



**ПРОТОКОЛ
ЗАСЕДАНИЯ ПРИВОЛЖСКОГО МЕЖРЕГИОНАЛЬНОГО
КООРДИНАЦИОННОГО СОВЕТА**

(г. Самара)

от 16 февраля 2012г № ВЯ- 14пр

Присутствовали:

члены правления:

президент ОАО «РЖД»

Якунин В.И.

вице-президенты

Краснощёк А.А., Шаханов Д.С.

представители центрального
аппарата, руководители
департаментов, филиалов
ОАО «РЖД»

Андреев Р.А., Бушуев В.В.,
Веремеев В.А., Верховых Г.В.,
Галацан В.И., Ершов А.Ю.,
Кунаева Е.А., Линенко В.Б.,
Петренко В.А., Хаженец И.В.,
Шнейдер М.А., Яковлев В.А.

начальник Горьковской
железной дороги

Лесун А.Ф.

начальник Куйбышевской
железной дороги

Шайдуллин Ш.Н.

пресс-секретарь президента
ОАО «РЖД»

Пиркова В.

представители железных дорог,
структурных подразделений
ОАО «РЖД»

Антипенко С.И., Атякин Д.И.,
Блохин С.Г., Гребенников М.В.,
Кутумов В.М., Козырев А.Н.,
Кузнецов А.Г., Киселев М.А.,
Метелёв В.П., Рязанов В.Н.,
Соложенкин С.В., Соколов А.А.,
Тодуа Л.В., Турков В.В., Тюленев В.С.,
Хахулин И.В., Фахрутдинов И.И.,
Шаповалов А.Н., Шайдуллин Ш.Н.

представители ДЗО

Гвоздев С.И., Дудинский И.В.,
Климец И.Б. Корнышов А.В.,
Туркин Ю.А., Уруджев А.У.,
Хомов А.В.

Отдел документационного обеспечения
Службы управления делами
ГЖД - филиала ОАО «РЖД»

Вх. № 4642
«24» 03 2012 на 12 л.

представители республиканских органов власти:

заместитель председателя Правительства

Республики Башкортостан

Афонин С.И.

заместитель председателя Правительства

Республики Мордовия

Дергунов Е.И.

заместитель министра экономического

развития, промышленности и торговли

Чувашской Республики

Быченков А.А.

министр транспорта и дорожного

хозяйства Удмуртской Республики

Гарин О.В.

министр промышленности, транспорта

и дорожного хозяйства Республики

Марий Эл

Пашин В.П.

представители органов власти

и общественных организаций:

Антоневич В.Е., Белов С.Д.,
Беседа А.В., Бояркин Н.А.,
Голоскоков В.И., Голышев О.И.,
Гамазин Е.В., Зубарев А.В.,
Калёнов В.В., Паршин В.А.,
Пинков А.П., Попова Ю.Е.,
Сафин Л.Р., Солодкий П.М.,
Синельников Н.С., Тюрин А.С.,
Фомичёв В.П., Фатыхов Д.Р.

представители грузовладельцев,

собственников подвижного

состава

Агеев С.А., Бунчев Ю.В.,
Воронов Е.Н., Виноградов А.С.,
Гришаев И.Н., Григорьев В.А.,
Гребнева Е.В., Герасименко В.И.,
Давлетшин А.Я., Ефименко А.А.,
Зюзин В.И., Засов К.Л., Земляков А.В.,
Исаюк Д.В., Кантуев А.В.,
Ковшов В. В., Королёв Е.А.,
Котов И.И., Ковалев С.В.,
Конюшев В.Ф., Кульбицкий Д.Е.,
Логунов В.В., Мельников В.А.,
Медюков А.И., Ментешашвили Н.Т.,
Незамеев А.Ф., Носов К.В.,
Набиуллин М.И., Парфёнов Ю.М.,
Попов М.П., Прокофьев А.А.,
Салахов И.А., Силин А.Е.,
Тепляков Ф.Н., Тихомиров Г.С.,
Химченко В.П., Чумаков А.Г.,
Шагдамов С.С., Шаймуллин Р.Н.,
Шумилин В.А.

