



20 Производители локомотивов оценивают потери от санкций

22 Выдача номеров на вагоны станет привилегией

23 Пульт управления отдадут в женские руки

В «Прогноз социально-экономического развития РФ на 2015 год и на плановый период 2016–2017 годов» внесены изменения, предусматривающие индексацию грузовых и пассажирских железнодорожных перевозок в следующем году на 10%.

По расчету

— власть —

На совещании у премьер-министра Дмитрия Медведева решено увеличить тарифы на грузовые и пассажирские железнодорожные перевозки в 2015 году на 10%. Перед этим Минэкономики настаивало на индексации тарифа в размере 7,5% и 30 млрд руб. государственных субсидий. Но министр Алексей Улюкаев признал, что на заседании члены кабинета поддержали точку зрения РЖД.

Ранее президент ОАО РЖД Владимир Якунин обращался в правительство с письмом, в котором обосновывал необходимость повышения на 10% и выделения 45 млрд руб. госсубсидий на капитальный ремонт инфраструктуры. Это необходимо для сохранения финансовой устойчивости компании и реализации заявленных планов модернизации. В противном случае, по расчетам РЖД, финансовый убыток по итогам года может составить 60 млрд руб.

«Данный уровень индексации необходим для восстановления той базы расчета тарифа, которую мы потеряли в 2014 году», — заявил Владимир Якунин. — В прошлом и текущем годах мы серьезно урезали расходы, что отразилось на ремонте инфраструктуры, и сегодня у компании с момента существования максимальный уровень просроченных в плане необходимого ремонта километров,

которые отражаются на скорости движения грузов».

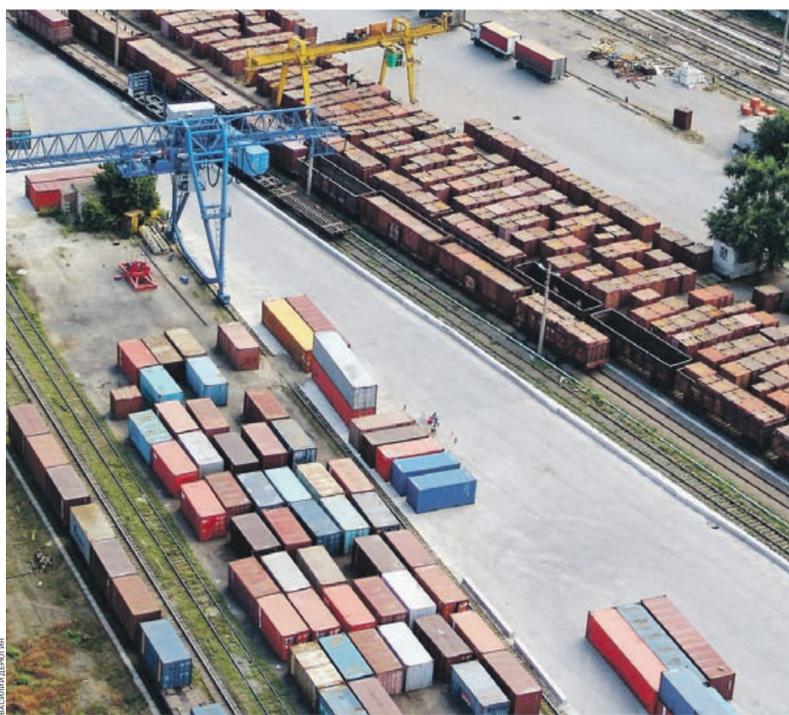
В Прогнозе социально-экономического развития РФ на 2015 год и плановый период 2016–2017 годов уже внесены необходимые изменения. На 2016 и 2017 годы рост стоимости перевозок предусмотрен на 5,5% и 4,5% соответственно.

«Данный тарифный сценарий подразумевает исполнение мероприятий утвержденного плана действий по недопущению прогнозируемых в 2014 и 2015 годах убытков ОАО РЖД», — говорится в прогнозе. — Реализация указанных мероприятий позволит обеспечить безусловное сохранение инвестиционного потенциала отрасли».

