

Юрий ЛАВРИНЕНКО:

НУЖНО МЕНЯТЬ ПОДХОДЫ В СФЕРЕ РАЗВИТИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА



На минувшей неделе АО «НК «ҚТЖ» оказалось в центре внимания всех республиканских СМИ из-за заявления главы Высшей аудиторской палаты Алихана Смаилова о возможном дефолте компании. Что способствовало таким выводам на фоне ежегодного улучшения финансовых и производственных показателей национальной компании, действительно ли ситуация так плачевна, может ли ҚТЖ стать самоокупаемым и выйти на IPO – об этом мы побеседовали с заместителем председателя президиума Союза транспортных и логистических организаций и ассоциаций «KAZLOGISTICS», экс-министром транспорта и коммуникаций РК (1995-1997), бывшим депутатом Парламента РК и заместителем министра транспорта, дважды Почетным железнодорожником Юрием ЛАВРИНЕНКО.

– Юрий Иванович, как вы прокомментируете озвученные Алиханом Смаиловым итоги проведенного в АО «НК «ҚТЖ» аудита?

Хочу отметить смелость и честность Алихана Смаилова, который впервые от имени госоргана озвучил на высоком уровне в Парламенте, что АО «НК «ҚТЖ» имеет хроническое недофинансирование и перегружено социальными вопросами, в том числе непрофильными для компании. В какой-то степени этим он вызвал огонь и на себя как бывшего премьер-министра. Но сформулированные в адрес национальной компании выводы, на мой взгляд, следут адресовать госорганам и Правительству в первую очередь. Потому что в отношении того, что сказано про непродуманное разгосударствление, излишним посредников, Казахстан темир жолы является исполнителем, а не организатором. Не ҚТЖ принимало решение о строительстве социальных объектов, таких как Казмедиа, «Барыс-арена» в Астане.

Не ҚТЖ слушает и поощряет олигополии в ущерб малому и среднему бизнесу. Я имею в виду, что государственные органы призывают компанию отдавать в длительную аренду и даже продавать дефицитный подвижной состав – и полувагоны, и цистерны, и зерновозы. Это было есть, и с этим еще тоже никто не разобрался.

Не ҚТЖ создала посредников на основных товарных потоках, которые обеспечивают технологию: топливо – «ТЭК-Казахстан», электроэнергия – ТОО «Темиржоленерго».

А теперь еще и 28% доходов от созданной многолетними усилиями ҚТЖ технологии отправительских маршрутов отданы частным перевозчикам. Это очень серьезно. Причем эти частные перевозчики представляют сегодня олигополии, что тоже вызывает вопросы.

Поэтому нужны не внешние управляющие для ҚТЖ, как было сформулировано, а есть необходимость Правительству и регуляторным органам менять подходы к управлению экономикой. Декларируемая много лет парадигма, что государство плохой менеджер – это ионсенс. И зантересованы в этом только транснациональные компании, работающие у нас. Надо улучшать и укреплять госуправление профессионально, а не сокращать ежегодно по формальным лекалам, по существу в популистских целях. Причем вымываются профессионалы, остаются «свои».

В своем недавнем интервью первый заместитель премьер-министра Роман Скляр отметил, что промышленность, особенно обрабатывающая, сегодня главный приоритет, а транспорт – это сервис. В нынешних реалиях, при всем уважении,

основных средств за счет усиления технического обслуживания, и таким образом поддержала экономику в период становления независимости страны. И уже более 30 лет Казахстан темир жолы помогает Правительству, что называется, затыкатыры, решать социальные вопросы и поддерживать значимые сектора экономики. Это безусловный факт, который надо признать и соответствующим образом оценить. При этом финансирование развития инфраструктуры, несмотря на то, что она является монопольной собственностью государства, также все эти годы обеспечивалось силами национальной компании. Надо отметить, что практически любое финансирование, полученное ҚТЖ на развитие из бюджета или фонда, было на возвратной основе, где-то на льготной, но все равно возвратной. К примеру, государственные автомобильные дороги финансируются из бюджета на безвозвратной основе, и бюджет обслуживает все привлекаемые кредиты международных организаций. При этом затраты на развитие железных дорог в 8-9 раз меньше.

