

**Стенограмма парламентских слушаний на тему
«Реконструкция Байкало-Амурской и Транссибирской
железнодорожных магистралей в интересах развития
субъектов Российской Федерации»**

25 марта 2014 года

С.В. ШАТИРОВ

Уважаемые коллеги, прошу рассаживаться. Основные участники подъехали. Коллеги, кто не успел подойти – подойдет. Мы посовещались и решили начать, потому что сегодня напряженный рабочий день, завтра у нас заседание палаты.

Добрый день, уважаемые коллеги! Прежде всего, большое спасибо всем, кто принимает участие в наших парламентских слушаниях сегодня, посвященных столь важной проблеме. Сегодня это особо актуальный момент, когда нас со всех сторон пугают санкциями, и понятно, что сегодня грядет изменение глобальных рынков поставки отечественных товаров, транзита отечественных товаров. Поэтому сегодня как никогда актуальными являются вопросы по расширению связей с Азиатско-Тихоокеанским регионом. Развитие инфраструктуры железнодорожного транспорта Восточного полигона будет способствовать интеграции России, в том числе как мировой транзитной державы, и транзиту грузов между Востоком и Западом.

Коллеги, открывая парламентские слушания, прежде всего разрешите представить докладчиков и участников нашей встречи, представителей федеральных органов исполнительной власти, "Российских железных дорог", представителей регионов Восточного полигона и крупнейших грузоотправителей.

В нашей работе принимает участие заместитель Председателя Совета Федерации Штыров Вячеслав Анатольевич.

Должен подойти председатель Комитета Совета Федерации по конституционному законодательству, правовым и судебным вопросам, развитию гражданского общества Клишас Андрей Александрович.

Заместитель председателя Комитета Совета Федерации по социальной политике Чернышёв Игорь Николаевич.

Заместитель председателя Комитета Совета Федерации по федеративному устройству, региональной политике, местному самоуправлению и делам Севера Акимов Александр Константинович.

Член Комитета Совета Федерации по социальной политике Заболотная Татьяна Владимировна.

Член Комитета Совета Федерации по федеративному устройству, региональной политике, местному самоуправлению и делам Севера Фомин Игорь Вадимович.

Член Комитета Совета Федерации по аграрно-продовольственной политике и природопользованию Жиряков Степан Михайлович.

В парламентских слушаниях принимает участие заместитель Министра промышленности и торговли Российской Федерации Рахманов Алексей Львович.

Исполняющий обязанности руководителя Федерального агентства железнодорожного транспорта Чепец Владимир Юрьевич.

Старший вице-президент ОАО "РЖД" Краснощек Анатолий Анисимович.

Статс-секретарь – вице-президент ОАО "РЖД" Мещеряков Анатолий Анатольевич.

Генеральный директор ОАО "Институт экономики и развития транспорта" Пехтерев Федор Степанович.

Генеральный директор ОАО "Росжелдорпроект" Волков Андрей Николаевич.

Заместитель губернатора Кемеровской области Мирошник Александр Иванович.

Первый заместитель Председателя Правительства Республики Саха (Якутия) Стручков Алексей Александрович.

Заместитель Председателя Правительства Республики Бурятия Лехатинов Анатолий Анатольевич.

Заместитель губернатора Иркутской области Хоменко Иван Егорович.

Заместитель председателя Правительства Омской области Войтенко Виктор Петрович.

Министр экономики Республики Тыва Каратаева Елена Владимировна.

Министр дорожно-транспортного комплекса Республики Тыва Косоротов Олег Николаевич.

Министр по развитию транспорта, энергетики и дорожного хозяйства Республики Бурятия Козлов Сергей Юрьевич.

Президент Транспортной группы FESCO Алиханов Руслан Шарафович.

Генеральный директор ЗАО "Русская тройка" Резвов Николай Андреевич.

Генеральный директор ООО "Саха-Транс" Тямушкин Юрий Руфович.

Заместитель генерального директора по правовым и корпоративным делам ООО "Байкальская горная компания" Шабала Юлия Игоревна.

Заместитель генерального директора по развитию ОАО "УК "Кузбассразрезуголь" Ольховская Ирина Юрьевна.

Заместитель генерального директора ОАО "СУЭК", директор по логистике Илатовский Денис Викторович.

Директор Дирекции по транспортному прокату "ЕвразХолдинга" Романовская Ирина Витальевна, а также многие другие представители федеральных органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации, общественных, научных организаций, а также бизнеса.

Уважаемые коллеги, реконструкция БАМа и Транссиба – один из самых крупных современных масштабных инфраструктурных проектов в истории России. Это, безусловно, сегодня отвечает тем запросам экономики, которые говорят о том, что мировой опыт показывает, что, прежде всего, в сложных экономических условиях, при замедлениях темпа роста необходимо стимулировать развитие внутреннего рынка потребления и спроса, на что такие проекты и нацелены, – это и дополнительные рабочие места, и потребление продукции отечественного товаропроизводителя.

На БАМе будет построено 440 километров двух путевых магистралей, 27 разъездов, реконструировано 7 станций, построен Дабанский тоннель – 6,6 километра. На Транссибе будет построено два разъезда, реконструировано и построено 44 станции.

На первоочередное развитие и обновление инфраструктуры Восточного полигона для целей освоения прогнозируемых грузоперевозок по проекту требуется 562 млрд. рублей. Государство выделяет 260 млрд. рублей, а остальные средства должны быть изысканы компанией "Российские железные дороги" на основе государственно-частного партнерства с привлечением инвесторов. И здесь, безусловно, наша палата, члены Совета Федерации могут внести серьезный вклад по выработке совместно с вами механизмов, стимулирующих эти процессы.

Хотел бы подчеркнуть, что компания "Российские железные дороги" является одним из самых открытых акционерных обществ. Все крупные проекты проходят всестороннее обсуждение в Правительстве на уровне экспертного сообщества, общественных организаций. Этот проект не исключение.

Нашей основной задачей, коллеги, сегодня является сверка прогнозируемых объемов вложения средств в проект реконструкции, определение баланса: будут ли закрыты в соответствующей временной перспективе прогнозируемые потребности в объемах перевозки грузов?

Уважаемые коллеги, не могу не остановиться на том, что я представляю Кузбасс в Совете Федерации, и что у нас, в общем-то, есть определенные сомнения в том, что вложенные средства позволят в долгосрочной перспективе Кузбассу поставлять уголь в требуемых объемах.

Уважаемые коллеги, расшивка узких мест не может формироваться в отрыве от потребностей регионов, поэтому мы с вами и должны сегодня понять, насколько вкладываемые средства позволят решить задачу перспективной перевозки грузов в восточном направлении.

Коллеги, мы посовещались, и разрешите предложить следующий регламент работы: доклады, я с коллегами посовещался, в целом, получается, до 10 минут, мы можем согласиться – до 15 минут; выступления представителей федеральных органов исполнительной власти – до восьми минут; выступления по обсуждению темы – до пяти минут. Закончить работу предлагаем через два – два с половиной часа. Мы всем дадим возможность выступить. Наша задача сегодня не поставить очередную галочку, а внимательно разобраться с потребностями регионов и грузоотправителей в требуемых объемах перевозок.

Коллеги, а сейчас перейдем к докладам.

Владимир Юрьевич Чепец, исполняющий обязанности руководителя Федерального агентства железнодорожного транспорта.

В.Ю. ЧЕПЕЦ

Уважаемые коллеги! Развитие инфраструктуры железнодорожного транспорта является необходимым условием для обеспечения сбалансированного экономического развития страны, формирования внутренней производственной базы, реализации промышленного потенциала регионов, расширения внешнеэкономических связей и обеспечения целостности и безопасности государства.

Реализация крупных инфраструктурных проектов в области железнодорожного транспорта является инструментом преодоления

ограничений экономического роста в нашей стране. Именно поэтому развитие инфраструктуры БАМа и Транссиба является одним из приоритетных направлений государственной политики в области железнодорожного транспорта.

В настоящее время состояние железнодорожной инфраструктуры Восточной Сибири и Дальнего Востока не отвечает полным потребностям роста рынка грузовых перевозок.

В ходе 17-го Международного экономического форума в Санкт-Петербурге Президентом Российской Федерации Владимиром Владимировичем Путиным была поставлена задача кардинально модернизировать Транссибирскую магистраль, расширить ее пропускную способность. 12 октября 2013 года Правительством Российской Федерации утвержден сетевой план-график проведения работ по определению основных параметров и механизмов реализации проекта реконструкции БАМа и Транссиба.

В настоящее время нами совместно с органами исполнительной власти субъектов Российской Федерации и заинтересованными организациями ведется работа по его реализации. В качестве целевой задачи по развитию восточного направления принято освоение перспективных объемов перевозок грузов железнодорожным транспортом в направлении Ванинско-Советско-Гаванского транспортного узла (это к 2020 году) на уровне 54,2 млн. тонн. Общая потребность в инвестициях на реализацию мероприятия до 2020 года оценивалась в 1,1 трлн. рублей. Это цены были 2011 года. И в текущих ценах она оценивается в 1,6 трлн. рублей.

ОАО "РЖД" разработало проект реконструкции и модернизации БАМа и Транссибирской железнодорожной магистрали на период 2013–2017 годов. Основные целевые параметры проекта были рассмотрены и в целом одобрены на совещании у Президента Российской Федерации и Председателя Правительства Российской Федерации.

В целях модернизации развития Восточного полигона сформирован поэтапный план и проект развития отдельных участков железнодорожной инфраструктуры, направленный на удовлетворение первоочередных потребностей грузоотправителей и грузополучателей.

Важной составляющей в общем успехе реализации столь крупного инвестиционного проекта является обоснованное распределение и целевое направление финансовых ресурсов. В этом вопросе во главу угла ставится прогноз развития объемов грузовых перевозок в Восточном полигоне сети железных дорог. Прогноз, требующий высокой степени проработки, качества детализации и обоснованности показателей, подтверждает целесообразность и эффективность соответствующих капиталоемких направлений инвестиционных капитальных вложений.

Потенциал развития грузовой базы железнодорожного транспорта на Восточном полигоне сети ОАО "РЖД" в большей степени связан с перспективами осуществления крупномасштабных инвестиционных проектов со стороны предприятий горнодобывающей отрасли экономики Сибирского и Дальневосточного федеральных округов.

Прогноз объема перевозок грузов в Восточном полигоне базируется на текущем состоянии и перспективных тенденциях социально-экономического развития страны, а также информации крупнейших грузоотправителей о планируемых перспективных объемах и корреспонденциях перевозок грузов.

Наибольший прирост объемов перевозок грузов в Восточном полигоне будет обеспечен за счет реализации проектов по добыче полезных ископаемых. В период до 2020 года объемы вывоза каменного угля и различных руд с основных действующих и перспективных месторождений полигона определены в размере 113,2 млн. тонн. Это при заявках компаний-разработчиков месторождений. Они заявили 163,7 млн. тонн. Если это рассматривать, это рост на 55,3 млн. тонн по сравнению с уровнем 2012 года.

Если смотреть, то наиболее крупное месторождение, естественно, Элегестское угольное в Республике Тыва, Улак – Эльга, естественно, это железная дорога, которая строится сейчас, Томмот – Якутск, присоединение. Среди рудных месторождений наибольшее влияние на загрузку сети Восточного полигона окажут разработка Кимкано-Сутарского железорудного месторождения в Еврейской автономной области и Таежного железорудного месторождения в Республике Саха (Якутия), Быстринского и Бугдаинского полиметаллических месторождений в Забайкальском крае.

Несмотря на наличие возможного изменения срока ввода месторождений полезных ископаемых в Восточном полигоне, имеется ряд месторождений, вывоз продукции с которых сможет дополнительно обеспечить загрузку железнодорожной инфраструктуры.

Сырьевые энергетические ресурсы в восточной части России создают объективные предпосылки для дальнейшего развития производственных проектов, ориентированных на экспорт российской продукции в страны АТР, так как одной из проблем региона является обеспечение сырьевыми и энергетическими ресурсами. Эта ситуация в перспективе будет только усугубляться из-за быстрого роста потребностей в них и ограниченности собственной природно-ресурсной базы.

Значительная доля импортного спроса региона на сырье и энергоносители будет генерироваться главным образом Китаем. В этих условиях Азиатско-Тихоокеанский регион становится ведущим центром мировой торговли в целом и российской в частности.

Объемы экспорта России в страны АТР имеют устойчивую тенденцию положительного развития. В 2012 году экспорт России в физическом исчислении составил 158,5 млн. тонн. Это рост в полтора раза к уровню 2007 года, а в стоимостном выражении – это 75,9 млн. долларов США, то есть рост практически в 2,3 раза к уровню 2007 года.

Прирост объемов грузопотоков, зарождаемый в границах Восточного полигона, а также прогнозируемое наращивание транспортно-экономических связей европейской части страны со странами АТР, увеличение объемов международного транзита, обеспечиваемого через передаточные пункты Сибирского и Дальневосточного регионов, приведет к существенному изменению грузонапряженности всех участков рассматриваемого полигона.

В соответствии с выполненным прогнозом к 2020 году значительный прирост грузовых потоков предполагается в сообщении с Ванинско-Советско-Гаванским транспортно-промышленным узлом, то есть достижение уровня приблизительно 35,8 млн. тонн. То есть это рост на 16 млн. тонн, или практически в 1,8 раза, к уровню 2012 года, из них в направлении ВСТУ – это будет 32,6 млн. тонн, плюс 14,3, или практически около 80 процентов к 2012 году.

На подходе к Приморскому краю объемы перевозок грузов разработаны в размере 103,9 млн. тонн, суммарно в обоих направлениях перевозок. То есть это 13,9 млн. тонн против показателей 2012 года, из них почти 95 млн. тонн в грузовом направлении, что будет обеспечено главным образом ростом международных перевозок грузов через развивающиеся мощности морских портов.

