

**Стенограмма парламентских слушаний на тему «Состояние, проблемы и перспективы развития железнодорожной отрасли. Партнерство государства и открытого акционерного общества "Российские железные дороги": региональный аспект»**

**15 марта 2017 года**

**С.В. ШАТИРОВ**

Уважаемые коллеги, добрый день! Просьба рассаживаться. Начнем нашу работу. Рад приветствовать вас в Совете Федерации, где мы проводим парламентские слушания на тему "Состояние, проблемы и перспективы развития железнодорожной отрасли. Партнерство государства и открытого акционерного общества "Российские железные дороги": региональный аспект". Я являюсь заместителем председателя Комитета Совета Федерации по экономической политике, к вопросам ведения которого относится законодательное регулирование субъектов естественных монополий, включая железнодорожный транспорт. Для эффективного решения данных вопросов в 2015 году комитет и "Российские железные дороги" разработали и утвердили план реализации основных мероприятий по законодательному сопровождению отрасли. Примером выполнения этого плана служит проведение сегодняшних парламентских слушаний.

Коллеги, 1 февраля в Совете Федерации прошел День российских железных дорог. Многие из вас принимали в нем участие. Показатели деятельности холдинга были озвучены в емком и интересном докладе на пленарном заседании президентом "Российских железных дорог" Олегом Валентиновичем Белозёровым. И от имени моих коллег прошу передать Олегу Валентиновичу нашу признательность за доклад и ответы на вопросы сенаторов.

Такое пристальное внимание к функционированию железнодорожного транспорта в Совете Федерации уделяется в связи с тем, что железнодорожная отрасль является основой и драйвером, локомотивом, можно сказать, развития экономики страны, а для большинства регионов является основным источником экономического роста, повышения социально-экономического уровня жизни населения. Хочу напомнить: доля железнодорожного транспорта в грузообороте всей транспортной системы страны – 45 процентов, доля в пассажирообороте – около 28 процентов. В 2016 году (вдумайтесь!) перевезено 1 037 миллионов пассажиров и 1 222 млн. тонн грузов. Сумма начисленных налоговых платежей и страховых взносов холдинга в 2016 году – 430 миллиардов и, что особенно важно, 161 миллиард – в бюджеты регионов.

"Российскими железными дорогами" успешно начата реализация инвестиционных проектов по развитию инфраструктуры. К главным можно отнести проекты по модернизации Байкало-Амурской и Транссибирской железнодорожных магистралей (развитие Восточного

полигона), по строительству высокоскоростных железнодорожных магистралей Москва – Казань и Москва – Санкт-Петербург, Северного широтного хода. Это, коллеги, не вопросы одной, хоть и масштабной, отрасли, это и геополитика, и безопасность нашей страны. Мы в Совете Федерации на всех этапах поддерживали эти проекты, участвовали в их продвижении, в законодательно-нормативном сопровождении отрасли.

Уважаемые коллеги! Мы помним, что на всех властных уровнях еще недавно оперативно принимались решения, связанные с пригородными пассажирскими перевозками, а это уже социально-политический вопрос, который взбудоражил все общество. И сегодня мы видим, что в секторе пригородных железнодорожных перевозок сняты основные острые вопросы. В этой работе мы с вами также принимали участие. Совместными усилиями удалось решить на законодательном уровне вопросы установления на длительный период нулевой ставки НДС на услуги по пригородным железнодорожным перевозкам и коэффициента 0,01 к тарифам на услуги инфраструктуры при перевозках пассажиров в пригородном сообщении и полного возмещения доходов "Российских железных дорог" до 2030 года.

Здесь для нас остается один нерешенный вопрос, требующий четких экономических механизмов, – это замена выбывающего железнодорожного состава для пригородных перевозок. Хотелось бы услышать мнения профессионалов и регулятора по этому моменту.

И о законодательном и нормативном сопровождении отрасли... 23 декабря прошлого года Советом Федерации был одобрен Федеральный закон "О внесении изменений в главу 30 части второй Налогового кодекса Российской Федерации", направленный на стимулирование развития и обновления инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования, и это несмотря на то, что бюджеты субъектов Российской Федерации понесут определенные потери. Учитывая это, мы, как палата регионов, этой темой занимаемся, и наш долг – поработать над тем, чтобы защитить интересы регионов и обеспечить развитие транспортной инфраструктуры.

Коллеги! Я благодарен вам за участие в сегодняшнем мероприятии. Хочу вас проинформировать, что в парламентских слушаниях принимают участие мои коллеги – члены Совета Федерации Бибикова Елена Васильевна, Казаковцев Олег Александрович, Лаврик Александр Никитович, Лебедева Татьяна Романовна, депутат Государственной Думы Исламов Дмитрий Викторович, заместитель председателя Комитета Государственной Думы по энергетике, и постоянный представитель Правительства в Совете Федерации Яцкин Андрей Владимирович.

В нашей работе участвует Богомолов Валерий Николаевич, аудитор Счетной палаты.

От федеральных органов исполнительной власти участвуют: Луковников Евгений Валентинович, возглавляющий Федеральное агентство железнодорожного транспорта (Росжелдор); Кириллова Алевтина Григорьевна, советник Министра транспорта Российской Федерации; Самарский Роман Сергеевич, руководитель Департамента государственной политики в области железнодорожного транспорта Министерства транспорта Российской Федерации; Яковенко Наталия Юрьевна, заместитель начальника Управления регулирования транспорта Федеральной антимонопольной службы Российской Федерации; Шипилов Василий Петрович, заместитель директора Департамента государственного регулирования тарифов, инфраструктурных реформ и энергоэффективности Министерства экономического развития Российской Федерации; Пак Денис Климентьевич, директор Департамента автомобильной промышленности и железнодорожного машиностроения Министерства промышленности и торговли России.

От "Российских железных дорог" участвуют: Мишарин Александр Сергеевич, первый вице-президент; Акулов Михаил Павлович, вице-президент; Бабаев Салман Магомедрасулович, вице-президент; Мещеряков Анатолий Анатольевич, статс-секретарь – вице-президент.

От субъектов Российской Федерации принимают участие: Бурганов Рафис Тимерханович – от Государственного Совета Республики Татарстан; Вакульчак Виктор Валентинович – от Тамбовской области; Львов Алексей Владимирович – от законодателей Санкт-Петербурга; Рофе Александра Семеновна – от Правительства Республики Саха (Якутия).

И главное: у нас присутствуют представители перевозчиков и грузоотправителей. Список можно продолжить, но он большой. Список присутствующих находится у вас в раздаточных материалах.

Уважаемые коллеги! Сегодня наша задача состоит в том, чтобы обсудить проблемы законодательного регулирования вопросов увеличения пропускной способности в зоне БАМа и Транссиба, а также участка Междуреченск – Тайшет и выходов из Кузбасса; развития скоростных и высокоскоростных магистралей; ускоренного развития припортовых станций мурманского портового комплекса и южных портов, а также портов и припортовых станций Дальнего Востока для перевозки возрастающих объемов наших грузов и отдельно – угля.

Немного о генеральном грузе на "Российских железных дорогах" – угле. Пример. Самый крупный грузоотправитель – Кемеровская область в прошлом году добыла 227,4 млн. тонн угля. Потребителям поставлено свыше 189 млн. тонн кузбасского угля, это почти на 8 млн. тонн больше, чем в 2015 году. Из них на экспорт ушло 125 млн. тонн. Среднесуточная погрузка по сетям "РЖД" составила в Кузбассе 8230 полувагонов в сутки. Таких результатов не было ранее, и Кузбасс

искренне признателен (я прошу передать нашу признательность сотрудникам "Российских железных дорог") вам, уважаемые коллеги, что почти все объемы вывезены к рынкам сбыта, что обеспечило России третье место в мире на мировом рынке торговли этим видом топлива.

И в этом году... Коллеги, не могу не зачитать такую информацию, только что полученную от Западно-Сибирской железной дороги. В понедельник, 13 марта, свой абсолютный рекорд установили на станции Мыски Кузбасского региона Западно-Сибирской железной дороги, погрузив и отправив российским и зарубежным потребителям 742 вагона с углем за один день (это 51,9 тыс. тонн, или 11 тяжелых составов). Объем погрузки в целом в Кузбасском регионе Западно-Сибирской железной дороги в январе 2017 года составил 42,5 млн. тонн различных грузов, что практически на 9 млн. тонн выше показателей прошлого года.

Вместе с этим есть и проблемы – железнодорожные ходы из Кузбасса в восточном направлении. Сегодня вложения в развитие восточных регионов (Якутию, Туву), проекты на востоке, где отдача будет через 15–25 лет, – по нашему мнению, эти работы и затраты должны быть сбалансированы сегодняшними нужными вывозами угля из Сибирского федерального округа.

Еще одна главная тема – это реновация парка пригородных пассажирских составов и грузовых вагонов.

Отдельный вопрос, который волнует всех участников сегодняшних парламентских слушаний, – это тарифная политика в пассажирских и грузовых перевозках. В этом вопросе правила (и мы говорим об этом на протяжении всего постсоветского периода) должны быть четкими и понятными для всех участников перевозочного процесса, а стоимость перевозок должна определяться на максимально длительный срок. Это обеспечит и инвестиционную привлекательность экономики, и конкурентоспособность наших граждан и отдельных грузоотправителей.

Коллеги, для оперативного проведения парламентских слушаний предлагается следующий порядок ведения. Вашему вниманию будут представлены три доклада представителей "Российских железных дорог", затем мы заслушаем выступления аудитора Счетной палаты Богомолова Валерия Николаевича, заместителя начальника управления ФАС России Яковенко Наталии Юрьевны, генерального директора акционерного общества "Железные дороги Якутии" Шимохина Василия Владимировича, после чего перейдем к обсуждению обозначенных вопросов.

Относительно регламента нашего мероприятия... Предлагается для докладов установить время до 20 минут, для выступлений записавшихся – до семи минут и для дискуссионных выступлений – до трех минут, слушания провести без перерыва.

Также хочу обратить ваше внимание: у вас в раздаточных материалах находится предварительно отработанный с основными участниками проект рекомендаций наших парламентских слушаний. Я прошу вас в выступлениях высказывать свое мнение, дополнения или замечания к этим рекомендациям.

Начнем нашу работу.

Итак, слово для доклада предоставляется первому вице-президенту "Российских железных дорог" Мишарину Александру Сергеевичу. О стратегии развития железнодорожного транспорта и высокоскоростного движения в Российской Федерации. Пожалуйста.

### **А.С. МИШАРИН**

Добрый день, уважаемые коллеги, уважаемый Сергей Владимирович, уважаемые сенаторы! Мы рады приветствовать вас от имени "Российских железных дорог". Сергей Владимирович уже сказал, что совсем недавно здесь, в Совете Федерации, был проведен День российских железных дорог, где мы представили наши основные направления развития, проекты и с основным докладом выступил президент "Российских железных дорог" Олег Валентинович Белозёров.

Поэтому, опираясь на ту информацию, которая у нас уже была, я в своем выступлении коротко остановлюсь на стратегических вопросах развития холдинга и конкретных проектах, в первую очередь – развития высокоскоростного движения в части его влияния в том числе на регионы.