Сегодня вопрос развития инфраструктуры принимает такую остроту, потому что мы находимся между двумя глобальными рынками – Россией и Китаем, товарные потоки и цепочки поставок которых кардинально меняются. Ранее из России на Европу были ориентированы до 265 миллионов тонн грузов. Теперь в сложившейся геополитической обстановке из них порядка 200 миллионов сориентированы на Китай, Юго-Восточную, Центральную Азию и Ближний Восток. Принимаем мы сегодня в пределах 10% от заявленного. Со стороны Китая тоже имеется значительная потребность. Но есть и потребность отечественного бизнеса по увеличению экспорта где-то до 10 миллионов тонн. Президент говорит о необходимости укрепления малого бизнеса, а бизнес, начиная двигаться в эту сторону, к сожалению, встречает препятствия. Поэтому что заявки ограничиваются, приоритет получают важные крупные компании.

Многие из 11 пограничных переходов с Россией сегодня перегружены. На переделе работает и пограничный переход Достык – Алашанькоу на границе с Китаем, по Алтынколь – Хоргос еще есть определенные резервы, но скоро они будут исчерпаны. Конечно, проекты, которые сейчас реализуются, в частности строительство нового пограничного перехода Бахты – Алагоз, вторых путей на участке Достык – Мойниты, линии Дарбаза – Мактараал, обводной дороги вокруг Алматы, могут значительно расширить пропускные способности. Но есть еще обширная программа объективной потребности модернизации инфраструктуры. Она включает 74 пункта и чуть ли не пять триллионов

по решению назревших задач, в том числе госпрограммы модернизации и развития МЖС за счет бюджета. Иначе мы упустим те возможности, которые есть у страны. А мы начинаем дробить рынок, отдаем доходы национальной государственной компании, которые идут на развитие, частным компаниям, представителям олигополий, которые неглох заработали на недрах и теперь имеют намерения использовать в своих целях и geopolитическое положение, и транспортно-транзитный потенциал станы, в очередной раз обещая золотые реки, но за счет бюджета. А у власти нет решимости и профessionальной подготовки, чтобы поставить их на место, как, например, в Германии, где госрегулятор принял решение, запрещающее тем, кто эксплуатирует недра, заниматься перевозкой. Очень разумное ограничение влияния крупного бизнеса в экономике.

– Действительно ли нацкомпания находится сегодня на грани выживания?

– Всё, наверное, слышали комментарии по этому вопросу независимого директора АО «НК «ҚТЖ» Натальи Годуновой. В прошлом году компания достигла максимальной за 10 лет прибыли в размере 134 миллиардов тенге. Кроме того, она вовремя погашает все свои обязательства по кредитам. А в сложившейся ситуации виноват не менеджмент компании, хотя проблем и вопросов, в том числе за счет долговременной неправильной мотивации, ошибок в реформировании, накопилось предостаточно.

СЕГОДНЯ НЕОБХОДИМА КОНСОЛИДАЦИЯ УСИЛИЙ ПО РЕШЕНИЮ НАЗРЕВШИХ ЗАДАЧ, В ТОМ ЧИСЛЕ ГОСПРОГРАММЫ МОДЕРНИЗАЦИИ И РАЗВИТИЯ МЖС ЗА СЧЕТ БЮДЖЕТА. ИНАЧЕ МЫ УПУСТИМ ТЕ ВОЗМОЖНОСТИ, КОТОРЫЕ ЕСТЬ У СТРАНЫ.

НУЖНО ВОЗРОДИТЬ СИСТЕМНУЮ РОЛЬ ҚТЖ, ПРЕКРАТИТЬ ДРОБИТЬ РЫНОК ГРУЗОВЫХ ПЕРЕВОЗОК И СОЗДАВАТЬ НОВЫЕ ЮРИДИЧЕСКИЕ ЛИЦА, ТЕМ БОЛЕЕ ЧТО В ЭТОМ НЕТ НИКАКОЙ РЕАЛЬНОЙ НЕОБХОДИМОСТИ.