Минэкономики также тревожит тенденция, при которой РЖД из-за высокой стоимости перевозок теряет высокодоходную грузовую базу в пользу автомобильного транспорта. Поэтому в прогнозе говорится, что для сохранения и увеличения объемов погрузки РЖД необходимо будет применять имеющиеся механизмы гибкого ценообразования, особенно в отношении грузоотправителей, не обладающих платежеспособным спросом.

Как полагает председатель комитета по логистике Торгово-промышленной палаты Олег Дунаев, размер индексации тарифа напрямую влияет на структурную перестройку отрасли.

«Если индексация будет недостаточной, то РЖД придется



ВАСИЛИЙ ДЕРЖИМОВ

брать средства из других программ и сокращать инвестиции, — полагает Олег Дунаев. — В то же время в мире идет тенденция сокращения перевозок сырьевых грузов и увеличения в пользу контейнерных и высокоскоростных. Если мы не будем выполнять те инвестиционные планы, которые есть у компании в этой сфере, не будем развивать современную инфраструктуру, то дальше мы столкнемся с еще большими пробле-

мами, необходимость высокого роста тарифов для обновления и развития сохранится».

Вопрос о размере государственных субсидий будет решаться позже. Для стабилизации бюджета кроме дотаций на капитальный ремонт инфраструктуры РЖД необходимо и 24,7 млрд руб. покрытия убытков от пассажирских перевозок. В этом году они увеличились из-за падения пассажирооборота на украинском направлении. Еще 25 млрд нужны на компен-

сацию выпадающих доходов в пригородном сообщении.

Министерство финансов занимает позицию, согласно которой вопрос финансовой устойчивости РЖД необходимо решать за счет более значительного повышения тарифов, но с как можно меньшей нагрузкой на федеральный бюджет. Поэтому при обсуждении размера госсубсидий РЖД придется отстаивать свою позицию и перед Минфином.

Сергей Плетнев

Лучше сразу в утиль

— административный ресурс —

В августе вступили в силу два документа, которые внесли серьезные изменения в деятельность российских железнодорожных операторов — владельцев вагонов. Речь идет о техническом регламенте Таможенного союза «О безопасности железнодорожного подвижного состава» и постановлении правительства РФ №737 «О внесении изменений в единый перечень продукции, подлежащей обязательной сертификации». Оба они предполагают, что отныне эксплуатация грузового подвижного состава прекращается при достижении назначенного срока службы. Продление этого срока возможно только при его дорогостоящей модернизации с последующей сертификацией как на вновь изготовленной продукции. Такое нововведение разделило рынок железнодорожного транспорта на два воинствующих лагеря: операторов и вагоностроителей.

Всеми колесами против

Последние два десятилетия процедура продления срока службы вагона была довольно проста и несильно затратна. 20–30 тыс. руб. стоило техническое решение, которое по итогам осмотра вагона выдавала экспертная организация, имевшая на это лицензию. В вагоноремонтной компании проводился один из видов ремонта, который, как правило, совмещался с продлением срока службы — это плюс 80 тыс. руб. для депо, плюс стоимость ремонта вагона — для капитального. Итого от 100 тыс. до 150 тыс. руб. за один вагон. По новым же правилам продление срока службы одного вагона обойдется собственнику в сумму около 1 млн руб., которая складывается в том числе из затрат на испытания и так называемую модернизацию.

В пояснительной записке к постановлению правительства (благодаря которому в ежегодно утверждаемые единые перечни продукции, подлежащей обязательной сертификации и декларированию соответствия, попала категория «вагоны с продлением») говорится, что «принятые решения позволяют повысить уровень безопасности при эксплуатации подвижного состава». Однако операторское сообщество поставило под сомнение эту безапелляционную формулировку. «На наш взгляд, процедура сертификации продленных вагонов может привести к прямо противоположному эффекту, а также ряду негативных последствий», — говорит начальник управления корпоративных коммуникаций крупнейшего в стране владельца вагонов ОАО «Первая грузовая компания» (ПГК) Дмитрий Бауков. — Во-первых, предполагается, что обязательную для всех продляемых вагонов сертификацию будет проводить подведомственная Росжелдору (Федеральное агентство железнодорожного транспорта, — «Ъ») организация.

c20



Объединяя детали, развивая компетенции, связываем континенты.