Железнодорожные направления внутри полигона также будут характеризоваться высокими темпами прироста грузонапряженности. На участках БАМа – это от 4 млн. тонн до 22, на Транссибе – от 2,5 млн. тонн до 15.

Отдельно стоит отметить проблемы, касающиеся вывоза перспективного грузопотока с угольных месторождений Кузбасса. В проекте развития Восточного полигона предусмотрен перспективный грузопоток с месторождений Кузбасса, установленный в соответствии с параметрами долгосрочной программы развития угольной промышленности России на период до 2030 года.

В прошлом году по погрузке угля в Кузбассе достигнут исторический максимум. В целях организации бесперебойного прохождения осенне-зимнего отопительного сезона был своевременно обеспечен завоз топлива до накопления его запасов на предприятия энергетики и ЖКХ, в том числе и в районы Приморского края, пострадавшие от наводнения.

В 2013 году на сети железных дорог практически погружено 100 млн. тонн угля для предприятий энергетики и нужд жилищно-коммунального хозяйства. Перевозки на экспорт в восточном направлении возросли более чем в 3 раза, что существенным образом увеличило нагрузку на инфраструктуру Транссиба и Байкало-Амурской магистрали. Доля восточного направления в структуре экспортных перевозок составляет более 35 процентов. Данные тенденции свидетельствуют об усилении экспортной ориентации угольной отрасли страны и ее высокой зависимости от конъюнктуры мирового угольного рынка.

Следует отметить, что поставки российского угля на экспорт через порты в прошлом году возросли фактически на 8,4 процента к 2012 году, в том числе через порты восточного направления – на 9,5 процента. Дополнительный объем перевозок угля в восточном направлении к 2020 году может составить порядка 40 млн. тонн. При этом на устранение барьерных мест на выходах из Кузбасса, по предварительным оценкам ОАО "РЖД", потребуется не менее 16 млрд. рублей.

По состоянию на 2013 год общая протяженность участков Восточного полигона с дефицитом пропускной способности составляет 3,2 тыс. километров. При условии освоения вышеупомянутых перспективных объемов перевозок, которые предусмотрены в генеральной схеме развития железнодорожного транспорта до 2020 года, общая протяженность барьерных мест на полигоне возрастет и составит порядка более 8 тыс. километров. Если в процентном соотношении, то ориентировочно около 75 процентов от всей протяженности сети Восточного полигона.

Ожидаемое увеличение объемов грузовых перевозок приведет к появлению барьерных мест практически на всём протяжении БАМа. Это около 4350 километров. И 3710 километров – на Транссибе. Наибольший дефицит пропускной способности появится на однопутных участках Байкало-Амурской магистрали.

Вместе с тем отмечаем, что применение мер, направленных на эффективное использование железнодорожного подвижного состава всеми участниками перевозочного процесса, включая грузоотправителей и грузополучателей, позволит сократить количество инфраструктурных ограничений, особенно на подходах к морским портам Дальневосточного бассейна, и сократить расходы на инфраструктурное развитие железнодорожного транспорта общего пользования.

Для устранения барьерных мест необходимо выполнить комплекс мероприятий по развитию железнодорожной инфраструктуры полигона. При этом, по мнению Минтранса, БАМ будет аккумулировать объемы грузопотоков с перспективных месторождений полезных ископаемых, грузопотоков, направленных в порты Дальневосточного федерального округа, в то время как по Транссибу будут направлены основные пассажирские перевозки, транзитные и мультимодальные перевозки.

В проекте были использованы типовые инновационные технологические решения, на основе чего были определены приоритетные мероприятия по развитию железнодорожной инфраструктуры Восточного полигона на период 2013–2017 годов, которые обеспечат освоение дополнительного грузового потока в объеме 55 млн. тонн.

При определении мероприятий и этапности их реализации принимались наиболее рациональные технические решения для обеспечения максимальной возможности провозной и пропускной способности в условиях ограниченного финансирования. Общий объем инвестиций на выполнение мероприятий проекта составит 562,3 млрд. рублей, как уже говорилось. В том

числе 302,1 млрд. рублей – это средства инвестиционной программы ОАО "РЖД", и 260,2 миллиарда – за счет средств государственной поддержки.

Данные мероприятия в себя включают: введение в эксплуатацию 500 километров дополнительных главных путей, строительство 47 разъездов, реконструкцию более 90 станций, реконструкцию ряда крупных и средних искусственных сооружений на железнодорожных путях, реконструкцию сортировочно-пограничных, припортовых и портовых станций. Кроме того, для освоения перспективного грузопотока с линии Кызыл – Курагино и вывоза угля с Элегестского месторождения в объеме 15 млн. тонн разработан проект развития участка Междуреченск – Тайшет.

В силу преобладания на Восточном полигоне грузопотоков преимущественно первого тарифного класса и сложных условий эксплуатации железнодорожных линий реализация проекта является коммерчески неэффективной для "Российских железных дорог" при условии финансирования мероприятий за счет собственных средств в полном объеме. За счет собственных средств ОАО "РЖД" может реализовать мероприятия, стоимость которых оценивается приблизительно в 302 млрд. рублей. В том числе 41,1 млрд. рублей – это первоочередные мероприятия по развитию восточной части Байкало-Амурской магистрали, окупаемость которой будет достигаться в течение 16 лет.

Таким образом, для осуществления планов развития Восточного полигона требуется государственная поддержка в размере 260,2 млрд. рублей в текущих ценах. Расчеты показывают, что накопленные притоки денежных средств в бюджетную систему Российской Федерации при условии реализации данного проекта превысят 685 млрд. рублей за горизонт рассмотрения в 30 лет. Реализация проекта реконструкции и модернизации БАМа и Транссиба на период 2013–2017 годов позволит не только развивать транспортную инфраструктуру, но и дать мощный импульс развитию

производственных сил огромного региона, создать мощную производственную и социальную базу зоны БАМа и Транссиба.

Необходимо отметить, что мероприятия по повышению пропускной и провозной способности железнодорожной инфраструктуры включают не только капитальные вложения непосредственно в инфраструктуру, но и инновационные методы организации и управления перевозочным процессом, стимулирование участников перевозочного процесса, эффективное использование инфраструктуры, повышение инвестиционной привлекательности инфраструктуры железнодорожного транспорта для частных инвесторов. Применение инновационных технологий, повышение пропускной и провозной способности планируется обеспечить за счет применения комплексных инновационных технологических решений, включающих применение тяжеловесного движения с использованием распределенной тяги, поэтапное приведение инфраструктуры железнодорожного транспорта в состояние, пригодное для организации тяжеловесного движения, и создание системы интервального регулирования движения поездов с использованием глобальной навигационной спутниковой технологии ГЛОНАСС и цифровых систем связи.

В частности, не могу не остановиться на нормативно-правовом регулировании. В целях создания условий для привлечения дополнительных средств в развитие инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования и, соответственно, увеличения его пропускной способности Минтранс России разработан законопроект, который вносит изменения в федеральные законы "Об особенностях управления и распоряжения имуществом железнодорожного транспорта" и "О железнодорожном транспорте в Российской Федерации" в части снятия ограничений на оборот недвижимого имущества ОАО "РЖД", приобретенного после 1 января 2015 года. Данные изменения должны мотивировать частных инвесторов вкладывать средства в строительство и обновление инфраструктуры.

Спасибо за внимание.

Если есть вопросы, я готов на них ответить.

Я коротко хотел бы еще на одном вопросе остановиться вне рамок, буквально на одну минуту.

Самый главный вопрос в сфере ведения Федерального агентства железнодорожного транспорта – это, естественно, подготовка кадрового потенциала. Мы понимаем, что в зоне БАМа на сегодняшний день... к 2017 году планируется создать более 400 новых рабочих мест... около 65 новых штатных рабочих единиц. Поэтому мы вышли с предложением, естественно, расширить полномочия Иркутского государственного университета, обеспечить подготовку техников там, где места у нас наибольшей дислокации и необходимой потребности. И предполагаем, что качественная подготовка кадровых ресурсов сегодня обусловлена текущим положением на Восточном полигоне нашей страны. Поэтому по подготовке кадров в высших учебных и средних профессиональных учебных заведениях (СПО) будет отдельная программа.

С.В. ШАТИРОВ

Спасибо.

Коллеги, давайте посоветуемся. Я предлагаю вопросы задавать докладчикам (у нас не один докладчик) в письменном виде, чтобы в конце нашего совещания они ответили на вопросы. Если есть острые, актуальные вопросы, их лучше задавать, конечно, сразу.

И еще. Вот мы посоветовались. Два участника нашего совещания должны уехать в Правительство на совещание, запланированное на 17 часов, поэтому поступим таким образом. Я прошу извинения у представителей ОАО "РЖД" с докладами. Мы сейчас дадим слово заместителю губернатора Кемеровской области Мирошнику Александру Ивановичу. Он выскажет наболевшие вопросы. Потом министру экономики Республики Тыва

Каратаевой Елене Владимировне мы предоставим слово. А затем продолжим уже по плану заслушивать доклады.

А.И. МИРОШНИК

Спасибо, Сергей Владимирович. Действительно, накладка. Я извиняюсь перед докладчиками.

Уважаемые коллеги, присутствующие! Сегодня Кузбасский регион Западно-Сибирской железной дороги – это мощная транспортная система, которая не имеет себе равных в России, по отправлению грузов. На протяжении последних лет Кузбасс демонстрирует уверенный рост темпа погрузки грузов. За 2013 год был достигнут новый рекордный уровень – 230,5 млн. тонн, или 9308 вагонов в сутки, из которых уголь составил 198 млн. тонн, или 7864 вагона в сутки постоянно. В ноябре 2013 года в Кузбассе поставлен абсолютный рекорд суточной погрузки угля – 9300 вагонов.

Кемеровская область дает для перевозки по железным дорогам России свыше 17 процентов всех грузов, из них 86 процентов – каменный уголь. Мы продаем уголь и металл в 85 государств мира, то есть практически каждая пятая тонна груза, которая перевозится по железным дорогам России, идет из Кузбасса. Мы полностью обеспечиваем все внутренние потребности экономики нашей страны как в энергетическом, так и коксующемся угле. Благодаря Кузбассу Россия является третьей страной в мире по объему экспорта энергетического угля после Австралии и Индонезии.

Согласно утвержденной стратегии социально-экономического развития Кемеровской области до 2025 года планируется увеличение объемов добычи угля до 265 млн. тонн. На сегодняшний день уже выдана лицензия на добычу угля в размере более 300 млн. тонн в год.

Планируемые районы разработки новых месторождений частично располагаются вблизи населенных пунктов, сельскохозяйственных земель и так далее. Однако, несмотря на то, что сегодня имеются определенные

экологические и технологические ограничения, ежегодно в Кузбассе мы наращиваем объемы добычи угля. В 2013 году наши угольщики выдали на-гора более 203 млн. тонн. Это наивысший рекордный показатель за всю историю угледобычи в Кузбассе. А в целом с начала угледобычи из недр земли Кузнецкой уже выдано 8 300 млн. тонн угля.

К сожалению, в последние годы из-за изменения экономической обстановки сложилась тенденция к снижению спроса на российский уголь и угольную продукцию на европейском рынке. Поэтому общие объемы перевозки угля из Кузбасса в западном направлении остаются стабильными и ежегодно составляют порядка 100 млн. тонн. Соответственно, всё увеличение объемов добычи угля в регионе ориентировано на его отгрузку в восточном направлении.

В результате более чем в два раза увеличились объемы перевозки грузов, и в первую очередь угля, в восточном направлении, в том числе с назначением на порты Дальнего Востока и китайские сухопутные пограничные переходы. Если объем отправления угля в 2008 году на Восток составлял 15,1 млн. тонн, то за 2013 год уже было отправлено 33,7 млн. тонн. При этом угольные предприятия и объединения Кузбасса имеют возможность дополнительно увеличивать объемы перевозки угля в данном направлении.

Но из-за наличия узких мест на отдельных участках железнодорожных линий Забайкальской, Восточно-Сибирской и Красноярской железных дорог со стороны ОАО "РЖД" действует постоянное ограничение по увеличению отгрузки.

Вопросы развития Транссибирской магистрали и БАМа ранее уже рассматривались в этом году на заседании научно-технического совета ОАО "РЖД" с учетом обеспечения вывоза ежегодно наращиваемых объемов добычи угля из Кузбасса в восточно-тихоокеанском направлении. Кузбасский регион Западно-Сибирской железной дороги сегодня по

пропускным и перерабатывающим способностям может гарантированно обеспечить подвод поездов в восточном направлении на стыке с Красноярской железной дорогой по станции Мариинск и по станции Междуреченск до 90 поездов в сутки. Всего в 2013 году по восточным стыкам Западно-Сибирской железной дороги на Красноярскую железную дорогу в среднем ежесуточно сдавалось 63 поезда, что обеспечивало вывоз 33,7 млн. тонн угля из Кузбасса. Таким образом, по Кузбассу возможно увеличение объемов перевозки только в восточном направлении – 27 поездов в сутки. Но это позволит дополнительно наращивать перевозки угля в объеме не более 20 млн. тонн при прогнозируемом увеличении добычи и перевозки угля до 2020 года на 40 млн. тонн, а до 2025 года уже на 52 млн. тонн. Соответственно, дефицит провозной и пропускной способности железнодорожной инфраструктуры в Кемеровской области уже к 2020 году не обеспечит вывоз 20 млн. тонн угля.

