозок аграрной продукции.

"Обращаюсь к вам с просьбой сохранить набранные темпы работы и полностью удовлетворить имеющиеся потребности сельского хозяйства в железнодорожной инфраструктуре", - сказал Зубков, выступая на Втором железнодорожном съезде. Он отметил, что до конца текущего сельскохозяйственного года, который заканчивается 1 июля 2012 года, только зерна необходимо перевезти "многие и многие" миллионы тонн.

Зубков прогнозирует, что в целом в ближайшие месяцы интенсивность перемещения сельхозпродукции должна увеличиться. По его словам, учитывая сезонность ее производства, сейчас крайне важно обеспечить оперативность и ритмичность ее перемещения как внутри России, так и в экспортном направлении.

Зубков обратил внимание, что железнодорожникам удалось добиться слаженной и оперативной работы по перевозке аграрной продукции из целого ряда регионов.

Например, полностью обеспечить вагонным парком заявки на перевозки продовольствия из Новосибирской, Нижегородской областей и Забайкальского края.

"Надеюсь, что и в дальнейшем железнодорожный транспорт будет являться надежным партнером сельского хозяйства, гарантом долгосрочного и успешного социально-экономического развития отрасли", - заключил Зубков.

Гудок

Вадим Морозов: «Бизнес сформировал масштабный заказ на развитие российских железных дорог»

19.11.2011 15:13:15

«Грузооборот на сети российских железных дорог в текущем году практически достигнет уровня 2007 года. А погрузка грузов на экспорт увеличится по сравнению с докризисным уровнем почти на 7% в первую очередь за счет экспорта угля, нефтяных грузов, руды и удобрений», - заявил первый вице-президент ОАО «РЖД» Вадим Морозов, выступая на II Железнодорожном съезде в Москве.

«Бизнес сформировал масштабный долгосрочный заказ на развитие российских железных дорог. Потребности грузоотправителей к росту грузоперевозок таковы, что за последние годы поступили заявки на увеличение объемов перевозки к 2020 году суммарной составляющей более 200 млн. тонн», - подчеркнул Вадим Морозов. «Поэтому от темпов усиления инфраструктуры в ближайшие годы зависит доступ к богатейшим запасам природных ресурсов, рост промышленного производства, перспективы создания десятков тысяч новых рабочих мест, увеличение бюджетных поступлений».

Уже только к 2015 году ожидается рост грузооборота еще более чем на 12%, что не намного ниже уровня, который прогнозировался в Стратегии 2030 на этот период.

«Чтобы не отставать от потребностей общества и бизнеса компания подготовила современную версию Генеральной схемы развития ОАО «РЖД» на период до 2020 года, в которой определены мероприятия по усилению инфраструктуры и необходимые для этого решения», - рассказал Вадим Морозов. «В первую очередь речь идет о развитии инфраструктуры в направлениях портов Северо-Запада, Юга России, Дальнего Востока и реализации экспортно-импортного и транзитного потенциала страны, усилении БАМа, развитии крупнейших транспортных узлов».

На усиление пропускных способностей указанных направлений без учета масштабных проектов развития пассажирского комплекса необходимо направить до 2015 года 600 млрд. рублей. Компания не располагает собственными источниками в таком объеме, и минимальный необходимый объем дополнительного финансирования должен составить 400 млрд. рублей.

«Чтобы привлечь недостающие средства, необходимо вернуться к реализации прозрачной и действенной модели финансирования развития инфраструктуры, заложенной в Стратегии 2030. Помимо амортизационных отчислений, доходов от продажи активов и прибыли «РЖД», необходимо задействовать инвестиционные инструменты», - отметил Вадим Морозов.

Существенным дополнительным источником финансирования могут стать средства федерального центра. Например, прямой федеральной поддержки требуют такие коммерческие некупаемые проекты как развитие инфраструктуры на Дальнем Востоке и Крайнем Севере, усиление линий общегосударственного значения, организация высокоскоростного пассажирского движения.

«Нельзя не учитывать средства Субъектов Федерации, которые могли бы пойти на развитие транспортных узлов, пригородных перевозок и вокзального комплекса. Этот источник финансирования также предусмотрен Стратегией, но, к сожалению, пока используется крайне слабо», - продолжил Вадим Морозов. «Прекрасным примером такого сотрудничества является проект строительства линии Беркакит — Томмот — Нижний Бестях в Республике Саха, софинансируемый регионом, федеральным центром и ОАО «РЖД».

Среди других возможных инструментов финансирования были названы частный капитал, инфраструктурные облигации, включение инвестиционной составляющей в грузовой тариф, а также формирование механизма «сетевых контрактов» между государством и собственником инфраструктуры.

II Железнодорожный съезд проходит 18-19 ноября в Центральном выставочном зале «Манеж» в Москве. В нем принимают участие более 3000 делегатов, среди которых представители органов государственной власти, профессиональные участники рынка, клиенты железнодорожной отрасли, сенаторы, депутаты Госдумы, представители научных кругов, Общественной палаты, трудовых коллективов.

Работа съезда в субботу посвящена вопросам опережающего развития железнодорожного транспорта России и привлечения финансовых ресурсов для реализации масштабных инвестиционных проектов.