I. Об организации перевозок грузов железнодорожным транспортом на Горьковской и Куйбышевской железных дорогах. О работе Приволжского межрегионального координационного совета

(Краснощек, Лесун, Соложенкин, Фомичев, Якунин)

1. На протяжении всего периода становления рыночных отношений в России и, особенно, в периоды преодоления негативных последствий кризисных явлений конца 90-х годов, мирового финансового кризиса 2008-2009 годов, на железнодорожный транспорт возлагалась роль стабилизирующего звена в экономике страны.

В регионах, обслуживаемых Горьковской и Куйбышевской железными дорогами, сосредоточены производства нефтегазового и строительного комплексов, химической, лесной и металлургической промышленности.

Доля погрузки в регионе в 2011 году составила 9% от общего объема погрузки по сети, что на 2% больше 2010 года. По итогам 2011 года основную долю погрузки составили: нефть (50,6%), строительные грузы (8,4%), химикаты (7,0%) и промышленное сырье (5,8%).

Суммарная доля погрузки Горьковской и Куйбышевской железных дорог в январе 2012 года составила 8,9% сетевого объема, а по грузообороту – 14,6%.

Погрузка Куйбышевской железной дороги имеет стабильную динамику роста и уже в 2011 году превысила докризисный уровень. Обе дороги выполняют плановые параметры по погрузке грузов.

Доля экспорта в объемах погрузки обеих дорог составляет свыше 40%.

Предъявление к перевозке грузов в данном регионе имеет тенденцию к постоянному увеличению – это требует соответствующего развития инфраструктуры железнодорожного транспорта.

Железнодорожный транспорт, обладая сильными позициями на рынке перевозок, в то же время испытывает ряд острых, требующих первоочередного решения инфраструктурных проблем.

Согласно предварительным оценкам, для снятия инфраструктурных ограничений на железнодорожной сети в минимальном объеме требуется более 600 млрд. рублей до 2015 года.

Положительным примером конкретных решений стало подписание на совещании под председательством Председателя Правительства Российской Федерации Путина В.В. 24 января 2012 г. в Кемерово соглашения, консолидирующего интересы государства, грузоотправителей и ОАО «РЖД» в области развития железнодорожной инфраструктуры под гарантированные в долгосрочной перспективе объемы перевозок грузов.

Правительство Российской Федерации поддержало инициативы ОАО «РЖД» по использованию инфраструктурных облигаций как механизма финансирования инвестиций. Внешэкономбанк определен в качестве института развития, формирующего предложения по комплексному развитию промышленных и железнодорожных мощностей.

Для дальнейшего развития в регионе промышленности и железнодорожного транспорта необходимо обеспечить реализацию принятых решений и сформировать первоочередные проекты и источники финансирования развития железнодорожной инфраструктуры, а также заключить долгосрочные двухсторонние соглашения между ОАО «РЖД» и грузоотправителями, гарантирующие предъявляемые объемы перевозок. На основе предъявленных гарантированных объемов перевозок определить «барьерные» инфраструктурные места и разработать мероприятия по их ликвидации.

Исходя из оценки эффективности инвестиционных проектов, ОАО «РЖД» совместно с Внешэкономбанком будут принимать решение об условиях инвестирования комплексных проектов развития территории региона (государственно-частное партнерство за счет бюджетных ассигнований).

2. Начальникам Горьковской железной дороги Лесуну А.Ф., Куйбышевской железной дороги Шайдуллину Ш.Н., начальнику Департамента экономической конъюнктуры и стратегического развития Веремееву В.А. совместно с крупными грузовладельцами Приволжского региона, краевыми и областными администрациями и ОАО «РЖД» рассмотреть возможность заключения Соглашения о развитии инфраструктуры железнодорожного транспорта, необходимого для реализации проектов промышленного развития Приволжского региона (по аналогии с Соглашением, подписанным в г. Кемерово 24 января 2012 г.) для обеспечения развития железнодорожной инфраструктуры и вывоза предъявляемых к перевозке грузов.

3. Начальникам Горьковской железной дороги Лесуну А.Ф., Куйбышевской железной дороги Шайдуллину Ш.Н., начальнику Центральной дирекции управления движением Иванову П.А., генеральному директору Центра фирменного транспортного обслуживания Кунаевой Е.А. рассмотреть

возможность совмещения логистических схем грузоотправителей, операторов подвижного состава и портов при организации экспортных перевозок грузов с целью преодоления последствий сложной погодной обстановки в Северо-Кавказском регионе и введения в связи с этим инфраструктурных ограничений.