В решении научно-технического совета ОАО "РЖД" не в полной мере учтена существенная особенность Кузбасса, которая заключается в том, что практически всё увеличение объемов добычи в регионе происходит в его центральной и южной частях, с наиболее перспективных и эффективно осваиваемых угольных месторождений Уропско-Караканского, Соколовско-Ерунаковского и Междуреченского. Поэтому основное увеличение вывоза кузбасского угля в восточном направлении должно осуществляться в первую очередь через южный стык с Красноярской железной дорогой, то есть через станцию Междуреченск. Однако фактически через Междуреченск в 2013 году пропускали только по 19 поездов в сутки при возможности Кузбасса подводить к стыку до 30 поездов. А прогнозируемая потребность сдачи поездов составляет 45 поездов в сутки. К 2020 году поездопоток по станции Междуреченск уже составит 56 поездов в сутки. Поэтому в настоящее время наиболее проблематичным из узких мест восточных магистралей для

транспортировки кузбасского угля является однопутный участок Междуреченск – Абакан – Тайшет Красноярской железной дороги.

Для обеспечения своевременной доставки угля получателям кузбасские железнодорожники вынуждены гонять груженные углем составы более длинным маршрутом через весь регион для сдачи их через станцию Мариинск. Всего в прошедшем году таким маршрутом проследовало 2026 поездов, то есть по 7–8 поездов ежесуточно. Поэтому считаем крайне необходимым ускорить проведение работ по строительству второго пути на участке Красноярской железной дороги Междуреченск – Абакан.

Особо надо рассмотреть вопрос ликвидации имеющихся непосредственно в Кузбасском регионе участков железной дороги с ограничением пропускной способности при планируемом продолжении наращивания объемов перевозок грузов в восточном направлении. Для этого необходимо уже сегодня заниматься усилением их пропускных способностей на отдельных лимитирующих участках, станциях и узлах Кузбасского региона.

Для повышения провозной и пропускной способности железнодорожной инфраструктуры Кузбасса дополнительно потребуются строительство двух железнодорожных мостов через реку Томь на перегонах Бардино – Ерунаково и Томусинское – Карлык, а также реконструкция тоннеля на перегоне Карлык – Курегеш, удлинение приёмо-отправочных путей на семи станциях. Также потребуется реконструкция трех станций со строительством дополнительных приемо-отправочных путей, реконструкция нечетной горловины парка приема станции Новокузнецк-Восточный, а также строительство дополнительных приемо-отправочных и сортировочных путей.

С.В. ШАТИРОВ

Александр Иванович, это запланированные работы, которые согласованы.

А.И. МИРОШНИК

Да. Я заканчиваю.

Я просто хотел сказать, что предыдущий докладчик уже говорил о 16 млрд. рублей, которые по стыкам. Но мы хотели еще внутренние проблемы... всё просчитали, и примерная стоимость реализации всех вышепредложенных по Кузбасскому региону Западно-Сибирской железной дороги проектов, усиления ее пропускной способности составит порядка 25 миллиардов, то есть с включением этих семи станций, мостов и так далее.

Выполнение работ по ликвидации лимитирующих участков в Кузбассе и строительство второго пути на участке Междуреченск – Абакан позволит ритмично наращивать объемы добычи и перевозки угля из Кузбасса в восточном направлении одновременно с проводимой работой по ликвидации узких мест на Восточно-Сибирской, Забайкальской и Дальневосточной железных дорогах, а также на Байкало-Амурской магистрали и на участке Абакан – Тайшет Красноярской железной дороги.

У меня всё. Спасибо.

Я передам...

С.В. ШАТИРОВ

Передайте, да, ваши тезисы, мы их обязательно используем при подготовке рекомендаций. Спасибо.

Министр экономики Республики Тыва Каратаева Елена Владимировна. Пожалуйста.

Е.В. КАРАТАЕВА

Добрый день, уважаемые коллеги, участники парламентских слушаний! Пользуясь случаем, хотела бы поблагодарить за то, что мы сегодня тоже здесь участвуем, потому что в течение трех дней проводятся Дни Республики Тыва в Совете Федерации. И один из важных вопросов, который мы сегодня рассматривали на заседаниях комитетов, – это строительство нашего инвестиционного проекта, железной дороги Кызыл – Курагино, и как раз здесь сегодня этот вопрос тоже обсуждается.

Коротко хотела рассказать о том, что Тыва обладает богатейшими природными ресурсами, самое главное – угольный бассейн, запасы которого составляют 14,5 млрд. тонн коксующихся и энергетических каменных углей. И такой потенциал... У нас также имеются очень большие запасы меди, молибдена, алюминия, кобальта, свинца и других полезных ископаемых. В настоящее время разведано 20 месторождений полезных ископаемых, готовятся к освоению месторождения, производится также добыча рассыпного и рудного золота, асбеста, строительных материалов, подземных пресных и минеральных вод.

Возможность экономической целесообразности железнодорожного сообщения Республики Тыва с другими регионами была определена еще с момента получения первых результатов геологических изысканий в советское время. На сегодня Республика Тыва – это, наверное, единственный регион, в котором отсутствует железная дорога.

Также хотелось сказать, что у нас уже была проведена работа совместно с руководством Красноярского края – было подписано четырехстороннее соглашение о сотрудничестве между Минтрансом России, администрацией Красноярского края, правительством Тывы и Тувинской энергетической промышленной корпорацией в части реализации именно нашего проекта – железной дороги Кызыл – Курагино. Предварительно было подписано соглашение 17 октября 2013 года о том, что гарантированный вывоз с Элегестского месторождения через участок Междуреченск – Тайшет будет составлять до 15 млн. тонн угля в направлении Дальневосточного порта Ванино.

Кроме этого, в настоящее время на территории Республики Тыва готовятся следующие инвестиционные проекты, которые планируют использовать данную железнодорожную магистраль.

Это Кызыл-Таштыгское полиметаллическое месторождение. Здесь недропользователем является китайская компания ООО "Лунсин". Ввод в

эксплуатацию у них планируется – 2014 год. Добыча руды открытым и подземным способом составит порядка 1 млн. тонн руды в год, и выход на проектную мощность – 2016 год, то есть тоже будут пользоваться.

Ак-Сугское медно-порфировое месторождение. Ввод в эксплуатацию – 2018 год. Месторождение обладает крупными запасами меди, молибдена, золота, серебра.

Участок западной части Улуг-Хемского бассейна и Межегейское месторождение – это, в частности, освоение у нас идет совместно с "Межегейуголь", объем добычи составит здесь 1,5 млн. тонн угля в год, и далее к 2018–2019 годам предполагается увеличить добычу до 5–6 млн. тонн угля в год.

Кроме этого, хочется отметить те кадровые вопросы, которые здесь поднимались, что сейчас у нас проводится работа по присоединению Кызыльского транспортного техникума к Сибирскому государственному университету путей сообщения с тем, чтобы сделали филиал и чтобы у нас началось обучение такой новой специальности.

Поэтому точка зрения Республики Тыва: мы полностью поддерживаем те рекомендации, которые сегодня будут здесь выработаны, и хотелось бы также... решение смотрели, там поддержка Фонда национального благосостояния, мы сегодня тоже просили такую же поддержку по нашему проекту Кызыл – Курагино, что тоже в унисон всем решениям идет. Спасибо за внимание, доклад окончен.

С.В. ШАТИРОВ

Спасибо.

Коллеги, возвращаемся в русло наших докладов.

Мещеряков Анатолий Анатольевич, статс-секретарь – вице-президент "Российских железных дорог".

А.А. МЕЩЕРЯКОВ

Спасибо большое, уважаемые коллеги, за то, что дали возможность выступить на столь представительных парламентских слушаниях. И я на самом деле попытаюсь коротко остановиться на практических вопросах реализации данного проекта и на тех проблемах, которые, на наш взгляд, в настоящее время есть. Прежде всего я начну...

Не хочется начинать с известной русской пословицы или такого подхода, что раньше появилось – курица или яйцо, потому что в данном вопросе мы рассматриваем развитие инфраструктуры... с одной стороны, развитие рассматривается под грузовую базу, а с другой стороны, мы все прекрасно понимаем, что без развития инфраструктуры грузовая база также не появится.

В любом случае... Владимир Юрьевич здесь уже говорил, что первоначально, когда рассматривали генеральную схему развития железных дорог и принимали заявки от грузоотправителей, они были на значительно большую сумму, чем учтена в текущем проекте (другая русская пословица – по одежке протягивай ножки), то есть исходя из текущей экономической ситуации были приняты не все заявки грузоотправителей для реализации развития инфраструктуры Восточного полигона на первом этапе. И, как уже говорил Владимир Юрьевич, изначально в проекте была одна из целевых задач – это увеличение провозной способности на 55,3 млн. тонн, хотя заявок было более чем на 120. Просто чтобы мы правильно понимали ситуацию, в которой реализуется первый этап данного проекта.

При этом 45 млн. тонн из общего прироста грузов будет идти прямым назначением в порты и на погранпереходы региона. Для обеспечения вывоза данных прогнозируемых объемов общая потребность была 562 млрд. рублей, из них 302 миллиарда – инвестиционные программы ОАО "РЖД" и 260 миллиардов представляет государство. Государственные средства планируется направить из двух источников – это средства Фонда национального благосостояния в сумме 150 млрд. рублей в форме вноса в

виде привилегированных акций в уставный капитал ОАО "РЖД" и средства федерального бюджета в сумме 110 млрд. рублей.

Владимир Юрьевич уже говорил о том, что в конце прошлого года был утвержден сетевой план-график реализации данного проекта, в котором предусмотрен целый ряд организационных мероприятий, которые ОАО "РЖД" необходимо реализовать совместно с заинтересованными органами исполнительной власти и другими организациями с целью координации реализации данного проекта.

На текущий момент (я теперь расскажу, что сделано на текущий момент) уже проведен целый ряд мероприятий, прежде всего проведен публичный технологический и ценовой аудит проектов развития железнодорожной инфраструктуры, результаты которого рассмотрены на экспертных общественных слушаниях и направлены в Правительство Российской Федерации. На мой взгляд, впервые такой крупный проект был проведен в рамках технологического и ценового аудита, и во многом те подходы, которые были определены и заложены при реализации данного проекта, сейчас мультиплицируются на технологический и ценовой аудит других крупных проектов государственных компаний.

Подготовлены графики выполнения проектно-изыскательских и строительно-монтажных работ, проведена работа по повышению эффективности проекта и учету полученных в ходе обсуждения замечаний и предложений. Например, в части замечаний технологического характера проведен их полный анализ, сделаны соответствующие выводы, и они уже учтены при актуализации перечня мероприятий проекта, который на следующей неделе будет представлен в Правительство.

В части ценовых параметров ряда крупных мероприятий принято решение о безусловном проведении ценового аудита на этапе разработки и утверждения проектно-сметной документации. И соответствующее решение, уже техническое задание и поручение о выборе организации аудиторов,

вынесено на рассмотрение советом директоров ОАО "РЖД" в марте текущего года, и до конца марта оно будет утверждено. То есть, еще раз подтверждая те слова, которые сказал Сергей Владимирович в самом начале, проект находится под самым, наверное, плотным контролем со стороны общественности, и ОАО "РЖД" здесь предоставляет всевозможные материалы и обсуждает на каждом этапе реализацию этого проекта, ход реализации обсуждает с экспертами и заинтересованными грузовладельцами.

В настоящее время в регионах прохождения Байкало-Амурской и Транссибирской железнодорожных магистралей уже начата работа по привлечению местных проектных институтов к фазе проектирования.

Здесь я еще раз хочу остановиться, буквально несколько секунд... Мы все понимаем, что проект должен быть реализован по графику в конце 2017 года. Уже середина 2014 года, времени у нас нет, поэтому с точки зрения сроков реализации данного проекта он тоже будет достаточно тяжелым.

В соответствии с решением Правительства Российской Федерации ОАО "РЖД" уже утверждены основные нормативные документы по созданию дирекции развития железных дорог Восточного полигона в виде филиала открытого акционерного общества "Российские железные дороги" с местонахождением в городе Северобайкальске Республики Бурятия. Основной задачей дирекции является координация деятельности всех участников проекта. То есть по факту был создан филиал, проектный офис по реализации данного проекта.

Однако в связи с развитием проекта возникает ряд вопросов, которые уже на этом этапе требуют решения. Действительно, как и говорил в самом начале, не все грузы были учтены, просто чисто физически, из экономических соображений. Кроме того, мы здесь уже слышали вопросы о том, что стратегия развития угольной отрасли Кузбасса не в полной мере нашла отражение в проекте. В этой связи в соответствии с обращениями и

замечаниями, полученными в ходе публичных обсуждений, компания уже начинает проводить дополнительную работу по актуализации перспективной грузовой базы Восточного полигона на период до 2020 года, а также грузопотоков, формируемых в Кузбассе.

Согласно проведенным расчетам для обеспечения выхода из Кузбасса, именно выхода из Кузбасса, как вы уже говорили, как говорил Сергей Владимирович, нужны дополнительные мероприятия по развитию железнодорожной инфраструктуры стоимостью около 16 млрд. рублей, источник финансирования в настоящее время находится в процессе определения. Для перевозки же всех дополнительных объемов грузов в адрес передаточных пунктов Дальнего Востока и Забайкалья потребуются дополнительное развитие железнодорожной инфраструктуры Восточного полигона, то есть реализация, как мы говорим, второго этапа развития БАМа и Транссиба. И об этом нужно говорить уже сейчас.

Кроме того, перевозка угля в адрес передаточных пунктов Дальнего Востока и Забайкалья является некупаемой для ОАО "РЖД" в действующих тарифных условиях. В этой связи представляется целесообразным рассмотреть возможность предоставления ОАО "РЖД" государственной поддержки при реализации второго этапа, как я уже говорил, второго этапа развития Байкало-Амурской и Транссибирской железнодорожных магистралей.

Кроме того, я хотел бы остановиться на одном моменте: формально проект у нас от Междуреченска и до Дальнего Востока, то есть Кузбасс формально в границы реализации данного проекта не входит, поэтому включение первоочередных мероприятий по освоению грузопотока из Кузбасса возможно рассмотреть за счет проведения оптимизации набора и стоимости работ в связи с технологическими ценовыми аудитами, как источник, но при этом в зависимости от окончательной стоимости мероприятий возможно также и удорожание общей стоимости проекта.