Официальный сайт партии Единая Россия

Матвиенко: В России необходимо строить железные дороги в тех регионах, где их еще нет

19 ноября 2011, 15:48

Нельзя считать нормальным, что пять российских регионов не имеют железных дорог вообще, а еще в десяти они развиты очень слабо, считает Валентина Матвиенко

Спикер Совета федерации Валентина Матвиенко считает, что в РФ необходимо строить железные дороги в тех регионах, где их еще нет.

«Нельзя считать нормальным, что пять российских регионов не имеют железных дорог вообще, а еще в десяти они развиты очень слабо. Строительство новых железных дорог было и остается системообразующим фактором освоения территорий страны и имеет огромное социальное значение. Ведь вслед за проложенными рельсами возникают дома и школы, открываются рудники и шахты, строятся промышленные предприятия», - заявила спикер Совфеда на II Железнодорожном съезде в Москве в субботу, 19 ноября.

Матвиенко отметила, передает «Интерфакс», что железные дороги в РФ с ее протяженностью и суровым климатом - это «больше, чем просто транспорт», «это механизм обеспечения политического, экономического, социального и культурного единства и стабильного развития страны».

Кроме того, по мнению председателя СФ, задачей железнодорожного транспорта должно быть «повышение скоростей», а также модернизация ж/д инфраструктуры. По состоянию на начало 2011 г. ее износ составлял 49%, средний возраст локомотивов - примерно 20-25 лет, пассажирских вагонов - около 17-ти лет.

«Необходимость модернизации ж/д инфраструктуры продиктована не только потребностями увеличения скоростей, но и безопасностью пассажиров», - подчеркнула Матвиенко.

Финмаркет

Владельцы грузовых вагонов в РФ спекулируют на их стоимости, считает В.Якунин

19 ноября 2011 года 17:06

Владельцы грузовых вагонов в РФ спекулируют на их стоимости, считает президент ОАО "Российские железные дороги" (РЖД) Владимир Якунин. "Грузовладельцы не почувствовали улучшений. (...) Стоимость использования вагонов выросла, и в ней заложена значительная спекулятивная составляющая - вагон в России уже давно стоит дороже, чем в США, при худших характеристиках", - привела компания слова топ-менеджера по итогам его выступления на II Железнодорожном съезде в Москве.

Между тем, сейчас крупнейшим владельцем грузовых вагонов является именно группа РЖД, владеющая по 100% акций ОАО "Первая грузовая компания" (ПГК) и ОАО "Вторая грузовая компания" (ВГК), которые вместе контролируют до 40% рынка. Также В.Якунин отметил на съезде, что использование ж/д инфраструктуры в ходе проводимой в РФ реформы этого вида транспорта "не улучшилось" (РЖД обеспечивают диспетчеризацию работы подвижного состава). По мнению главы компании, "проблема сложилась из комплекса сбоев", в том числе, из-за того, что новые нормативы управления вагонами приняты с запозданием. Из-за этого станции на ряде направлений переполнены, более ста поездов с порожними вагонами ежедневно перемещаются навстречу друг другу, а укрупнения частных операторов пока не произошло. На это министр транспорта РФ Игорь Левитин заметил, что из 1,85 тыс. ж/д операторов 20 владеют почти 80% вагонов в РФ.

При этом В.Якунин считает, что владельцы вагонов должны направлять каждый вагон с учетом "общесетевой технологии". "Цель реформирования, прежде всего, - это рост эффективности и привлекательности для клиента, а любые частные интересы, пусть даже очень крупного капитала, не могут ставиться во главу угла", - заявил президент РЖД. В то же время он отметил, что в октябре-ноябре ситуация на железных дорогах РФ начала улучшаться после того, как правительство РФ сделало попытку навести порядок с управлением вагонопотоками.

Вице-премьер Сергей Иванов поручил РЖД взять в аренду полувагоны ПГК и ВГК и предоставлять их по тарифам, регулируемым государством. Также В.Якунин отметил, что реформа ж/д транспорта позволила создать условия для притока инвестиций в покупку новых грузовых вагонов: парк вырос до максимального уровня, средний возраст вагонов серьезно снизился.

Гудок

В Москве завершил работу II Железнодорожный съезд Участники II Железнодорожного съезда приняли итоговую резолюцию

19.11.2011 16:40:49

В течение двух дней делегаты съезда обсуждали стратегические цели развития российских железных дорог в контексте обеспечения социально-экономических интересов государства и удовлетворения растущих потребностей экономики в грузовых и пассажирских перевозках, направления повышения эффективности железных дорог, внедрение инноваций.

Железнодорожный транспорт является системообразующим элементом экономики России, формирующим около 2% национального ВВП. Участники съезда подчеркивают важность обновления, расширения и опережающего развития железнодорожной инфраструктуры в целях ускорения социально-экономического развития страны, а также ключевую роль дальнейшей государственной поддержки в реализации соответствующих инвестиционных проектов. В этой связи необходима актуализация и последовательное выполнение мероприятий по реализации «Стратегии развития железнодорожного транспорта в РФ до 2030 г.» в условиях посткризисного развития, модернизации и диверсификации экономики.

