

## Стенограмма заседания 19 группы от 7 апреля

**Блинкин М.Я.:** Уважаемые коллеги! Здесь в НИУ ВШЭ будем собираться вместе с коллегами, которые работают в сфере IT-связей, информатизации. Вот этот формат будет основной и площадка эта будет основная, поскольку ВШЭ обещала, что площадку предоставляет она. Я вам представлю. За время с нашего прежнего сбора появился ученый секретарь нашей группы. Это директор ведущего института О.В. Евсеев, прошу любить и жаловать, я думаю, все знакомы. Административный секретарь нашей комиссии Евгений Евгеньевич

На сегодня мы договаривались с коллегами о трех содержательных докладах. У нас будет выступать Федор Степанович Пехтерев - генеральный директор Института экономики и развития транспорта. Игорь Владимирович Костюченко, представитель Министерства нашего родного, Департамент государственной политики в области дорожного хозяйства. И Олег Владимирович будет сегодня выступать.

Мы договариваемся следующим образом: доклад на усмотрение докладчика в пределах 10 минут, если кому-то чуть больше, нет вопросов, но я думаю, что поскольку аудитория сугубо профессиональная, мы явно не склонны друг друга агитировать, какими-то общими местами. Если не возражают уважаемые докладчики, пожалуйста, вот это нормально, по-моему.

Я еще раз хочу повторить ряд тезисов, которые только вчера на таком межгрупповом семинаре обсуждали научные руководители всей этой экспертной работы. Я имею в виду, прежде всего, господина Кузьмина – ректора университета, где мы находимся. Наше экспертное обсуждение отличается от правительственных обсуждений ровно одной позицией. Есть вещи в каждой отрасли, скажем, в социальной сфере они более острые, чем в отраслевой и у нас их достаточно, таких острых точек, о которых на правительственном уровне говорить не принято, особенно в год выборов. На экспертной площадке нет красных линий, которые отделяют «можно» от «нельзя» с позиций социально-психологических, с позиций социально-политических, с позиций электоральных. ИА на нашей экспертной площадке, можно сказать, этих ограничений нет. Разумеется, опять же я могу повторить слова, которые сказаны Кузьминовым и Мау. Ну, разумеется, вы можете влезать за любые красные линии, господа, но если это вам не для диссертации, не для времяпрепровождения, ваши предложения должны находиться в том поле, в котором правительство реально сможет их осуществить, может и не сегодня, а завтра. Вот, это я просто повторяю тезисы, которые постоянно звучат на уровне когда собирают руководителей экспертных групп. Сегодня мы впервые приступаем к предметным, содержательным рассуждениям и вот я бы хотел предоставить слово Федору Степановичу.

А может вы пересядете сюда, будет удобнее.

**Пехтерев Ф.С.:** А мне все равно, не такая уж большая аудитория.

**Блинкин М.Я.:** Кстати говоря, аудитория уже определилась с точки зрения формата, нас больше, скорее всего и не будет. Пожалуйста, Федор Степанович, внимательно вас слушаем.

**Пехтерев Ф.С.:** Спасибо. Уважаемые коллеги! Я не буду делать большой обстоятельный доклад. Хотел бы остановиться на проблемных вопросах развития одной из ведущих отраслей железнодорожного транспорта с тем, чтобы обозначить те точки, которые необходимо будет, на мой взгляд, решать в концепции развития 2020 и хочу оговориться сразу. основополагающий документ, по которому сегодня живет компания «РЖД», это Стратегическая программа развития до 2020 года самой компании и Стратегия развития железнодорожного транспорта до 2030 года, она является основополагающим

документом, по которому развивается компания «РЖД». Несмотря на все внешние факторы, которые сегодня определяют ее развитие, в первую очередь, инфраструктурная составляющая: это и кризис, это и определенные финансовые проблемы взаимоотношения субъекта рынка «РЖД» и Правительства. Но, тем не менее, мы считаем, что эти два документа, о которых я говорил, являются основополагающие, и мы от них не отходим. Будем говорить, принципиально не отходим. Да, мы понимаем, что сегодня возможности государства ограничены с точки зрения реализации утвержденной Правительством концепции-2030 и Стратегической программы развития транспорта. Но, тем не менее, мы можем передвигать те или иные меры, мероприятия влево - вправо, но мы говорим о том, что те меры, мероприятия, и организационные, и инвестиционные вопросы, которые заложены в этих двух основополагающих документах, являются обязательными для того, чтобы, ну, во всяком случае, компания «РЖД» развивалась динамично. А, самое главное, отвечала главным условиям нашего экономического пространства: свободный доступ к инфраструктуре – первое, а отсюда свободное перемещение по РФ людей вместе с требованиями, будем говорить, нашего народно-хозяйственного комплекса. Таким образом, возвращаясь к своему докладу, я попытаюсь сконцентрировать некоторые вопросы с тем, чтобы аудитории было понятно, какие вопросы задавать с точки зрения развития одной из основополагающих отраслей нашей экономики. Понятно, что для решения задач устойчивого развития регионов и всей российской экономики необходимо развитие инфраструктуры, в первую очередь, транспортной, информационной, социальной. Государство должно создавать долгосрочные точки роста, именно, в отраслях с максимальным значением инвестиционного мультипликатора, что будет способствовать устойчивому развитию экономики. Одной из таких точек роста является железнодорожный транспорт. Железнодорожный транспорт исторически имеет стратегическое значение для развития регионов и России в целом. Поэтому развитие инфраструктуры железнодорожного транспорта должно осуществляться опережающими темпами. Сохранение единства государства возможно только тогда, когда развитие общегосударственной инфраструктуры опережает стратегическое развитие регионов. По сути дела, это пороговый показатель.

С непосредственным участием РЖД решается ряд важных народнохозяйственных задач.

Во-первых, это создание новых участков железнодорожной сети для обслуживания новых промышленных зон и месторождений полезных ископаемых. Во-вторых, устойчивое развитие связей с отдаленными регионами, создание и развитие высокоскоростного сообщения, направленного на создание условий обеспечения мобильности населения, реализации конституционных прав граждан на свободу передвижения. В-третьих, «РЖД» является крупнейшим потребителем инновационной продукции отечественной промышленности и своими заказами генерирует весомый мультипликативный эффект в машиностроении, металлургии, электротехнической и других отраслях промышленности. В-четвертых, развитие железнодорожного транспорта в регионах способствует созданию новых рабочих мест, это особенно важно для восточных регионов нашей страны и северных регионов страны, как на самом железнодорожном транспорте, так и смежных отраслях экономики.

Для реализации масштабных проектов по развитию инфраструктуры железнодорожного транспорта с целью освоения прогнозных объемов перевозок необходимы сотни миллиардов рублей. Проведенный нашей компанией системный анализ хода реализации стратегии и подпрограммы «железнодорожный транспорт» Федеральной целевой программы развития транспортной системы России до 2015 года показал наличие серьезных финансовых ограничений для решения, поставленных Правительством РФ задач. Вследствие ограничения тарифов сохранения перекрестного субсидирования

грузовых и пассажирских перевозок, сепарация наиболее доходных сегментов рынка грузовых перевозок частными операторами, собственные источники инвестиций компании РЖД в течение последних лет были ограничены. Объем инвестиционного бюджета РЖД на 2009-2010 гг. был существенно сокращен по сравнению с предусмотренной стратегией. Инвестиционная составляющая в тарифе на грузовые железнодорожные перевозки не введена, средства федерального и регионального бюджетов на финансирование проектов развития инфраструктуры, в запланированном объеме, не выделяются. Вследствие недофинансирования основных фондов РЖД протяженность узких мест на сетях железных дорог превышает 5,5 тысяч километров. Причем, из этих 5,5 тысяч километров, 3,2 тысяч километров приходится на основные направления, на которых сегодня выполняется 80% грузооборота железнодорожного транспорта. Это серьезный ограничитель. 19,5 тысяч километров путей просрочены капитальным ремонтом. Около 7 тысяч искусственных сооружений отнесены к дефектной категории. Более 50% объектов энергетической инфраструктуры, сигнализация и автоблокировки требуют замены или модернизации. Более 8 тысяч километров земляного полотна требует устранения дефектов и деформаций. Для чего я привожу все эти цифры? Для того, чтобы показать как это все страшно. Естественно, железнодорожная отрасль работает и будет работать далее, но я обращаю ваше внимание, что с таким положением основных фондов, с таким наличием ограничений по узким местам дает пищу к размышлению.

Проведенный нами анализ, расчеты показали, что если мы будем продолжать такими же темпами осваивать ограниченные инвестиционные ресурсы компаний, то к 2015 году железнодорожный транспорт не освоит порядка 107 млн. тонн, в 2020 году – около 300 млн. тонн. То есть бюджет по нашим расчетам потеряет порядка 300 млрд. рублей через доходы, налоги и так далее. Вот, собственно говоря, к чему это может вести. Сегодня необходимо предпринимать, я бы не сказал кардинальные меры, потому что на кардинальные меры мы абсолютно реально смотрим, на те финансовые возможности государства, но тем не менее надо предпринимать определенные усилия, чтобы купировать эти негативные вещи и каким-то образом их решать. Каким? Есть много способов, я сейчас не буду останавливаться. Безусловно, это относится к разделу изыскания источников развития инфраструктуры отрасли. Я думаю, что это отдельный раздел, где мы и должны предложить те способы и пути для решения этой задачи.