Отмечу, что указанные изменения требуют решения вопроса целевого использования средств, выделяемых на реализацию проекта реконструкции и модернизации Байкало-Амурской и Транссибирской железнодорожных магистралей, в связи с чем использование данных инвестиционных ресурсов требует дополнительного согласия и одобрения Правительства Российской Федерации. Потому что географически они не относятся к данному проекту.

В рамках исполнения поручения Правительства Российской Федерации по повышению эффективности реализации проекта и увеличению параметров пропускной и провозной способностей железнодорожной инфраструктуры компанией актуализированы целевые показатели проекта с учетом увеличения весовой нормы движения поездов. В настоящее время в проекте заложено увеличение весовой нормы до 7100 тонн на полигонах Байкало-Амурской и Транссибирской железнодорожных магистралей. Вопросы, связанные с дальнейшим увеличением весовых норм (а это до 8300 и до 9000 тонн), требуют детальной проработки и проведения соответствующих расчетов, а также дополнительного комиссионного обследования объектов железнодорожной инфраструктуры. Такая работа компанией ведется. Конечно же, о результатах будет сообщено дополнительно.

Но в этой связи мы предлагаем в качестве целевого показателя весовой нормы определить 7100, а дальнейшее увеличение весовых норм рассматривать на следующих этапах реализации проекта. Потому что по первоначальным подходам это потребует еще дополнительных финансовых средств для укрепления инфраструктуры.

В связи с необходимостью проводить опережающими темпами проектные и строительные работы, а также в связи с возникающими вопросами, связанными с перспективными объемами грузопотоков для ОАО "РЖД", исключительно важно зафиксировать на уровне Правительства Российской Федерации перспективную грузовую базу.

Я хотел бы здесь вернуться, к сожалению, к не совсем приятному вопросу – о согласовании стратегий развития различных отраслей и регионов. Могу сказать, что в настоящее время, как мне известно, в том проекте развития угольной отрасли, который находится на рассмотрении в Правительстве, цифры существенно отличаются от тех цифр, которые заложены в стратегию социально-экономического развития Кузбасса, с точки зрения увеличения как объемов добычи груза, так и с точки зрения увеличения перевозок в восточном направлении. И необходимо эту работу проводить, потому что в противном случае не понятно, на какие цифры мы должны ориентироваться.

Целевые параметры проекта реконструкции и модернизации, а также объем перспективной грузовой базы сейчас заложены в основе проектной схемы, а в дальнейшем, конечно же, будут учитываться при дальнейшей реализации проектных работ, потому что та грузовая база, которая существует в настоящее время, может меняться, и отдельные подвижки, как мы видим из ответов грузополучателей, которые направляют к нам, уже идут.

Помимо актуализации целевых параметров ОАО "РЖД" провело соответствующие расчеты в потребностях внешнего энергоснабжения исходя из необходимости увеличения весовой нормы поездов на полигонах БАМа и Транссиба. Все необходимые расчеты направлены в адрес Минэнерго России, в адрес соответствующих сетевых организаций, и уже создана совместная рабочая группа с ФСК, которая занимается этой проблематикой.

В части финансирования проекта остается нерешенным вопрос о размещении средств Фонда национального благосостояния в привилегированные акции ОАО "РЖД", а также выделение в 2017 году средств федерального бюджета на реализацию проекта. Распоряжением Правительства Российской Федерации от 5 ноября 2013 года № 2044-Р проект модернизации железнодорожной инфраструктуры Байкало-Амурской и Транссибирской железнодорожных магистралей утвержден в перечне

самоокупаемых инфраструктурных проектов, финансируемых за счет средств Фонда национального благосостояния, а Минфину России поручено осуществить финансирование проекта за счет средств Фонда национального благосостояния в феврале 2014 года. ОАО "РЖД" совместно с Минтрансом России подготовило все необходимые документы для принятия решения об увеличении уставного капитала ОАО "РЖД" за счет средств Фонда национального благосостояния, однако до настоящего времени процедуры для размещения средств Фонда национального благосостояния со стороны Министерства финансов не выполнены (а уже заканчивается март), что реально создает срыв установленных сроков реализации проекта.

Необходимо также отметить, что для обеспечения сбалансированности финансового плана ОАО "РЖД" в условиях нулевой индексации тарифов на грузовые и железнодорожные перевозки Правительством Российской Федерации принято решение о замене в 2014 году бюджетных ассигнований в размере 26 млрд. рублей, предусмотренных для вноса в уставный капитал ОАО "РЖД". Исходя из тех средств, которые заложены в федеральный бюджет на 2014–2016 годы, дополнительное финансирование на 2017 год, которое необходимо предусмотреть, составляет 41 млрд. рублей (из уже утвержденных для реализации данного проекта). С учетом изложенного предлагаем... *(Оживление в зале.)* То есть на 2014–2016 годы заложено 64,4 млрд. рублей, 5 млрд. рублей (чуть меньше) было заложено в 2013 году на реализацию проекта. Соответственно, на 2017 год из 110 бюджетного финансирования (простым способом считается) необходим 41 млрд. рублей. Этот бюджетный процесс сейчас идет, и необходимо эти деньги на 2017 год предусмотреть, просто их в прошлом году невозможно было предусмотреть, потому что 2017 год за пределами "трехлетки" был.

С учетом изложенного предлагаю включить в итоговый документ парламентских слушаний следующие рекомендации: одобрить ход реализации первого этапа проекта реконструкции и модернизации Байкало-

Амурской и Транссибирской железнодорожных магистралей с целевой задачей обеспечения перевозок дополнительных грузов в объеме не менее 55 млн. тонн в год и с объемом финансирования 562 млрд. рублей, в том числе 260 млрд. рублей – за счет средств государственной поддержки.

Второе. Для безусловной реализации запланированных мероприятий проекта реконструкции и модернизации БАМа и Транссиба в объеме 562 млрд. рублей рекомендовать Правительству Российской Федерации обеспечить выделение средств государственной поддержки в объеме запланированных 260 млрд. рублей, в том числе с учетом необходимости восстановления в 2017 году 26 млрд. рублей, перераспределенных в текущем году на финансирование операционной деятельности ОАО "РЖД".

Третье. Рекомендовать Правительству Российской Федерации утвердить объем грузовой базы для реализации проекта реконструкции и модернизации Байкало-Амурской и Транссибирской железнодорожных магистралей с учетом вывоза угля из Кузбасского региона.

Четвертое. Рекомендовать Правительству Российской Федерации рассмотреть возможность использования средств, сэкономленных в результате проведения технологического и ценового аудита, для выполнения работ по снятию инфраструктурных ограничений по вывозу дополнительных объемов угля из Кузбасского региона.

Пятое. Рекомендовать Правительству Российской Федерации в соответствии с предложениями ОАО "РЖД", с учетом утвержденной грузовой базы рассмотреть вопрос финансирования второго этапа проекта реконструкции и модернизации БАМа и Транссиба, направленного на вывоз всех заявляемых объемов грузов.

Шестое. Рекомендовать Правительству Российской Федерации рассмотреть вопрос выделения средств из Фонда национального благосостояния на реализацию проекта развития объектов электроэнергетики

Дальнего Востока и Забайкалья, в том числе для обеспечения возрастающих потребностей БАМа и Транссиба.

У меня всё. Спасибо.

С.В. ШАТИРОВ

Спасибо за столь полный, объемный, интересный доклад.

Федор Степанович Пехтерев, генеральный директор ОАО "Институт экономики и развития транспорта".

Ф.С. ПЕХТЕРЕВ

Уважаемые участники слушаний! Думаю, что предыдущие выступающие вас так нагроулили цифрами, что я не буду очень много говорить о цифрах. Я хочу сказать о другом.

Мы рассматриваем сегодня проект, который по своей сути является уникальным для современной истории Российской Федерации. Во-первых, прошедшие 25 лет не имели аналогов реализации в Российской Федерации таких проектов.

Кто помнит начало строительства и создания Байкало-Амурской магистрали, тот может себе представить, что по объему предстоящих строительно-монтажных работ, развитию инфраструктуры и ее модернизации это очень близко, а иногда и по современным параметрам превосходит всё то, что было построено в начале формирования Байкало-Амурской магистрали. Это первое. То есть значимость этого проекта для России.

Второе. Впервые в современной истории Российской Федерации при определении грузовой базы Восточного полигона был использован метод межотраслевых балансов. К сожалению, наша экономика все эти годы развивается по другим совершенно принципам, ну а вы знаете, что мировая экономика базируется на разработке межотраслевых балансов, которые ложатся в основу планирования отраслей развития экономики. Ну и, естественно, если в нашем случае, то она является, собственно,

основополагающей для решений по развитию инфраструктуры всех видов транспорта, в том числе и железнодорожного.

Понимая, насколько это вопрос, с одной стороны, у нас запущенный со стороны Минэкономразвития, с другой стороны, осталось очень мало, к сожалению, специалистов, которые могут использовать эти методы в развитии нашей экономики Российской Федерации, ОАО "РЖД" взяло на себя финансирование такой работы, и с привлечением ведущих институтов, не только отраслевых, но и Российской академии наук, такая работа была сделана, и она легла в основу, и, собственно говоря, она и подтвердила те объемы перевозок, которые впоследствии были рассмотрены и аудиторами, и, собственно, всеми нашими регуляторами, и больших отклонений не нашли.

Более того, на сегодняшний день мы видим, что, к сожалению, запросы экономики, если можно так выразиться, перекрывают те объемы (вы слышали эту цифру – 55 млн. тонн), они перекрывают то, что заложено в первом этапе (я это подчеркиваю), в первом этапе реализации этого инвестиционного проекта, поскольку весь проект, и первоначально это было абсолютно всем известно, тянул на 1 триллион 100 в ценах 2013 года и на 1,5 триллиона в текущих ценах. Вот тогда, затратив, будем так говорить, 1,5 трлн. рублей, по сути дела, железнодорожный транспорт не ограничивал ни одного субъекта, который хотел осуществлять перевозки в этом направлении.

Третий фактор, почему у нас сегодня проект такой особенный. Как только увидели деньги, реальные деньги (а я вам хочу сказать, была проведена огромная работа с каждым владельцем месторождения, с каждым владельцем предприятия и так далее, неоднократные итерации, проводилась эта работа, подписано всеми руководителями, что будет именно столько), пошел разнобой, все захотели больше, тут уже было озвучено, всё очень выверено, сколько выделено – вот за это мы беремся и так далее.

Да, чтобы больше не повторяться (и я это, собственно, прошу поддержать, и Анатолий Анатольевич говорил, чтобы это было в рекомендациях Совета Федерации), нам очень важно сегодня, чтобы подтвердили ту грузовую базу, которая разработана, не исключая, что с определенными корректировками, но ядро должно быть подтверждено. Почему? Потому что сегодня начинается, если можно так сказать, раскачивание этого проекта в интересах отдельных компаний, в интересах отдельных производителей, а я подчеркиваю, что это комплексный проект. И если мы сейчас потеряем эту нить, мы можем, собственно говоря, сорвать те наши планы по объему перевозок, которые заложены сегодня в проект.

Что еще особенного в этом проекте? Особенность следующая. Мне представляется на сегодняшний день, что этот проект будет драйвером развития восточных регионов не только с точки зрения добычи полезных ископаемых. Я знаю, что наш руководитель в свое время выступал и говорил: "Да вам только выкопать и вывезти из России". Нет, мне кажется, в данном случае здесь драйвер именно в развитии производительных сил: не только добыть, вывезти и продать, что сегодня действительно имеет место быть, но и на базе этих месторождений действительно создать современную экономику, огромные предприятия по переработке, высокой переработке наших полезных ископаемых, созданию продукции, которая будет конкурентоспособна в первую очередь на азиатско-тихоокеанских рынках.

Еще одна особенность этого проекта. Здесь выступал Мирошник, говорил о Кузбассе. Естественно, это не секрет, почему сегодня встал этот вопрос. Мы при росте 55 от Тайшета и Восточного (так полигон был определен, где расходятся БАМ и Транссиб) понимали, что на первый этап – мы больше никак, поэтому Кузбасс у нас был взят на уровне 2013 года, и мы его держали. Ну, сегодня мы это немного пересматриваем, но, я вам хочу сказать, мы должны понимать и другое.

Я не согласен с некоторыми цифрами. Все специалисты, которые занимаются международными рынками, говорят, что в ближайшие 10 лет на Западе будет стагнация с точки зрения потребления наших ресурсов, в том числе энергетических. С этим никто не спорит. Хорошо, не 10 лет, но пять-то это точно. И сегодня статистика железнодорожная говорит о том, что перевозки на Запад, в том числе угля из Кузбасса, падают.

Восток... А Восток – дело тонкое. Действительно, сегодня углю из Кузбасса на наших азиатских рынках конкурировать с австралийским, малайзийским, канадским углем очень тяжело, потому что мы прекрасно знаем: австралийский уголь перевозят на 30 километров, там поезда, линии специализированные, в принципе везут и везут – нам же надо везти за 5 тысяч верст, причем на путях осуществляется и другое движение, пассажирское движение, да еще развивать это надо, подымать и так далее. Вы же понимаете, что это дорогое удовольствие. Поэтому развитие этого проекта по инфраструктуре дает нам возможность и себестоимость снизить, и повысить конкурентоспособность нашего угля на Западе. Я напомню вам, что очень большое потребление наших ресурсов в Китае, но это на фоне того, что из Китая начинает "выдавливаться" уголь, потому что мы туда даем газ, баланс там меняется, поэтому нам надо очень внимательно (внимательно, я подчеркиваю) и, я бы так сказал, более быстрыми темпами реализовывать этот проект. Только в этом случае мы останемся на этом огромном рынке, который является сегодня драйвером развития всей мировой экономики, конкурентоспособными с нашими природными ресурсами.