Хочу также подчеркнуть, что существуют количественные и качественные показатели деятельности любой отрасли, включая железнодорожный транспорт. Количественные – это грузооборот, погрузка. А качественные – технологические, такие как оборот вагонов, простой под грузовыми операциями, участковая, техническая скорость, порожний пробег, производительность локомотивов. И если мы говорим о ҚТЖ как о системной национальной компании, то важны также и показатели качества транспортного обслуживания потребностей экономики – то есть скорость и сроки доставки, сохранность, регулярность, клиентоориентированность, обеспечение потребностей экспорт, импорта и так далее. А это в свою очередь зависит от

в частности, были в числе лидеров СНГ по реформированию в железнодорожной сфере. Многое было сделано первыми: разделение государственной власти и хозяйственной деятельности, выделение объектов социальной сферы. Приняты меры по развитию рынка экспедиционных компаний, операторов подвижного состава, компаний по ремонту вагонов, локомотивов, сервисных услуг, развивается терминалный бизнес, формируются логистические компании 3-4 PL и т.д.

Но из-за того, что уже много лет основная мотивация на чистую прибыль и коммерческие цели, компания начинает давить бизнес, потому что работает в некоторых сферах параллельно с ним. Неправильная мотивация, поощряемая Правительством и акционером, заставляет искать возможности для чистой прибыли и зарабатывать там, где не нужно. В системной компании должно быть четко регламентировано: вот это заложено в тариф и ты обязан делать бесплатно для бизнеса, а вот перечень дополнительных услуг, за которые ты можешь взимать плату.

– Как вы оцениваете комментарий министра транспорта Марата Карабаева о том, что в дальнейшем ҚТЖ может стать компанией-перевозчиком и выйти на IPO, а также возможном выделении магистральной железнодорожной сети в отдельное юридическое лицо.

– Это, надеюсь, можно расценивать как оперативный компромиссный ответ в

результате отгада дяде. Бессспорно, это крупные компании, важные для экономики, и они легитимно работают в своих интересах. Но разрушить систему нельзя, иначе и малый бизнес никогда в средний не превратится, и средний в большой и так далее.