"Российские железные дороги" занимают важное место в экономике Российской Федерации. На этом слайде вы видите, что около 1,5 процента – вклад в ВВП. Доля в российских инвестициях приближается к 3 процентам, в транспорте – около 15 процентов. На долю "РЖД" приходится порядка 45 процентов грузооборота и около 30 процентов пассажирооборота страны.

Сегодня "РЖД" – это крупнейший вертикально интегрированный холдинг, в состав которого входят более 112 компаний, более 1 миллиона работающих, по рейтингу крупнейших компаний он занимает пятое место.

В "Российских железных дорогах" утверждены основные стратегические цели, сформирована программа долгосрочного развития, которую (жизнь заставляет) мы сейчас тоже начинаем корректировать, но та, которая сегодня действует, выглядит следующим образом. Вы видите, что цели амбициозные: увеличение более чем в 10 раз стоимости бизнеса, в первую очередь за счет трансформации в транспортно-логистический холдинг, реализация крупнейших проектов и выход на международные рынки.

Рост погрузки во многом зависит от роста экономики, но тем не менее мы учитываем свой базовый вариант, который сегодня имеется в Минэкономразвития (прогноз социально-экономического развития страны), и соответствующий межотраслевой баланс, который позволяет нам прогнозировать такие объемы. Какие это будут грузы, сколько – эта тема, конечно, во многом будет зависеть не только от российских тенденций, но и тенденций в мире.

Мы ставим себе задачу остаться крупнейшим пассажирским транспортным перевозчиком, предоставляющим не только услуги по перевозке пассажиров, но и весь комплекс, связанный с этим бизнесом. Михаил Павлович более подробно об этом расскажет. Это стратегическое и важнейшее направление нашей деятельности.

Выход "РЖД" на международные рынки – еще одна важнейшая задача. Сегодня доля зарубежного железнодорожного рынка оценивается порядка 160 млрд. долларов в год. По экспертным оценкам, к 2020 году она будет превышать 200 миллиардов. Мировое экспертное сообщество оценивает возможную долю "Российских железных дорог" на этом рынке от 7 до 10 процентов (можете пересчитать, сколько это в долларах).

Это, конечно, мощнейший бизнес. Мы начали первые шаги в этом направлении через приобретение логистического оператора GEFCO и реализацию некоторых крупных проектов в Сербии, сейчас – в Иране, в других странах. Сделаны первые попытки выхода на индийский рынок. Мы традиционно представлены и управляем железными дорогами в Монголии и Армении. Конечно, мы видим, что эти перспективы сегодня для нас также важны, и мы имеем там очень хорошие резервы. Наша доля сегодня не превышает 2 процентов с учетом GEFCO, а без него еще меньше, и, конечно, у нас с вами здесь тоже есть резервы.

По всем важнейшим показателям, таким как производительность труда, погрузка, налоговые платежи, прибыль, мы имеем в последний год, включая этот, положительный тренд.

В прошлом году производительность труда выросла на 5,4 процента. В этом году по итогам двух месяцев мы имеем еще лучше результат. Во многом этому способствует (Сергей Владимирович сказал) и рост погрузки: по итогам двух месяцев она превышает показатель прошлого года на 4 процента. И эти тенденции сегодня сохраняются. Может, чуть меньше объемы по году, но это дает основания нам сегодня уже рассматривать варианты корректировки нашего бюджета и плана на этот год.

Уважаемые коллеги! "РЖД" представлено сегодня во многих регионах (если точно, то в 79), и, конечно, мы напрямую взаимодействуем с правительством каждого региона. Наша деятельность тем или иным способом заметна в этом регионе, и мы себе в этом отдаем отчет.

На слайде представлены основные стратегические инфраструктурные проекты компании. Условно их можно разделить на несколько направлений.

Первое – это ликвидация "узких мест", там, где сегодня уже коэффициент провозной способности превышает 90 и более процентов. Это участки Транссиба, БАМа, это подходы к портам Российской Федерации. И вместе с Правительством Российской Федерации сформированы отдельная программа, отдельные проекты, которые сегодня реализуются, – подходы к портам Черноморского побережья, Балтики. Особое внимание уделяется Дальнему Востоку. Вы знаете о большом проекте развития БАМа и Транссиба, не буду на нем останавливаться.

Второе направление – это повышение безопасности движения, улучшение технологического состояния. Это один из важнейших показателей, который постоянно находится в зоне нашего внимания. За счет этого – и повышение эффективности, и снижение себестоимости.

И третье – это повышение конкурентоспособности, закрепление на рынке. Такими проектами, в том числе позволяющим ликвидировать "узкие места", являются проекты развития скоростного и высокоскоростного движения, проекты по модернизации локомотивного парка и подвижного состава (приобретение новых типов как в грузовом, так и в пассажирском движении), проекты, связанные с предоставлением дополнительных услуг, в первую очередь в области информационных технологий, сервиса, которые можно условно назвать проектом "Цифровая железная дорога", к реализации которого мы приступили.

Коротко я остановлюсь на следующих направлениях. Конечно, одним из важнейших направлений является наша стратегия по развитию пассажирских перевозок. Мы понимаем роль и ответственность в перевозке грузов, но во многом нас оценивают (и больше всего к нам общественность, жители, пассажиры предъявляют требований) по качеству пассажирских перевозок. В последнее время оно улучшается (мы постоянно мониторим), степень удовлетворенности растет.

Но тем не менее у нас еще своих проблем, конечно, достаточно много. Условно мы делим их на три части, три основных сектора, которые постепенно между собой выравниваются, – это перевозки дальнего следования, скоростные и высокоскоростные перевозки, пригородные и внутригородские перевозки. Хочу сказать: чем дальше, тем грани между этими видами все больше и больше стираются, и это нам, кстати, надо будет уже предусматривать в некоторых наших нормативных документах, когда мы новое готовим, мы сейчас уже с этим столкнулись.

Некоторые результаты повышения эффективности пассажирских перевозок представлены на этом слайде. Вы видите: в прошлом году – в Год пассажира – мы реализовали несколько крупных проектов, в том числе проект "Дневной экспресс", запуск поездов Talgo.

Продолжает функционировать и развиваться высокоскоростное, точнее, скоростное движение на участке Москва – Санкт-Петербург. В прошлом году рост составил 37 процентов, в этом году прирост – еще порядка 15 процентов. Мы исчерпали все свои возможности, у нас ничего нет сегодня по увеличению. Средняя загрузка достигает 90 процентов и, конечно, дает нам основание заказывать сегодня новые поезда. И такие новые сервисы, как двухэтажные вагоны и так далее, безусловно, конечно, сегодня активно используются в нашей деятельности.

Один из важных проектов (очень коротко) запуска прошлого года – Московское центральное кольцо, уже более 40 миллионов перевезено.

Мы, кстати, Михаил Павлович, к 2020 году планировали выйти за 300 тысяч пассажиров, но буквально за три месяца (вот тут цифра – 17 марта) перевезли 364... И сегодня мы вынуждены разработать программу сокращения интервала между поездами с 10 до шести минут, а сейчас – до четырех минут, для того чтобы обеспечить требуемые объемы перевозок. Крайне интересно... И вообще всё, что касается высокоскоростного и скоростного движения, – очень востребованные технологии, которые сегодня моментально оцениваются пассажирами.

Конечно, важнейшей и такой грандиозной, большой программой является в целом программа развития высокоскоростного и скоростного движения. Если оценивать ее в дополнительном приросте ВВП, то он превышает 17 трлн. рублей за 10 лет эксплуатации этой системы, более 7 триллионов – дополнительные доходы бюджета, прибыль от реализации программы для самой компании значительна, но и в первую очередь выигрывают от этого регионы. Она предусматривает сегодня строительство и модернизацию более 7 тыс. километров. Вот видите, на этой карте она представлена в виде такой схемы межрегионального метро. Именно так она сегодня принимается в мире, потому что не только скорость, но и такт – меньше 30 минут – характеристика высокоскоростного, скоростного движения. То есть это межрегиональное метро, межрегиональная электричка. Вот тогда это становится понятным. Это то, что востребовано каждый день.

Прирост ВВП здесь обозначен, я даже эти цифры не буду называть, они звучат в триллионах рублей, и даже в десятках. Но, коллеги, весь мир говорит о том, что это реально, и



эксперты сегодня говорят, что это как минимум 0,5 процента дополнительного прироста ВВП. А если мы себе задачу ставим – 3 процента, то 0,5 – это очень много для страны.

На этой таблице – вклад и прирост ВРП по регионам (у нас очень мелко здесь написано, но в раздаточном материале это есть). Может это всё измениться по региону, это зависит от активности правительств, губернаторов, изменения сроков реализации. Но это существенные... Владимирская область... когда 2 триллиона – дополнительный прирост ВРП, для области, для региона это очень много.

Мы приступаем к первому пилотному проекту. Сдали на экспертизу результаты проектной документации до Владимира, сейчас сдаем – до Нижнего Новгорода. Проведен технологический и ценовой аудит. Мы вложились в те ценовые параметры, которые были представлены в обоснование инвестиций сегодня, то есть у нас есть стоимость строительства. Большая работа проведена именно по технологии, которая может быть использована в России. Это огромный труд проектного и научного сообщества вместе с нашими международными коллегами. И в этом году у нас полностью будет проектная документация, мы должны начать реализацию этого проекта. Основные параметры здесь представлены, не буду о них говорить.

Это не только сокращение времени, это очень важный большой, крупный заказ для промышленности. 85 процентов (я сразу отвечаю) – это локализация и продукция российских предприятий. У нас разные темы выходят... 15 процентов – это то, что мы можем взять на международных рынках, но это нормально для любого проекта, тем более такого крупного и высокотехнологичного. Заказ полный, начиная от металлургии, строительных материалов, хайтек, оборудование и так далее...

Это новые рабочие места – больше 370 тысяч в целом, в том числе в регионах прохождения трассы, но, что важно, и не в этих регионах бóльшая часть.

И, безусловно, это прирост и ВРП, и бюджета, причем как на стадии строительства, так и в первые 10 лет эксплуатации, инвестиционный спрос, инвестиционные эффекты стадии строительства и новые агломерационные эффекты, которые для страны сегодня крайне важны, которые возникают при строительстве ВСМ в первые годы эксплуатации. Они превышают 3 трлн. рублей (первый проект).

Но это не только... Это вызов нашей промышленности. Тот пояс, который мы сегодня закладываем, имеет одни из лучших характеристик, вот здесь они коротко представлены. Это

двигатели на постоянных магнитах, система мультимедиа, тормозные системы. Очень много можно говорить, но это сегодня одни из лучших стандартов в мире. И, более того, с нами начинают считаться, на нас равняться, для нас это очень важно. Это и новое строительство инфраструктуры, элементов инфраструктуры и так далее.

Я думаю, что сейчас развернулась борьба за площадку, где мы будем выбирать в том числе площадку по сборке высокоскоростных поездов. Но в любом случае это сотни предприятий, комплектаторов, которые могут работать здесь, и терять это не надо.

Я время перебираю, да? Я заканчиваю, буквально несколько слайдов...

### **С.В. ШАТИРОВ**

Две минуты.

### **А.С. МИШАРИН**

Две минуты даете мне, да?