В соответствии с прогнозом финансового плана инвестиционной программы РЖД на 2011-2013 годы, недостаток собственных средств компаний для финансирования и инвестиций сохранится. При этом обращаю ваше внимание, что основной доход компании (имею в виду для реализации инвестиционной компании) будет получен за счет средств от продажи акций дочерних предприятий. То есть всё, что мы могли в эти годы мобилизовать с точки зрения поиска собственных ресурсов и собственных инвестиционных ресурсов уже практически исчерпано. У нас остается один более-менее доходный ресурс внутри компании – это продажа акций. В частности, вы знаете, что первая наша «дочка», первая грузовая компания, которая сегодня является основным аккумулятором средств для модернизации инфраструктуры, она сейчас будет выставлена на продажу. Естественно, один из доходов, который мы сегодня имеем, будет для компании в основном потерян, это понятно. Поэтому и здесь необходимо изыскивать возможности, которые бы решали этот вопрос. А что такое недостаток инвестиционных ресурсов для решения тех недостатков, о которых я сказал? А это, собственно говоря, сегодня существует реальный риск ослабления связанности страны, деградация каналов, соединяющих регионы и территории. И сегодня я могу вам сказать, что мы уже начинаем в начале этого нашего трудного пути испытывать вот эти факты. В частности, сегодня мы вынуждены выставлять в очередь крупнейшие компании для того, чтобы доставлять,

допустим, грузы в порты Дальнего Востока. Сегодня такой крупный транспортный узел, который развивается – это узел Совгаванский на Дальнем Востоке. К сожалению, мы сегодня выстраиваем главных грузовладельцев в очередь для того, чтобы доставлять их грузы. Они уже вложили крупнейшие инвестиции, они уже построили терминалы, а мы, к сожалению, не можем туда транспортировать эти грузы, потому что имеем достаточно серьезные ограничения в инфраструктуре. Но вы знаете, что за счет инвестиционного фонда сегодня реализуется крупнейший проект – это строительство нового Кузнецовского тоннеля, который даст возможность нам против сегодняшних наших провозных, пропускных способностей, удвоить грузооборот. Но это всего лишь маленькая толика того, что сегодня заявляют реально, я подчеркиваю – не где-то в перспективе, а сегодня реально заявляют грузовладельцы по объему перевозок в названный мною транспортный узел вместе с портовыми сооружениями. Поэтому это действительно реальный риск, который сегодня дает ограничения по связи наших территорий.

До 2020 года в развитие железнодорожной инфраструктуры только на основных направлениях сети – и это, собственно говоря, указано в этих документах, о которых я упоминал, необходимо инвестировать порядка 2 трлн. 240 млрд. рублей. Понятно, что необходимость корректировки стратегии федерально-целевой программы вызвана, как я и говорил, кризисными явлениями в экономике, и финансовой необеспеченностью мероприятий по развитию железнодорожного транспорта, но, тем не менее, необходимо решение вопросов, я бы так сказал, неотложных. Вы понимаете, когда мы приходим сегодня и говорим: для того, чтобы выполнить заявки, которые, во всяком случае, здесь не транспортники определяют уровень перевозочной работы, а в конечном итоге сегодня определяют владельцы месторождений, владельцы предприятий и так далее. Так вот, сегодня для того, чтобы обеспечить перевозки по Байкало-Амурской магистрали вместе с Транссибом до 2020 года нам необходимо изыскать возможности в 870 млрд. рублей. Но вы понимаете, когда мы приходим и называем эту цифру, понятно, что всех охватывает трепетное состояние. Поэтому сегодня мы разрабатываем программу, понимая, что 870 млрд. никто не изыщет сегодня не среди государства, хотя бы использование частного государственного механизма реализации инвестиционных проектов, не частный капитал, который, вы знаете, неохотно идет на все инвестиционные проекты, особенно в такой тяжелой отрасли, как железнодорожный транспорт, потому что окупаемость имеет достаточно длительный срок. Все сегодня хотят быстрых и коротких денег, и никто не хочет вкладываться там, где требуются длинные деньги и достаточно длительный срок окупаемости. Поэтому мы сегодня изыскиваем возможности поэтапно развивать Байкало-Амурскую магистраль в краткосрочном периоде где-то за 2-3 года с тем, чтобы в основном решить вопрос об удовлетворении перевозок. Безусловно, это пойдет за счет качества перевозок – это безусловно, мы не сможем за такое короткое время выполнить заявки всех и с высоким качеством. Но, тем не менее, мы решим главную задачу все-таки – доставить этот груз в точки назначения с тем, чтобы потом использовать это, а вы знаете, что это в основном наш экспортный потенциал России.

Еще главное, что мы сегодня намечаем в части развития железнодорожной отрасли – это мы уделяем внимание развитию скоростного и высокоскоростного движения. В компании разработана программа до 2020 года, которая предусматривает создание по сути дела нового вида транспорта на существующей сети железнодорожного транспорта. В ограниченных количествах, учитывая достаточно серьезные инвестиции для развития этого вида транспорта (я имею в виду высокоскоростной транспорт, скоростью свыше 350 км/ч), наиболее реальная у нас есть программа на строительство таких высокоскоростных магистралей. Первый наш проект – называется ВСМ-1 – это выделенная трасса между Москвой и Санкт-Петербургом со скоростями 400 км/ч. В этом году заканчивается вся подготовительная документация. Впервые такой проект будет осуществлен по принципу

контрактно-жизненного цикла проекта. На Западе он достаточно широко применяется, у нас будет впервые применен такой метод организации и реализации этого проекта. В следующем году будет объявляться тендер на проектирование и строительство этой линии. Есть ряд других: вы знаете, что за последнее время с инициативой выступили ряд территорий, в частности, губернатор Свердловской области, Президент Татарстана по строительству высокоскоростной магистрали от Екатеринбурга до Москвы. Но имея в виду, что сегодня мы реализовываем скоростное движение между Москвой и Нижним Новгородом пока со скоростями 160, а к 2018 году – году проведения Чемпионата мира по футболу мы поднимем эти скорости до 200 км, а на отдельных участках до 250 км. Поэтому это уже можно рассматривать как составную часть той большой протяженности магистрали высокоскоростной, о которой говорят губернаторы. Кстати, они тоже открывают новую страничку, имею в виду что, во всяком случае, в их соглашениях о намерении говорится о том, что территории начнут участвовать в развитии железнодорожной инфраструктуры, в частности, в строительстве. Дай бог, если это состоится. Это тоже первая ласточка, и я думаю, что если это состоится, то в дальнейшем будет достаточно легко.

Четыре главных события, которые должны подвинуть достаточно серьезно развитие скоростного, высокоскоростного транспорта, как я уже сказал – это Олимпиада в Сочи, это Универсиада в 2013 году в Казани, это АТЭС во Владивостоке и в конечном итоге – 2018 год, Чемпионат мира по футболу. Сегодня частично уже реализовывается ряд проектов. Под АТЭС скоростная электричка Владивосток – новый аэропорт «Кневичи», в Казани реализовывается тоже из аэропорта так называемые интермодальные наши перевозки. Мы должны к 1 июля представить в Правительство концепцию развития высокоскоростного движения, вы знаете, к 2018 году. (Владимир Владимирович возглавляет это всё). Сейчас мы работаем над этим проектом. К чему я все это говорю? Программа компании РЖД достаточно серьезно подвинута вправо с точки зрения развития этого вида сообщений, и появился ряд объектов, которые мы не планировали, но которые сегодня абсолютно ясно будут задействованы и реализованы к названному мной событию в 2018 году.

Кроме того, понимая, что железнодорожный транспорт является одним из многих на рынке пассажирских перевозок, и надо сказать, что в последнее время, если мы возьмем статистику, то темпы развития пассажирских перевозок, допустим, в авиации выше, чем на железнодорожном транспорте, нам приходится пересматривать концепцию нашего поведения на транспортном рынке пассажирских перевозок. В частности, мы организуем сегодня ускоренные поезда – это первое – это сокращение времянахождения пассажира в пути. Мы договорились сегодня с Украиной, Москва-Киев. Мы договорились сегодня с белорусами – это Москва-Минск. И мы договорились с Украиной с использованием ее территорий значительно ускорить движение пассажирских поездов на Черноморское побережье Кавказа и группу курортов Минеральных Вод. Сокращение будет достаточно серьезное. Второй фактор, который должен существенно помочь нам занять достойное место на рынке пассажирских перевозок – это комфорт. Сегодня разрабатывается достаточно серьезная линейка пассажирского парка вагонов, которая существенным образом меняет облик перевозки пассажира на железнодорожном транспорте. Я сейчас не упоминаю скоростные поезда «Сапсан», может быть, многие из вас пользовались услугами этого поезда. Я сейчас не упоминаю новые виды подвижного состава, такие как испанская «Тальга», мы ведем сейчас переговоры с «Тальгой» о закупке 10 поездов, которые дадут нам возможность выходить с колеи 1520 на 1400 без перестановки, которую мы сегодня осуществляем в Бресте. Происходит автоматическая смена колеи, таким образом, мы можем сокращать достаточно серьезно время в сообщении с Берлином, Парижем, Варшавой. А я говорю сейчас о новом парке

подвижного состава для внутреннего сообщения, который сегодня Тверской вагоностроительный завод производит и который уже ставится под фирменные поезда – это действительно удобно. Выходит на полигон первая партия двухэтажных вагонов, которые мы будем использовать в первую очередь на межобластных сообщениях – это тоже другой комфорт.

Таким образом, два фактора – комфорт и существенное сокращение времени движения пассажиров в поезде говорит о том, что мы должны быть конкурентоспособными на этом транспортном рынке. Таким образом, хочу подчеркнуть, что развитие модернизации железнодорожного транспорта – это продуманный, прагматичный ответ на вызовы сегодняшнего и завтрашнего дней, призваны сыграть значимую роль в восстановлении экономического роста и повышении общественного благосостояния страны. Это не тезис, это уже практически утверждение, потому что сегодня ряд крупнейших компаний ставит вопрос перед Правительством страны о том, что отсутствие железнодорожной инфраструктуры, особенно в районах нового экономического роста – это относится в первую очередь к восточным регионам страны, замедляет развитие экономики тех регионов, и, по сути, не дает возможности сделать прорывные какие-то шаги для того, чтобы наши отдаленные регионы встали в ряд с центральными районами и по своему социальному, и по своему экономическому развитию. Это реалии: они приходят, они просят, и мы делаем всё, что в наших силах для того, чтобы решить. Я думаю, что в «Стратегии-2020» именно на это и надо сделать упор. Это бы дало возможность выравнивать экономическое развитие регионов, и вместе с тем, связать воедино через надежные транспортные коридоры всю нашу Российскую Федерацию. Вот в принципе и всё.

