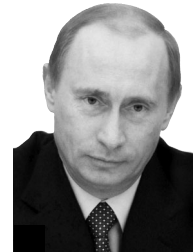


Из выступления на совещании «Об итогах реструктуризации и перспективах развития угольной промышленности»

(КЕМЕРОВО, 24.01.2012)

В.В.ПУТИН*



...Общая динамика экономики, рост эффективности угледобывающих предприятий — а это я с удовлетворением отмечаю — позволяют нам верстать вот такие масштабные планы, намечать задачи, связанные с выходом на новые рынки, освоением перспективных месторождений, глубокой переработкой угля. <...> Очевидно, отрасль не только стала уверенно набирать обороты, но и выдержала испытания мировым финансовым и экономическим кризисом. Здесь свою роль сыграла и поддержка государства, и, я с удовлетворением это хочу отметить, ответственная позиция бизнеса. <...>

Крепкая финансовая база позволяет больше вкладывать в развитие, модернизацию, обустройство новых месторождений, техническое перевооружение действующих предприятий. Всё это даёт отдачу — формируется современная, конкурентоспособная отрасль. Так, за последние 5 лет производительность труда — и это тоже очень хороший показатель, просто нельзя не порадоваться — в угольной промышленности увеличилась почти на 30%.

Отдельно скажу о программе реструктуризации угольной промышленности. Она сыграла важнейшую роль в решении социальных проблем людей, в обеспечении жильём, решении экологических вопросов. Эту работу обязательно нужно продолжать и будем продолжать: в текущем году выделим ещё более 5 млрд руб. <...>

Кардинально изменены и принципы оплаты труда горняков, и здесь также акцент сделан именно на безопасность труда, чтобы жизнь и здоровье горняка не приносились в жертву объёмам добычи во что бы то ни стало. Теперь, как вы знаете, доход шахтёра не менее чем на 70% состоит из гарантированной зарплаты, а остальные 30% формируются за счёт выработки. Отмечу, что по итогам 2011 г. средняя заработная плата по угольной отрасли возросла почти на 20% и составила порядка 32 тыс. руб. в месяц, и это самый большой прирост зарплат в производственном секторе. <...>

Тема безопасности — важнейшая, поэтому мы приняли решение уже в 2012 г. напрямую направлять из федерального бюджета ещё порядка

500 млн руб. на финансирование НИОКР как раз в этой сфере. Средства пойдут на разработку и внедрение современных средств индивидуальной защиты и спасения горняков, а также на создание комплексных систем управления безопасностью шахт.

По итогам 2011 г. в Кузбассе было добыто более 192 млн тонн — это на четверть выше рекордных показателей советского периода. В 1988 г. был пик добычи в Кузбассе — 153 млн тонн, а в прошлом году 192 млн тонн.

В общей сложности в 2011 г. в России было добыто 336 млн тонн угля. В целом угольная промышленность России показала в прошлом году хорошие результаты. Прибыль компаний возросла более чем в 1,5 раза и составила порядка 122 млрд руб.

Теперь о перспективных планах. По оценкам экспертов, в ближайшие десятилетия спрос на уголь будет увеличиваться, причём как внутри России, так и на глобальных рынках, что особенно важно. Наша угольная промышленность, смежные отрасли, транспортная инфраструктура должны быть готовы этот спрос удовлетворить. Мы должны не только сохранить, но и существенно расширить свои позиции, в том числе и на перспективных рынках Азиатско-Тихоокеанского региона.

Нам нужно чётко понимать, где и сколько мы планируем добыть угля, как будем выстраивать внутреннюю и экспортную логистику, включая железнодорожные маршруты, портовые терминалы, как развивать мощности машиностроения для выпуска современного оборудования.

Что бы хотел в этой связи выделить отдельно? Первое — нужно рачительно подойти к освоению сырьевой базы как уже существующих, так и новых месторождений. Речь идёт и о традиционных центрах добычи — Кузбасс, Восточный Донбасс, Воркута, и о перспективных площадках в Туве и Якутии.

*На момент проведения данного совещания В.В.Путин — председатель Правительства Российской Федерации, с 7 мая 2012 вступил в должность Президента Российской Федерации.

По итогам совещания глава Правительства подписал Долгосрочную программу развития угольной промышленности России до 2030 года. Первый этап её реализации рассчитан на период до 2015 г., второй — до 2020 г. и третий — до 2030 г. Общий объём финансирования программы — 3,7 трлн руб., из них 251,8 млрд руб. — бюджетные средства.