Вот наша новая позиция (я просто за стратегические направления отвечаю) по использованию транспортных коридоров. Мы достаточно много говорим на эту тему, но изменение структуры... Сегодня 70 процентов потребителей, особенно связанных с электронной торговлей, готовы ждать товар не более трех – пяти суток. У нас сегодня доля высокодоходного груза в транзите между Европой и Азией растет более быстрыми темпами и достигает уже 50 процентов. Мы сегодня можем при создании сети и реализации программ высокоскоростного движения обеспечить перевозку грузов из Китая в Европу или обратно менее чем за три дня.

Это, конечно, принципиально меняет позицию России на этом рынке, и это то, за что мы можем сегодня по-серьезному зацепиться в распределении транспортных потоков в мире наряду со всеми другими. Но при этом нам нельзя забывать, что мы не отдельно... Есть альтернативный маршрут (и это серьезный маршрут) через Индию, такой же высокоскоростной (сегодня это страны, которые тоже заявляют о себе), который идет мимо России. И, конечно, это все зависит от того, какими темпами мы будем реализовывать наши программы. И очень важно, что мы имеем возможность состыковать две мощнейшие скоростные системы – китайскую и европейскую (у нас сегодня вызов такой), она пройдет либо через Россию, либо нет.

Коллеги, все то, о чем я сегодня сказал, и еще больше, что я не сказал, формализовано в нашей конкретной программе, планах. Отдельные элементы вы услышите. Мы максимально открыты. Мы благодарны и Совету Федерации, и представителям, и руководителям регионов за совместную работу и по пригороду, и по другим объектам, по участию в наших крупных проектах и надеемся, что эта работа будет улучшена и продолжена.

Вот те три закона... И последние предложения, которые мы предлагаем отразить сегодня в наших парламентских слушаниях, касаются внесения изменений в Земельный кодекс, в законы о железнодорожном транспорте, о транспортной безопасности. Это отдельная важная и большая тема, которая позволяет нам запустить не только проекты, но и получить те результаты, о которых я говорил. Спасибо за внимание.

### **С.В. ШАТИРОВ**

Спасибо, Александр Сергеевич.

Коллеги, давайте посоветуемся. Есть предложение выслушать все три доклада представителей "Российских железных дорог", потом зададим вопросы. Вопросы должны быть до предела короткими. Я прошу, чтобы и ответы были также короткими. В первую очередь – коллеги – члены Совета Федерации, учитывая, что это парламентские слушания в наших стенах.

Если у Вас будет вопрос, Дмитрий Викторович, – пожалуйста.

Поэтому давайте мы сейчас послушаем нашего коллегу Салмана Магомедрасуловича Бабаева, вице-президента "Российских железных дорог", на тему "Реализуемый холдингом "РЖД" комплекс мер по повышению клиентоориентированности и конкурентоспособности".

Единственное (одну секундочку), я хотел бы добавить одно. Александр Сергеевич коснулся важнейшей темы. Мы сегодня услышали о том, что российские железные дороги реально переходят в своем развитии в XXI век. Транссиб и БАМ позволили выжить стране до XXI века (а это действительно был вопрос выживаемости нашего государства). Это те магистрали, которые в принципе скрепили нашу территорию. И сегодня мы услышали, что мы теперь мечту наших предшественников начинаем воссоздавать. Северный железнодорожный ход – это то, что позволит развивать наши зоны Арктики, это очень важный момент, и, конечно, реконструкция БАМа и Транссиба, чтобы они отвечали, в общем-то, растущим интересам Юго-Восточной Азии. Спасибо.

Извините, Салман Магомедрасулович, немножко задержал. Пожалуйста.

### **С.М. БАБАЕВ**

Спасибо.

Уважаемый Сергей Владимирович, уважаемые члены Совета Федерации, уважаемые участники сегодняшних слушаний! Деятельность "Российских железных дорог" во многом отражает, безусловно, ситуацию, которая складывается в экономике и в промышленности, потому что она тесно связана с промышленностью и крупнейшими производителями товаров.

Объем грузовых перевозок, здесь было сказано, по сети "Российских железных дорог" растет. Мы только погрузили за прошлый год без транзита, без импорта, без ничего 1 222 млн.

тонн грузов, что выше уровня 2015 года на 0,6 процента. Безусловно, увеличение объема обусловлено ростом в первую очередь массовых грузов, таких как уголь, строительные грузы.

В то же время мы очень связаны со структурой перевозок грузов. И, когда в бюджет закладываются цифры, когда доля низкодоходных грузов растет, а доля высокодоходных грузов уходит, безусловно, возникают проблемы и в части сбалансированности бюджета. Мы в прошлом году из-за налогового маневра и из-за уменьшения переработки фактически нефтепродуктов на заводах страны на 15 млн. тонн нефтяных грузов (на 6,1 процента) перевезли меньше, что дало почти на 90 млрд. рублей доходов к бюджету, утвержденному советом директоров, меньше, чем мы планировали. При этом рост эффективной доходной ставки за прошлый год при индексации 9 процентов... фактически доходы возросли, и доходная ставка возросла на тонну перевезенного груза всего на 2,7 процента, когда регулятор нас ограничивал на то, чтобы было не более 7,5 процента.

Реализация задач по обеспечению сбалансированного развития позволила компании нивелировать данные структурные изменения и другие макроэкономические эффекты за счет соразмерной оптимизации издержек. Мы смогли бюджет сделать таким, чтобы, сэкономив расходы, выйти на положительный результат.

"Российскими железными дорогами" проведена работа по улучшению качественных показателей перевозок – скорости и надежности доставки грузов. Средняя скорость доставки грузов увеличена на 2,4 процента. И мы впервые, можно сказать, с советских времен вышли на договорной срок, нормативный срок доставки, вовремя доставленных грузов добились около 97 процентов. Здесь как груженые, так и порожние составы. Если гружеными фактически груз доставлялся – 98 процентов по срокам доставки, то по порожняку, конечно, были небольшие проблемы. Но эти проблемы были не из-за того, что мы что-то не то... а из-за того, что фактически избыточный парк был в это время.

Мы впервые... Это благодаря грузоотправителям, которые поддержали нас, потому что в 2016 году они снизили собственные издержки на транспортировку грузов за счет улучшения качественных показателей, и Правительство приняло решение на 2 процента плюсом к индексации нам установить, для того чтобы мы капитального ремонта произвели больше и улучшили еще эти показатели. И для нас такая поддержка очень важна. Мы, конечно, благодарны и нашим грузоотправителям, и обществу, которое с нами работает, за то, что была серьезная такая поддержка.

Александр Сергеевич здесь сказал, что мы два месяца идем хорошо по объемам перевозок грузов. Сегодня грузооборот увеличен на 6,7 процента, погрузка – почти на 4 процента, и фактически весь рост опять идет за счет именно экспорта. По тому, что мы экспортируем, рост – на 10,3 процента, а по внутрироссийским перевозкам к уровню прошлого года рост идет всего на 0,1 процента.

Одной из ключевых задач компании является клиентоориентированность, взаимовыгодное долгосрочное партнерство с клиентами, постоянное развитие портфеля продуктов и услуг в интересах потребителей. Для холдинга, имеющего в своем портфеле более 30 видов бизнеса – от грузовых и пассажирских перевозок до логистики и строительства, и проектирования, и ИТ, и даже здравоохранения, – кардинальный разворот всех ресурсов и процессов в сторону клиента является уникальной задачей, охватывающей все процессы – от планирования до непосредственного осуществления перевозки и ресурсного обеспечения. Для этого в 2016 году были утверждены политика клиентоориентированности и система мониторинга уровня удовлетворенности клиентов в сегменте грузовых перевозок, а 7 декабря 2016 года утверждена и концепция клиентоориентированности холдинга "Российских железных дорог" в области грузовых перевозок. Ключевым требованием концепции клиентоориентированности является обеспечение максимального соответствия качества транспортного обслуживания желаниям потребителей в целях создания устойчивого потока доходов компании.

Основной приоритет развития холдинга "РЖД" в части грузовых перевозок на ближайшие годы заключается в привлечении на железную дорогу дополнительных грузов с других видов транспорта и в расширении спектра предоставляемых для наших клиентов логистических продуктов. Мы 4,8 млн. тонн в прошлом году и 7,5 млн. тонн в этом году фактически переключаем с автомобильного транспорта. Только в 2016 году 160 компаний, предприятий, которые никогда не работали с "Российскими железными дорогами" (все-таки мы убедили, показали, на что мы способны), перешли сегодня работать непосредственно на железную дорогу.

В холдинге запущены и успешно работают логистические сервисы, такие как организация движения грузовых поездов по расписанию, "Транссиб за семь суток", "Грузовой экспресс", "РЖД Экспресс". Перевозка грузов по фиксированному графику позволяет обеспечить своевременную и ритмичную доставку грузов, снизить транспортные расходы крупных холдинговых компаний за счет сокращения сроков оборота подвижного состава и контейнеров. И в рамках данной услуги за 2016 год отправлено более 22 800 поездов. Наша дочерняя компания "РЖД Логистика" реализует сегодня проект "РЖД Экспресс" по консолидации и отгрузке грузов мелкими партиями от двери

конечному потребителю в 118 городах России и Республике Беларусь. Сеть "РЖД Экспресс" насчитывает 680 агентств, работает более 11 тысяч маршрутов доставки. Мы обрабатываем за год более 17 тысяч заказов, когда это отправки меньше одного вагона, которые комплектуем и доставляем.

В "Российских железных дорогах" реализована услуга по ускоренной доставке грузов – так называемый "Грузовой экспресс". Данная услуга позволяет сократить время нахождения груза в пути следования за счет проследования на маршруте по специально разработанному расписанию без переработок в пути следования. Данная технология позволяет сегодня по скорости доставки грузов конкурировать с автомобильным транспортом, а использование услуги "Грузовой экспресс" в комплексе с оказываемыми дочерними и зависимыми обществами ОАО "Российские железные дороги" услугами по предоставлению подвижного состава, погрузочно-разгрузочными работами еще значительно упрощает сам процесс перевозки.

За 2016 год таких поездов было организовано более 425. Это фактически как пассажирские поезда. Мы точно знали, когда, во сколько нужно грузить, как мы этот вагон будем прицеплять к этому поезду, как его консолидировать и как его доставлять. Это особенно позволило нам в Екатеринбурге, Новосибирске доставку даже сахара, который на автомобильном транспорте сегодня возили на те расстояния, фактически перевести на крытый подвижной состав и на контейнерные перевозки.

Совместно с "ТрансКонтейнером" разработана услуга "Транссиб за семь суток" по перевозке грузов в контейнерах на регулярной основе по схеме "от двери до двери" и по отдельным ниткам графика. "Транссиб за семь суток" осуществляется на регулярной основе, и в рамках данной услуги более 10 тысяч контейнеров перевезено с Дальнего Востока в центральную часть России. Кроме того, в рамках реализации "Транссиб за семь суток" мы для японских производителей запустили новый продукт – так называемый "Байкал шаттл", который соединяет японские порты и порты Дальнего Востока Российской Федерации, после чего контейнеры железнодорожным транспортом доходят до Москвы. И время фактически сокращается в два раза по сравнению с перевозкой морем через Суэцкий канал, дальше – фидерными судами до Санкт-Петербурга и через Санкт-Петербург, которые заходили к нам.

Совместно с компанией Samsung Electronics создан логистический продукт по перевозке грузов из китайского порта Далянь до логистического центра в Калужской области. За 2016 год по данному маршруту перевезено 2900 контейнеров, а начиная с августа 2016 года мы организовали отправление на постоянной основе четырех регулярных контейнерных поездов ежемесячно.