**М.Я.Блинкин:** Большое спасибо. Чрезвычайно содержательный интересный доклад. Я сразу залезу за красные линии. Федор Степанович, скажите, пожалуйста, вот перекрестное субсидирование, инвестиционная составляющая в тарифе, если мы отбросим весь пласт социальных демагогий, что это означает сегодня? Абсолютно, прагматически, я повторяю ваши слова. Что это сегодня означает?

**Ф.С.Пехтерев:** Значит, перекрестное субсидирование, в принципе...

**М.Я.Блинкин:** Это отказ от него.

**Ф.С.Пехтерев:** Это отказ от него. Сегодня, во всяком случае, отказ от него даст нам возможность высвободить порядка 20 – 30 млрд. рублей, которые мы могли бы направить на инфраструктуру. Инвестиционная составляющая. Вы знаете, что инвестиционная составляющая, которая была в Стратегии и Федеральной целевой программе для развития транспорта, собственно, давала нам возможность развить новую инфраструктуру, модернизировать и развить порядка 70 млрд. рублей или, по сути, 80% того, что мы предлагали в этих документах для развития. Значит, ее не дали. Ну, я сейчас имею в виду не уровень инвестиционной составляющей, а как факт.

**М.Я.Блинкин:** Как институция такая.

**Ф.С.Пехтерев:** В последнее время по методике Минэкономразвития, по утвержденной, я подчеркиваю, методике Минэкономразвития, тарифы сегодня должны быть установлены с ростом 23%. Это признали все. Признали и мы в том числе, что такое повышение тарифа не посылно для экономики, это ясно. Поэтому было принято решение, что наши тарифы будут повышены только на 7,4%, ну, вы понимаете. При этом, при наших расчетах, нам надо было, чтобы государство субсидировало порядка 80 млрд. рублей. Тоже этих денег

нет. Поэтому сегодня находим паллиативное решение. К этим 7,4% нам добавляю, как бы, эту инвестиционную составляющую. Но, тем не менее, 7 установили и не влево, не вправо и 4 включают как бы инвестиционная составляющая. Таким образом происходит следующее. Мы готовы, я имею в виду компанию РЖД, взять заемные средства в объеме 40 млрд. рублей. Поэтому перед правительством сегодня стоит вопрос, решить с Минфином вопрос о 40 млрд. рублей.

**М.Я.Блинкин:** Речь идет о государственных кредитах? Понятно. То есть, не о коммерческом кредите?

**Ф.С.Пехтерев:** Нет. Наш коммерческий кредит 40 млрд.

**М.Я.Блинкин:** Под гарантии государства.

**Ф.С.Пехтерев:** По гарантии естественно. Нам надо найти понимание в высших структурах государственной власти, о средствах которые необходимо выделить. В этом случае, мы в значительной степени выйдем на тот уровень, как я вам сказал 2007-2008 гг. с тем, чтобы продолжить динамику, снизить старение основных фондов, обеспечить выполнение тех программ по развитию инфраструктуры, по нормализации и новому, подчеркиваю, строительству.

**М.Я.Блинкин:** Спасибо. Я сегодня разговаривал с ректором Академии внешней торговли. Они в понедельник проводят во Владивостоке серьезную научную конференцию по выработке директив дипломатам и чиновникам. В чем заключаются интересы Российской Федерации в АТЭС с точки зрения транспорта? Я имею в виду, что в 2012 году Российская Федерация будет председательствовать в этой структуре. Соответственно, в чем заключаются наши интересы? И там повторяется тезис, который я слышу, так сказать, последние 20 лет: использование транзитного потенциала Транссиба для переброски грузов из восточных портов в Западную Европу. Этот лозунг, за ним сейчас вот какая-то реальность в, хотя бы, среднесрочной перспективе стоит или мы повторяем его по инерции?

**Ф.С.Пехтерев:** Нет, но я хочу сказать, что этот тезис, он остался, но надо серьезно понимать, что произошли серьезные структурные изменения в Дальневосточном экономическом регионе...

**М.Я.Блинкин:** Да-да, вот про это.

**Ф.С.Пехтерев:** И там помимо того, что мы как стратегическую цель, безусловно, ставим Транссиб. Для этого, что сегодня реально делается. Первое: мы прекрасно понимаем, что Транссиб должен быть освобожден от массовых перевозок грузов, тяжелых грузов и должен быть использован для транспортировки, в первую очередь, контейнерных грузов и, естественно, повышать скорости пассажирского движения. Для этого разработан проект, который сегодня, не хочу сказать, что в полную силу, но уже реализуется, из нашей инвестиционной программы уже вкладываются средства на модернизацию инфраструктуры Транссиба. Это называется "Транссиб за 7 суток". По сути, мы должны донести до нашей границы - я имею в виду Красное - это под Смоленском на запад...

**Реплика:** 7 суток - это рубеж Калининграда или Смоленска?

**Ф.С. Пехтерев:** Смоленска. Это примерно 1200 км в сутки, маршрутная наша скорость. А за 7 суток въехать в Европу - это значит, маршрутная скорость должна быть 1400 км

сутки. Это реально. Мы провозили экспериментальные поезда, проверяли техническую возможность инфраструктуры, и скорости были 1250 - так что нормально. Нам нужны сегодня определенные решения, для того, чтобы усилить БАМ, убрать туда основную массу грузопотока, а здесь реализовывать такие вещи. Но я хочу сказать, что там появились и новые потребности. Допустим, сегодня все северо-восточные провинции Китая - это провинции, которые у нас как Кузбасс добывают, но, к сожалению, они не могут проехать на юг страны, ограничены железнодорожной инфраструктурой. Поэтому они к нам обращаются с возможностью транспортировать со своей территории через наши пограничные направления - в частности, погранпереход Махалино - Хуньчунь - золотое звено, который долгие годы был камнем преткновения. В конечном итоге решили, торговый дом РЖД выкупил эту линию, сейчас надо будет передать это компании РЖД с тем, чтобы запускать. Китайцы туда рвутся - в порт Посьет и в порт Троицу, с тем, чтобы выходить со своими углями не только на экспорт, но и ехать в Китай же, но в южные порты, в Синьцзян и так далее - туда же. Это надо использовать. Для того, чтобы запустить сегодня этот погранпереход, выполнить все требования пограничников, таможенников, надо 4,5 - 4,8 млрд. рублей. Надо усилить инфраструктуру, построить и т.д.

**А.И. Федоренко:** Федоренко, Высшая школа экономики. Сегодня проходило заседание по перевозке, логистике нефтеналивных грузов, и там выступали руководители РЖД. У меня три вопроса, которые вытекают из названия нашей группы. Преодоление разобщенности. Получается, как вы сейчас объявили, это стратегия развития любой коммерческой компании, которая направлена на создание центров прибыли, ну и как накладные расходы - это обслуживание, социалки - я имею в виду нас бедных всех - и военных. Остальное - это все-таки выявляются центры прибыли. Теперь смотрим - что с транспортной доступностью. Получилось, что малодеятельных закрыли, участки, станции приема, уровень сервиса снизился. Дальше смотрим - по уровню перевозки. Скоростное сообщение: какие направления нагнуло - пригородные, местные сообщения - недаром бросали камни в эти поезда. Что еще - по удаленным объектам - нет подъезда. Люди лишены просто доступности к транспорту. Представляете - мы сейчас как Америка 90-х годов. Среднее расстояние подхода к аэропорту - 100 км. Сетку показывали на прошлом заседании. Мы-то ушли от этого, мы дальше уходим, не то чтобы сохранить, как это было в Советском Союзе. Там да - расчетная экономика, бюджет и прочее. Сегодня дискутировали - что маленькие тарифы, не хватает для экономики компаний. Все естественные монополии через тариф. А где уровень сервиса? Я спросил, почему в ключевых показателях нет коммерческой скорости. Есть техническая, есть участковая, и полно технологических. А коммерческих нет. Это же экономика, логистика. Следующий вопрос - объявлена программа, что железные дороги переходят на логистическую систему. Создается мультимодальный центр, но если взять экономику этих центров, ведь они будут убыточные, если мы не будем заниматься сервисом. Я посмотрел, что хотя бы для себя организовать на этих мультимодальных центрах - ведь сам РАО ЖД потребляет огромное количество ресурсов. ЗРЛ-обслуживание - убрать снабженческие функции с структурных подразделений РЖД, показать пример, что РЖД может доходить до клиента, а не только заниматься чисто движущей операцией. Эти вопросы я понимаю, что все, что связано с начально-конечными операциями - это трудоемко, низкорентабельно, и лучше бы им не заниматься для такой развивающейся компании. Но тогда нужно строить технологические цепочки. Сколько, как вы думаете, технологических цепочек сейчас есть у РЖД? Спасибо.

**М.Я. Блинкин:** Пожалуйста, Федор Степанович



**Ф.С. Пехтерев:** Абсолютно правильное замечание. Это аксиома - РЖД - это коммерческая компания. Основа - это прибыль, и вместе с тем, огромная социальная обязанность, которая на нас лежит через госзаказ, которую мы должны выполнять. Мало рентабельной перевозки - если мы добились каким-то образом купировать расходы пассажирской перевозки, то плацкорт наиболее востребованный сегодня - он же регулируемый. Мы идем на это, потому что прекрасно понимаем, что основная масса населения не может сегодня позволить себе ехать в СВ, в Сапсане. Это первое. Второе - найти тонкую грань - где и компании интересы соблюдены, и интересы государства. Я считаю, что сегодня трудно обвинить РЖД, что она все отбросила и поставила во главу угла прибыль. Второе, насчет камней. У нас было много дискуссий, прежде чем мы решились на то, чтобы запускать скоростное движение. Мы прекрасно понимали, что первое - если мы еще немножко затянем, мы отстанем навсегда с точки зрения развития. Хотя я вам напомним, что высокоскоростное развитие движения - первопроходцами была Россия.