Ну и, не задерживая ваше внимание, последнее, о чем я хотел бы сказать. Подчеркиваю, тут много говорили об этом проекте, сегодня стали раздаваться такие, будем говорить, послы: а что дает этот проект для территории? Ну, эти железнодорожники построят эту инфраструктуру для себя, и всё. А что для территории?.. Вот взяли и вывезли.

Мы провели такие, знаете, исследования. Во-первых, я хочу сказать, что государственная программа социально-экономического развития Дальнего Востока и Бурятии как раз и предусматривала создание условий для социально-экономического развития территорий. Этот проект прямо дает возможность помочь развитию этих территорий. Но мы сделали расчеты, и получается, что непосредственно субъекты при реализации этого проекта увеличат сумму налоговых платежей в территориальные бюджеты субъектов Дальневосточного федерального округа... только в приросте 4,5 миллиарда к 2020 году, а вообще-то (ну, мы брали за 30 лет, как наши службы основных фондов, которые мы будем сейчас создавать) это оценивается почти в 96 млрд. рублей. Еще суммы отчислений во внебюджетные страховые фонды, а это к 2020 году еще 2 миллиарда, а за период реализации этого проекта еще 52 млрд. рублей. То есть, по сути дела, абсолютно понятно, что те деньги, о которых здесь говорили, эти 260 миллиардов государевых денег, они окупаются, они возвращаются.

И последнее. Сегодня есть очень много, честно вам скажу, предложений, которые рационализируют те инвестиционные ресурсы, которые мы направляем на этот проект. Каким образом? Ну, производители вагонов говорят, что мы вам производим инновационный вагон, и вот за счет этого инновационного вагона (нагрузка на ось повышенная, габариты кузова другие) вы провозную увеличивайте, вам мероприятия не нужны, и всё в порядке, эти деньги экономьте, вкладывайте куда-то в другие, может быть, проекты.

Мы тоже вынуждены, понимаете, в оперативном плане реагировать на такие вещи. Я вам хочу сразу сказать, тут Анатолий Анатольевич сказал, 8300, 9000 – всё это фантастика по одной простой причине, что такая нагрузка на сети с реализацией 25 тонн на ось невозможна. Сеть российских железных дорог на такие нагрузки не рассчитана. Значит, 25 тонн на ось, да. Да, какие-то потребуются усиления по искусственным сооружениям... Ну да,

мы можем ехать, но это 7100. И вот 7100 мы посчитали. И что мы получили? Действительно, мы получили экономию в 22 млрд. рублей от многих мероприятий. Не от многих, я хочу сказать, не определяющих в данном случае на БАМе мероприятий, 22 миллиарда сэкономили, но нам потребовалось 40 миллиардов на усиление энергоснабжения, поскольку оно сегодня у нас не рассчитано... Оно рассчитано на 6300. И еще 17 миллиардов для того, чтобы реализовывать такие нагрузки на БАМе и на Транссибе. Это, там, двойная тяга, тройная.

Понимаете, в чем дело? Это такое оружие, когда мы говорим об инновациях, оно обоюдоострое, им надо очень аккуратно пользоваться, а то такой лозунг кинут, а потом это выливается в такие миллиарды, что, извините, лучше бы и не надо.

И последнее. Вот я говорю вам об инновациях. Ведь надо смотреть... Почему я говорю, комплексный проект? Если мы возьмем 25 тонн на ось на вагон (это опять к инновациям) и возьмем повышенный габарит Тпр – да, мы еще можем увеличить, но я вам докладываю, что у нас сегодня под такой габарит есть только пять вагоноопрокидывателей: один – на Дальнем Востоке, один – там..., остальные три – в массовых местах выгрузки, это ТЭЦы и так далее. Их нет! Зачем же мы сегодня втянем людей?.. А примерно по самым скромным подсчетам переоборудование или, по сути, замена этих вагоноопрокидывателей в местах массовой выгрузки – это порядка 200 млн. рублей. Захотят хозяева этим заниматься, не захотят – мы не знаем. Но такую комплексность, которая не должна вызывать дополнительных расходов на развитие инфраструктуры, мы, собственно говоря, и предусматривали в нашем проекте.

И в заключение всё-таки я еще раз обращаю ваше внимание, что для нас была бы очень большая помощь, если бы все-таки основные параметры этого инвестиционного проекта были утверждены Правительством,

Сегодня, я еще раз говорю, он принят, но каждый раз вот это происходит – определенные итерации. Нам бы хотелось уже идти полным ходом вперед по реализации этого проекта. Спасибо.

С.В. ШАТИРОВ

Спасибо, Федор Степанович, очень интересный доклад. Как раз сейчас коснемся вопросов электроэнергетики.

Вячеслав Сергеевич Скулкин, заместитель директора Департамента развития электроэнергетики Министерства энергетики Российской Федерации.

В.С. СКУЛКИН

Спасибо за предоставленное слово.

Уважаемый Сергей Владимирович, уважаемые коллеги! Что хотелось бы отметить? Немножко просто рассказать, какая работа у нас проводится в рамках Министерства энергетики по проекту БАМа и Транссиба.

Известно, что у нас есть распоряжение Правительства № 1860, в рамках которого было поручено, Министерству энергетики в первую очередь, провести актуализацию схем внешнего электроснабжения БАМа и Транссиба. Понятно, что там стоял срок – ноябрь.

Для того чтобы в срок исполнить это распоряжение Правительства, у нас в Министерстве энергетики была организована рабочая группа, в которую вошли представители "РЖД", системных операторов, сетевых организаций, потребителей. По результатам работы данной рабочей группы у нас был сформирован определенный экспертный перечень мероприятий, которые необходимо выполнить для обеспечения энергоснабжения инфраструктуры БАМа и Транссиба.

Но, что стоит отметить, к сожалению, в срок это выполнено не было из-за того, что коллеги из "РЖД" предоставили нам информацию позже. Но

какой-то экспертный перечень этих мероприятий мы сформировали. Это было сделано в начале 2014 года.

Что происходило далее? Далее мы получили опять же у коллег из "РЖД" уточненный перечень нагрузок, который составил уже более 1 гигаватта, под который мы уже в феврале и марте начали рассчитывать опять же экспертным путем вместе с системным оператором, "Федеральной сетевой компанией", возможный перечень мероприятий.

Что выяснилось? Выяснилось, что, к сожалению, та детализация информации, которая была представлена коллегами из "РЖД", не позволяет на данный момент Министерству энергетики в полной мере выполнить распоряжение Правительства и сформировать эту актуализированную схему энергоснабжения.

Вот коллеги здесь уже говорили о том, что все расчеты у них проведены, все данные есть. Хотелось бы просто отдельно еще раз отметить, что эти данные с необходимой детализацией, о которой мы уже неоднократно говорили на площадках – заседаниях в Правительстве и на заседаниях рабочих групп в рамках Министерства энергетики, просили бы предоставить в самые кратчайшие сроки для того, чтобы мы с вами продолжили эту работу в рабочем ключе.

И еще необходимо отметить следующие факты.

Мы сейчас производим расчеты для перспективных грузопотоков с учетом дополнительных нагрузок угля Кузнецкого и Минусинского бассейнов. Хотелось бы получить от коллег перспективные нагрузки для грузопотоков с учетом грузового движения с увеличенными осевыми нагрузками, а также без учета перспективных нагрузок Кузнецкого и Минусинского бассейнов.

Объясню, для чего это нужно. Чтобы мы имели уже... как коллеги в "РЖД" имеют сравнимый перечень мероприятий по финансовым затратам для трех вариантов развития ситуации, так и мы в рамках электроэнергетики

также имели бы сравнимый перечень мероприятий и определили бы финансовые потребности.

Что еще надо отметить? Средств для обеспечения энергоснабжения, безусловно, в инвестиционной программе "ФСК" на данный момент нет. И мы (в конце прошлого года и впоследствии, сейчас) всегда поддерживаем выделение денежных средств для этих целей из Фонда национального благосостояния. Еще раз подчеркну, что сейчас мы пока не можем сообщить конкретный перечень этих мероприятий и стоимость, потому что нам необходимы уточненные данные, но, безусловно, хотели бы видеть поддержку и Совета Федерации в этом вопросе, что для этих целей, как и для целей самих железнодорожников, нам необходимы средства Фонда национального благосостояния. Часть мероприятий, которые в первоначальном перечне были сформированы, уже существует в проекте инвестиционной программы "ФСК" на 2015–2019 годы, но средств, понятно, на них сейчас нет.

Данная работа у нас проводится, безусловно, с участием экспертного совета, и совсем недавно, буквально две недели назад, мы как раз собирались, обсуждали. Как коллеги критически подходят к заявкам грузоотправителей, так и мы критически постараемся подойти ко всем заявкам перспективных потребителей в рамках энергоснабжения. Имеются в виду здесь те потребители, у которых сейчас нет заявок на технологическое присоединение, они только в перспективе планируют развивать в данном кластере свои производства.

По мере возможности, конечно, мы их тоже учтем, но как... нас здесь уже поправит Правительство. Спасибо за внимание.

С.В. ШАТИРОВ

Спасибо.

Вячеслав Сергеевич, Вы тогда тоже подключитесь к доработке рекомендаций, потому что вопросы по энергетике – одни из самых главных.

В.С. СКУЛКИН

Конечно.

С.В. ШАТИРОВ

Итак, наш коллега Степан Михайлович Жиряков, член Совета Федерации. Пожалуйста.

С.М. ЖИРЯКОВ

Уважаемые коллеги, я представляю в Совете Федерации Забайкальский край, поэтому буду говорить только то, что касается нашего региона. Безусловно, территории Забайкальского края, которые прилегают к БАМу, имеют стратегическое значение как для социально-экономического развития нашего региона, так и для развития Российской Федерации в целом. Так, например, стоимость минерального сырья в недрах нашего участка зоны БАМа превышает 120 млрд. долларов. В настоящее время выявлены и в различной степени оценены крупные и уникальные по запасам месторождения железных руд, меди, редких металлов, апатитовых руд, калийных солей, других полезных ископаемых, промышленное освоение которых имеет значение не только для загрузки железнодорожной магистрали, но и для обеспечения развития базовых отраслей экономики России в целом.

В Забайкальском крае в зоне БАМа расположено четыре месторождения каменных углей – Апсатское, Средне-Сакуканское, Читкандинское и Средне-Каларское. Самое крупное из них, Апсатское, расположено в 32 километрах от трассы БАМа. Угольное месторождение рассматривается как уникальное сырье для коксохимической промышленности. Запасы и ресурсы месторождения составляют более 2,5 млрд. тонн. В 2013 году там уже добыто и отгружено в порт Ванино более 500 тыс. тонн угля. В этом году план у нас уже по этому месторождению – более 1 млн. тонн. Разведаны и готовы к освоению крупные и уникальные по масштабам месторождения полезных ископаемых, такие как Чинейское

титаномагнетитовое с металлами группы платины, Удоканское месторождение меди, Катугинское месторождение редких металлов, Голевское месторождение сынныритов и другие.

Вовлечение в эксплуатацию указанных месторождений означает создание на востоке страны горнопромышленного центра мирового значения, развитие мощного промышленного производства в Забайкальском крае, закрепление населения на территориях, прилегающих к БАМу, путем решения острых проблем занятости и повышения жизненного уровня населения.

В свое время с завершением строительства Байкало-Амурской магистрали вроде бы появилась возможность ввода в эксплуатацию указанных месторождений. Однако за 18 лет работы БАМа эта потенциальная возможность так до сих пор и не реализована, несмотря на то, что практически все перечисленные мной виды полезных ископаемых весьма высоколиквидны, остродефицитны, а по многим из них потребность отечественной промышленности мы удовлетворяем импортными поставками, хотя вовлечение в отработку только Удоканского месторождения меди снизит напряженность, причем резко снизит напряженность, на российском рынке цветных металлов, позволит компенсировать дотации из федерального бюджета в экономику Забайкальского края, решить вопрос о необходимой загрузке БАМа, обеспечить значительный прирост общего промышленного производства регионов Урала и Сибири и создать дополнительные рабочие места в этих регионах.

Но освоение этого крупнейшего месторождения меди и создание необходимой производственной, социальной и коммунальной структуры является только первым этапом комплексного проекта и заложит основу для дальнейшего комплексного развития Северного Забайкалья. Комплексный проект развития Северного Забайкалья, помимо освоения Удоканского

месторождения, включает в себя освоение уже упомянутых мной месторождений, таких как Апсатское, Чинейское и прочих.

Освоение данных месторождений, конечно же, требует развития и реконструкции транспортной железнодорожной инфраструктуры. Для этого Стратегией развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 года, утвержденной постановлением Правительства Российской Федерации от 17 июня 2008 года № 877, на территории Забайкальского края в районе БАМа предусмотрено строительство однопутной неэлектрифицированной железнодорожной линии четвертой категории общей протяженностью 30 километров к Чинейскому месторождению ванадийсодержащих титаномагнетитовых руд в Забайкальском крае. В настоящее время там уже построено 42 километра линии, но, к сожалению, она не эксплуатируется и постепенно и серьезно разрушается. Предусмотрено строительство однопутной неэлектрифицированной железнодорожной линии также четвертой категории общей протяженностью 40 километров к Апсатскому месторождению каменного угля и строительство железнодорожной линии, которая соединит Транссиб и БАМ: Могзон – Озерный – Новый Уоян.

Однако сроки реализации указанных проектов по строительству железных дорог для обслуживания месторождений в стратегии определены только на 2016–2030 годы. Таким образом, задержка развития транспортной железнодорожной инфраструктуры в зоне БАМа будет являться тормозом для развития отраслей промышленности севера Забайкальского края и других субъектов Сибири, Урала и Дальнего Востока.