Также из вышеуказанного порта дочерними обществами "ТрансКонтейнер" и "РЖД Логистика" отправлен первый рефрижераторный поезд в Москву. Время в пути составило около 18 суток, возможна оптимизация сроков до 12 суток. Это в три раза быстрее по сравнению с морской транспортировкой. И мы сейчас совместно по поручению Правительства рассматриваем возможность поставки уже наших продуктов в Китай именно из Москвы, организации такого ускоренного поезда с рефрижераторными контейнерами.

В целом транспортному коридору Восток – Запад холдинг "РЖД" уделяет особое внимание, предоставляя ряд транспортных продуктов по доставке грузов из Юго-Восточной Азии, России в страны Европы.

Наши партнеры – транспортная группа FESCO и ЗАО "Евросиб СПб – транспортные системы" – организовали новый контейнерный поезд Mongolian Shuttle. Состав следует по маршруту Китай – Москва через территорию Монголии из китайской провинции Тяньцзинь. Поезд пройдет по новому для сервисов транспортному коридору через пограничные переходы Эрлян (Монголия), Наушки с назначением в Москву. Сегодня к этому проекту подключился крупнейший китайский оператор Sinotrans, и мы фактически на расстояние 7800 километров за 14 суток готовы доставлять грузы из Китая в Россию и из России в Китай.

Здесь уже было сказано... Что касается транзитных перевозок по России, мы почти в два раза увеличиваем сегодня транзит из Китая в Европу, я имею в виду, уже в европейские страны, не в Россию. И важным элементом я хотел бы обозначить перевозку почтово-багажных грузов в контейнерах по проекту непосредственно "Почты России". Успешно проведены опытные контейнерные перевозки из Китая, ведутся взаимодействие с Федеральной таможенной службой России для прохождения пограничных переходов, заключение договоров с клиентами, доработка нормативной базы. Проводится согласование планов перевозок почтовых отправок с сопредельными железными дорогами, а также организация сервиса доставки почтовых отправок в том числе и международными организациями.

Сегодня "ТрансКонтейнер" плотно работает (имеет соглашение) с Alibaba Group, став генеральным провайдером логистических услуг с использованием железнодорожного сообщения между Китаем и Россией для пользователей портала Alibaba.com. В 2017 году планируется продолжение этой работы. К ней подключились уже "Китайские железные дороги" в рамках соглашения о всестороннем стратегическом сотрудничестве между корпорациями "Китайские железные дороги" и "Российские железные дороги", в том числе и перевозке экспортных грузов из России в Китай, а также транзитных грузов из Китая в Европу.

Я хочу здесь отметить, что фактически "Порт Инкоу" сегодня вошел к нам в "Белый Раст" – это терминал, который мы строим в Подмоскowie, куда инвесторами они вошли, для того чтобы такие хабы крупные... для того чтобы не морем, а через сухопутные пути выходить на наши морские терминалы, которые расположены на Северо-Западе, и чтобы погранпереходы тоже участвовали в этом направлении.

Мы серьезно развиваем сегодня заново Север – Юг, это грузы из Индии и Ирана в Россию через территорию Азербайджана. Мы организовали доставку фактически грузов из Индии в Россию, создав такой поезд непосредственно из Бендер-Аббаса. На сегодняшний день к этому проекту подключается Финляндия. Seriously подключены к этому вопросу "Азербайджанские железные дороги", построили уже выход на Астарту и из Астары на Астарту иранскую. И там остается 130 километров, где железной дороги не существует, и иранская сторона, иранские железнодорожники, автомобильным транспортом доставляют уже на терминал. Но ставка определена как единая, установлена от Бендер-Аббаса, что по Ирану, что по Азербайджану, что по России, для того чтобы мы каким-то образом могли конкурировать именно с Суэцким каналом.

Активную работу мы в холдинге сегодня проводим совместно с автомобилистами. Это такие перевозки, как контрейлерные перевозки железнодорожным транспортом. Это такой продукт, когда автомобильный транспорт мы рассматриваем не как конкурента, а как именно напарника или компаньона в доставке груза (начальные мили и конечные мили). Для того чтобы фуры, сами тягачи и водители не ездили на такие расстояния – более 3 тыс. километров, автомобильные перевозчики нанимают нас. И мы сегодня уже определили для них тарифы – как для 40-футового обычного контейнера, определили места, где их можно грузить и создавать терминалы, для того чтобы это организовывать, а на той стороне, куда доставляются (в Екатеринбурге, Новосибирске или в других городах), создавать условия, чтобы их можно было выгружать и там уже тягачами развозить, доставлять.

Очень интересный проект. Есть поддержка и со стороны автомобилистов. И особенно приятно, что мы даже сейчас для "Магнита" – такого крупного ритейлера, который имеет свои автомашины и всё (он уже фактически нанимает), готовим этот проект между доставкой непосредственно в Сочи из Краснодара грузов, потому что там действительно пробки возникают, и эти перевалы, когда идти по горным дорогам...

Клиентоориентированный подход в деятельности компании реализуется также за счет упрощения системы доступа к перевозке и применения гибкого ценообразования. За 2016 год



максимально упрощен процесс подачи заявок на оформление заказов, получение информации о местонахождении грузов в режиме онлайн и многое другое.

Могу сказать о том, что сегодня внутрироссийские перевозки... Если раньше (кто с железной дорогой сталкивался, знает) надо было заявку подавать, 10 дней ждать, утвердят – не утвердят, то сегодня мы фактически все внутрироссийские перевозки там, где не привязан с портом или не привязан с соседними государствами, перевели на "автомат", любая поданная заявка сразу автоматически согласовывается.

Мы провели большую работу, для того чтобы количество документов, предоставляемых грузоотправителями для заключения договоров транспортного обслуживания, сократить.

**С.В. ШАТИРОВ**

Салман Магомедрасулович, я очень извиняюсь, время вышло...

**С.М. БАБАЕВ**

20 минут вышло?

**С.В. ШАТИРОВ**

Да.

**С.М. БАБАЕВ**

Я извиняюсь. Буду заканчивать.

Мы хотим сейчас полностью перейти на автоматизированную систему именно подачи заявок и даже оформления документов, открытие ЕЛС тоже делать "автоматом".

Безусловно, большой интерес у всех сегодня вызывает наша тарифная политика. Мы в прошлом году именно за счет гибкой тарифной политики более 30 преференций предоставили всем.

Что бы мне хотелось на сегодняшний день?.. Безусловно, железнодорожный транспорт нельзя отдельно от порта или от остальных участников перевозочного процесса рассматривать. Нам хотелось бы все-таки от вас помощи по федеральному закону в части ответственности перевозчика за просрочку доставки грузов или не принадлежащих перевозчику порожних вагонов, контейнеров, когда мы доставляем... Но в мире нет аналогов, чтобы 100-процентно штрафovali за оказанную услугу. Мы услугу фактически оказали. Да, может быть, она некачественная, но наказывать более чем на 50 процентов – в мире таких аналогов нет. И ни международные соглашения наши, эсэнгэсовские, ни авиаторы, ни автомобилисты – никто такого не имеет. Это первое, что хотелось...

И второе. Хотелось бы все-таки, чтобы вы поддержали нас в еще одном. Мы 2 600 тыс. тонн дизельного топлива потребляем, и дизельное топливо потребляем на тягу поездов. Ну, ладно акцизы на 1,5 тысячи, которые идут нашим конкурентам, увеличили в этом году, но и рост цены дизельного топлива – на 18 процентов к уровню прошлого года, а у нас в бюджете она заложена всего по 6 процентов, то, что мы максимально индексацию тарифов производили. Поэтому это не позволяет нам нормально работать. И должен быть какой-то адекватный подход к тому, что мы все-таки дизельное топливо потребляем и не портим автомобильные дороги, а больше стараемся делать так. Спасибо.

### **С.В. ШАТИРОВ**

Спасибо, Салман Магомедрасулович.

Коллеги, мы выбиваемся из графика. Просьба придерживаться регламента. Единственное, что хотелось бы добавить... Очень приятно было слышать в буквальном смысле на днях, что и Столыпинский клуб, и Кудрин приходят к определенным выводам о том, что, может быть, целесообразно заморозить тарифы в монопольных секторах, рост тарифов. Такая практика была в стране (это 1998 год) после дефолта, когда рост был очень резко связан не только с падением рубля и повышением экспортных возможностей страны, но и с тем, что тарифы были заморожены на три года. Как только начался рост в электроэнергетике, горюче-смазочные... сразу появилась другая картина.

Коллеги, у нас следующий докладчик – Михаил Павлович Акулов, вице-президент "Российских железных дорог". Развитие пассажирских перевозок железнодорожным транспортом в нашей стране.

### **М.П. АКУЛОВ**

Уважаемые члены Совета Федерации, уважаемые участники парламентских слушаний! Хотел бы еще раз поблагодарить вас за принятые в прошлом году законодательные акты, направленные на поддержку пассажирского комплекса холдинга "РЖД", а именно продление нулевой ставки НДС и льготного инфраструктурного тарифа для пригородных перевозок до 2030 года, установление 10-процентного НДС в дальнем следовании на 2016 год и обнуление его на период с 2017 по 2030 год. Эти решения позволят холдингу "РЖД" практически в два раза увеличить уровень компенсаций потерь доходов, возникающих в результате государственного регулирования тарифов на пригородные перевозки в сравнении с 2011 годом, увеличить закупку вагонов дальнего следования у Тверского вагоностроительного завода (в прошлом году – на уровне 234 единиц, а в этом году приобрести еще на 100 единиц больше). Кроме того, принятые

решения дают возможность перевозчику предложить пассажирам более гибкое ценообразование, повысить транспортную подвижность населения, в том числе за счет увеличения размеров движения скоростных поездов.

В свою очередь, холдингом "РЖД" на 2017 год в целях недопущения увеличения тарифной нагрузки на пассажиров принято решение об индексации тарифов ниже уровня инфляции. Так, тариф ОАО "РЖД" на услуги инфраструктуры для перевозчиков увеличен на величину 3,9 процента. На эту же величину увеличена стоимость проезда для пассажиров в плацкартных и общих вагонах. Средневзвешенный уровень тарифа для населения по сети железных дорог в пригородном сообщении по итогам работы двух месяцев текущего года отмечен на уровне роста лишь 1 процент, а это 24 копейки на 10 пассажирокилометров.

Прошлый год был объявлен "Российскими железными дорогами" Годом пассажира. На основе обратной связи, высказанных пассажирами замечаний, пожеланий и мнений сформировано 14 основных направлений программы, предусматривающих реализацию 236 мероприятий, направленных на повышение качества, предложение новых продуктов, расширение спектра услуг пассажирского комплекса.

Кратко остановлюсь на ряде достижений по результатам реализации программы.

Во-первых, в 2016 году нам удалось переломить тенденцию спада объема перевозок пассажиров железнодорожным транспортом. Отмечен рост объема перевозок на 3,4 процента, на 1,6 процента увеличилось и число пользователей услугами железнодорожного транспорта. В дальнем следовании и скоростном сообщении мы перешагнули рубеж в 100 миллионов пассажиров. Что особенно важно – положительная динамика объема перевозок обеспечена как в пригородном, так и в дальнем сообщении.