Хочу также сказать, что у нас есть энергичный, деятельный министр транспорта, имеющий характер и способный вести диалог с бизнесом, но пока те ожидания, которые были в отношении Министерства транспорта, не совсем оправдываются. К сожалению, оно создано по старым лекалам. Сегодня, опять же, воссоздан Комитет железнодорожного и водного транспорта, имеющий характер и способный вести диалог с бизнесом, но пока те ожидания, которые были в отношении Министерства транспорта, не совсем оправдываются. К сожалению, оно создано по старым лекалам. Сегодня, опять же, воссоздан Комитет железнодорожного и водного транспорта, имеющий характер и способный вести диалог с бизнесом, но пока те ожидания, которые были в отношении Министерства транспорта, не совсем оправдываются. К сожалению, оно создано по старым лекалам. Сегодня, опять же, воссоздан Комитет железнодорожного и водного транспорта, имеющий характер и способный вести диалог с бизнесом, но пока те ожидания, которые были в отношении Министерства транспорта, не совсем оправдываются. К сожалению, оно создано по старым лекалам. Сегодня, опять же, воссоздан Комитет железнодорожного и водного транспорта, имеющий характер и способный вести диалог с бизнесом, но пока те ожидания, которые были в отношении Министерства транспорта, не совсем оправдываются. К сожалению, оно создано по старым лекалам. Сегодня, опять же, воссоздан Комитет железнодорожного и водного транспорта, имеющий характер и способный вести диалог с бизнесом, но пока те ожидания, которые были в отношении Министерства транспорта, не совсем оправдываются. К сожалению, оно создано по старым лекалам. Сегодня, опять же, воссоздан Комитет железнодорожного и водного транспорта, имеющий характер и способный вести диалог с бизнесом, но пока те ожидания, которые были в отношении Министерства транспорта, не совсем оправдываются. К сожалению, оно создано по старым лекалам. Сегодня, опять же, воссоздан Комитет железнодорожного и водного транспорта, имеющий характер и способный вести диалог с бизнесом, но пока те ожидания, которые были в отношении Министерства транспорта, не совсем оправдываются. К сожалению, оно создано по старым лекалам. Сегодня, опять же, воссоздан Комитет железнодорожного и водного транспорта, имеющий характер и способный вести диалог с бизнесом, но пока те ожидания, которые были в отношении Министерства транспорта, не совсем оправдываются. К сожалению, оно создано по старым лекалам. Сегодня, опять же, воссоздан Комитет железнодорожного и водного транспорта, имеющий характер и способный вести диалог с бизнесом, но пока те ожидания, которые были в отношении Министерства транспорта, не совсем оправдываются. К сожалению, оно создано по старым лекалам. Сегодня, опять же, воссоздан Комитет железнодорожного и водного транспорта, имеющий характер и способный вести диалог с бизнесом, но пока те ожидания, которые были в отношении Министерства транспорта, не совсем оправдываются. К сожалению, оно создано по старым лекалам. Сегодня, опять же, воссоздан Комитет железнодорожного и водного транспорта, имеющий характер и способный вести диалог с бизнесом, но пока те ожидания, которые были в отношении Министерства транспорта, не совсем оправдываются. К сожалению, оно создано по старым лекалам. Сегодня, опять же, воссоздан Комитет железнодорожного и водного транспорта, имеющий характер и способный вести диалог с бизнесом, но пока те ожидания, которые были в отношении Министерства транспорта, не совсем оправдываются. К сожалению, оно создано по старым лекалам. Сегодня, опять же, воссоздан Комитет железнодорожного и водного транспорта, имеющий характер и способный вести диалог с бизнесом, но пока те ожидания, которые были в отношении Министерства транспорта, не совсем оправдываются. К сожалению, оно создано по старым лекалам. Сегодня, опять же, воссоздан Комитет железнодорожного и водного транспорта, имеющий характер и способный вести диалог с бизнесом, но пока те ожидания, которые были в отношении Министерства транспорта, не совсем оправдываются. К сожалению, оно создано по старым лекалам. Сегодня, опять же, воссоздан Комитет железнодорожного и водного транспорта, имеющий характер и способный вести диалог с бизнесом, но пока те ожидания, которые были в отношении Министерства транспорта, не совсем оправдываются. К сожалению, оно создано по старым лекалам. Сегодня, опять же, воссоздан Комитет железнодорожного и водного транспорта, имеющий характер и способный вести диалог с бизнесом, но пока те ожидания, которые были в отношении Министерства транспорта, не совсем оправдываются. К сожалению, оно создано по старым лекалам. Сегодня, опять же, воссоздан Комитет железнодорожного и водного транспорта, имеющий характер и способный вести диалог с бизнесом, но пока те ожидания, которые были в отношении Министерства транспорта, не совсем оправдываются. К сожалению, оно создано по старым лекалам. Сегодня, опять же, воссоздан Комитет железнодорожного и водного транспорта, имеющий характер и способный вести диалог с бизнесом, но пока те ожидания, которые были в отношении Министерства транспорта, не совсем оправдываются. К сожалению, оно создано по старым лекалам. Сегодня, опять же, воссоздан Комитет железнодорожного и водного транспорта, имеющий характер и способный вести диалог с бизнесом, но пока те ожидания, которые были в отношении Министерства транспорта, не совсем оправдываются. К сожалению, оно