4. Начальникам Горьковской железной дороги Лесуну А.Ф., Куйбышевской железной дороги Шайдуллину Ш.Н., генеральному директору Центра фирменного транспортного обслуживания Кунаевой Е.А., начальнику Центральной дирекции управления движением Иванову П.А. активизировать работу с грузоотправителями и собственниками (операторами) подвижного состава по переключению части экспортных грузопотоков на «малые» порты Северо-Кавказской ж.д., в том числе при согласовании заявок на перевозки дополнительных объемов грузов через порты.

5. Начальникам Горьковской железной дороги Лесуну А.Ф., Куйбышевской железной дороги Шайдуллину Ш.Н., начальнику Центральной дирекции управления движением Иванову П.А., генеральному директору Центра фирменного транспортного обслуживания Кунаевой Е.А. обеспечить разработку конкретных предложений по оптимизации технологических процессов работы предприятий и развитию путей необщего пользования промышленных предприятий, с тем, чтобы предотвратить факты нерационального использования подвижного состава, встречного следования однородных порожних вагонов, длительной выгрузки вагонов.

6. Начальникам Горьковской железной дороги Лесуну А.Ф., Куйбышевской железной дороги Шайдуллину Ш.Н., рекомендовать отраслевым союзам, промышленным предприятиям, операторам (собственникам) подвижного состава в Приволжском федеральном округе:

- принимать оперативные меры по разработке и реализации транспортно-логистических схем доставки грузов с целью увеличения сдвоенных операций и сокращения отправки вагонов в порожнем состоянии после выгрузки с целью минимизации порожнего пробега;

- заключать долгосрочные договоры с операторами (собственниками) подвижного состава в 2012 году по стабильным ставкам за использование вагонов;

- разработать и обеспечить реализацию среднесрочных программ по развитию железнодорожной инфраструктуры путей необщего пользования промышленных предприятий на 3-х летний период, учитывающих мероприятия по строительству и ремонту складов, осуществлению реконструкции и строительства ж/д путей, эстакад, смотровых вышек, вводу в эксплуатацию кранов, виброрыхлителей, автопогрузчиков;

- проводить работу по укрупнению фронтов погрузки-выгрузки на принципах создания грузовых терминалов для сокращения простоев вагонов на путях необщего пользования, укрупнения и маршрутизации грузовых отправок, ускорения таможенных операций;

- компаниям – грузовладельцам, заинтересованным в инвестиционных проектах развития железнодорожной инфраструктуры станций примыкания и участков свои предложения направлять в центральный аппарат ОАО «РЖД».

7. Начальникам Горьковской железной дороги Лесуну А.Ф., Куйбышевской железной дороги Шайдуллину Ш.Н., рассмотреть на заседаниях межрегионального и региональных координационных советов вопросы:

- обеспечения перевозок грузов малого и среднего бизнеса;
- поставок материалов и грузов дня нужд ОАО «РЖД»;
- заключения долгосрочных соглашений, обеспечивающих перспективное развитие потенциала промышленных предприятий и железнодорожной инфраструктуры.

8. Начальнику Центральной дирекции по управлению терминально-складским комплексом Хронопуло С.М., генеральному директору Центра фирменного транспортного обслуживания Кунаевой Е.А., генеральному директору ОАО «РЖД-Логистика» – Соколову П.В. (по согласованию) ускорить внедрение альтернативных вариантов перевозок грузов мелкими отправками в условиях дефицита среднетоннажных контейнеров с целью удовлетворения спроса на услуги железнодорожного транспорта по перевозке мелких партий грузов.

II. О тарифах на перевозки грузов железнодорожным транспортом, изменения в нормативно-правовую базу, касающиеся управления парками вагонов различных собственников и взаимодействия с грузоотправителями

(Петренко, Кунаева, Якунин)

1. Принять к сведению информацию о работе, проводимой ОАО «РЖД» в условиях третьего этапа реформирования отрасли, по формированию современной тарифной системы, разработке «Сетевого контракта инфраструктурного комплекса железнодорожного транспорта», по созданию условий работы привлеченного на рыночных условиях парка вагонов иных собственников, а также по внедрению новых технологий управления вагонами различных собственников.