Мы стараемся предугадать ожидания нашего современного пассажира, предлагая ему новизну и удобства. Программа "Дневной экспресс" расширила свою маршрутную сеть, и фактически каждый 10-й пассажир поездов дальнего следования в Российской Федерации воспользовался услугами дневных экспрессов, и объем перевозок в них увеличился на 22 процента к предшествующему году. Проект дневных поездов создал точку роста интереса пассажиров к новой услуге железнодорожного транспорта. Результаты проекта подтверждают правильность выбора с фокусом на дневном пассажире.

Вот только несколько цифр. В сообщении Москва – Санкт-Петербург – Москва наша доля на межрегиональном транспортном рынке по итогам прошлого года возросла с 66 до 70 процентов. При этом Александр Сергеевич в своем докладе отметил, что мы фактически находимся на грани исчерпания своих возможностей по предложению услуги перевозки в скоростных поездах.

Между Краснодаром и Сочи мы увеличили количество перевезенных пассажиров в полтора раза за счет увеличения объемов движения дневных поездов, а за счет сокращения на один час времени в пути от Москвы до Белгорода число наших клиентов выросло на 16 процентов. Как видите, эти результаты достигнуты на разных территориальных рынках. Совокупность маршрутных предложений и увеличенных скоростей показывает уникальность конкурентного преимущества авиационному сообщению. Дневной пассажир является для нас драйвером роста объема перевозок. Набирают популярность перевозки в двухэтажных вагонах, количество их пассажиров увеличилось в два раза, достигнув почти 3 миллионов.

Федеральная пассажирская компания и девять пригородных компаний в прошлом году организовали мультимодальные перевозки с использованием автобусного сообщения по 28 наиболее востребованным пассажирами направлениям. В итоге этой услугой воспользовались 100 тысяч человек.

Совместно с регионами продолжается реализация проекта "Городская электричка". Восемь городов России используют новый вид транспорта, который представляет собой интерес в первую очередь для жителей крупных городских агломераций.

На 14,5 процента в прошлом году увеличилось количество пассажиров, воспользовавшихся смешанным сообщением в направлении полуострова Крым.

Открыто движение по Московской кольцевой железной дороге. Результаты впечатляющие. Первый вице-президент компании Александр Сергеевич Мишарин уже отметил эти параметры. Отмечу, что на сегодня с правительством Москвы ОАО "РЖД" обсуждает вопросы по дальнейшему увеличению транспортного предложения для жителей и гостей столицы в этом проекте.

В прошлом году на 107 вокзалах страны, которые обслуживают более 75 миллионов наших пассажиров, была предоставлена возможность доступа к беспроводному Интернету. Впервые в прошлом году было принято решение о предоставлении в летний период скидки 50 процентов на проезд круглогодично в поездах дальнего следования для детей в возрасте от 10 до 17 лет. Это стимулировало рост спроса на эти перевозки. 16-процентный прирост – это результат этих мероприятий, которые мы продолжаем и в 2017 году. И уже в весенние каникулы, с

23 марта, дети в возрасте от 10 до 17 лет могут проехать по 50-процентному тарифу в купейных вагонах. Инициатива реализуется за счет средств ОАО "РЖД".

Одной из важных наших задач по привлечению пассажиров являются удобство и простота электронных сервисов.

В настоящее время почти каждый второй проездной документ уже реализуется через Интернет. Впервые пригородные пассажиры получили возможность приобретения билетов с помощью мобильных приложений. Запущена новая версия приобретения проездных документов на сайте ОАО "РЖД", теперь проездной документ можно приобрести в результате реализации трех шагов.

Разрабатывается единое мобильное приложение услуг "РЖД" пассажирам для популярных мобильных платформ, которые предоставят как информационный, так и развлекательный контент для планирования и совершения поездок.

В прошлом году в рамках Года пассажира мы приступили к реализации новых услуг в поездах.

Это возможность оплаты услуг в поезде с помощью банковской карты. К концу года в 50 фирменных поездах мы обеспечим предоставление услуги доступа Wi-Fi к порталу с мультимедийным контентом на поезде. К концу года мы продолжим программу, и 1200 вагонов мы дополнительно модернизируем для оборудования устройствами зарядки мобильных устройств. И впервые в прошлом году, с 1 ноября, Федеральная пассажирская компания предоставила услугу душевой кабины в поездах, и уже в 93 поездах дальнего следования эта услуга реализуется. В поездах дневного курсирования и в двухэтажных поездах Москва – Санкт-Петербург установлены вендинговые аппараты для продажи закусок, холодных и горячих напитков.

Доступность на железнодорожном транспорте для инвалидов и маломобильных групп населения – наша первоочередная социальная задача. В составы поездов включаются вагоны, адаптированные для проезда пассажиров из числа инвалидов. В прошлом году было закуплено 18 вагонов с купе для инвалидов, модернизировано 38 вагонов, и на сегодняшний день 53 процента пассажирских составов доступны для маломобильных пассажиров, в первую очередь инвалидов-колясочников. Для пригородного сообщения было приобретено 43 электропоезда, адаптированных для поездок инвалидов. При строительстве и реконструкции объектов пассажирской инфраструктуры учитываются все требования обеспечения их доступности для данных групп граждан. В прошлом году указанные мероприятия выполнены на Киевском вокзале

Москвы, на вокзалах Северобайкальска, Оренбурга, Нижнего Тагила, городов Глазова, Белово, Мурманска, а также на 24 пассажирских платформах.

Развивается услуга оказания помощи маломобильным гражданам с нарушением функций опорно-двигательного аппарата, слуха, зрения, и на 413 вокзалах мы предоставляем услугу сопровождения. Уже по итогам прошлого года мы отмечаем рост спроса – почти 52 процента, а это 100 тысяч маломобильных пассажиров, которые подали заявки в Центр содействия мобильности ОАО "РЖД" для оказания этой услуги.

Но есть и другая категория вокзалов – это вокзалы, которые расположены в городах-миллионниках, вокзалы вблизи курортных и оздоровительных зон, которые пользуются особым спросом у граждан-инвалидов, на которых мы сделали дополнительные технологии. И 36 вокзалов – в 2016 году, а в этом году будет уже 48 вокзалов, где будут работать специальные бригады, которые оказывают поддержку маломобильным группам пассажиров, инвалидам с ослабленными зрением и слухом на всех этапах пребывания – как на вокзале, так и в поезде, от момента получения справки, проездного документа, посадки в поезд до высадки при прибытии в пункт назначения.

Мы решили задачу, которая перед нами ставилась федеральными органами власти, Правительством Российской Федерации, – это открыть возможность для инвалидов-колясочников дистанционного (через Интернет) приобретения проездного документа в специализированное купе для инвалидов. И эта технология уже с сегодняшнего дня начала тестироваться. При благоприятном результате с 1 апреля инвалид-колясочник сможет купить проездной документ по Интернету в это специализированное купе.

Оценкой нашей работы является мнение пассажира, его отношение к предлагаемым изменениям. Особенно это важно в период роста объемов перевозок. ВЦИОМ провел в прошлом году двухэтапное исследование мнений пассажиров по восьми критериям качества. На втором этапе оценки отмечена положительная динамика индекса удовлетворенности пассажиров как в дальнем, так и в пригородном сообщении.

По вопросу обновления парка подвижного состава... Этот вопрос существует как в сфере дальних, так и в сфере пригородных перевозок. При этом решение об отмене НДС до 2030 года по дальним перевозкам дает стабильный поток финансовых средств на этот период для восполнения парка более современным подвижным составом, хотя не решает задачу привлечения средств для потребного приобретения. А вот в сфере пригородных перевозок мы действительно сталкиваемся с реальностью, когда начиная со следующего года парк начинает выбывать, и по

итогах 2018 года дефицит парка может составить уже 13 процентов от потребности. Мы считаем, что в данных условиях решения, которые были приняты на Правительственной комиссии по транспорту у Аркадия Владимировича Дворковича, о разработке методики определения норм рентабельности на вложенный капитал при утверждении экономически обоснованного уровня тарифа в регионах на услуги пригородных перевозок должны создать финансовые инструменты для накопления средств именно у пригородных компаний для их приобретения.

Вместе с тем требует совершенствования и механизм лизинговых схем для предложения подвижного состава пригородным компаниям. К сожалению, на сегодня железнодорожный транспорт в этих моделях существенно проигрывает по предоставляемым условиям другим видам транспорта, в первую очередь авиации.

Нашему вниманию был представлен проект рекомендаций парламентских слушаний. Мы ознакомились с этим проектом и предлагаем его поддержать, дополнив данные разделы вопросами, связанными с обновлением парка подвижного состава.

Отмечу еще одно: мы поддерживаем предложения, которые были высказаны в последнем письме, четырех губернаторов Центрального Черноземья о разработке стратегической программы обновления пригородного парка подвижного состава. Спасибо за внимание.

**С.В. ШАТИРОВ**

Спасибо.

Коллеги, у нас еще одно выступление перед вопросами – Валерия Николаевича.

**А.В. ЯЦКИН**

Валерий Николаевич, я прошу (у меня буквально реплика), поскольку должен уйти...

**С.В. ШАТИРОВ**

Пожалуйста, пожалуйста.

**А.В. ЯЦКИН**

Уважаемые коллеги! Представляя Правительство (просто я должен уйти на другое совещание)... Все уважаемые вице-президенты сейчас выступили, и каждый сослался на доработку рекомендаций Правительству по итогам сегодняшних парламентских слушаний.

Во-первых, естественно, мы готовы принять участие в доработке рекомендаций. Я именно от имени Правительства говорю, представители Минтранса и других федеральных органов здесь присутствуют. Это вытекало из "часа РЖД" в Совете Федерации, выступления... Мы тогда определились, что при выступлении Олега Валентиновича Белозёрова в Совете Федерации этот вопрос рассматриваться не будет, а будет рассматриваться на этих парламентских слушаниях.

Безусловно, мы готовы к этому подходу. Но, когда мы говорим о доработке, я прошу критически отнестись к тем предложениям о разработке соответствующих законодательных инициатив.

Как пример, почему критически. Ссылались на пожелание Государственной Думе доработать быстрее принятый в первом чтении законопроект. Например, в законе о транспортной безопасности, если кто-то ковырнет его, посмотрит, реально речь-то идет о переносе срока с 1 января 2015 года на 1 января 2017 года. Зачем мы себя обманываем и говорим, что этот закон нам нужен? Он уже устарел морально. У нас 1 января 2017 года уже прошло. Давайте называть вещи своими именами. О чем мы говорим? Давайте критически отнесемся к тому, что мы пишем. Зачем его двигать? Он уже не нужен, этот законопроект? Более того (называем вещи своими именами), субъекты хозяйственной деятельности за два года решили часть вопросов, которые ставили законом о транспортной безопасности. Поэтому прошу в этом контексте подойти ко всем рекомендациям парламентских слушаний.

Второй вопрос, тоже не менее важный. Хотел бы обратить внимание коллег из "РЖД" и представителей регионов, которые в Совете Федерации присутствуют: в рекомендациях есть сюжет относительно того, чтобы продлить ставку ноль процентов по налогу на имущество.