В резолюции отмечается необходимость принятия конкретных решений по масштабному развитию БАМа и Транссиба, доведения объемов вложений в модернизацию железнодорожной инфраструктуры до 1% ВВП при росте общего уровня инвестиционной привлекательности российской экономики, расширения сферы государственно-частного партнерства при реализации крупных железнодорожных проектов, ускорение формирования соответствующей законодательной и нормативной базы.

Съезд считает важнейшим приоритетом развития железнодорожного транспорта обеспечение безопасности перевозочного процесса, повышение уровня антитеррористической защищенности объектов железнодорожного транспорта. Значительное внимание должно быть уделено защите окружающей среды, дальнейшему повышению экологичности железнодорожного транспорта. Также приоритетными задачами признаны повышение качества пассажирских перевозок, ценовой доступности и расширение спектра услуг пассажирского комплекса.

Участники съезда отметили необходимость повышения эффективности использования всех видов ресурсов, роста производительности труда на 30% до 2015 года с целью повышения финансовой устойчивости железнодорожных предприятий и обеспечения на этой основе достойного уровня благосостояния железнодорожников.

По мере глобализации экономики, расширения ее внутренних и внешних транспортно-экономических связей с учетом создания Единого экономического пространства и Таможенного союза, значение железнодорожного транспорта в интеграционных процессах и его роль в международной экономической кооперации будут существенно возрастать. В этой связи в резолюции подчеркивается важность укрепления партнерских отношений с зарубежными железными дорогами, объединения усилий транспортных компаний по созданию новых логистических продуктов, развитие железнодорожной инфраструктуры международных транспортных коридоров на всем их протяжении.

II Железнодорожный съезд проходит 18-19 ноября в Центральном выставочном зале «Манеж» в Москве. В нем принимают участие более 3000 делегатов, среди которых представители органов государственной власти, профессиональные участники рынка, клиенты железнодорожной отрасли, сенаторы, депутаты Госдумы, представители научных кругов, Общественной палаты, трудовых коллективов. Работа съезда во второй день посвящена вопросам опережающего развития железнодорожного транспорта России и привлечения финансовых ресурсов для реализации масштабных инвестиционных проектов.

Российская газета

Владимир Якунин: Собственники вагонов спекулируют на их стоимости

20.11.2011, 18:30

В ближайшие месяцы увеличится интенсивность перемещения сельхозпродукции по железной дороге, предупредил первый вице-премьер Виктор Зубков, выступая на Втором железнодорожном съезде.

До конца сельскохозяйственного года, который заканчивается 1 июля 2012 года, только зерна, по его словам, необходимо перевезти "многие и многие" миллионы тонн. Учитывая сезонность производства сельхозпродукции, сейчас крайне важно обеспечить оперативность и ритмичность ее перемещения как внутри России, так и в экспортном направлении. Зубков признал, что в ряде регионов железнодорожникам удалось этого добиться. Теперь главное, не сбиться с темпа.

В связи с этим тема дефицита вагонов становится еще актуальнее.

"Мы всегда сталкивались с проблемой сезонного дефицита подвижного состава, это было и в Советском Союзе, - сказал глава РЖД Владимир Якунин. - Но в последнее время это не просто сезонная нагрузка, а дисбаланс в системе управления движением".

Текущие проблемы в системе управления вагонами удалось снять при поддержке правительства, подчеркнул он. А вот для устранения дефицита вагонов необходимо создать условия для консолидации их владельцев, а также четкие правила и для перевозчика, и для оператора вагонов, сказал Якунин. Уже подготовлен проект постановления правительства, где прописан финансово-экономический аспект во взаимоотношениях между операторами вагонов. Что касается пересмотра договоров РЖД с ними, то до конца декабря будут действовать старые договоры по аренде вагонов, чтобы не платить неустойки, а с 2012 года налоги для малого бизнеса будут пересмотрены, пообещал Якунин.

Еще одна проблема: некоторые владельцы грузовых вагонов спекулируют на их стоимости, считает глава РЖД. Тарифы растут, и в них заложена значительная спекулятивная составляющая - вагон в России уже давно стоит дороже, чем в США при худших характеристиках.

Пассажир всегда прав

В ближайшее время через сайт РЖД и через единый информационно-сервисный центр по номеру: 8 800 775 00 00 те, кто желает за три месяца или даже полгода купить билет на самолет и спрогнозировать свой дальнейший путь по железной дороге, сможет узнать ориентировочное расписание поездов. А за 45 суток до отправления поезда, как обычно, купить билет, сказал Якунин. Увеличивать глубину продаж в компании пока не намерены. Однако ко второму полугодю 2013 года планируется запустить бонусную программу при покупке билетов в вагоны "купе", "люкс" и СВ поездов дальнего следования по России. В рамках этой программы пассажиры смогут накапливать баллы, количество которых будет учитываться в "личном кабинете". Так что обзаводиться отдельной картой, по аналогии с авиационными бонусными программами, не потребуются. Накопленные баллы можно будет использовать при приобретении премиальных билетов, в гостиницах, банках и так далее.