

# МИНИСТР ПОКЛЯЛСЯ НЕ ПОВЫШАТЬ ТАРИФЫ

В МИНУВШУЮ субботу Ярославль посетил новый министр путей сообщения Геннадий Фадеев. Кроме вконец изношенного вагонного и локомотивного парка, путевого хозяйства, раздутых штатов управления в Москве и на дорогах ему достался в наследство и долг МПС федеральному и местным бюджетам в размере 110 млрд. рублей. Кстати, более двух миллиардов из них – доля Северной железной дороги. Не случайно и первым пунктом для визитов Геннадия Фадеева во вновь обретенные (после ухода с поста министра в 1996 году) владения стал Ярославль.

Еще будучи начальником Московской железной дороги, Фадеев выражал недовольство тем, что на Ярославском электровозоремонтном заводе восстанавливают слишком мало локомотивов. Вместе с руководством ЯЭРЗ он инициировал в правительстве проект организации в Ярославле капитального ремонта чешских электровозов ЧС-2 с помощью компании «Шкода». Этот проект стал одним из ключевых в инвестиционной программе, которую министр предложил правительству, вступая в должность. На дорогах страны сейчас работает свыше 600 чешских локомотивов со средним сроком эксплуатации 28 лет. А норматив их использования – 30 лет. Имея громадную кредиторскую задолженность, МПС не в состоянии все эти электровозы заменить новыми. В то же время опыт работы ярославских электровозоремонтников показывает, что срок службы старых локомотивов можно продлить на 20 лет, заменив наиболее уязвимые узлы и агрегаты. Презентация первого

электровоза ЧС-2, капитально отремонтированного на ЯЭРЗ им. Бещева, и стала поводом для посещения Геннадием Фадеевым Ярославля.

Сразу с вокзала Ярославль-Главный министр проследовал на завод, где ему показали результат российско-чешского сотрудничества – на вид совершенно новый электровоз. Директор завода Вадим Самойлов пояснил, что капитальный ремонт первого локомотива обошелся в 30 миллионов рублей, поскольку большинство узлов и деталей, включая колесные пары, пришлось завозить из Чехии. Но с 2002 года планируется значительную

часть новых узлов и агрегатов изготавливать в России и стоимость ремонта составит 13,2 млн. рублей. Эти затраты окупятся за одиннадцать с половиной лет. Следующие 9 – 10 лет локомотивы будут приносить прибыль. Окупаемость достигается тем, что после ремонта электровоз сможет развивать скорость до 160 км в час и за счет большей мощности вести полногрузный состав одной, а не двумя машинами.

На состоявшейся затем пресс-конференции министр заявил, что 30 миллиардов из долгов МПС за кредиты и невыплаченные налоги предстоит вернуть в этом году, а далее

по условиям реструктуризации ежегодно возвращать по 10 млрд. руб. с учетом регулярной выплаты текущих платежей. Эти долги будут погашены за счет реализации программы повышения производительности труда и эффективности работы транспорта, принятой до 2005 года, проведения ревизии затрат и отказа от неэффективных проектов. Путь к росту доходов отрасли через рост тарифов он назвал дедовским и тупиковым, поклялся, что в этом году, кроме уже утвержденных правительством новых цен на проезд в поездах дальнего следования, нового роста тарифов ни на копейку не допустит.



Заводчан министр порадовал обещанием увеличить им с февраля зарплату на 15 процентов, а к декабрю – в полтора раза.

На вопрос о финансировании «Арены-2000» и команды «Локомотив» министр категорически заявил, что у МПС много других более свойственных ему забот и Ледовый дворец, и команда должны сами зарабатывать деньги.

Спросили Фадеева и о том, сохранятся ли у него добрые отношения с его предшественником (Аксененко – свояк Геннадия Матвеевича).

– Были и сохраняются, – ответил министр. – Вот у меня за спиной стоит Вадим Морозов. Был мальчишкой, когда я работал начальником дороги в Петербурге, теперь дорос до замминистра. Тоже могут сказать: что за родня у него такая. Но у нас это принято – видеть способных людей и стараться их продвигать.

**Андрей СОЛЕНИКОВ.**  
Фото Вячеслава ЮРАСОВА.

Р. S. О том, как оценивают работу МПС специалисты Счетной палаты, читайте на второй странице газеты.