**М.Я. Блинкин:** Вы имеете в виду царский поезд до Ливадии?

**Ф.С. Пехтерев:** Я имею в виду 30-е годы, когда между Москвой и Санкт-Петербургом со скоростью доставки в 5 с половиной часов прошел поезд, он «Иосиф Сталин» назывался, с обтекателями и прочим. Потом мы где-то остановились. Весь мир ушел, а мы остались. Я вам могу сказать - порог - 60-е годы, когда была огромная потребность в массовой перевозке грузов, развитии экономики, действительно не до того было. Мы пришли к глубокому убеждению, и это доказала практика, что нельзя ждать дальше, поэтому мы запустили по существующей инфраструктуре. Конечно, но, вы же понимаете, что такая инфраструктура имеет свою пропускную способность. Достаточно интенсивно используемая, а я хочу сказать, что сегодня, если по интенсивности взять километр используемой сети российских железных дорог и любых мировых держав – это в 2,5-3 раза выше. Такого нет нигде.

Так вот, запустив такое скоростное движение, естественно, и на период реконструкции, и на период пропуска таких поездов – издержки. Но я вам хочу сказать: мы же не просто запустили – мы же сегодня реализуем проекты – опять же за счет собственных средств – строительства на том же направлении третьих, четвертых путей, с тем чтобы тот пассажиропоток, который пользуется обычными электричками, не попадал в ограничения в связи с тем, что мы будем запускать.

Понимаете, мы сегодня вынуждены по просьбе пассажиров закупать 4 дополнительных поезда Сапсан. Как сказал наш президент – В.И. Янукович, ему уже даже неудобно, потому что ему начинают звонить с самого верха: «Достань билеты на Сапсан». 100% заполнения, востребовано это, современно. Конечно, на это надо идти, безусловно. Ограничения были, есть, и я вам хочу сказать: с теми инвестиционными ресурсами они и будут. А если нам решить этот вопрос, в первую очередь в крупных транспортных и на головных участках, где, я вам сказал, для того чтобы мы обеспечивали население: и скоростные экспрессы между областными городами, и наши челночные поезда, которые сегодня идут на ближние пригородные зоны – они же все с повышенными скоростями – естественно, там есть такое понятие «съем» обычных поездов, потому что я говорю: инфраструктура – она ограничена по пропускной способности – будем решать такие вопросы. Останавливаться нельзя.

**Л.А. Рязанова:** У меня три вопроса. Первый вопрос у меня будет о рентабельности перевозок. Недавно в прессе я прочитала информацию о том, что Германия видит для себя весьма важной перспективой транспортировку грузов по железной дороге в Китай. В связи с этим у меня вопрос: есть ли какие-то ожидания, что, допустим, такие развитые

европейские страны, проявляя интерес к развивающейся экономике в Китае, могут быть инвесторами в какой-то степени, для того чтобы осуществить эти свои планы? Второй вопрос связан с концовкой вашего выступления, когда вы сказали, что вы видите одну из задач в территориальном плане – в выравнивании регионов в доступе к транспорту и т.д. Здесь вообще очень серьезный вопрос, который мы и на первом совещании поднимали: а как наша экспертная группа в итоге будет видеть развитие вообще транспортной сети России с ориентацией на что, на какие подходы? Я читала доклады в других экспертных группах, в частности и по новой модели экономического развития - спорный вопрос, очень дискуссионный в сложившейся ситуации. Читала доклады по перспективам территориального развития – какие регионы мы будем поддерживать, где будут у нас эти точки роста и где ваши объемы возрастут и т.д.? Тоже вопрос, но он без ответа пока. Нам надо об этом думать, потому что ваша деятельность и итог деятельности секции обусловлены, наверное, ориентацией на какой-то материал. Нет, кстати, в составе группы по территориальному развитию – то есть мы могли бы ожидать, что будет какая-то концепция или стратегия, и она ляжет в основу. Вот там точки, и мы к этому привяжемся. Пока такого нет.

И последний вопрос у меня связан с тем, что в вашем докладе не прозвучало никоим образом, будут ли все-таки в вашей деятельности присутствовать информационные технологии. Я, например, как и многие, кто был в Японии, в Швейцарии, отталкиваюсь от того, как информационные технологии в этих системах железных дорог присутствуют. И учитывая, что по экспоненте развивается внедрение информационных технологий во всех сферах деятельности человечества, этот вопрос очень актуальный. Вот насколько он вами будет освещен хотя бы до 2020 года?

**М.Я. Блинкин:** Так, три вопроса уже решительно на засыпку, поэтому мы посоветовались и приняли такое административное решение: мы перенесем два следующих доклада на следующее заседание, потому что дискуссия вокруг доклада Ф.С. Пехтерева принимает такой, я бы сказал, острый содержательный оборот. Не хотелось бы все это сбивать, поэтому, пожалуйста, обстоятельный ответ. Два следующих доклада - с глубокими извинениями перед г-ном Костюченко - мы сдвинем по графику, потому что лучше одна содержательная дискуссия, чем три быстрых доклада.

**Ф.С. Пехтерев:** Начну с третьего вопроса. Я хочу сказать, что мы уделяем очень большое внимание информационным технологиям. Вы знаете, что сегодня у нас в основной операционной деятельности - это организация движения - и информационные технологии присутствуют очень широко. И, собственно говоря, применение этих информационных технологий позволило нам кардинальным образом изменить схему управления поездопотоками и создание региональных сначала, а теперь – центральных центров управления. По сути дела, это явилось основой изменения структуры компании РЖД. Вы знаете, что мы перешли от трехзвенной системы управления к двухзвенной, и это все только стало возможным, потому что мы стали применять достаточно широко информационные технологии.

Я сейчас не буду говорить о наших спутниковых технологиях, которые мы вот-вот должны уже запускать, и есть пилотные проекты, но это действительно достаточно серьезная работа. И я вам хочу сказать, что здесь мы продвигаемся достаточно хорошими темпами. Буквально вчера мы встречались с одной из ведущих канадских фирм, которая представила свой проект тоже в части всей системы управления движением – это полностью базируется на информационных технологиях. Мы вчера с ними 2,5 часа беседовали, дискутировали – достаточно интересно. Они это уже внедрили в Канаде, в США, в европейских странах и вот пришли к нам. Мы пришли к выводу, что они достаточно серьезно продвинулись в этой области, но им потребуется достаточно серьезная работа по адаптации к условиям РФ, поскольку, я еще раз говорю, не потому

что мы особые какие-то, а потому что мы действительно работаем в условиях ограниченных возможностей и достаточно серьезной интенсивности использования основных фондов. И это ограничения, и когда мы начинаем им это говорить, они понимают, что маневры у них с точки зрения информационных технологий, разработки оптимальных схем и т.д. достаточно ограничены. Но это решаемая задача. Поэтому я думаю, что здесь вы абсолютно правы и в наших материалах информационная обеспеченность должна идти отдельным разделом. Я думаю, есть материал, мы можем представить и показать.

Второе: я отвечу вам на первый вопрос, и, собственно говоря, я не ответил по логистике. У нас в компании выделен специальный вид экономической деятельности – сейчас структурирование идет по видам деятельности – выделена коммерческая составляющая, в которой превалирует логистика. Назначен новый вице-президент, который до этого возглавлял Первую грузовую компанию - Бабаев Салман Магомедрасулович – он будет посвящен только логистике, коммерции и всему, что с этим связано. Так вот, мы сегодня находимся на верном пути, у нас даже создана совместная компания – Китай, Казахстан, Россия, Германия. Мы привлекаем основных операторов западноевропейских стран для того, чтобы реализовать этот проект. Опытный поезд прошел. Сейчас кризис немножко подкосил это дело, но мы надеемся, что с использованием нашего дочернего предприятия ТрансКонтейнер мы восстановим это дело. Более того, вы знаете, что мы в конечном итоге по полной программе запустили паромное сообщение между Усть-Лугой на Северо-западе – он ходил до Калининграда, а сейчас мы получили все разрешения – он будет ходить в Германский порт Засниц, и это тоже сюда же, на эти маршруты.

Вообще, я хочу сказать, у нас сегодня разработано достаточно четкое понимание, где размещать логистические центры для того, чтобы они работали прибыльно. Мы сегодня прекрасно понимаем – коллега говорит, что начально-конечные операции убыточны - мы готовы сегодня идти на начально-конечные операции. Другой вопрос, что для этого надо определенную работу провести, но мы это поняли. Вы знаете, что в свое время – в советское время – когда существовало Министерство путей сообщения (МПС), мы, собственно говоря, и работали от двери и до двери, потому что в системе МПС существовали автобазы, которые это брали на себя. Потом все это ушло, это все считалось неосновной деятельностью, про которую все время говорили, что это не наше дело. Тем не менее, сегодня мы приходим к обратному выводу.

Я вам хочу сказать, есть проект построить на Большом окружном кольце Московского транспортного узла так называемый «Белый Раст». Он, с одной стороны, должен решить задачу вывода части грузовых дворов с территории Москвы, освободить от того, чтобы туда шли грузы, а с другой стороны – вот там как раз новая логистика выстраивается. Мы туда притянули немцев. Сегодня DB International – такая компания есть, представитель Немецких железных дорог – мы, в частности мой институт, с ними работаем, они занимаются этим проектом. Там выстраиваются очень хорошие и логистика, и технологии решения этих задач.

И третий вопрос – вы абсолютно правы, и меня все последние годы очень этот вопрос волнует. Была хорошая организация, она и есть, собственно говоря, - это Совет по изучению производительных сил, СОПС. Во все советские времена он был основополагающим в развитии размещения производств и т.д., и это являлось базой для того, чтобы мы – транспортники – выстраивали логистику, выстраивали оптимизацию. Сегодня, к сожалению, они этим не занимаются. Безусловно, это осложняет работу, но останавливаться нельзя. Поэтому я отвечаю абсолютно конкретно на ваш вопрос: мы знаем точки роста, мы определяем эти точки роста с точки зрения объемных показателей, мы определяем корреспонденцию грузов от этих точек роста. Единственное, что я не могу сказать – что я прав.