Поэтому крайне необходимо, первое, рассмотреть возможности изменения сроков выполнения работ по строительству железных дорог, которые включены в стратегию, к месторождениям севера Забайкальского края. И второе – обеспечить выделение в полном объеме капитальных вложений на осуществление указанных проектов, реализуемых в

соответствии со стратегией, и я прошу это включить в проект рекомендаций наших парламентских слушаний.

Кроме того, освоение месторождений северного Забайкалья вносит вклад в решение такой задачи, как дальнейшее увеличение и закрепление населения на территориях зоны БАМа. Однако наличие ветхого и аварийного жилищного фонда понижает инвестиционную привлекательность этой зоны, что в конечном итоге ведет к миграции населения в более развитые регионы. Из-за отсутствия достойных условий для проживания в настоящее время наблюдается демографический отток с территории, причем уезжают главным образом квалифицированные специалисты. Решение этого вопроса невозможно без ликвидации острейшей проблемы для Забайкальского края, связанной с переселением граждан из ветхого и аварийного жилищного фонда, построенного в виде временных поселков строителей Байкало-Амурской магистрали. Поэтому для достижения необходимого объема жилищного строительства необходимо опережающее развитие коммунальной инфраструктуры в населенных пунктах, где такое строительство необходимо. Это также наша просьба – включить этот пункт в проект решения наших слушаний.

И в заключение хочу сказать, что забайкальцы верят в реконструкцию и развитие БАМа, гордятся БАМом и надеются на него. Спасибо за внимание.

С.В. ШАТИРОВ

Спасибо, Степан Михайлович. Мы обязательно учтем Ваши предложения при подготовке рекомендаций и поработаем в рабочем порядке с Вами.

Уважаемые коллеги, Василий Петрович Шипилов, заместитель директора Департамента государственного регулирования тарифов, инфраструктурных реформ и энергоэффективности Минэкономразвития России. Пожалуйста.

В.П. ШИПИЛОВ

Добрый день, коллеги! Не хотелось бы вас утомлять пересказом тех вещей, которые сегодня уже были озвучены. Поэтому хотелось бы пройтись по некоторым наболевшим вещам, которые уже затрагивались, но получили не то освещение, какое могли бы получить.

Вернусь немного назад к вопросу энергетической инфраструктуры и уточню следующий момент – то, что до настоящего времени отсутствует перспективная схема развития данной инфраструктуры, и, кроме того, очень важным моментом является то обстоятельство, что многие компании и их инвестиционные проекты ориентированы, прежде всего, на ценовую конъюнктуру.

В настоящее время по, скажем, горнорудной продукции, которая идет для нужд металлургии, перспективы довольно-таки туманны. В связи с этим потребление электроэнергии и вообще потребность в перевозках для таких проектов, она несколько сомнительна. Поэтому есть определенные риски того, что объемы, заявляемые для перевозок по Байкало-Амурской магистрали и по Транссибу, не будут востребованы. Данное обстоятельство также было частично подтверждено в рамках проведения процедур технологического аудита, выполненных компанией "Делойт". Подтвержденные компанией "Делойт" объемы составили около 30 млн. тонн из 55 заявленных изначально. Это один из рисков, вероятность его наступления трудно прокомментировать, но, однако, он существует.

В дальнейшем хотелось бы прокомментировать вопрос освоения дополнительного объема грузовых перевозок с Кузбасса. Помимо того, что это затраты, связанные с дополнительным развитием железнодорожной инфраструктуры, это также затраты с дополнительным развитием электропитания для осуществления этих перевозок.

Этот вопрос мы действительно знаем, мы им занимаемся, и сейчас рассматриваются три основных варианта выхода из этой ситуации. На них я и хотел бы заострить внимание.

Как предыдущим докладчиком было обращено внимание, одним из вариантов является повышение эффективности. Однако, как я уже услышал, уже осуществлены пересмотры весовых норм, возможно, отрегулированы уже все вопросы, связанные с локомотивным парком. Поэтому если есть какие-то резервы экономии, мы хотели бы их увидеть и понять, откуда они образуются. Это вопрос коллегам, я надеюсь, они с нами поделятся всеми этими материалами.

Также другим источником может быть экономия, выявленная в ходе процедур технологического и ценового аудита. Данная экономия, по оценке экспертов, проводивших данный аудит, колеблется от 10 до 15 млрд. рублей. То есть в целом цифра довольно-таки близкая к необходимому потребному объему дополнительных инвестиций. Однако здесь необходимо отметить, что эта экономия будет приходиться на те проекты, которые в целом финансируются за счет средств ФНБ, и для перенаправления данных средств необходимо доказать наличие синергетических эффектов для экономики Российской Федерации, а также пройти все необходимые процедуры, так как всё-таки Кузбасс не относится к Восточному полигону, то есть он географически от него удален, как уже было сказано, по формальному признаку.

И отдельным довольно-таки важным вопросом является вопрос самих перевозок угля. Мы, коллеги, как бы знаем, что это грузы, которые перевозятся по первому тарифному классу, то есть ниже фактической себестоимости осуществления соответствующих перевозок, и дополнительные объемы не будут приносить компании дополнительных доходов, точнее, скажем так, они не будут создавать прибыль, а следовательно, данный проект не будет окупаемым.

Однако вместе с тем угольные компании за счет вывоза данного угля как раз будут получать определенную маржу. В этой связи не лишен смысла

Вот, собственно, те моменты, которые я хотел осветить. Если есть вопросы...

С.В. ШАТИРОВ

Василий Петрович, спасибо.

Но единственное, что хотелось бы заметить, – угольные компании всегда были соинвесторами, причем федеральные железнодорожные пути только в рамках, правда, внутрикузбасского транспорта, я имею в виду железнодорожного, не технологического, а именно федерального... У нас постоянно действует программа, которую мы подписываем с ОАО "РЖД", она корректируется из года в год. И как раз кузбасские компании вкладываются в федеральные железнодорожные пути. Есть счет к этому делу, его можно посмотреть. Поэтому здесь зря... Другое дело, что мы говорим о южном выходе из Кузбасса и дополнительных средствах, которые необходимы для этого, но это абсолютно справедливый вопрос. Просто при вложении столь значительных средств в реконструкцию Восточного полигона в итоге получить опять задержку с вывозом угля – ну, это серьезно.

Сегодня, вы понимаете, очень просто всё. Железнодорожники практически совершили чудо. Вот здесь говорил представитель Кузбасса: 9 тысяч вагонов с лишним погружено за сутки, 8 тысяч – это уже норма. О таком никто не мог мечтать ни в советские времена, ни в постсоветские. Это рекорды, которые, вообще... Это настолько оперативная, настолько слаженная работа всех служб, структур, диспетчеризация управления подвижным составом. Кстати говоря (надо отдать должное тому, о чем мы всё время говорили), это огромная проблема. Вдруг оказалось много подвижного состава, и в нем запутались, в этом подвижном составе. Понимаете? И то, что сегодня сделано, – прекрасно.

Но, несмотря на это, запасы на складах временного хранения превышают норму в два раза по Кузбассу. Это возможности пожаров эндогенных, это вопросы, связанные с замораживанием заработной платы на складах. Это ж неперспективные месторождения. Тыва – это перспектива, Якутия – огромная перспектива. Но Кузбасс – это действующее производство, где постоянно идет прирост, и в то же время люди должны получать зарплату. Это сегодня существующий район.

Поэтому это несколько отдельный вопрос. Спасибо за то внимание, которое оказано Кузбассу.

Я просто не буду отрывать сейчас время на это. Спасибо за ваше сообщение.

Лишний раз подтверждает, Вячеслав Анатольевич, насколько важна наша площадка, где идет сверка, в общем-то, этих вопросов, которые являются межотраслевыми.

Козлов Сергей Юрьевич, Министр по развитию транспорта, энергетики и дорожного хозяйства Республики Бурятия.

С.Ю. КОЗЛОВ

Добрый день, уважаемый Вячеслав Анатольевич, участники парламентских слушаний! Разрешите поблагодарить за приглашение участвовать в этих слушаниях.

Хотелось бы буквально несколько слов сказать о Республике Бурятия и ее развитии в части строительства железнодорожных линий и освоения месторождений.

Строительство железнодорожной линии Могзон – Озерный – Новый Уоян включено в Стратегию развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 года. Также реализация проекта предусмотрена Транспортной стратегией Российской Федерации на период до 2030 года, программой социально-экономического развития Дальнего

Востока и Байкальского региона на период до 2020 года, а также Стратегией социально-экономического развития Сибири до 2020 года.

Строительство первой очереди железнодорожной линии Могзон – Озерный ГОК позволит организовать транспортировку необходимых грузов для освоения месторождений полиметаллических руд Озерного рудного узла и строительства Озерного, а также других планируемых ГОКов, находящихся в прилегающей к дороге зоне, и вывоз товарной продукции этих предприятий. Ну, это в основном руда у нас, свинец, цинк, кадмий, серебро и золото. Кстати, это одно из крупных месторождений, мировых месторождений в мире.

В дальнейшем железнодорожная линия Могзон – Озерный ГОК – Новый Уоян позволит вовлечь в экономический оборот многочисленные минеральные и лесные ресурсы северных районов Республики Бурятия, Забайкальского края, на освоение которых в настоящее время есть и готовы уже прийти инвесторы, но отсутствие путей сообщения сдерживает этот процесс. Строительство дороги дает перспективы развития в зоне влияния проектируемой железной дороги предприятиям строительной индустрии. Кроме того, это позволит решить вопрос транспортной доступности столицы Республики Бурятия для жителей северных районов Бурятии.

Направление линии Могзон – Озерный ГОК определено институтом Ленгипротранс при разработке технического проекта железной дороги Могзон – Озерный горно-обогатительный комбинат и согласовано Управлением экспертизы проектов и смет тогда еще МПС, заключение от 27 декабря 1978 года.

В административном отношении трасса железнодорожной линии проходит по двум территориям субъектов Российской Федерации – это Забайкальский край, Хилокский район, и Республика Бурятия, Еравненский район. Общая протяженность – 160 километров. Примыкание железнодорожной линии выполнено к станции Могзон Забайкальской

железнодорожной трассы. Трасса железнодорожного пути от станции Могзон до 13-го километра проложена была по отсыпанному полотну в 1986 году по материалам рабочей документации, выполненной Ленгипротрансом в 1985 году.

Общая стоимость строительства первой очереди дороги в ценах 2011 года составляет 14,2 млрд. рублей. Ориентировочно, максимальный грузопоток по разведанным месторождениям полезных ископаемых, расположенных в зоне влияния проектируемой железной дороги, составит 11,8 млн. тонн. Ну, расчеты все есть, отдельная таблица у нас. Поэтому подтверждается инвесторами на сегодняшний день.

Вместе с тем у нас параллельно на сегодняшний день решаются и другие вопросы, это в части обеспечения в рамках инвестиционной программы "Российские сети" электроэнергией. К 2016 году у нас запланировано проектирование линии Улан-Удэ – Хоринск – Еравна для обеспечения этого месторождения.

Объем грузоперевозок может быть увеличен за счет вовлечения в обработку вновь открытых месторождений, в том числе и переведенных из разряда проявлений. Также грузопоток будет обеспечиваться материалами и оборудованием, необходимым в процессе эксплуатации месторождений, строительства горно-обогатительных комбинатов и объектов инфраструктуры, что может повысить указанный объем перевозок на 12–15 процентов.

Кроме того, освоение лесосечного фонда, расположенного в зоне влияния планируемой железной дороги, позволит увеличить объем перевозок еще на 2 млн. тонн. Таким образом, прогнозируемый объем перевозок товарной продукции при освоении месторождений полезных ископаемых и лесных ресурсов, расположенных в зоне влияния железнодорожной трассы Могзон – Озерный, может составить до 15,5 млн. тонн в год.

Поэтому предлагаем в рамках рекомендаций такие предложения.

Рекомендовать Правительству Российской Федерации совместно с ОАО "РЖД" реализовать проект строительства первой очереди железнодорожной линии Могзон – Озерный с участием государственной поддержки, о чем говорил Анатолий Анатольевич.

У меня по докладу всё. Спасибо.

С.В. ШАТИРОВ

Спасибо. Обязательно учтем Ваши предложения.

Денис Викторович Илатовский, заместитель генерального директора ОАО "СУЭК".

Л.В. ИЛАТОВСКИЙ

Уважаемый Сергей Владимирович, уважаемые коллеги! Благодарю за предоставленную возможность выступить. Хотел бы, не перегружая цифрами после таких уважаемых докладчиков, добавить несколько, может быть, таких "угольных" эмоций, наблюдений.

Во-первых, позитивные эмоции. Мы говорим о перспективном увеличении объемов, а на самом деле мы уже в 2013 году добавили 7 миллионов, и первые два месяца – это прирост на 20 процентов к 2013 году. То есть, вообще-то, когда говорится о перспективном объеме вывоза угля из Кузбасса, 36 миллионов к 2020 году, то из них 7 уже добавили в 2013-м и еще на 20 процентов к 2013-му добавили в первые месяцы 2014-го. То есть глаза боятся – руки делают. Те рекорды по суточному количеству вагонов на самом деле дают свои плоды. И пока программа обсуждается и не встала еще на полные рельсы, "РЖД" и угольщики свое дело делают, в общем, хорошо.

По поводу убытков от перевозок угля не хотел бы долго дискутировать, но предполагаю, что от увеличения объемов угля убытки у "РЖД" не увеличатся. Скорее всего, каждая добавленная тонна все-таки добавляет некий доход, может быть, он небольшой по сравнению со вторым, третьим классом грузов, но всё равно каждая дополнительная тонна угля – это дополнительный доход. Уж точно не убыток, иначе бы любая

дополнительная, повторюсь, тавтология, любая дополнительная тонна ухудшала бы финансовое состояние "РЖД". Поскольку этого не происходит, значит, все-таки убытка нет.