2. Начальникам Горьковской железной дороги Лесуну А.Ф., Куйбышевской железной дороги Шайдуллину Ш.Н., начальнику Департамента

по маркетингу грузовых перевозок и тарифной политике Петренко В.А., генеральному директору Центра фирменного транспортного обслуживания Кунаевой Е.А. совместно с региональными органами власти поддержать инициативу ОАО «РЖД» по формированию современной тарифной системы, разработке Сетевого контракта, созданию условий для привлечения парка вагонов иных собственников под управление ОАО «РЖД».

3. Начальникам Горьковской железной дороги Лесуну А.Ф., Куйбышевской железной дороги Шайдуллину Ш.Н. информировать региональные органы исполнительной власти, представителей общественных организаций о проводимой работе ОАО «РЖД» с целью привлечения под управление ОАО «РЖД» вагонов иных собственников.

III. О стратегических задачах по развитию железнодорожной инфраструктуры и определению источников финансирования приоритетных проектов

(Веремеев, Сафин, Герасименко, Якунин)

1. На развитие железнодорожного транспорта общего пользования в Российской Федерации до 2030 года в соответствии с максимальным вариантом Стратегии развития железнодорожного транспорта до 2030 года предполагалось направить 10,7 трлн. рублей, в том числе в 2008-2015 годы – 4,2 трлн. рублей, 2016-2030 годы – 6,5 трлн. рублей.

На развитие железнодорожного транспорта в Приволжском федеральном округе по максимальному варианту предполагалось направить 618,1 млрд. рублей, в том числе в 2008-2015 годы – 206,8 млрд. рублей, 2016-2030 годы – 411,3 млрд. рублей.

На развитие и обновление основных фондов, находящихся на территории Приволжского федерального округа, в период с 2008 по 2011 годы направлено более 110 млрд. рублей.

Среди наиболее крупных можно отметить организацию скоростного пассажирского сообщения на участке Москва – Нижний Новгород; строительство участка Яйва – Соликамск – технологического обхода зоны интенсивной разработки Верхне-Камского месторождения калийных солей; проект по электрификации участка Сызрань - Сенная со строительством второго главного пути.

Одним из наиболее значимых является проект «Развитие железнодорожной инфраструктуры для обеспечения транспортного обслуживания XXVII Всемирной летней Универсиады 2013 года в городе

Казани» (объем капитальных вложений в 2011 году составил 3 970 млн. рублей), в составе которого реализуется два подпроекта: организация интермодальных перевозок от железнодорожной станции Казань до международного аэропорта Казань и развитие железнодорожной инфраструктуры Казанского узла.

При этом инвестиции направлялись преимущественно на модернизацию существующей инфраструктуры и реализацию проектов хозяйств.

Следует отметить высокие темпы развития Камского экономического района Республики Татарстан, ввод крупных промышленных предприятий, возрастающие объемы производства и необходимость развития железнодорожной инфраструктуры.

Объемы отправления грузов со станций, находящихся в зоне тяготения Приволжского федерального округа, будут расти еще более высокими темпами (на перспективу 2015 года прогнозируются с приростом 28,1%, а на 2020 год с приростом 44% относительно уровня 2011 года). Объемы прибытия грузов – с увеличением на 22% к 2015 году и на 41% к 2020 году.

Для того чтобы соответствовать темпам развития экономики и спроса на грузовые перевозки, необходимо до 2015 года инвестировать в развитие инфраструктуры более 600 млрд. рублей в дополнение к вложениям в обновление основных фондов.

В 2012-2014 годах инвестиционная программа ОАО «РЖД» будет обеспечиваться финансированием в основном за счет средств Компании, в том числе полученных от продажи акций дочерних обществ, и увеличения кредитного портфеля.

Но даже при максимальном использовании собственных финансовых возможностей и заемных средств компания сможет направить на развитие инфраструктуры около 200 млрд. рублей.