Я это беру, я работаю с крупными грузовладельцами, с компаниями, с территориями, с плановыми комиссиями, но вот сказать, что я прав – кто-то должен сказать, что будет

именно так, сегодня никто это не говорит. Но, тем не менее, у нас есть документ – Генеральная схема развития железнодорожного транспорта, мы ее делаем по периодам, она у нас есть до 2020 года, проходит время, и мы ее делаем до 2025 года и т.д. – вот это все там лежит. Поэтому, конечно, когда мы будем готовить раздел Стратегии по железнодорожному транспорту, все эти показатели там будут. Соглашаться, не соглашаться – это другой вопрос, но они там будут приведены: и темпы роста, и уровни производства, и уровни роста населения, подвижность – все это там будет.

**А.И. Федоренко:** Есть такая статистика: 2% населения пользуются услугами воздушного транспорта. Хотя там перечисляют, что много миллионов перевезено, но это одни и те же, считается, летают. А как вы думаете, сколько процентов...

**М.Я. Блинкин:** Это распределение по пользователям, по популярности у населения, но не распределение по километрам, естественно – об этом, да? Пользователи железных дорог? Если считать – естественно, с пригородными перевозками – это 45% всегда было, никак не меньше. Там, правда, сейчас появляются замечательные тарифные эффекты, когда вдвоем на автомобиле дешевле по бензину. Но это уже вопрос не к железнодорожникам.

**Ф.С. Пехтерев:** Есть, действительно, понятие «повторной перевозки» - это относится к грузовым перевозкам, это технология. Это когда я добыл уголь, перевез на обогащение – это категория повторной перевозки, которую надо учитывать в грузообороте и т.д. А то, что пассажир проехал два раза – ну он два раза и проехал так же, как летел. Это нельзя считать повторной перевозкой. Он пользователь железнодорожного транспорта, его надо считать как единицу. Пришел три раза – значит, три человека пришло на железнодорожный транспорт.

**М.Я. Блинкин:** Пожалуйста, вопрос.

**О.Н. Дунаев:** Федор Степанович, скажите, пожалуйста, что должно быть здесь на выходе? Вот 1-го июля должен быть положен проект стратегии, и потом 30-го декабря должна быть представлена стратегия – вот что вы видите, должно быть на выходе в нашем документе по части железных дорог? И над чем в этом плане нам работать?

**М.Я. Блинкин:** Это чрезвычайно конструктивный вопрос.

**Ф.С. Пехтерев:** Я считаю, содержание этого раздела железнодорожного транспорта должно отвечать той задаче, которую мы обсуждаем: что сделать для того, чтобы была стабильная, надежная связь между регионами с учетом тех точек роста, которые обеспечиваются. И второе: что для этого необходимо сделать в структуре железнодорожного транспорта. Соответственно – я сказал одной строкой, но - там должны быть и источники решения этой задачи, там должны быть оптимизационные задачи, должен быть раздел логистики, раздел информационного обеспечения и т.д. По сути, если подходить с точки зрения этого документа, я считаю, что к нему надо подойти, как в свое время подошли к формированию международных транспортных коридоров – это был комплекс, который позволял решать задачи. И если наши коллеги по другим видам транспорта все это сложат, у нас появится стройная система. Я не хочу сказать «скелетная» система, потому что структура у нас все-таки установившаяся. Там добавления нужны, но появится действительно комплексный подход по видам транспорта – я подчеркиваю – для решения этой целевой задачи. Я так ее вижу.

**М.Я. Блинкин:** Спасибо. Мнения по кругу, пожалуйста.

**Н.И Маслеников:** Знаете, кто про что, а я все про деньги. Вы в самом начале сказали такую увлекательную для меня фразу, что «железнодорожный транспорт должен расти опережающими темпами». Вот мой первый вопрос: а чего опережать будем? Потому что от этого, от ваших целевых ориентиров и все финансовые проектировки зависят. Что опережаем?

И потом второй вопрос, если позволите, на уточнение. Я посмотрел – я, может, не понял – но я понял так, что 2,24 трлн. рублей до 2020 года – это на поддержание существующей, действующей инфраструктуры, или новые проекты тоже сюда заверстаны? Потому что тогда не бьется транспортная стратегия до 2030 года со спрятанным в приложение, не помню, за каким большим номером – то ли 5-е, то ли 7-е приложение – там одна цифра была: до 2030 года всему транспортному комплексу требуется что-то свыше 70 трлн. рублей. А вы на всю инфраструктуру железнодорожного транспорта ну 3 триллиона – ну никак не бьется. Что с цифрами? Я что-то не понимаю, или мы просто о разных вещах говорим?

**Ф.С. Пехтерев:** Давайте со второго вопроса я сразу вам дам пояснение. Значит, в стратегии, если вы будете внимательно ее читать, вы увидите, что наряду с существующей инфраструктурой, которую необходимо развивать, там достаточно серьезный объем нового строительства. Но новое строительство там структурировано, и там на РЖД ложатся только те новые линии, которые имеют так называемое стратегическое значение, я подчеркиваю. Вот эта терминология, которая там применена, она неофициальная что ли, ее вы не увидите нигде и не увидите те показатели, которые характеризовали бы стратегическую линию, хозяйственное значение, для внутреннего потребления и т.д. Значит, за РЖД остались стратегические линии, в которых интерес у государства. Есть и коммерческие линии – они там будут в другом разделе, там, где развивается экономика, месторождения, потому что там источником строительства таких линий должен быть владелец. Вот как сегодня, допустим, крупная компания «Петропавловск», которая сегодня, вы знаете, осуществляет строительство моста в Нижне-Ленинском в Биробиджане, но – она владелец Гаринского месторождения – для того чтобы его вывезти, нужно построить 145 километров новой линии до Шимановска – то есть выйти на Транссиб и в Китай. Вот это – там. И третьи линии, которые имеют местное значение, регулировочное значение – если это все сложить, конечно, сумма больше. Я говорил о 2,2 трлн. – это которые лежат на РЖД.

**Н.И Маслеников:** В эти 2,24 трлн. включены инфраструктурные объекты, или это поддержание существующей системы?

**Ф.С. Пехтерев:** Включены.

**Н.И Маслеников:** Тогда к первому вопросу вернемся: что опережаем?

**Ф.С. Пехтерев:** Значит, я в одну фразу сказал, что железнодорожный транспорт, а во вторую фразу я сказал – критичный порог, что должна быть инфраструктура транспортная, социальная, информационная... должна опережать. Что опережать? Опережать освоение новых территорий. Пример – у нас в современной России есть очень хороший. Вы знаете, что весь исторический период освоения новых территорий, ну, как мы называем, шел под колесами. Это я могу вам привести сегодня наш главный газонефтедобывающий район западносибирской нефтегазовой провинции, в свое время как раз они две развивались – Прикаспийская нефтегазовая провинция и Западносибирская. Ну Западносибирская, слава тебе господи, осталась в составе Российской Федерации, в Прикаспийская – в основном ушла, значит, в Казахстан и в

Туркмению. Так вот у нас есть великолепный опыт. Впервые была построена опережающими темпами инфраструктура. Название этому – Байкало-Амурская магистраль. Если вы помните вот эти проекты, то территориальное освоение или районное тяготение этой магистрали было огромным. И впервые... Я еще раз говорю, мы всегда делали под колесами. Я сам занимался освоением Западносибирского нефтегазового комплекса и помню, как за каждой скважиной шли вагоны, сбрасывали трубы, песок для подушек-бурилок, это все было вместе, а надо было, чтобы пришла транспортная инфраструктура, для того чтобы было мощное развитие. Это же и снижение себестоимости и так далее и так далее. Так вот, БАМ давал такую возможность, ну вы понимаете, что случилось. Сегодня БАМ опять возрождается, потому что пришло время для того, чтобы, так сказать, осваивать те огромные ресурсы, которые были. Почему мы не шли в советские времена, ну... по времени существования? Потому что себестоимость добычи в районе БАМа была в многократно раз выше, чем в наших центральных осваиваемых районах. Допустим того же «Татнефти» в районе Казани, допустим куйбышевские заводы нефти. Конечно, тогда все дорого было, поэтому не пошли. А сегодня этого ресурса уже нет, в наших, будем говорить, экономически развитых регионах. Пошли на восток. Так вот сегодня... Вы только представьте, если б не было сегодня Байкало-Амурской магистрали! Ну что можно было сделать за 300-400 км от Транссиба, в тайге, в горах, в болотах, ну? А сегодня эти месторождения, ну, грубо говоря, полторы-две сотни до самой крупнейшей Непско-Ботуобинской нефтегазовой провинции. 100 км и вы в центре добычи крупнейших запасов нефти и газа. От БАМа. А от Транссиба, это, извините меня, сотни километров непроходимых. Это первое.

Второе: вы посмотрите, что было у нас в отсутствии достаточной инфраструктуры освоения наших северных территорий. В первую очередь Якутии. Ну, есть такой порт Осетровый, вы знаете. Пришла вода – завезли грузов, нет воды – нет. Сегодня, например, Якутск, мы, собственно говоря, подошли сегодня гарантированно к глубинам Лены, сегодня нас не волнуют запасы. Я вам хочу сказать, есть такая картинка, гарантированное освоение северных территорий в отсутствии вот этой линии якутской. Ну, там все красное. То есть там вот где-то вокруг Якутска там это надежное было, и все, так сказать, а остальное – все. Никак. И как эта краснота вся ушла, когда эта линия пришла. Вот что значит опережающее развитие инфраструктуры. Дает возможность не только освоения территорий, она еще дает возможность повышения уровня жизни тех людей, которые там населяют эти территории. Ну, вот это я имел в виду.