создано по старым лекалам. Сегодня, опять же, воссоздан Комитет железнодорожного и водного транспорта, имеющий характер и способный вести диалог с бизнесом, но пока те ожидания, которые были в отношении Министерства транспорта, не совсем оправдываются. К сожалению, оно создано по старым лекалам. Сегодня, опять же, воссоздан Комитет железнодорожного и водного транспорта, имеющий характер и способный вести диалог с бизнесом, но пока те ожидания, которые были в отношении Министерства транспорта, не совсем оправдываются. К сожалению, оно создано по старым лекалам. Сегодня, опять же, воссоздан Комитет железнодорожного и водного транспорта, имеющий характер и способный вести диалог с бизнесом, но пока те ожидания, которые были в отношении Министерства транспорта, не совсем оправдываются. К сожалению, оно создано по старым лекалам. Сегодня, опять же, воссоздан Комитет железнодорожного и водного транспорта, имеющий характер и способный вести диалог с бизнесом, но пока те ожидания, которые были в отношении Министерства транспорта, не совсем оправдываются. К сожалению, оно создано по старым лекалам. Сегодня, опять же, воссоздан Комитет железнодорожного и водного транспорта, имеющий характер и способный вести диалог с бизнесом, но пока те ожидания, которые были в отношении Министерства транспорта, не совсем оправдываются. К сожалению, оно создано по старым лекалам. Сегодня, опять же, воссоздан Комитет железнодорожного и водного транспорта, имеющий характер и способный вести диалог с бизнесом, но пока те ожидания, которые были в отношении Министерства транспорта, не совсем оправдываются. К сожалению, оно создано по старым лекалам. Сегодня, опять же, воссоздан Комитет железнодорожного и водного транспорта, имеющий характер и способный вести диалог с бизнесом, но пока те ожидания, которые были в отношении Министерства транспорта, не совсем оправдываются. К сожалению, оно создано по старым лекалам. Сегодня, опять же, воссоздан Комитет железнодорожного и водного транспорта, имеющий характер и способный вести диалог с бизнесом, но пока те ожидания, которые были в отношении Министерства транспорта, не совсем оправдываются. К сожалению, оно создано по старым лекалам. Сегодня, опять же, воссоздан Комитет железнодорожного и водного транспорта, имеющий характер и способный вести диалог с бизнесом, но пока те ожидания, которые были в отношении Министерства транспорта, не совсем оправдываются. К сожалению, оно создано по старым лекалам. Сегодня, опять же, воссоздан Комитет железнодорожного и водного транспорта, имеющий характер и способный вести диалог с бизнесом, но пока те ожидания, которые были в отношении Министерства транспорта, не совсем оправдываются. К сожалению, оно создано по старым лекалам. Сегодня, опять же, воссоздан Комитет железнодорожного и водного транспорта, имеющий характер и способный вести диалог с бизнесом, но пока те ожидания, которые были в отношении Министерства транспорта, не совсем оправдываются. К сожалению, оно создано по старым лекалам. Сегодня, опять же, воссоздан Комитет железнодорожного и водного транспорта, имеющий характер и способный вести диалог с бизнесом, но пока те ожидания, которые были в отношении Министерства транспорта, не совсем оправдываются. К сожалению, оно создано по старым лекалам. Сегодня, опять же, воссоздан Комитет железнодорожного и водного транспорта, имеющий характер и способный вести диалог с бизнесом, но пока те ожидания, которые были в отношении Министерства транспорта, не совсем оправдываются. К сожалению, оно создано по старым лекалам. Сегодня, опять же, воссоздан Комитет железнодорожного и водного транспорта, имеющий характер и способный вести диалог с бизнесом, но пока те ожидания, которые были в отношении Министерства транспорта, не совсем оправдываются. К сожалению, оно создано по старым лекалам. Сегодня, опять же, воссоздан Комитет железнодорожного и водного транспорта, имеющий характер и способный вести диалог с бизнесом, но пока те ожидания, которые были в отношении Министерства транспорта, не совсем оправдываются. К сожалению, оно создано по старым лекалам. Сегодня, опять же, воссоздан Комитет железнодорожного и водного транспорта, имеющий характер и способный вести диалог с бизнесом, но пока те ожидания, которые были в отношении Министерства транспорта, не совсем оправдываются. К сожалению, оно создано по старым лекалам. Сегодня, опять же, воссоздан Комитет железнодорожного и водного транспорта, имеющий характер и способный вести диалог с бизнесом, но пока те ожидания, которые были в отношении Министерства транспорта, не совсем оправдываются. К сожалению, оно создано по старым лекалам. Сегодня, опять же, воссоздан Комитет железнодорожного и водного транспорта, имеющий характер и способный вести диалог с бизнесом, но пока те ожидания, которые были в отношении Министерства транспорта, не совсем оправдываются. К сожалению, оно создано по старым лекалам. Сегодня, опять же, воссоздан Комитет железнодорожного и водного транспорта, имеющий характер и способный вести диалог с бизнесом, но пока те ожидания, которые были в отношении Министерства транспорта, не совсем оправдываются. К сожалению, оно создано по старым лекалам. Сегодня, опять же, воссоздан Комитет железнодорожного и водного транспорта, имеющий характер и способный вести диалог с бизнесом, но пока те ожидания, которые были в отношении Министерства транспорта, не совсем оправдыва