Без принятия системных мер суммарный дефицит инвестиции на развитие инфраструктуры до 2015 года составит более 400 млрд. руб. В результате при максимальном росте грузовой базы к 2015 году протяженность узких мест на сети может удвоиться. Для экономики это создает риски, что уже в 2015 году спрос на железнодорожные перевозки российских и транзитных грузов может быть не удовлетворен более чем на 200 млн. тонн.

Не менее важная задача, поставленная руководством страны перед Компанией и требующая активизации работы – это обеспечение перевозок пассажиров во время проведения Чемпионата мира по футболу в 2018 году. Для этого Компанией подготовлена и направлена для рассмотрения в причастные министерства «Концепция модернизации и развития железнодорожной инфраструктуры для организации транспортного обслуживания пассажиров в

период проведения чемпионата мира по футболу 2018 года, с учетом строительства выделенных высокоскоростных магистралей». В настоящее время по поручению Правительства Российской Федерации Минтранс России образована Межведомственная рабочая группа по подготовке долгосрочной государственной программы развития скоростного и высокоскоростного железнодорожного движения.

Значительный объем работ по повышению скоростей движения поездов и развитию инфраструктуры для скоростного и высокоскоростного движения необходимо реализовать на территории Приволжского федерального округа.

2. Начальникам Горьковской железной дороги Лесуну А.Ф., Куйбышевской железной дороги Шайдуллину Ш.Н. в рамках работы Приволжского межрегионального координационного совета решать не только вопросы оптимизации текущей деятельности, но и обеспечить формирование предложений по корректировке программ государственной поддержки развития железнодорожной инфраструктуры, согласованные и поддержанные региональными органами исполнительной власти и общественными организациями.

3. Начальнику Куйбышевской железной дороги Шайдуллину Ш.Н. рассмотреть возможность заключения договоров на организацию перевозок селитры аммиачной, сульфата аммония и карбамида на особых условиях сроком до 5 лет и инициировать внесение изменений в Правила перевозок грузов в части организации их перевозок в собственных вагонах на общих условиях.

4. Начальнику Куйбышевской железной дороги Шайдуллину Ш.Н. рассмотреть возможность включения в инвестиционную программу Куйбышевской дороги – филиала ОАО «РЖД» необходимых инвестиций в развитие станций и участков Камского региона, станции Жигулевское Море и участка Жигулевское Море – Сызрань-1 и направить на рассмотрение в Инвестиционный комитет ОАО «РЖД».

IV. О взаимодействии ОАО «РЖД» с субъектами Российской Федерации, находящимися на полигоне Куйбышевской и Горьковской железных дорог Приволжского федерального округа по вопросам организации пригородных пассажирских перевозок

(Верховых, Лесун, Соложенкин, Синельников, Якунин)

1. Пригородный пассажирооборот в пределах Горьковской и Куйбышевской железных дорог в 2011 году составил около 2,6 млрд. пасс-км.

Наибольшие объемы перевозок выполняются в Нижегородской, Самарской, Кировской, Владимирской областях, республиках Татарстан и Башкортостан.

Начиная с 2011 года, пригородные пассажирские перевозки на полигоне Горьковской и Куйбышевской железных дорог осуществляют четыре перевозчика. В уставных капиталах трех компаний ОАО «РЖД» имеет менее 50% акций – это Самарская, Волго-Вятская пригородные компании, компания «Содружество». В уставном капитале ОАО «Башкортостанская пригородная пассажирская компания» ОАО «РЖД» имеет 100% минус одна акция.

Пассажирооборот в пригородном сообщении на полигонах Куйбышевской и Горьковской железных дорог в 2011 году был снижен соответственно на 3,3% и 5,5%. Одной из основных причин уменьшения параметров транспортного обслуживания стало сокращение вагоно-километровой работы – на полигоне Горьковской железной дороги оно составило более 15%, на Куйбышевской более 7%. Наиболее существенное уменьшение отмечается в Самарской области – 13%, Республике Татарстан – около 25%, Нижегородской области и Чувашской Республике – около 30%, Республике Марий Эл – около 40%.

В названных субъектах Российской Федерации, существенно сокративших параметры транспортного обслуживания населения региона, безубыточность пригородных перевозок по итогам года обеспечена только в республиках Татарстан и Башкортостан, Удмуртской Республике, а также в Кировской и Нижегородской областях.