**Н.И Маслеников:** Спасибо, Федор Степанович. Я понял, только у меня вот тогда третий вопрос, сейчас, если присутствующие позволят, я все-таки пытаюсь соизмерить какие-то вещи. Хотя я с вами согласен, это в общем более четкое и очень корректное изложение, того, что вы имеете в виду, но все-таки, может быть, вы уточните вот еще один только показатель? Вот ваша инвестиционная программа, предположим, до 2020 года и инвестиционная составляющая, вот вы как предполагаете, среднегодовой темп роста инвестиций по компании – какой?

**Ф.С. Пехтерев:** Ну, до 20-го я, наверное, сейчас не назову.

**Н.И Маслеников:** Ну хотя бы до 15-го.

**Ф.С. Пехтерев:** Я думаю, если будет 3-4% - хорошо.

**Н.И Маслеников:** Но вы тогда в полтора раза меньше даете, чем общая экономика даст. О каком же опережающем развитии транспорта железнодорожного может идти речь?

**Ф.С. Пехтерев:** Я вам говорю – от наших возможностей сегодняшних, которые вот сложились так, как сегодня складываются. Это собственные инвестиционные ресурсы, заемные средства.

**Н.И Маслеников:** Нет, Федор Степанович, это я понял. Может быть, я неправильно поставил вопрос или не очень понятно. Эти 40 млрд. госгарантий – это те же самые госинвестиции только в другой статье бюджета сидят. Но вот сколько у вас в год инвестиций должно прирастать, чтобы сохранить вот эти вот самые инфраструктурные проекты и добавить новые до 2020 года, или хотя бы до 15-го?

**Ф.С. Пехтерев:** Ну, вот сегодня, в 2011 году, объем инвестиций РЖД от общего объема инвестиций в стране – составляет 3,2 %.

**Н.И Маслеников:** То есть в год. У вас в 12 году будет на 3,2% больше, чем в 11-м?

**Ф.С. Пехтерев:** Да.

**Н.И Маслеников:** Я тогда вам докладываю, у вас получается, что вы по темпам роста инвестиций отстаете от общеэкономических темпов ровно в два раза. О каком опережении и обеспечении инвестиционном транспортном развитии мы ведем речь?

**М.Я. Блинкин:** Все-таки, по-моему, здесь между оппонентами какая-то терминологическая путаница. Насколько я понимаю, 3,2 % – это доля инвестиций РЖД в суммарных инвестициях национальной экономики. Федор Степанович, большая просьба к следующему заседанию картиночку, в архивы группы – ладно? У вас же она есть.

**Ф.С. Пехтерев:** Да, есть, конечно, но просто в процентном отношении в 2008 году от общих инвестиций – 4,3%. В 9-м – 3,3%, в 10-м – 3,4%, в 11-м – 3,2. Наша сейчас задача в 12-13 году вот эту тенденцию снижения сломать и хотя бы на этом уровне продержаться вот эту нашу трехлетку изыскать возможности финансовых механизмов с тем, чтобы вот эти темпы – они ну хотя бы вышли на уровень 2008 года. Я почему об этом говорю, потому что в 2008 году в связи с тем, что мы в 6-м, в 7-м где-то порядка 4,4 – 4,2 % от общих инвестиций в стране вкладывали – мы снизили износ основных фондов. У нас было 61,8% износа основных фондов, так вот мы уже к 2008 году, когда вот такими темпами происходила реализация инвестиционного плана компании, мы снизили уже до 57%.

**Н.И Маслеников:** Нет, вы меня поймите правильно, чего я так вас пытаю, потому что тут просто одна...

**А.С. Кигим:** Никита Иванович, а можно попросить...?

**Н.И Маслеников:** Да.

**А.С. Кигим:** Коллеги, мы либо здесь обсуждаем финансово-экономический план РЖД? Вряд ли это представляет интерес. Либо мы обсуждаем вопрос, который задал другой докладчик: чего хочет РЖД на выходе? Есть разные участники группы, грубо говоря, надо сказать, что попросить у правительства. Вот я записал 4 позиции, которые там РЖД, на мой взгляд, должен прокомментировать, потому что это принципиальные вопросы к правительству. А вопрос,

так ли они посчитали 3,2 % или по какой статье бюджета, ну это точно, наверное, технический бухгалтерский учет. Согласны?

**Н.И Маслеников:** ...программу я бы в жизни не утвердил. Пришлете ее мне на заключение, я вам дам его отрицательное, если я не увижу вот этих ответов. Все!

**А.С. Кигим:** Скажите, какую программу, я вам с удовольствием пришлю, мы с вами обсудим.

**М.Я. Блинкин:** Андрей, раз вы уж вступились, да, пожалуйста.

**А.С. Кигим:** Я перед вами извинюсь, и перед женщиной, которая хотела сказать.

**М.Я. Блинкин:** Елену Геннадьевну мы обидели. Теперь порядок действий такой. Пожалуйста, Елена Геннадьевна, потом господин Кигим, потом господин Янков.

**Е.Г. Мясоедова:** Вы знаете, я хотела бы остановиться на нескольких вопросах очень коротко. Во-первых, мне кажется нам всем нужно понять, что мы будем иметь на выходе, что это будет за документ? Какой вид этого документа и характер его? Дело в том, что сегодня в концепции до 20-го года долгосрочного социально-экономического развития транспорт занимает ну, от силы, страниц 5-8, не больше.

**Реплика:** Четыре.

**Е.Г. Мясоедова:** Четыре. Ну и там еще в некоторых разделах. То есть это весь транспорт, который представлен в концепции долгосрочного развития. Это документ концептуальный. Что из себя будет представлять «Стратегия-2020», я думаю, что сегодня не совсем понятно. Это будет стратегия в том явном виде, в котором она должна быть, то есть стратегия, цели, задачи, мероприятия, приоритеты и так далее, стратегия финансирования, или это будет концептуальный документ, в котором будет прописано очень коротко, охватывая какие-то основные моменты, связанные с развитием транспортной отрасли на период до 2020 года. Это первый момент. Второй момент, это момент, связанный с приоритетами. То есть мы должны для себя достаточно четко представлять, если в основе развития транспорта будет лежать приоритет территориальной разобщенности...

**М.Я. Блинкин:** Преодоления.

**Е.Г. Мясоедова:** Преодоления. Мы должны четко выделить вот эти приоритеты, связанные с транспортом. Что это будет? Приоритет доступности транспортных услуг? Ну, я имею ввиду и физическую, и ценовую. Это будет развитие транспортных коридоров? Что не совсем понятно сегодня, в каком виде это будет присутствовать. Это будет улучшение безопасности транспортной системы, что сегодня тоже явно является приоритетом. То есть сегодня нужно ответить на главные вопросы: какие приоритеты будут лежать в основе этой концепции? Приоритеты развития транспорта. Вокруг этого будут строиться и вопросы стратегии финансирования транспорта, и вопросы привлечения внебюджетных инвестиций в транспорт, и вопросы федеральной поддержки транспорта. То есть они будут выстраиваться вокруг этих приоритетов. А вот что касается стратегии финансирования, я как бы просто хочу поддержать коллегу и сказать, что сегодня РЖД это внебюджетные источники в развитии транспортной системы. РЖД вкладывает, ну скажу так, примерно четверть всех инвестиций, которые идут на развитие транспортной системы. То есть, если 2010 год это 980 миллиардов



примерно, по оценкам. Сегодня Росстат еще не дал оценки. То РЖД, это около 190 миллиардов. Много это или мало? РЖД вкладывает основные внебюджетные инвестиции, которые идут в транспорт. Другие компании выглядят на этом фоне достаточно слабо, в общем-то. Федеральные деньги это примерно 400-450 миллиардов в год.

Что касается темпов развития инвестиций в развитие транспортной системы, то, к сожалению, темпы развития инвестиций снижаются. Как в общем, так и из федерального бюджета. Вот до 15-го года, доля инвестиций в развитие транспортной системы будет составлять примерно 2,15-2,2% ВВП. Хотя, в 2008 году, когда писалась стратегия развития железнодорожного транспорта, писалась новая программа развития транспортной системы, речь шла об инвестициях в размере 4-4,5%. Понимаете? При чем из федерального бюджета инвестиции меньше 1%. Ни в одной стране мира, развитой, развивающейся, нет таких инвестиций в развитие транспортной системы. Вот об этом мы должны сегодня говорить и определять свои приоритеты. Спасибо.

**М.Я. Блинкин:** Большое спасибо, Елена Геннадьевна. Нет, я не буду комментировать, у нас уже совсем дефицит времени. Пожалуйста, Андрей, будьте любезны, пожалуйста.

**А.С. Кигим:** Добрый день. Тема, естественно, не совсем наша, скорее касается общего вопроса работы. Как страховщики, мы готовы сделать отдельный доклад по тому, какая нам нужна поддержка на уровне Правительства по налоговым льготам и сказать, сколько за это мы готовы собрать денег для транспортной системы. Длинных, тридцатилетних и мы хотели бы на одном из заседаний...

**М.Я. Блинкин:** Это чрезвычайно существенный вопрос, абсолютно соответствующий международному опыту. Мы просто технически договоримся, когда поставим ваш доклад.

**А.С. Кигим:** Просто еще раз, коллеги. Я почему говорю, потому что для нас это принципиальный момент, чтобы показать: вот мы так можем сделать, для этого нужна налоговая поддержка. Вы посмотрите, какие деньги, и решите, надо ли это поддерживать или нет.