Коллеги, мы же понимаем, чей налог на имущество. Понимаем, чей налог на имущество? Ну, давайте мы этот вопрос сейчас публично обсудим с коллегами из регионов, чтобы они тоже высказались, готовы они продлевать эту нулевую ставку. Чтобы потом Вам же, Сергей Владимирович, регион не задавал вопросы и Правительство не оказалось в самом неудобном положении: то есть вы просите, члены Совета Федерации соглашаются, а Правительство виновато. Поэтому давайте называть вещи своими именами.

Я видел рекомендации и Счетной палаты (в материалах они есть). Кстати, полностью с ними согласен, Валерий Николаевич. Заранее готов их акцептировать со стороны Правительства. Но давайте мы (поскольку я не буду присутствовать в финальной части этих слушаний) возьмем паузу три – пять дней, неделю, мы доработаем, коллега Мещеряков с нами в контакте, я думаю, и выйдем на тот знаменатель, который устроит всех. Спасибо вам большое.

### **С.В. ШАТИРОВ**

Спасибо, Андрей Владимирович. Вы практически с заключительным словом выступили по рекомендациям.

### **А.В. ЯЦКИН**

Я в течение часа выслушал трех вице-президентов, честно, но...

### **С.В. ШАТИРОВ**



Мы приняли замечания. Единственное, что я хочу сказать, – рекомендации были отправлены практически за месяц во все заинтересованные федеральные органы исполнительной власти. Спасибо.

**А.В. ЯЦКИН**

Я в течение трех минут изложил свою позицию.

**С.В. ШАТИРОВ**

Заинтересованы. Спасибо. Хорошо.

Валерий Николаевич Богомолов, аудитор Счетной палаты. Прошу.

**В.Н. БОГОМОЛОВ**

Уважаемые коллеги! Мы действительно прослушали в течение часа с небольшим прекрасные доклады о том, как живет компания "РЖД", как она работает, каких результатов достигла. И поэтому я не буду говорить о том, что это неправда. Это действительно так, действительно эти результаты есть.

Но у меня другое амплуа, у меня амплуа – критика. И поэтому я все-таки скажу о некоторых замечаниях со стороны Счетной палаты, которые мы отмечаем в своих документах проверки "РЖД" (а мы работаем с "РЖД" очень плотно). Практически у нас чуть ли не через неделю проводятся те или иные коллегии по материалам тех или иных проверок, которые мы проводим в "РЖД", и надеемся, что это для общей пользы – для пользы (мы же говорим о партнерстве государства и ОАО "РЖД") и государства, то есть всем нам, и "РЖД" как компании.

Я хотел бы начать со следующего. Согласно Основным направлениям деятельности Правительства Российской Федерации на период до 2018 года развитие железнодорожной инфраструктуры, в том числе БАМа и Транссиба, отнесено к приоритетным проектам. И об этом нам Салман Магомедрасулович очень подробно и очень хорошо рассказал. Однако фактически ход реализации инфраструктурного проекта, в том числе управление финансовыми ресурсами, направленными из федерального бюджета на его финансирование, не позволяет сказать, что его реализация осуществляется в приоритетном порядке (извините, пожалуйста, но это я должен сказать).

В частности, на выполнение мероприятий по инфраструктурному проекту модернизации железнодорожной инфраструктуры БАМа и Транссиба в марте 2015 года, то есть фактически два года назад, были привлечены средства Фонда национального благосостояния в сумме 50 млрд. рублей. Однако на начало 2017 года из указанной суммы не использован 21 млрд. рублей, практически 42 процента не использовано.

Завершение работ по ряду объектов, предусмотренных к вводу в эксплуатацию в 2016 году, не обеспечено. По итогам 2016 года уровень технической готовности 16 объектов, ввод в эксплуатацию которых был предусмотрен в начале 2015 года, составил от 2 до 50 процентов. В 2016 году не в полном объеме выполнено решение Правительственной комиссии по транспорту по проведению технологического и ценового аудита проектной документации. В 2016 году аудит проведен в отношении только 19 из 36 объектов инфраструктурного проекта. Установлены факты принятия и оплаты строительно-монтажных работ по объектам, на которых отсутствовали утвержденная проектно-сметная документация, разрешение на строительство.

Паспортом проекта, утвержденным Правительством, фаза строительства определена на 2013–2017 годы. Однако в связи с низким уровнем выполнения работ на объектах строительства завершение реализации мероприятий инфраструктурного проекта в соответствии с актуализированным детальным планом перенесено с 2017 на 2019 год.

Далее. Для достижения цели, определенной Стратегией развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 года, в части объема перевозок и грузооборота (о чем говорили выступающие товарищи) ОАО "РЖД" реализует инфраструктурный проект по приобретению тягового подвижного состава.

Я говорю только о том, что мы проверяли, я не буду подвергать каким-то своим оценкам то, что мы не проверяли. По итогам 2015–2016 годов финансирование проекта за счет средств Фонда национального благосостояния осуществлено в полном объеме, предусмотренном паспортом проекта. Израсходовано 60 млрд. рублей, за счет которых приобретено 502 локомотива.

В соответствии с паспортом инфраструктурного проекта одной из целей его реализации является обеспечение безопасности движения поездов. Вместе с тем количество нарушений условий безопасности движения за период реализации инвестиционного проекта приобретения тягового подвижного состава увеличилось на 15 процентов. По итогам 2014 года было зафиксировано 86 случаев нарушения условий безопасности движения железнодорожного транспорта, по итогам 2016 года – 99 случаев. В 2014–2016 годах увеличилось количество аварий – сходов железнодорожного подвижного состава на перегонах и железнодорожных станциях, столкновений железнодорожных подвижных составов, обрывов автосцепок подвижного состава, падений на пути деталей локомотивов.

Имеются значительные проблемы с качеством поставляемого тягового подвижного состава. Региональными подразделениями "РЖД" за два года оформлено 1,5 тысячи актов-рекламаций на полученные локомотивы. При этом следует отметить, что сотрудники Центра

технического аудита "РЖД" осуществляют инспекторский контроль продукции на заводах-изготовителях, по результатам которого принимается решение о пригодности локомотивов к эксплуатации на инфраструктуре железнодорожного транспорта.

Но надо сказать, что действительно людей там не хватает, там действительно по одному-два человека работают, и детально увидеть все недоработки, которые сделаны на заводе, невозможно. Но тем не менее я, как представитель Счетной палаты, который раньше курировал армию и знает, что такое военная приемка, посоветовал бы что-то хорошее из военной приемки, особенно весь жизненный цикл локомотива смотреть, поставить под контроль. Необходимо, наверное, и "РЖД" подумать, что там можно сделать.

По итогам реализации инфраструктурного проекта в 2016 году ОАО "РЖД" не выполнена программа импортозамещения. Так, программой импортозамещения "РЖД" на 2016 год было предусмотрено приобретение 42 локомотивов с низким уровнем импортных комплектующих на сумму 9 млрд. рублей. Фактически приобретено 34 локомотива общей стоимостью 8 млрд. рублей.

Несмотря на государственную поддержку компании-перевозчика в виде субсидии из федерального бюджета на покрытие выпадающих доходов, по оперативной информации Росжелдора, пассажирооборот как в пригородном, так и в дальнем сообщении ежегодно снижается. Правда, вот выступали и говорили о том, что в этом году, в 2017 году, за первые месяцы он значительно вырос – даже до 16 процентов по пассажирообороту, даже и по грузообороту. Но за предыдущие годы (за 2015-й, 2016-й), начиная с 2014 года, идет падение, что свидетельствует о недостаточной эффективности принимаемых мер. Меры, видимо, теперь стали принимать, потому что в этом году (правда, это еще только первый квартал) идет какое-то повышение.

Необходимо отметить, что правила предоставления субсидий на компенсацию потерь в доходах, возникающих в результате государственного регулирования тарифов на перевозку пассажиров железнодорожным транспортом в дальнем следовании, утвержденные постановлением Правительства № 207, не содержат порядок расчета размеров субсидии, а также положение о возможности ее перерасчета по итогам деятельности перевозчика в отчетном периоде. Размер субсидии на соответствующий год рассчитывается исходя из результатов предыдущего периода с применением соответствующего коэффициента.

По причине ежегодного снижения объема перевозок размер субсидии, предоставляемой Росжелдором Федеральной пассажирской компании, регулярно превышает фактические объемы выпадающих доходов компании, что не соответствует статье 78 Бюджетного кодекса. Так, объем субсидии, предоставленной Федеральной пассажирской компании, в 2014 году превысил

фактический размер выпадающих доходов компании на 2 млрд. рублей, в 2015 году – на 446 миллионов, правда, рублей, однако по причине отсутствия соответствующей нормы в законодательстве сумма превышения в федеральный бюджет обратно не возвратилась.

И в завершение хотелось бы высказать свое мнение, мнение Счетной палаты, по пункту 4 – предложения Правительству, о которых сегодня уже говорил представитель Правительства в Совете Федерации. Минтранс России подготовлен законопроект, предусматривающий закрепление в Земельном кодексе нормы, в соответствии с которой решение суда об изъятии земельных участков в целях размещения инфраструктуры высокоскоростного железнодорожного транспорта подлежит немедленному исполнению. Хочу отметить, что согласно статье 211 Гражданского процессуального кодекса механизм немедленного исполнения решения суда направлен прежде всего на защиту личных прав и законных интересов граждан Российской Федерации.

Мы понимаем, что цель законопроекта – ускорить процедуру изъятия земель и тем самым ускорить сам процесс строительства. Однако на практике принятие такого закона, на мой взгляд (вот я скажу не "на наш взгляд", а "на мой взгляд"), на взгляд аудитора, который осуществляет в этой части работу, существенно ограничит право граждан на оспаривание выкупаемых... стоимости земли в условиях лишения их права собственности, фактически начатого строительства на оспариваемых земельных участках.

Я прошу к этому внимательно отнестись. Мы официального своего заключения на эти поправки, на законопроект не внесли по одной такой технической причине – потому что не все согласования были. Когда к нам приходят документы, они должны пройти весь процесс согласования. Документ пришел без всех согласований, мы отправили его обратно. Но я счел возможным высказать свое мнение, чтобы мы внимательно отнеслись, чтобы не было потом худа для народа. Спасибо.

### **С.В. ШАТИРОВ**

Спасибо, Валерий Николаевич. Очень четкое выступление. Мы вместе со всеми участниками обязательно внимательно посмотрим ваши замечания и предложения и постараемся учесть и ответить.

Уважаемые коллеги! Я попрошу сейчас коллег – членов Совета Федерации... Мы с вами выделим 15 минут на вопросы и ответы, но просьба очень четко ориентироваться: максимум 15 минут, лучше – 10. А потом, если у моих коллег больше не будет вопросов, мы перейдем к залу. Просьба четко формулировать вопрос и четко отвечать. Да, и просьба представляться.

Пожалуйста, Олег Александрович.

**О.А. КАЗАКОВЦЕВ**

Спасибо, уважаемый Сергей Владимирович.

Член Совета Федерации, представитель от Кировской области Казаковцев Олег Александрович.

Сергей Владимирович, у меня вопрос, наверное, к "РЖД" и по постановлению. Это часть 2, пункт 10. Суть в чем? Внесение изменений в статью федерального закона об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в части снятия с владельца железнодорожных путей обязанности по оборудованию железнодорожных переездов системами фото- и видеофиксации и возложения на владельца автомобильных дорог обязанности по оборудованию автомобильных дорог на подъездах и железнодорожных переездах системами фото- и видеофиксации.

