

«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 ВЪГ 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 экономики 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 на закупаемые 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 сохранилась практика предоставления исключительных — пониженных — тарифов на перевозку зерна и продуктов перемола, ряда других грузов. То есть мы продолжали субсидировать другие отрасли.

ВГ: 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 XXI Олимпийских зимних игр и XI Паралимпийских зимних игр 2014 года в Сочи. На сегодняшний день у нас там шесть проектов, все работы по которым выполня-

ются 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 сегод-

ВЛАДИМИР ЯКУНИН:
«ВАЖНОЙ ЗАДАЧЕЙ, ПОСТАВЛЕННОЙ ПРАВИТЕЛЬСТВОМ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ, ЯВЛЯЕТСЯ РАЗВИТИЕ ВЫСОКОСКОРОСТНОГО И СКОРОСТНОГО ДВИЖЕНИЯ»

ЯКУНИН ВЛАДИМИР ИВАНОВИЧ
Родился 30 июня 1948 года во Владимирской области. В 1972 году, окончив Ленинградский механический институт, поступил на работу в Институт прикладной химии. Служил в армии. С 1977 года трудился в Комитете СССР по внешнеэкономическим связям. В 1982–1985 годах возглавлял иностранный отдел Физико-технического института имени Иоф-

фе. С 1985 года — на дипломатической службе, был секретарем постпредства при ООН. По возвращении в Россию в 1991 году занялся бизнесом, возглавлял Международный центр делового сотрудничества в Санкт-Петербурге. С 1997 года — начальник Северо-Западной окружной инспекции Главного контрольного управления президента. С октября 2000 года — заместитель министра транспорта,

с февраля 2002 года — первый заместитель министра путей сообщения. 24 октября 2003 года назначен первым вице-президентом, 14 июня 2005 года — президентом ОАО РЖД. Имеет ряд государственных наград, в том числе орден Почета и «За заслуги перед Отечеством» I степени, медаль «За боевые заслуги». Возглавляет попечительские советы Центра национальной славы и Фонда Андрея Первозванного.

КРИЗИС ОТБРОСИЛ РЕАЛИЗАЦИЮ СТРАТЕГИЧЕСКИХ ПЛАНОВ НА ПЯТЬ ЛЕТ, НО ДОЛГОСРОЧНЫЕ ЦЕЛИ И ЗАДАЧИ РАЗВИТИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА ОСТАЮТСЯ БЕЗ ИЗМЕНЕНИЙ