Мне казалось, что когда Левитин в прошлый раз выступал как министр транспорта на мероприятии, он сказал, и эту идеологию поддерживаю, что сделали в первый раз транспортную стратегию в виде набора кубиков. Он говорит, скажите какие задачи надо убрать, мы переставим. Как бы это не меняет концепцию транспортную, это просто позволяет перераспределить ресурсы. И вот мне казалось, если конечно представитель РЖД сочтет возможным в чем-то здесь поддержать или наоборот, высказать замечание. Мне казалось здесь, из доклада РЖД, прозвучала фраза о том, что мы готовы развиваться, строиться, но мы замучались каждый раз объяснять, почему туда надо класть линию, туда прокладывать трассу и почему каждый раз мы докладываем, что нужно забрать сырье из недр и так далее. И прозвучала фраза о СОПСе. Вот именно поэтому мне казалось, что может быть цель работы группы должна была определиться принципиально: нужен СОПС или нет. Напомню, что при советской власти СОПС это был Совет по Производительным Силам, который определял межрегиональную программу развития России. Показывал сырье, этапность доступности и показывал, обеспечено ли там соответствующее количество трудовых ресурсов. Почему, на мой взгляд, лично для меня, этот вопрос кажется очень серьезным? Потому что я знаю, что предыдущий министр, он категорически был против такой плановой системы. Это и есть, мне кажется, точка развилки, которую мы должны зафиксировать. Либо Минэкономразвития берет на себя функции СОПСа и тогда оно говорит: «РЖД, вот вам поэтапный пятилетний ли десятилетний план освоения регионов». И тогда не возникает вопросов ни с тем, почему туда идет трасса, сколько она стоит денег, потому что тарифы считаются достаточно просто. Но мне кажется, здесь было бы важно, отвечая на вопрос одного из наших

выступавших, и ответить: что мы просим? Мне казалось, если я правильно услышал Левитина или может быть сегодня РЖД, вот это принципиальный вопрос, готов ли сегодня какой-либо орган в Российской Федерации сказать: «вот программа освоения территории с точки зрения расселения людей, добычи сырья и перевозок для страны». Вот такая, минимальная. Под это дело выстраивается транспортная система.

**М.Я. Блинкин:** Большое спасибо. Это абсолютно верно.

**А.И. Федоренко:** Мы обращались в Минэкономики, когда я еще в Совете Федерации был, в комитете по экономической политике. Мы говорили, что у вас нет, к сожалению, региональной части, ну и прогноза, стратегии социальной, все прочее. Ничего не могут сделать, потому что экономику регионов сейчас определяют крупные холдинги. «Газпром», нефтяные, все прочее, координация идет...

**М.Я. Блинкин:** Анатолий Иванович, чисто в практическом плане, у нас есть среди 21-ой экспертной группы специальная группа по региональному развитию, мы проведем с ними совместное обсуждение. Там, по крайней мере, есть люди, которые работают на эту тему и с Минрегионом и с Минэкономикой, по стране, как бы это сказать, участвуют во всяких программах региональных.

**А.С. Кигим:** Можно, коллеги, я договорю?

Второе. Почему, тем не менее, я поддержу идеологию Михаила Яковлевича? Коллеги, Правительство каждый раз рассматривает инвестпрограммы крупных монополий. И я, к сожалению, хочу сказать, что «Газпром» утверждает свои программы, все свои, а на своде этих программ никто не сидит. Поэтому я еще раз хочу сказать, проблема СОПСа и интеграции всех программ развития, она должна прозвучать. Тогда не будет вопросов к РЖД, куда они кладут трассу и как ее финансируют.

Второй, на мой взгляд, принципиальный момент, это вопрос тарифа. То, за что всегда критикуют. И мне казалось, что здесь принципиальный вопрос для нас для всех, готовы ли мы допустить на рынок расчета тарифов специализированные актуарные организации? Это принципиальный момент. Потому что кто бы ни считал тариф, это считает свой ведомственный институт, всегда есть критика. Независимый актуарий, это значит объективная оценка и не надо потом ни пиар-компаний, ничего. Для меня это ключевой момент. Не то, чтобы на него сегодня ответить, но мне казалось, что он существенен. Почему? Потому что насколько я помню в диалоге между РЖД, нефтянкой и РАО «ЕЭС» никогда не найдешь крайнего, кто стоит за мультипликационным увеличением тарифа. РАО «ЕЭС» заявляет, что у него высокий тариф, потому что ему нефтянка поставяет дорого. Нефтянка заявляет, что высокий тариф, потому что РЖД тяжело перевозит. РЖД говорит: «а мы не можем ничего сделать, потому что РАО «ЕЭС» повысили». Я во всей этой концепции хотел бы услышать на одном из заседаний, кто стоит во главе этого треугольника? Кого, на мой взгляд, нужно сделать базовым, чтобы он объяснил, какая у него тарифная политика, потому что, к сожалению, все остальные от него индексируются. И мне казалось, что этот вопрос был бы интересен для Правительства, потому что я уверен, что там этот вопрос не ставится.

Четвертый момент. Первый – СОПС, второй – нефтяники, ЕЭС, РЖД, третий – независимые актуарные расчеты, а четвертый – безопасность. Мне кажется, очень существенный момент, количество аварий с автобусами на переездах. Я знаю, что РЖД, естественно, достаточно много на это дело тратило денег и всячески эту работу поддерживало. Но сейчас, из-за того, что существует три разных уровня: федеральный, субъектовый, муниципальный. Мне казалось, что если РЖД скажет: «коллеги, мы хотим, по результатам работы, чтобы нам сделали в нашей инвестпрограмме отдельный защищенный раздел на эту безопасность, то тогда готовы это поддержать». Если РЖД

говорит: «мы хотим, чтобы с нас сняли критику, но нужно чтобы это требовали в качестве защищенной статьи бюджета субъекты, то тогда надо это поддержать». Вот этот принцип о безопасном транспортном переводе, если можно, я хотел бы с РЖД два слова переговорить там, к следующему мероприятию и вот здесь вместе с вами определить чего попросить? Защищенной статьи в субъектовом бюджете? Для вас отдельные вещи? Ну, либо тогда покритиковать, если не договоримся. Спасибо большое, коллеги.

**М.Я. Блинкин:** Большое спасибо. Чрезвычайно содержательно.

**О.Н. Дунаев:** Можно вопрос?

**М.Я. Блинкин:** Да. Вопрос.

**О.Н. Дунаев:** Андрей, у меня к вам такой вопрос, а вы бы не могли нам подготовить доклад «Страхование в развитии единой транспортной системы»?

**М.Я. Блинкин:** Об этом же шла речь буквально 10 минут назад.

**О.Н. Дунаев:** Потому что все остальное это разговоры. Чтобы мы не обсуждали вот так отдельно железные дороги. Чтобы мы посмотрели доклад и что из этого можно взять. Но именно страхование, как обеспечение роста, или экономического роста, развития единой транспортной системы.

**А.С. Кигим:** Коллеги, мы доклад подготовим. Даже не буду сейчас обсуждать о чем, но мы постараемся как раз в принцип доклада сначала заложить, что является системным для обсуждения. И потом понятно чему будет посвящен доклад. Принято. Выберите день, мы доложим.

**М.Я. Блинкин:** Спасибо. Вот теперь, так сказать, обещание выполняю...

**Л.А. Рязанова:** Секундочку. Я просто поясню почему я так пытаюсь вклиниться. Потому что дальше мы уйдем от этого вопроса. Я просто хочу помочь докладчику в ответе на тот вопрос, который поставили по территориальному развитию. Мне кажется, в его ответе на мой вопрос была высказана очень рациональная мысль, когда он сказал о том, что они анализируют информацию по территории России. Где концентрируются потоки товаров, грузов и так далее. Когда мы не имеем, а вы сказали, что вы в региональную группу отдадите вопрос. Нет региональной группы в составе. Мне кажется, вот то, что они...

**М.Я. Блинкин:** Как нет? Там, где работает Глазычев, Зубаревич...

**Л.А. Рязанова:** Нет, это бюджетный федерализм. Они рассматривают только межбюджетные финансовые отношения. Их задача в этом заключается.

**М.Я. Блинкин:** Нет, нет, тут вы не совсем правы. Пожалуйста, Кирилл Вадимович, заместитель руководителя Федеральной Налоговой Службы, правильно?

**К.В. Янков:** Да. Уважаемые коллеги, у меня будет дискуссионное выступление. Начну с того, что как вы хорошо знаете, в ряде случаев виды транспорта конкурируют между собой. В состоянии конкуренции в ряде секторов находятся и российские железные дороги. Мой вывод за последние 20 лет таков: везде, где железные дороги находятся в состоянии конкуренции, они эту конкуренцию проигрывают. Железные дороги повернулись лицом только к тем грузоотправителям, для которых они монополист. Слава

Богу, у нас в стране есть уголь, лес, руда, нефтепродукты, зерно. Это главный клиент железных дорог. Во всех же остальных случаях железные дороги проиграли. А там, где они якобы выиграли, как например «Сапсан», я чуть позже скажу о «Сапсане», это иллюзорный выигрыш, достигнутый антиэкономическими средствами.

Возьмем грузоперевозки. Везде, где можно, кроме вот этих массовых грузов, грузоотправители и грузополучатели предпочитают автотранспорт. Везде, где можно проехать на фуре, несмотря на то, что и дороги плохого качества, и поборы ГИБДД, все равно пользуются автотранспортом.

Возьмем пассажироперевозки. Рынок пригородных перевозок железными дорогами проигран. Везде где можно пассажир уходит на автобусы, уходит, бежит с железной дороги на маршрутки, которые почему-то оказываются дешевле, часто в разы дешевле. А если в московском или петербургском узлах пока объемы пассажироперевозок велики, то это объясняется пробками на автодорогах, прежде всего. Не было бы пробок на автодорогах, пассажир бы убежал от такого пригородного перевозчика, которым является РЖД и его дочерние пригородные компании.

Возьмем дальние пассажироперевозки, и сейчас я перейду, допустим, к «Сапсану». От которых пассажир тоже бежит. На небольшом плече до 500-800 километров бежит на автобусы, которые стадами стоят возле железнодорожных вокзалов в Москве и привлекают железнодорожных пассажиров. И почему-то пассажир идет туда, а не идет на поезд. Можно много говорить, почему это так происходит. И заканчивая дальними пассажирами, где каждый, кто может, идет на самолет, потому что там более-менее конкуренция, цены ниже и цена самолета по большинству направлений сейчас, как правило, ниже стоимости купейного вагона.