Уважаемые коллеги из "РЖД", вы знаете, что у нас часть дорог принадлежит муниципалитетам, часть – регионалам, состояние бюджетов вы примерно сегодня знаете. Мы можем поддержать этот законопроект. Дальше история будет следующая: прокуратура будет вносить предписания, будут кроиться бюджеты, за неисполнение предписаний будут штрафовать, в результате – это перекладывание опять обязанностей, ну и дополнительные дырки в небольших бюджетах.

Я считаю, что вот этот пункт 10... наверное, надо хорошо подумать, стоит ли нам поддерживать. Это первый вопрос.

И второй вопрос к "РЖД". Конкретно в городе Кирове есть "Кировский машзавод 1 Мая", который занимается тяжелыми железнодорожными кранами. Мы много говорим об импортозамещении. Завод находится в непростой ситуации. Хотелось бы как-то встретиться, на эту тему поговорить – о перспективах, скажем так. Спасибо.

**С.В. ШАТИРОВ**

Коллеги, пожалуйста.

**А.А. МЕЩЕРЯКОВ**

Мещеряков Анатолий Анатольевич.

Начну с первого вопроса. Начну очень просто: в настоящее время этот вопрос рассматривается на уровне Правительства с точки зрения... Но мы должны тоже понимать... Мы говорим, что этот вопрос в настоящее время – в обязанности ОАО "РЖД", в ответственности. Стоимость оборудования всех переездов в Российской Федерации в соответствии с данным вопросом – 50 млрд. рублей. Другого источника, кроме как тариф, у "Российских железных дорог"

нет. Таким образом, мы должны понимать, что 50 млрд. рублей (это еще без ежегодного обслуживания приблизительного в таком же объеме) – это дополнительные практически 5 процентов тарифа, нагрузка на всех грузоотправителей и, соответственно, в том числе на пассажиров.

Я не говорю о технологических вопросах, потому что мы на последнем заседании согласительной комиссии в Правительстве рассмотрели, что нет таких средств фото- и видеофиксации, которые могут быть расположены в пределах территории ответственности "Российских железных дорог" и фиксировать все необходимые данные. Но это технологический вопрос. А с точки зрения технологий это, возможно, государственно-частное партнерство, таким образом, когда штрафы за те или иные нарушения правил дорожного движения, в том числе и на переездах, поступают в соответствующие бюджеты, включая муниципальные. Соответственно, этот инструмент в регионах присутствует. У "Российских железных дорог" другого инструмента, кроме как тариф, нет.

Отвечаю на второй вопрос. Мы неоднократно встречались и с руководством области, и с руководством данного завода по закупке у него соответствующей продукции. Я просто цифры... Не хочу сейчас врать. Мы закупали по максимуму, что могли. В настоящее время "Российские железные дороги"... И мы неоднократно говорили, что мы прежде всего будем закупать промышленную продукцию у отечественного производителя в рамках тех законодательных процедур, которые у нас сегодня существуют. И мы неоднократно обращали внимание коллег: внимательно следите за всеми конкурсами, которые проводят "Российские железные дороги", и обязательно в них участвуйте. Спасибо.

### **С.В. ШАТИРОВ**

Спасибо.

Уважаемые коллеги, представителей Минтранса – регулятора по законодательному сопровождению отрасли я попрошу внимательно вместе с нами поработать в этом отношении, потому что речь была о том, что еще надо бы посмотреть и автомобилистов в этом отношении.

### **А.А. МЕЩЕРЯКОВ**

С регулятором все это согласовано, этот вопрос уже согласован с Правительством.

### **С.В. ШАТИРОВ**

Согласован с Правительством. Примерно так. Тут нужно просто посмотреть еще раз. И я предлагаю: давайте мы еще раз посмотрим эту тему. Хорошо.

Олег Александрович, у Вас был вопрос. И у нас есть протокольное поручение. Вы слышали ответ на вопрос, который Вы поднимали на заседании Совета Федерации? Удовлетворены? Нормально?

**О.А. КАЗАКОВЦЕВ**

Частично да.

**С.В. ШАТИРОВ**

Частично или?.. Не будете больше поднимать этот вопрос? Просто нам надо его снять, потому что есть поручение нашему комитету.

**О.А. КАЗАКОВЦЕВ**

Сергей Владимирович, там вопрос был системный. Все-таки я хотел бы услышать анализ, потому что у нас (просто есть примеры) во всех регионах фактически по налогу на прибыль получились выпадающие доходы. Та презентация, которая сегодня была, что "РЖД" заплатило более 450 млрд. рублей, из них 161 миллиард – в регионы... Мы должны понимать, что на миллион работающих... Это в основном внебюджетные фонды и налоги, НДС. Платится НДС, но налог на прибыль, когда у нас прошла реформа (наверное, здесь Счетная палата может эти цифры посчитать), в регионах получался выпадающим. Когда вопрос задавался, что часть грузоперевозок ушла на сегодняшний день различным грузовым компаниям... То есть если раньше было перекрестное финансирование, то на сегодняшний день оценить в сопоставимости... Если у нас в натуральных объемах остались перевозки, то кто-то на уровне Правительства оценивал этот вопрос или нет? Потому что регионы потеряют достаточно большие суммы налога на прибыль.

Я смотрю публикуемую отчетность, например, "Первой транспортной грузовой компании", которая имеет большой объем на сегодняшний день на рынке грузоперевозок, – у них прибыли нет. Когда мы спрашиваем: кому принадлежит "Первая транспортная грузовая компания"?.. Собственники находятся в Нидерландах. Я ничего не говорю по акционерному капиталу, собственник у нас может любой быть с иностранным капиталом и так далее, и так далее, и так далее. У меня вопрос: кто на сегодняшний день знает, какой объем налога на прибыль там планомерно должен будет сформироваться по грузовым перевозкам, которые отданы? То есть или вообще эта отрасль для нас получилась неприбыльной? Потому что в региональных бюджетах есть выпадающие доходы...

**С.В. ШАТИРОВ**

Коллеги, если не получится сейчас ответить на этот вопрос, нужно его...

**С.М. БАБАЕВ**

Я постараюсь ответить на этот вопрос, хотя вопрос очень сложный – налог на прибыль, каким образом сейчас единая кампания... и как она распределяется, и всё... Но то, что от нас реформа выводит определенные сегменты в конкурентный сектор и они... эти деньги фактически мы потеряли, а кто-то нашел или там прибыль была... Я всегда говорю: если перевозка – одна услуга, а когда сегментируют на части эту услугу – отдельно вагон, отдельно остальное, там, перевалка в порту... и каждая часть стремится к собственной выгоде.

Если говорить о рентабельности, могу только сравнить: в 2007 году рентабельность грузовых перевозок по российским железным дорогам составляла 25 процентов, на сегодняшний день рентабельность грузовых перевозок составляет 5 процентов. Вот я и говорю... А больше я не знаю...

**О.А. КАЗАКОВЦЕВ**

Спасибо, я получил ответ.

**С.В. ШАТИРОВ**

Спасибо.

Коллеги, кто еще? Сенаторов больше нет желающих?

Пожалуйста, коллега из Государственной Думы.

**Д.В. ИСЛАМОВ**

Я, Сергей Владимирович, хотел бы поблагодарить за прекрасно организованные парламентские слушания. Спасибо большое за приглашение.

Я являюсь заместителем председателя Комитета по энергетике и отвечаю за вопросы законодательного обеспечения угольной отрасли. Я считаю, что деятельность "РЖД" имеет важнейшее значение для угольщиков. И хочу поддержать Сергея Владимировича в своем выступлении, во-первых, поблагодарить "Российские железные дороги" за работу по вывозу угля из Кузбасса по прошлому году, тем более объемы выросли значительно. Также хочу сказать, что для нас приоритетными... и мы поддерживаем приоритетность инфраструктурных проектов, связанных с расширением Транссиба, особенно что касается выхода из Кузбасса и Междуреченск – Тайшет, других проектов.

И хочу задать следующий вопрос. Мы активно занимаемся работой по развитию моногородов. У нас в Кузбассе 24 моногорода, в том числе есть чисто железнодорожный город – Тайга, который зависит от деятельности железной дороги. Вы знаете, сейчас организуются территории опережающего развития не только на Дальнем Востоке, но и в моногородах. У нас в



Кузбассе Анжеро-Судженск, Юрга стоят как раз на Транссибе. И такая ситуация складывается: по Анжеро-Судженску некогда работало более 10 угольных предприятий и была достаточно развитая железнодорожная инфраструктура, сейчас шахты все закрылись, нет ни одной шахты, а ТОР создали. Сейчас приходят инвесторы, хотят построить крупные предприятия, и у них опять вопрос возникает: необходима железная дорога.

Какая система здесь? Как вы посоветуете работать в данном случае с инвесторами? Это исключительно частная история или возможно здесь какое-то сотрудничество с железной дорогой, государственно-частное партнерство? Просто вот в качестве системного совета с инвесторами... Спасибо.

**А.С. МИШАРИН**

Я отвечу, наверное, коротко. Первое, что нужно сделать, – это запросить техусловия на присоединение, в которых будет написано, что надо сделать, для того чтобы железная дорога была построена, и за чьи деньги. Либо это в программах "РЖД", либо это будет одной из составляющих проекта. Ну а следующий этап... А вообще, до этого надо посмотреть просто схему, она же тоже известна. Но начинать надо с этого. Техусловия обычные.

**Д.В. ИСЛАМОВ**

То есть действуем как в обычной практике.

**А.С. МИШАРИН**

Да, конечно.

**С.М. БАБАЕВ**

*(Говорит не в микрофон. Не слышно.)* ... Там инфраструктура есть, но это не "РЖД", не наша инфраструктура. Это бывших угольщиков инфраструктура.

**Д.В. ИСЛАМОВ**

Нет-нет, именно ваша.

**С.М. БАБАЕВ**

*(Говорит не в микрофон. Не слышно.)* Наша инфраструктура...

**А.С. МИШАРИН**

Запросить техусловия, и всё, на присоединение.

**С.В. ШАТИРОВ**

Это общий вопрос для всех регионов – сырьевых и развивающихся.

Я хочу отметить то, что "Российские железные дороги" в этом отношении очень последовательно ведут работу с регионами. По крайней мере, Дмитрий Викторович, на примере

Кузбасса только что был подведен итог по инвестиционным проектам. И я думаю, что здесь очень положительный пример совместной работы. Практически все вопросы за эти годы (с 1997 года я беру отсчет) в принципе решались. Внутрикузбасский транспорт очень здорово развязался. Нам предрекали то, что в Кузбассе мы не вывезем 180 млн. тонн угля, что будет это самое затаривание и Кузбасс просто не сможет дальше развиваться, а мы вывезли, в прошлом году добыли 224 млн. тонн.

Спасибо большое.

Коллеги, у кого есть вопросы? Прошу.

**Н.В. ПЕТРУШКИН**

Можно?

**С.В. ШАТИРОВ**

Да, пожалуйста. Вы же наш коллега.

**Н.В. ПЕТРУШКИН**

Петрушкин Николай Владимирович, представитель от Мордовии.