Второе — надо серьёзно ускорить внедрение новых, наиболее современных технологий добычи, переработки и обогащения угля. Одним словом, всё, что приносит существенную добавленную стоимость. Значит, повышать доходность предприятий можно будет, создавать новые рабочие места.

Третье — чтобы угольная индустрия отвечала самым лучшим мировым стандартам, потребуются квалифицированные кадры и научные разработки. Это совместная задача государства и бизнеса. Я уже сказал, что мы приняли решение дополнительные деньги вложить в НИОКРы по безопасности.

Четвёртое — нужно снять все существующие инфраструктурные ограничения для развития отрасли. Прежде всего это касается узких мест на железнодорожном транспорте, в портовом хозяйстве, чтобы не возникало уже набивших оскомину проблем с предоставлением вагонов, с пробками на железнодорожных линиях и в портах. Из-за проблем с вывозом продукции на ряде разрезов запасы на складах уже сегодня почти в 3 раза превышают все нормативы. Понятно, что если так будет дальше продолжаться, так и чего добывать? Надо будет заниматься вывозом просто добытого угля.

Важнейшим вопросом сегодня является не только создание новых дорог, но и повышение интенсивности использования существующей железнодорожной инфраструктуры с применением передовых мировых технологий и опыта. Необходимо сделать приоритетным обеспечение роста объёмов перевозок за счёт коренной модернизации существующих железнодорожных линий, обратив внимание на следующее:

- необходимость увеличения массы и количества вагонов в подвижном составе;
- создание и внедрение технологий, позволяющих увеличивать частоту движения поездов, в том числе с использованием новейших технологий, отечественных прежде всего, я имею в виду ГЛОНАСС;
- увеличение скорости и сокращение сроков доставки грузов;

В присутствии В.В.Путина представители ОАО «Российские железные дороги», Внешэкономбанка и крупнейшие грузоотправители подписали соглашение о привлечении инвестиций в инфраструктуру. Соглашение является новым механизмом обеспечения интересов как грузоотправителей, так и транспортных в целях решения главной задачи — социально-экономического развития региона и страны в целом. При этом долгосрочные обязательства грузоотправителей увязаны с обязательствами железнодорожников по модернизации необходимой инфраструктуры, в том числе при инвестиционной поддержке государственных институтов развития.

- сокращение простоя вагонов под погрузо-разгрузочными операциями;
- рациональное распределение грузо- и пассажиропотоков между различными видами транспорта.

Необходимо реализовать ряд проектов по развитию железных дорог на Северо-Западе страны, на Южном и Дальневосточном направлениях. Кроме того, в целях координации работы и обеспечения баланса интересов участников рынка железнодорожных перевозок необходимо создать саморегулируемую организацию, аналогичную «Совету рынка», который действует в сфере электроэнергетики.

Считаю, что нужно ещё раз посмотреть транспортную стратегию и внести необходимые коррективы уже сейчас. Эта проблема сдерживает реализацию наших планов по освоению природных ресурсов, развитию и созданию новых промышленных центров.

И, конечно, нужно в полной мере использовать такие механизмы привлечения инвестиций в инфраструктуру, как государственно-частное партнёрство. Надо объединять усилия и ресурсы добывающих компаний, переработчиков, железнодорожных перевозчиков, тем более что угольные предприятия готовы вкладывать средства в транспортные проекты. Проекты развития железнодорожной инфраструктуры являются высокочастотными и часто не имеют внутренней окупаемости, но они создают условия для роста других отраслей народного хозяйства, создания новых производственных мощностей и рабочих мест, а также существенных дополнительных доходов для бюджетов всех уровней. Считаю, что эти доходы могут быть направлены на софинансирование тех инфраструктурных проектов, о которых мы сейчас говорим.

Значительным резервом для финансирования развития железнодорожной инфраструктуры может также стать размещение средств накопительной части пенсионных сбережений, находящихся под управлением Внешэкономбанка, в долгосрочные инфраструктурные облигации. <...>

Сегодня вырабатывается комплекс мер, который должен нам позволить к 2030 г. на 100 млн т увеличить добычу, т.е. мы с вами должны выйти на общий уровень ежегодной добычи 430 млн т. <...>

Хочу обратить внимание, что у нас значительная часть подвижного состава находится уже в частных руках. Я очень рассчитываю на то, что частные перевозчики, акционеры образуемых компаний будут в тесном контакте решать вопросы, которые мы сегодня обсуждаем, с РАО «РЖД», имея в виду, что диспетчирование остаётся в руках РАО «РЖД». Потребности в подвижном составе испытывает не только РАО «РЖД», а грузоотправители. Здесь нужна слаженная, чёткая работа всех звеньев цепи...