Пассажир убежал. А где выиграли? Выиграли – пустили «Сапсан». И говорят «Сапсан» окупается. Знаете почему «Сапсан» окупается? Потому что в себестоимость «Сапсана» не включили убытки от того, что главный ход Октябрьской железной дороги, по существу, оказался закрыт для грузоперевозок. От того, что оттуда все грузы убрали и теперь нужно реконструировать Малоокский ход. Об этом давно говорят, правда, никак к этому не приступят. А вот вы вложите в себестоимость «Сапсана» затраты на реконструкцию Малоокского хода. Или те затраты на реконструкцию хода через Бабаево – Череповец – Вологда, куда ушли грузовые перевозки. И вы увидите, что «Сапсан» очень и очень убыточен. Я уж не говорю о вопросах безопасности. Тут говорили о камнях. Вы знаете, почему автотрасса не может стать автомагистралью, почему ограничено движение 90 км/ч? Потому что если есть наземные пешеходные переходы и есть остановки общественного транспорта, то скорость не может быть 110 км/ч, тоже 90 км/ч. А почему же на железной дороге, где есть те же наземные переходы и есть те же остановки электричек, а почему же там может быть скорость 200-250 км/ч? Почему у Минтранс такой разный подход к безопасности на автомагистралях и на железных дорогах? Если бы этот подход был один и скорость выше 90 км/ч могла бы быть обеспечена только на выделенной железной дороге, огороженной, без пригородного движения, без остановок, и без наземных пешеходных переходов и без переездов, посмотрели бы мы, сколько бы тогда стоил Сапсан по такой выделенной трассе. И посмотрели бы мы расходы на строительство этой трассы. Поэтому «Сапсан» это пример такого иллюзорного антиэкономического решения.

Так вот, возвращаясь к «Стратегии-2020». На самом деле, необходимо обсудить такой вопрос, железные дороги у нас по-прежнему развиваются только в секторе монополии? Тогда это один подход. Это чем-то напоминает Соединенные Штаты, откуда пассажиры полностью ушли в 40ых-50ых годах на авиатранспорт. И там экзотика. Есть масса американцев, которые никогда в жизни не ездили на поезде и таких большинство. Или же, все-таки, железная дорога собирается у нас участвовать в конкуренции в тех секторах, где она находится в конкурентном положении. Вернуться в сектор пригородных перевозок и попытаться выиграть там у частных автоперевозчиков, а я думаю, что это возможно. Не

буду сейчас обосновывать. Вернуться в сектор средних перевозок, 1000-1500 километров. Понять, что в секторе дальних перевозок она не выиграет. Что скоростной поезд Москва-Владивосток не нужен никому, потому что тот, кто может заплатить за билет на скоростной поезд Москва-Владивосток, он полетит самолетом. А поезда по этой трассе нужны, но они могут ходить и нормально, 7-8 суток, как они идут сейчас, и там будут ездить редкие любители железных дорог, как это сейчас и происходит. Есть такой поезд, допустим, Чикаго - Лос-Анджелес, там ездят любители железных дорог.

**М.Я. Блинкин:** Там четырехвагонная сцепка, у нас таких просто не бывает.

**К.В. Янков:** Да. Вот о чем, на мой взгляд, нужно было бы подумать в рамках нашей рабочей группы. Спасибо.

**М.Я. Блинкин:** Спасибо. Чрезвычайно острое дискуссионное выступление. Вот я не знаю, Федор Степанович, несмотря на то, что мы в регламент уже исчерпали, у нас два школьных урока, полтора часа. Но Федору Степановичу я все-таки дам слово, хотя бы на короткий ответ.

**Пехтерев Ф.С.:** Абсолютно коротко, не собираюсь полемизировать. Просто надо, если такие заявления делают, тогда надо, во всяком случае, объективные факторы учитывать, которые существуют. Первое: причем здесь «Сапсан» и себестоимость? Еще до «Сапсана» был установлен тариф на руководство, поскольку это специализация пассажирского ухода, и все грузовые были переключены на параллели, причем, мы на «Сапсаны» должны вешать. Там 90% сегодня - это тот поток, который сегодня ведет северо-запад в новые порты: Приморск, Высоцк, Усть-Луга. Причем здесь «Сапсан», я не понимаю. Навешать, то можно все, что угодно. Можно навешать Владивосток, скоростная электричка на «Кневичи» - тоже на «Сапсан». Это примерно тот же самый подход.

Второе: где мы проигрываем так, что у нас остались только лес, уголь, руда? А где мы проигрываем-то? Что мы проигрывали? Да, в пригородном движении? Но, извините меня, не мы установили 70% увеличения тарифа, а Ленинградская область с господином Сердюковым. Поэтому и ушел пассажиропоток. Правильно, что же на 70%. Но это не мы устанавливаем тарифы в пригородном движении. Более того, сегодня компания «РЖД», видя такое положение, что, действительно, надо регулировать, и мы прекрасно понимаем, мы сегодня, начиная с дальних зон, предложили, не установили, а предложили, и местной администрации предложили снизить и сделать, таким образом, тариф, чтобы он был. Я сейчас могу вам просто сказать что за дальний тариф: там против 6 тысяч, если платить там месячные, мы сейчас до 3 100 спустили. Стали брать билеты, меньше стало безбилетников. Значит, мы правильно сделали, но это мы должны согласовывать с местными администрациями, которые устанавливают эти тарифы. И третье: а мы проигрываем, я скажу, почему: с помощью государства. Когда мы говорим, что хотим снизить тарифы перевозки высокодоходных грузов нефтянки, во время, когда начинается навигация - нам этого не дают делать. Хотя мы в конкурентном секторе. 80% не мы перевозим наливных грузов, но нам не дают эту возможность. И так я могу вам назвать много примеров, где, собственно говоря, в конкурентном секторе мы сидим как мышь в норе, потому что не мы это устанавливаем. А теперь вы говорите: стоят у вокзалов автобусы, на них уходят пассажиры. Давайте откровенно, 80% автобусных перевозок - это серые. Если человек туда идет, в этот автобус, и не знает, что он туда заехал, и доедет ли он до дома в этом автобусе. Абсолютно. Как же я могу сравнивать такие конкурентноспособности? Здесь абсолютно понятные правила, здесь безопасность, здесь ответственность. Там ничего. Люди выбирают сами. Так наша задача не приводить этот пример, а наша задача ликвидировать этот серый транспорт. Точно также как сейчас готовится постановление по таксопаркам. И серьезные штрафы, если этими «бомбилами»

осуществляются перевозки. Это выбор каждого человека: сесть, извините, к этому «Джамшиту», чтобы он тебя привез к первому столбу, или пойти в такси с повышенным тарифом, который несет определенную ответственность. Давайте так. Если мы обсуждаем проблему, да, но только не надо вот приводить такие вещи, которые, собственно говоря, ни к чему не приводят. А наша задача сделать хорошее. Что касается железнодорожного транспорта, я согласен, абсолютно правильно, с коллегой. Цель и задачу на пяти страницах можно изложить по железнодорожному, можно на пяти страницах по любому виду транспорта. А вот предложения для решения задачи, что нужно, предложения должны быть вот такие: там и мероприятия, там и деньги и т.д.

**Блинкин М.Я.:** Спасибо. По заведенному регламенту, мы примерно уложились. Сегодня с моей точки зрения, чрезвычайно плодотворная острая дискуссия. Отсюда небольшой урок, что мы ставим один доклад и рассчитываем, что главный вопрос - это обсуждение за столом, это первый урок который мы извлечем. Теперь по поводу выходных материалов, от 19 группы в итоговый текст, который ляжет на стол председателю правительства, войдет три-четыре странички. Это верно. Нисколько не больше, по железнодорожному транспорту полторы странички. И это абсолютно верно, за этими четырьмя страничками будет стоять содержательная аналитика с фактами, цифрами, мероприятиями, спорами, обоснованиями, которые нас уже никто не лимитирует, потому что это уже предназначено для чтения нашим коллегам аналитикам, которые будут осуществлять свод с точки зрения бюджета, экономики и т.д. Вот на это мы будем настраиваться, мы чрезвычайно плодотворно сегодня поработали, я получил просто большое удовольствие интеллектуальное. В следующий раз мы встречаемся, ну так исторически сложилось, никто так специально не планировал, мы совещаемся в понедельник на Евразийском транспортно-логистическом форуме, который будет в Ритц- Карлтоне продолжаться, практически, весь рабочий день. Приглашения всем разосланы их просто подтверждают. И уже видимо во вторник мы уже вывесим программу дальнейшей деятельности группы, в том числе с упоминанием тех докладов, которые были анонсированы сегодня. Тут два доклада было анонсировано Игоря Костюченко и Олега Евсеева. И будет анонсирован третий доклад от страхового сообщества, потому что есть масса вопросов, собственно, не только страховых, гораздо более широких. Спасибо всем.

**Костюченко И.В.:** По поводу общей структуры проведения наших мероприятий. Я не знаю как коллеги. Мне кажется, что вот эти два институтских урока на приличную дискуссию недостаточно. И хотя из трех докладов остался один даже обсуждения по нему, все, кто хотел высказаться, и наверняка с какими-то содержательными замечаниями, не имели возможности высказаться. И пункт второй: мне кажется, наши дискуссии будут кончатся воздухом, если мы не будем фиксировать какие-то позиции по результатам этих дискуссий.

**Блинкин М.Я.:** Значит, вот на первый ваш вопрос увеличить регламент до: перерыв и два с половиной часа где-то, я обсуждал с коллегами, но не все на это согласны. Просто физически не все на это согласны

**Костюченко И.В.:** Либо чаще, либо длиннее.

**Блинкин М.Я.:** Подумаем. Что касается записи. У нас будет стенограмма. И я обращаюсь ко всем участникам дискуссии, если у кого-то есть примечания к стенограмме, дискуссии, возражения, присылайте, мы будем это обобщать, это входит в наши обязанности

**Костюченко И.В.:** Я про фиксацию, не в смысле записали всех высказавшихся, а вот высказался один, другой, обсудили и приняли. Эксперты посчитали, что вот такая позиция верна. Фиксация в смысле позиции экспертов по рассматриваемой проблеме.

**Блинкин М.Я.:** Хорошо, подумаем, это очень дельное предложение. Спасибо.