Повторюсь, хотел бы подчеркнуть слова Анатолия Анатольевича о позитивном результате технико-ценового аудита. По результатам есть поручение Медведева вынести переработанную программу инвестиций Восточного полигона на правительственную комиссию по транспорту. Видимо, это будет в ближайшее время, и там должны быть учтены те замечания, которые были аудиторами выявлены. В том числе это недоучет Восточного полигона, в том числе надо обратить внимание на припортовые зоны, такие как Ванино и станция Находка-Восточная, которые при глубоком анализе оказываются недоразвитыми. Конкретно станция Находка-Восточная имеет пропускную способность 24 пары поездов после всех инвестиций, а этого, конечно, недостаточно для перевалки планового объема. То же касается Ванинско-Советско-Гаванского транспортного узла – 37 пар поездов или 39 пар поездов, которые будут после всех инвестиций. Всем понятно, что недостаточно; понятно, что это был первый этап инвестиций, но тем не менее нам нужны быстрые результаты к 2017 году. Мы не можем бесконечно ходить, просить деньги. Нам нужна история успехов, и для этого, как правильно было сказано, Федор Степанович сказал, минимум 55 миллионов.

Как можно сделать минимум 55 миллионов прироста в том случае, когда часть проектов не реализуется? Нужно взять дополнительный объем, он всегда есть в Кузбассе. Можно говорить о том, что он не включен в Восточный полигон, но это, скорее, красивые слова. Как можно не включить часть страны? Конечно, надо вывозить эти объемы из Кузбасса и подстраховать ими ту инвестиционную программу – 562 миллиарда на 50 млн. тонн. Правильно аудиторы сказали, что из 55 млн. тонн, вероятно, реализуется только 30. Ну, тем более надо подстраховать гарантированным объемом из Кузбасса.

Хотел дополнить, что, наверное, 16 миллиардов на выход из Кузбасса, по нашему мнению, будет недостаточно. Видимо, это инвестиции только в Забайкальскую и часть Красноярской дороги. Там есть еще Иркутск – Слюдянка, есть Восточно-Сибирская дорога, есть Забайкальская дорога.

ИЗ ЗАЛА

(Говорит без микрофона. Не слышно.) ...недостаточно даже всего проекта.

Л.В. ИЛАТОВСКИЙ

Я понимаю. Я как раз и хочу обратить внимание, что 16 миллиардов звучит как панацея, а на самом деле это только выезд с Западно-Сибирской дороги. А дальше есть еще очень много проблем.

Последнее, что хотел сказать, про вес поезда. Цифра 7100 сейчас уже на всех трибунах, что называется, звучит, и все обсуждают эту цифру – 7100, хотя вагонов таких очень мало. Весь полигон Транссиба, тем более БАМа, переводить на 7100, возможно, неэффективно с точки зрения скорости производства этих вагонов. Во всяком случае, в этой программе до 2017 года, на мой взгляд, весь БАМ или Кузбасс, Приморье, может быть, переводить неэффективно. Может быть, взять только какие-то полигоны. Но это при переработке инвестпрограммы будет ясно. Чтобы не увеличивать (то, о чем говорил Федор Степанович) бесконечно затраты на вес поезда.

Хотел бы подтвердить, что с точки зрения рынков отгрузка угля на запад в перспективе будет, видимо, уменьшаться, и та доля отгрузки 24 с ростом до 30 процентов угля из Кузбасса на Дальний Восток будет прирастать. Вероятно, восток поменяется местами с западом, мы будем 70–80 процентов грузить на восток, причем неизвестно, какие у нас будут санкции Европы по энергоносителям, поэтому мы поедем в перспективе на восток. И, естественно, развитие Восточного полигона, в том числе для Кузбасса, в том числе для Минусинского бассейна, – конечно, необходимая

вещь, без этого угольщики Кузбасса, Якутии, Хакасии, конечно же, своей перспективой не видят. Спасибо.

С.В. ШАТИРОВ

Спасибо.

Уважаемые коллеги, сейчас крупнейшие грузоотправители у нас имеют слово.

Ирина Юрьевна Ольховская, заместитель генерального директора по развитию ОАО "УК "Кузбассразрезуголь". Пожалуйста.

И.Ю. ОЛЬХОВСКАЯ

Уважаемые участники парламентских слушаний! Благодарю за приглашение и возможность участия в обсуждении такого большого и странового проекта, поистине мегапроекта.

В ходе обсуждения реализации проекта экспертному сообществу были представлены результаты технико-ценового аудита. Еще раз хочется подчеркнуть и роль "РЖД", и роль аудиторов, глубину исследований, которые провело "РЖД" совместно с Институтом экономики и развития транспорта, совместно с аудиторами и техническими консультантами. И действительно, это мегапроект в масштабах страны, учитывая протяженность этих двух магистралей – Транссиба и БАМа – в нашей стране, России.

Тем не менее, как сказали и мой коллега из "СУЭКа", и остальные участники, докладчики, данный технико-ценовой аудит выявил ряд вопросов, которые необходимо обсуждать. Здесь много было сказано про Кузбасс. Компания "Кузбассразрезуголь" является грузоотправителем с Кузбасса, одним из основных отправителей. На данный момент по-прежнему основным угледобывающим регионом является Кузбасс. И, как правильно сказал заместитель губернатора, в 2013 году было добыто 203 млн. тонн, перевезено из Кузбасса 34,5 млн. тонн, при этом "Российскими железными дорогами" зафиксировано невыполнение плана 2013 года на 15 млн. тонн. То есть реально заявок было еще больше, порядка 50 млн. тонн, это согласованных

заявок. На 2014 год заявки Кузбасса – 54 млн. тонн, притом что в программе учтен 2012 год – 34 млн. тонн. Конечно, это является некоторым фактором, который мешает развивать весь регион Кузбасса, мешает увеличивать бюджетные отчисления.

Компания "Кузбассразрезуголь", конечно, является большим экспортером (экспортером, в частности, в восточном направлении). И планы компании "Кузбассразрезуголь" на 2014 год – это 12 млн. тонн при уровне 2013 года порядка 6 миллионов. При этом к 2020 году запланирован рост перевозок до 15–20 миллионов. И хочется подчеркнуть, как правильно сказал Федор Степанович, эти планы должны быть скоординированы с планами развития портов, с вагоноопрокидывателями, вообще с вводом мощностей. Соответственно, эти планы скоррелированы и скоординированы с развитием порта "Восточный", крупнейшего специализированного угольного терминала Приморского края. В частности, если сейчас нормы перевалки порта "Восточный" 17 млн. тонн, то к 2017–2018 годам будет 32,5 млн. тонн перевалки. И, конечно, здесь возможно появление фактора задержки развития железнодорожной инфраструктуры, как выходов из Кузбасса, так и припортовых зон, как правильно отметил мой коллега из "СУЭКа". То есть это развитие станции Находка-Восточная и припортовых регионов.

Как правильно отметил коллега из Минэкономразвития Василий Петрович, аудиторами подтверждено из 55 млн. тонн 30. При этом компания "РЖД" и аудиторы предполагают, что остальные заявки будут обеспечены другими грузоотправителями, которые не вошли в проект. Соответственно, это Кузбасс.

Если мы хотим подстраховать проект, мегапроект, и выполнение этого проекта, наполнение бюджетными средствами подстраховать объемами из Кузбасса, необходимо, конечно, предусмотреть развитие выходов из Кузбасса. И это не только Западно-Сибирская дорога. Так как Западно-Сибирская дорога в 2013 году показывала какие-то поистине стахановские

результаты по выдаче и количества вагонов, и перераспределения с южного входа на северный вход при невозможности передачи по стыкам... Это именно стык Междуреченск... И подчеркиваю, это не только Западно-Сибирская дорога. Это Красноярская дорога. Это именно участок Междуреченск – Тайшет, который входит в полигон этого проекта. Это, как и предложили начальник Западно-Сибирской дороги и начальник Красноярской дороги, все-таки соединение второго пути, для того чтобы весь участок Междуреченск – Тайшет был двухпутевым.

Что касается инновационного движения, конечно, это даст свой прирост, небольшой, конечно. Потому что для максимального прироста 10–15 процентов, увеличения провозной способности, необходимо, чтобы весь Восточный полигон использовался как полигон инновационного движения. Конечно, вагонопроизводители не успеют в таких масштабах осуществлять производство новых вагонов. И, конечно, здесь требуется решение Правительства и других органов относительно того, а что, собственно говоря, делать со старыми вагонами. Потому что сейчас наблюдается профицит вагонов, уже сейчас. Поэтому если мы просто будем производить, конечно, здесь возникнут определенные проблемы.

И в заключение, чтобы никого уже не отвлекать ни Кузбассом, ни этим полигоном бедным, ни БАМом, ни Транссибом... Доработка этого проекта. Мы, как крупнейшая компания, конечно, поддерживаем "РЖД" и Правительство в осуществлении этого мегапроекта, так как это действительно будет драйвером развития, несмотря на то, что Кузбасс не учтен, – драйвером развития и Дальневосточного региона, и в том числе Кузбасса. Несмотря на то, что его не учли, всё равно поедет сейчас он. Больше пока ехать некому. Это основной угледобывающий регион. И уголь едет оттуда. Поэтому доработка проекта позволит обеспечить безусловное гарантированное обеспечение грузовой базы данного проекта, и увеличить те

грузоперевозки из Кузбасса в направлении Дальнего Востока, и также увеличить налоговые поступления в бюджеты всех уровней.

Что касается того, что отметили Василий Петрович и мой коллега о состоянии текущего рынка, мировых рынков, и в частности азиатско-тихоокеанского бассейна, который сейчас является основным покупателем российского угля, и почему, собственно говоря, и развиваются БАМ и Транссиб... Реализация всех этих дополнительных мероприятий, о которой мы просим, по выходам из Кузбасса и припортовых станций позволит угольщикам обеспечить сохранение достигнутого сейчас уровня поставок в этой тяжелой ситуации, потому что, конечно, ситуация исправится, и позволит достигнуть окупаемости государству с точки зрения дополнительных доходных бюджетов, в том числе и кузбасского, и приморского бюджетов. Спасибо.

С.В. ШАТИРОВ

Вопросы, пожалуйста.

Спасибо большое.

Игорь Витальевич Фрейдин, первый заместитель генерального директора "ТЭПК".

И.В. ФРЕЙДИН

Большое спасибо за предоставленное слово.

От лица компании хотел бы сказать, что мы целиком и полностью понимаем значимость и поддерживаем реализацию данного проекта. Более того, волей-неволей мы фактически стали в какой-то определенной степени его участником, отказавшись от федерального софинансирования на строительство железнодорожной линии Кызыл – Курагино в пользу реконструкции участка Междуреченск – Тайшет.

Как сказал Федор Степанович, уникальный проект для современной России, и, наверное, еще более уникальные сроки, в которые нужно его

реализовать. То есть фактически это, наверное, можно сравнить с каким-то определенным подвигом.

Мы, со своей стороны, в части реализации строительства железнодорожной линии Кызыл – Курагино тоже готовимся к совершению некоего определенного подвига, чтобы в таких климатических условиях и в таких геологических условиях за четыре года построить 400 километров железной дороги. Причем это протяженность самой линии, а строительная длина будет гораздо больше, то есть более 600 километров.

В связи с этим я хотел бы попросить рассмотреть возможность включения в рекомендации парламентских слушаний вопроса о предоставлении государственной поддержки по линии Кызыл – Курагино. Этот вопрос обсуждается, мы проходим все необходимые обоснования по постановлениям Правительства № 991, № 1016 в части госгарантий, но обязательно это хотелось бы отметить в данном документе по одной простой причине: из-за грузовой базы в 55 млн. тонн, которая планируется по проекту, 15 млн. тонн – это с Эльгинского месторождения, с Тывы, то есть по той железнодорожной линии, которую мы вместе должны построить. Спасибо.

С.В. ШАТИРОВ

Спасибо, коллеги.

Заместитель Председателя Совета Федерации Вячеслав Анатольевич Штыров.

В.А. ШТЫРОВ

Уважаемые коллеги! Тема-то у нас такая чрезвычайно актуальная, и она ведь не только сегодня обсуждается, а имеет свою достаточно длительную историю. И в качестве одной из отправных точек можно взять 2006 год, когда Совет Безопасности Российской Федерации, который проходил под руководством Президента России, принял решение о необходимости разработки стратегии развития Дальнего Востока и Забайкалья (тогда это так называлось).

Я хочу сказать, что с тех пор на самом деле такие стратегии разработаны для всех макрорегионов Российской Федерации, но тогда это была первая стратегия, и само принятие решения о разработке было продиктовано исключительностью положения восточных регионов страны (Дальнего Востока), исключительной остротой проблем, которые там есть. Причем это проблемы не только социально-экономического характера, которые являются характерными для всей нашей страны, но и проблемы геополитического характера, оборонного характера, проблемы удержания целостности государства. Вот почему потребовалось разрабатывать эту стратегию.

И когда началась разработка стратегии, а потом на основе стратегии разработка государственной программы развития Дальнего Востока и Байкальского региона (теперь это уже стало не Забайкалье, а Байкальский регион)... конечно же, одна из главных проблем, которая как бы является фундаментом для решения других, – это создание необходимой инфраструктуры, инфраструктуры в широком плане. Причем транспортная инфраструктура – это не только традиционные для Дальнего Востока виды транспорта (железнодорожный, автомобильный, авиационный, морской, речной), но и трубопроводный транспорт.

У всех на слуху нефтепроводная система Восточная Сибирь – Тихий океан. На самом деле это элемент объединенной системы нефтеснабжения нашей страны. Сегодня нефть из Восточной Сибири или с Дальнего Востока может быть доставлена по этой системе на Запад нашей страны, предположим, в Кириши или на отгрузку на нефтепровод "Дружба". И наоборот, нефть из Тюмени может поступить в порт Козьмино.