В целом уровень покрытия выпадающих доходов компенсациями в 2011 году на рассматриваемых железных дорогах составил около 65%. В Ульяновской, Пензенской областях и Республике Мордовия компенсации не превышают 12% от необходимых. Во Владимирской области убытки не компенсируются.

На территории 8 регионов рост тарифов в последние 5 лет опережал индекс потребительских цен, что означает снижение ценовой доступности транспортных услуг для населения.

Расширенная практика использования регионами таких инструментов обеспечения безубыточности пригородных перевозок как сокращение размеров движения и увеличение тарифов на перевозки ухудшают потребительские характеристики этой общественно-значимой услуги.

Согласно опросу Всероссийского центра изучения общественного мнения пассажиры недовольны, в том числе такими параметрами перевозок как регулярность движения, количество поездов, соотношением «цена / качество».

По удельному показателю количества жалоб в прошлом году Куйбышевская железная дорога прочно удерживала «лидерство» на сети

железных дорог (250 жалоб / 10 млн. отправленных пассажиров). Большинство из них содержали предложения по восстановлению параметров движения пригородных поездов к уровню 2010 года.

Системной мерой для повышения качества пригородных перевозок станет обеспечение их безубыточности. В настоящее время убытки от пригородных перевозок в пределах Горьковской и Куйбышевской железных дорог в 2012 году ожидаются в размере более 2,5 млрд. рублей.

Согласно оперативным данным для компенсации выпадающих доходов от перевозок регионами запланировано около 1,5 млрд. рублей, дефицит средств на операционную деятельность составит около 1 млрд. рублей. Для повышения качества перевозок также необходимы средства на обновление и развитие основных средств и технологий.

Со своей стороны ОАО «РЖД» предпринимает меры, направленные на повышение качества перевозок.

В 2009-2011 годах было приобретено 80 вагонов электропоездов на сумму более 1,6 млрд. рублей. На модернизацию подвижного состава было затрачено более 120 млн. рублей.

В 2012 году для обслуживания XXVII Всемирной летней Универсиады 2013 года планируется поставить 15 электропоездов серии ЭД9Э (90 вагонов) с объемом инвестиций 2 788,9 млн.рублей.

Электропоезда будут оборудованы энергосберегающим электрооборудованием, системами: видеонаблюдения, отопления и кондиционирования, принудительной вентиляцией тамбуров вагонов, а также прислонно-сдвижными автоматическими дверями, герметизированными межвагонными переходами.

2. Принять к сведению доклад министра транспорта и автомобильных дорог Самарской области Синельникова Н.С. об организации перевозок пассажиров пригородным железнодорожным транспортом в области, положительном опыте работы ОАО «Самарская пригородная пассажирская компания».

3. На заседаниях межрегиональных координационных советов совместно с региональными органами исполнительной власти рассматривать и направлять предложения в Минтранс России:

- в проект Федерального закона «О регулярном железнодорожном сообщении в Российской Федерации»;

- о внесении изменений в КОАП и Федеральный закон «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации» по закреплению ответственности пассажиров перед перевозчиком за безбилетный проезд.

4. Вице-президенту ОАО «РЖД» – генеральному директору ОАО «ФПК» Акулову М.П., начальнику Департамента пассажирских сообщений Верховых Г.В., генеральным директорам пригородных пассажирских компаний обеспечить заключение договоров на 2012 год и на плановый период 2013-2014 годов с уполномоченными органами государственной власти субъектов Российской Федерации:

- на организацию транспортного обслуживания населения регионов, определив в договоре экономически обоснованный уровень тарифа и полную компенсацию выпадающих доходов;

- на перевозку граждан, имеющих региональную льготу, предусмотрев полную компенсацию выпадающих доходов;

- на перевозку студентов и школьников, предусмотрев полную компенсацию выпадающих доходов с учетом софинансирования из федерального бюджета.

5. Начальникам Горьковской железной дороги Лесуну А.Ф., Куйбышевской железной дороги Шайдуллину Ш.Н. организовать проведение совещания по вопросам железнодорожных пригородных перевозок под председательством Полномочного представителя Президента Российской Федерации в Приволжском федеральном округе с участием руководителей субъектов федерации.

Президент
ОАО «РЖД»



В.И.Якунин