Дальше идет речь о создании единой газовой системы страны. Вы, наверное, слышали о том, что (Президент об этом говорил уже несколько раз) будем строить газопровод "Сила Сибири". Этот газопровод начнется в местечке Просоково в Красноярском крае и пойдет на восток. Тогда газ

Сахалина вполне может попасть в Германию, а газ из Ямала попасть в Японию. То есть речь идет о создании магистральных таких инфраструктурных систем, которые свяжут воедино всю страну.

Конечно, одними из ключевых таких вопросов являются вопросы создания системы железнодорожного транспорта. Дело в том, что да, были предприняты большие усилия по строительству Байкало-Амурской магистрали. В свое время, еще в 40-е годы, начиналось проектирование других магистралей – и на Магадан, и Северо-Сибирская и так далее, но все эти усилия все-таки не привели к созданию законченной системы инфраструктуры на Дальнем Востоке с точки зрения железнодорожного транспорта. И эта проблема теперь перед нами встала вновь.

Ну вот, казалось бы, всё по полочкам разложено, и давным-давно все копыя сломаны, и мы уже приступили к практической реализации всех наших проектов. И я с большим удовольствием и уважением могу сказать, что "локомотивом" являются "Российские железные дороги", ну и Минтранс, конечно, участвует в этом, и дело перешло уже в практическую плоскость.

Но я, послушав сегодня внимательно все выступления, всё-таки думаю, что нам надо привести в порядок некоторые свои мысли, потому что здесь звучат разные точки зрения, и некоторые из них приводят к предложениям о включении в проект нашего решения взаимоисключающим. Одни говорят: надо к созданию магистральной инфраструктуры привлечь частный капитал, например угольщиков, дескать, жируют они, надо часть прибыли у них изъять и реконструировать Транссиб и БАМ. Другие говорят: нет, вы нам всё должны построить, выньте и положите (в Забайкальском крае, или, предположим, в Бурятии, или еще где-нибудь), подходы к портам сделайте, углепогрузчики нам сделайте и так далее. Видите? Что мы должны делать? Кого мы должны обязывать? "РЖД" из своих доходов должно удовлетворять потребности угольщиков или угольщики должны делиться прибылью с "РЖД"?

Я думаю, вот такие взаимоисключающие, что ли, точки зрения продиктованы еще и тем, что мы всё-таки с вами здесь неправильно мыслим. Проблематику создания железнодорожной инфраструктуры, равно как и любой другой, надо всегда делить на две части.

Первое. На Дальнем Востоке не создана опорная железнодорожная инфраструктура. Даже если все эти "кусочки" будут созданы, предположим, мы решим все проблемы на участках от Междуреченска до Тайшета, дальше будет "пробка", потому что не создана там опорная инфраструктура. БАМ находится не в нужной кондиции, на Транссибе есть узкие места, перемычек между ними для того, чтобы переключать потоки грузов, нет и так далее. Поэтому, прежде чем заниматься частными вопросами, надо решить общие вопросы: создать опорную, каркасную инфраструктуру. Это как у дерева: сначала ствол должен вырасти, потом на нем ветки начнут расти, а на ветках – яблоки появляться. Так же не бывает, чтобы сразу яблоко повисло, и всё. Вот мы сейчас и должны заняться тем, чтобы создать эту опорную инфраструктуру. Это БАМ и Транссиб, обобщенно говоря. И вот сюда-то и надо сконцентрировать максимально все имеющиеся государственные ресурсы.

Хочу сказать, почему я выделяю эту тематику. Потому что необходима концентрация именно государственных ресурсов. У нас пока что два источника – это 260 млрд. рублей, которые Правительство обещало, и инвестиционные возможности самих "Российских железных дорог" как естественной монополии. Вроде бы на первый этап их хватает. На другие вещи мы пока не можем тратить государственные средства, на другие проекты, именно по той причине, о которой я говорил: не решив общие задачи, нельзя решать частные. Это один мотив.

Второй мотив вот какой, почему мы должны выделять опорную сеть. Потому что для них должны быть другие критерии эффективности и другие критерии расчетов мощности. Что я имею в виду? Мы не можем подходить к

разработке тех или иных инвестиционных проектов по линии "Российских железных дорог" исходя из стандартных критериев окупаемости капитальных вложений, инвестиций и так далее, эти NBP знаменитые и всё остальное, прочее. Здесь говорилось о том, что за 16 лет окупается проект в целом и это плохо... Да это очень хорошо, это отлично! Мы не можем так же подходить, с такими критериями региональной эффективности: а вот сколько они дают в бюджет того или иного региона? Здесь говорилось о том, что 4 миллиарда, потом будет увеличиваться. Да пусть несколько не дают, но пусть дают в бюджет региона. Сама по себе железная дорога является не только условием производства, но она является производительной силой, она дает совсем другое качество жизни. Не в этом ее эффект-то заключается. Поэтому, конечно, мы должны мыслить экономически и всё время в своих действиях соотносить затраты с расходами, доходами. Но, заметьте, здесь критерии должны быть совсем другие.

Вот "в скобках" могу вам сказать так. Многие задаются вопросом: в XIX веке почему адмирал Невельской вдруг задался целью доказать, что Сахалин является не полуостровом, а островом? Ну что, ему делать было нечего? Вот географическая задача! Кому она нужна? На самом деле он не отвечал на вопрос, который есть во всех учебниках, он искал выход, где Амур выходит в Охотское море, и выходит ли вообще. А для чего это было нужно сделать? Потому что начиналась Крымская война, и им была нужна дорога. Понимаете? Они успели. Молодцы! Они буквально за полгода до начала Крымской войны на Дальнем Востоке сумели по Амуру доставить войска в Петропавловск-Камчатский.

Вот так же и здесь. Видите, совсем другой критерий эффективности, совсем другой. Точно так же и объемы. Мы должны с вами отчетливо все понимать, что объемы будущих грузоперевозок не могут быть рассчитаны так, как они рассчитывались в условиях советского Госплана. Они всегда будут носить вероятностный характер. Никто еще 10 лет назад не мог

предполагать, сколько угля пойдет на восток. Можно даже найти дату, если захотите, когда произошел перелом. Когда Китай превратился из нетто-экспортера в нетто-импортера, вот тогда первые потоки начали усиливаться, усиливаться и усиливаться.

Что будет завтра, неизвестно. Вы знаете, какая ситуация в Китае, в том числе связанная с тотальными экологическими проблемами, которые у них есть, и всё остальное, прочее.

Это не означает, что надо отрицать всё, как некоторые говорят: не будете вы там 55 млн. тонн возить и так далее. Просто я хочу сказать, что любые, рассчитанные на сегодняшний день объемы, они носят вероятностный характер: то ли будет, то ли нет. Это прямо относится к теме. Мы должны всё равно рассчитывать железную дорогу из максимально возможных показателей потоков грузов, разбивая на определенные этапы. Поэтому ОАО "РЖД" действует абсолютно логично и правильно.

Ну, хорошо, а что же тогда делать с другими проблемами, которые вокруг этих двух магистралей сосредоточены? Между прочим, они прямо и будут сказываться на эффективности работы этих магистралей. Где будет братья грузовая база? Ну, допустим, мы привели в порядок и БАМ, и Транссиб, довели до лучших мировых кондиций, но не работают эти проекты, которые мы с вами задумали, не работает Чиней, не работает Удокан, не работает, предположим, Южная Якутия и так далее. Что же делать? Где брать эту грузовую базу? Тогда зачем строили дорогу?

С другой стороны, вы только что от меня слышали, что, я считаю, не надо давать на эти проекты государственные деньги, надо, в первую очередь, пустить их на магистрали. Тогда где их брать? Очевидно, что мы должны задуматься о развитии этих узлов за счет государственно-частного партнерства. И вот тут-то должен работать частный капитал.

Почему Удокан до сих пор не работает? Потому что у будущего инвестора есть большая неопределенность с инфраструктурой. Надо помочь

ему вложить туда деньги, помочь ему вложить свои деньги туда, но для этого надо создать ему условия. Это называется ГЧП. Значит, мы должны научиться возвращать ему вложенные деньги через систему отложенных налоговых платежей или используя другие способы.

Вот поэтому сейчас тот закон, который разрабатывается, о государственно-частном партнерстве... мы должны усилить их инфраструктурными объектами и привлечь туда этот частный капитал на выгодных для него условиях под определенные гарантии государства по возврату инвестиций и по предоставлению разного рода возможностей – месторождений, там, лицензий и всего остального, прочего, по созданию за государственный счет некоторых других элементов инфраструктуры.

Вот это тематика, которая должна стать заглавной для восточных регионов страны. Тогда мы сможем освоить все те потенциальные возможности, которые у нас есть, начиная от Северобайкальска и заканчивая Комсомольском-на-Амуре, где в советское время должно было быть создано пять или шесть территориально-производственных комплексов, которые сейчас гордо называют кластерами. Правильно? Вот где усилия частников должны быть. И не надо их привлекать к тому, чтобы они строили БАМ и Транссиб. Вот там они пусть строят.

Есть у нас в стране такие примеры? Есть не совсем удавшиеся. Это Эргинское месторождение угля, где "Мечел" за свой счет построил 320 километров железной дороги. Да, конечно, у "Мечела" теперь тяжелое очень положение, вы об этом все слышаны, но построил же! Там возникает много разных проблем по возврату инвестиций, по стыковке с железными дорогами и так далее. Вот этот пример нужно расписать и создать для него законодательную базу, чтобы было выгодно так действовать.

Обращаю также внимание на третий вопрос. Необходимо как-то всю эту работу координировать. Я не знаю, как. Надо, конечно... Видите как? У нас всё идут эксперименты, мы создаем Минвостокразвития, зампреда

сажаем, мы пока еще не можем сказать, получится или не получится, слишком маленький опыт, но тот факт, что надо всё координировать, он как на ладони виден даже в сегодняшних выступлениях.

Вот представители Федеральной службы по тарифам говорят о том, что у них совсем другой взгляд на будущее потребление электроэнергии в зоне БАМа и так далее, и так далее. Это типичный координационный вопрос. В скобках я могу сказать так: если бы Минэнерго и тарифная служба правильно мыслили, то они бы мыслили по-другому. Они бы вообще сейчас абстрагировались от железной дороги, от программы развития Дальнего Востока и так далее, и так далее. Они бы сказали: на Дальнем Востоке существует другая нерешенная инфраструктурная проблема, Дальний Восток изолирован в энергетическом смысле от всей остальной части нашей страны, их надо соединить, иначе говоря, создать объединенную энергосистему. Объединенная энергосистема, при которой дальневосточная энергосистема связана со страной, – это самая ценность, независимо от того, какие там будут экономические и иные эффекты, а они на самом деле глубинные. Это примерно то же самое, что ОАО "РЖД" и транспортники запланировали строить БАМ и Транссиб. Вот также две линии должны быть соединительные между двумя энергосистемами независимо ни от чего, но все-таки эти вещи можно совместить, а если еще газопровод "Сила Сибири"... которые сами требуют электроэнергию и сами же ее генерируют на своих электростанциях, то тут вообще общая такая комплексная задача. Конечно, ее надо координировать, но, наверное, будем считать, что когда-то такую координирующую роль будет выполнять Минвостокразвития, если не получится, значит, тогда Минэнерго, то есть, вернее, Минэкономразвития, больше вроде как некому. Минвостокразвития – тоже хорошая структура, но до Тайшета, к сожалению, их полномочия не доходят, оказывается, надо еще и дальше Тайшета. Вот эти вещи надо тоже написать в рекомендациях.

Итак, я предлагаю... У нас рекомендации сейчас носят такой, я бы сказал, характер, скорее, плана действий для исполнительной власти: рассчитать объемы, сделать то, пятое, десятое. Мы должны, во-первых, их более приблизить к нашей законодательной деятельности. Во-вторых, там отразить эти вопросы, связанные с государственно-частным партнерством, к определенным как бы возможностям для ОАО "РЖД" по привлечению инвестиций. Вот они говорили, что нужен маневр по собственности и так далее, и так далее. И вопросы, связанные с координацией всей этой деятельности. Мне кажется, так.

А вообще, конечно, очень интересные выступления все были, полезные, нужные.

С.В. ШАТИРОВ

Спасибо.

Уважаемые коллеги, заканчиваем нашу работу. У вас есть проект рекомендаций. У меня, кстати говоря, тоже... и я неоднократно поднимал этот вопрос: когда рассматриваются такие крупные инвестиционные проекты, первый вопрос, которым задаешься, – почему нет предложений по сопровождению инвестиционной привлекательности таких проектов и отработке именно вопросов государственно-частного партнерства, когда частник будет заинтересован во вложении средств в такие проекты. Это, безусловно, будет стоять перед вами как одна из основных задач, когда нужно будет изыскивать средства. Я думаю, что не всё будет за счет компании, здесь нужно находить партнеров. Поэтому эти предложения мы действительно от вас ждем, и неоднократно поднимали этот вопрос, совершенно верно, Вячеслав Анатольевич.

Что касается выступлений и предложений, мы все их учтем, поработаем с вами плотно над окончательной редакцией рекомендаций. Безусловно, необходимо зафиксировать грузовую базу, почему мы сегодня и собрались, потому что на расширенном заседании научно-технического

совета в ОАО "РЖД", который прошел, и когда выступали регионы, вдруг пошел дисбаланс во взглядах, а сколько все-таки перевозить, сколько строить и как делать.

Сегодняшняя наша встреча, безусловно, очень полезна. Большое спасибо, Вячеслав Анатольевич, что Вы приняли участие от начала и до конца в нашей работе и столь важные сделали предложения. Мы обязательно их учтем, поработаем над ними.

Всем большое спасибо и просьба поработать на результат, на наши рекомендации. Спасибо.