Наша страна сейчас готовится к чемпионату мира по футболу 2018 года, и Саранск в том числе будет принимать чемпионат. Но у нас есть (наверное, присутствующим железнодорожникам это точно известно) крупный железнодорожный узел Рузаевка. Там был построен вокзал еще в дореволюционное время, но вокзал построили таким образом, что он оказался в центре, если можно так выразиться, путей и подойти к нему можно только через переход. Но переход настолько сложный, что трудно через него перейти к вокзалу даже человеку здоровому, и он абсолютно не оборудован для людей с ограниченными физическими возможностями. В рамках подготовки к чемпионату "РЖД" знает об этой проблеме, готовится ли к этому? И если да, то хотелось бы услышать ответ.

**М.П. АКУЛОВ**

Подготовка мероприятий...

**С.В. ШАТИРОВ**

Просьба представляться для стенограммы.

**М.П. АКУЛОВ**

Акулов Михаил Павлович, вице-президент, курирующий пассажирские перевозки.

Реализация мероприятий осуществляется в соответствии с утвержденными планами. По Рузаевке вопрос улучшения доступности здания (объекта) нам известен, по нему работы ведутся. Вопрос оборудования моста подъемными лифтовыми устройствами рассматривается. И я уточню

сегодняшний статус этой реализации. Но включение в план... Мы планировали выполнение этой работы. Но при этом отмечу, что станция Рузаевка у нас не входит в объекты, которые задействованы в мероприятиях именно чемпионата мира. Они рядом расположены, они участвуют технологически. И по всем этим объектам работы будут сделаны. Письменный ответ по заданным вопросам мы Вам направим с точной информацией.

**Н.В. ПЕТРУШКИН**

Спасибо. Но по Рузаевке не совсем так. В любом случае это узловая станция, она расположена где-то в 20 километрах от Саранска. Поэтому гости чемпионата, учитывая то, что это узловая станция (Саранск – там только две дороги проходят), туда будут обязательно прибывать.

**А.А. МЕЩЕРЯКОВ**

Мещеряков Анатолий Анатольевич.

Я просто дополню Михаила Павловича... Тогда вам надо обращаться в том числе... Действительно, мы неоднократно встречались с руководством республики и обговаривали этот вопрос. И я думаю, что письменно Михаил Павлович направит все результаты, как мы это... и проектные работы, и так далее, и тому подобное. Но дело в том, что транспортные объекты, задействованные в перевозках на чемпионат мира, определяли даже не мы, а транспортная дирекция чемпионата мира. И, соответственно, то, что Михаил Павлович подтвердил, что данного вокзала в схеме передвижения пассажиров нет, – это действительно так.

**Н.В. ПЕТРУШКИН**

Ну, хорошо. Тогда, извините, еще раз... Вот Михаил Павлович говорил о том, что есть бригады, которые помогают инвалидам осуществлять переход или находиться на вокзале. Кто будет переносить этих инвалидов с железнодорожной станции Рузаевка на другую сторону, в город? Потому что там вообще это не оборудовано, там нет ни подъемников – ничего там нет.

**А.А. МЕЩЕРЯКОВ**

Еще раз говорю Вам, что данный вопрос рассматривается, он у нас на контроле. Я лично встречался с руководителем республики, с руководителем правительства, письменно мы Вам по статусу проекта точно ответим.

**С.В. ШАТИРОВ**

Вы получите письменный ответ. И возьмем тоже на контроль этот вопрос, безусловно, он заслуживает самого пристального внимания.

Коллеги, у кого еще есть вопросы?

**Е.М. МАРКОВ**

Разрешите, Сергей Владимирович?

**С.В. ШАТИРОВ**

Да, пожалуйста.

**Е.М. МАРКОВ**

Марков, президент Союза малых городов Российской Федерации.

Очень важная тема, и особенно окончание этой темы – региональный аспект. Самое парадоксальное, что ни в рекомендациях, ни в выступлениях по существу явственно этот аспект не прозвучал, не был отражен. То есть в целом речь идет о перспективах, проблемах и задачах развития одной из важнейших отраслей нашего народного хозяйства. Но очень широкий спектр региональных проблем развития железнодорожного транспорта, внутримасштабных, внутриобластных систем и взаимодействия проблем развития центров регионов и периферий регионов, и целый ряд других вопросов не нашли отражения. Можно ли это поправить? И каким образом эту тему все-таки не оставить упущенной? Благодарю вас.

**С.В. ШАТИРОВ**

По поводу рекомендаций я отвечу очень просто: участвуйте в их доработке. На самом деле (и Андрей Владимирович выступил) рекомендации рассылались в федеральные органы исполнительной власти и всем заинтересованным, кто участвовал в подготовке этих парламентских слушаний. Это проект, и дорабатываться он будет как минимум, я думаю, две недели, это точно совершенно. Поэтому участвуйте в доработке, мы не возражаем.

Что касается регионов, регионы в основном привлекались по этому вопросу, и мы получили ряд предложений от таких узловых регионов. Что касается непосредственно региональной темы, мы все-таки в основном, как Совет Федерации, как законодатели, уделяем внимание в первую очередь законодательному сопровождению отрасли. И здесь накопилось тоже очень много вопросов. Анатолий Анатольевич дополнит.

**А.А. МЕЩЕРЯКОВ**

Я могу просто коротко сказать: если вы видите какие-то проблемы, которые связаны с взаимодействием ОАО "РЖД" с регионами системными, несистемными, и есть предложения и вопросы, можно обращаться лично ко мне. Я, как вице-президент ОАО "РЖД", в том числе курирую региональную политику и взаимодействие с регионами. Мы с радостью будем все эти вопросы снимать.

**Е.М. МАРКОВ**

Спасибо. У нас опыт взаимодействия есть, и очень хороший. Благодарю Вас.

Но тем не менее аспект очень важный, региональный аспект, и желательно его усилить, может быть, в дальнейшем. Благодарю Вас.

**С.В. ШАТИРОВ**

Хорошо. Спасибо.

Коллеги, у кого-то есть еще?..

Да, пожалуйста. И закругляемся. Представляйтесь.

**С.В. ШИМКО**

Шимко Сергей Васильевич, эксперт Совета Федерации, научно-экспертный совет по энергетике и энергоэффективности. Несколько лет занимаюсь проблемой надежного энергоснабжения "РЖД" (конкретно – с 2008 года) и внутри "РЖД" поработал по этой тематике.

"РЖД" – это крупнейшая сетевая компания в России. И многие "узкие места", которые Александр Сергеевич здесь на слайде показал, не будут решены без надежного внешнего электроснабжения со стороны сетевого комплекса. У нас сетевой комплекс сегодня сосредоточен в "Россетях" и в ФСК, которые обеспечивают "РЖД". "РЖД" получает примерно 10 процентов выработанной электроэнергии, половину которой потребляет само и примерно половину отдает сторонним потребителям. И региональное развитие во многом зависит от надежности электроснабжения "РЖД".

Муров, руководитель ФСК, когда было 40-летие БАМа, публично заявил, что ему невыгодна реализация, допустим, дальневосточных проектов – и Транссиба, и БАМа – за счет тарифа, потому что окупаемость проектов – больше 50 лет.

По рекомендациям конкретно предложения. Необходимо вносить изменения в федеральный закон № 35, который ограничивает распределительные сети, такие как "РЖД", "Россети", ДРСК (Дальневосточная распределительная сетевая компания), строительством и обладанием распределенной генерацией. Потому что расчеты показывают, что надежное электроснабжение "РЖД" может быть обеспечено только распределенной сетевой генерацией, особенно на наших просторах, а закон № 35 напрямую этому противоречит.

Кроме этого, есть некие ограничения на отчуждение электросетевого комплекса "РЖД". Давно уже распределительные сети можно было бы передать или на условиях совместного предприятия, или просто в "Россети" передать. Это позволит решить проблему единого тарифа на тяговое электроснабжение на всей территории России. Это резко повысит эффективность.

**С.В. ШАТИРОВ**

Вопрос конкретизируйте.

**С.В. ШИМКО**

Конкретное предложение – проработать "Российским железным дорогам" поправки в законодательство, в федеральный закон № 35, и возможность передачи распределительного сетевого комплекса (за исключением контактной сети) внешним электросетевым организациям для единой технической политики, для синхронизированных инвестиционных программ и так далее. Эффект мы рассчитывали и в принципе можем необходимые данные предоставить. Спасибо.

**С.В. ШАТИРОВ**

Хорошо. Спасибо.

**А.А. МЕЩЕРЯКОВ**

Спасибо большое. На самом деле мы в последнее время очень плотно взаимодействуем и с Бударгиным, и с Муровым, и с "Россетями", и с ФСК, в том числе синхронизируем все планы нашего развития при реализации крупных инвестиционных проектов. Мы, конечно, эти вопросы проработаем. Если можно, дайте нам предложения.

И у меня единственное маленькое замечание: правом законодательной инициативы ОАО "РЖД" не обладает.

**С.В. ШАТИРОВ**

Тогда это вопрос к министерству, к регулятору.

Хорошо, коллеги, с вопросами мы тогда приостановимся.

**А.А. САПРОНОВ**

Сергей Владимирович, можно справочно?

"Первая грузовая компания", Сапронов Александр Алексеевич.

Во-первых, мы – резидент Российской Федерации. Что касается региональных налогов, то мы их уплачиваем через наши филиалы, у нас их 14. В частности, Кировская область... это Горьковская железная дорога, в городе Нижнем Новгороде есть наш филиал, мы уплачиваем налоги там. Спасибо.

**С.В. ШАТИРОВ**

Спасибо.

Наталия Юрьевна Яковенко, заместитель начальника Управления регулирования транспорта Федеральной антимонопольной службы Российской Федерации.

Уважаемые коллеги, это вопрос о тарифах.

**Н.Ю. ЯКОВЕНКО**

Добрый день, уважаемые коллеги! Что хочется сказать? Гибкая тарифная политика – это один из основных инструментов повышения конкурентоспособности железнодорожного транспорта.

В рамках Евразийского экономического союза организациям железнодорожного транспорта дано право изменять тариф в рамках тарифного коридора. Российская Федерация и перевозчики Российской Федерации – это те организации, которые применяют эту норму на территории евразийского экономического пространства. Ни Белоруссия, ни Казахстан, ни присоединившиеся Республика Армения и Киргизия еще не начали применять так широко ценовые пределы, как применяют Российская Федерация и перевозчики Российской Федерации.

За период применения ценовых пределов было принято более 40 решений, связанных с изменением тарифов в рамках ценовых пределов. За 2015–2016 годы проведена плотная работа с ценовыми пределами, и на сегодняшний момент у нас действуют ценовые пределы: плюс 10 процентов к Прейскуранту № 10-01, минус 50 процентов от Прейскуранта № 10-01 на перевозки грузов второго и третьего классов на все тарифные расстояния и на перевозки грузов первого тарифного класса на расстояния до 3 тыс. километров.

Работа по ценовым пределам и по правилам применения ценовых пределов ведется постоянно. Изменения в правила ценовых пределов вносятся по мере обработки тех обращений, которые поступают от грузоотправителей, от основных пользователей железных дорог.

Также в 2016 году проведена работа с Прейскурантом № 10-01. В частности, ряд грузов поменял свой тарифный класс. К примеру, груз шпон лущеный, строганный переведен из третьего тарифного класса во второй, что способствовало развитию перевозок этого груза с территории Дальнего Востока.

Также проведена планомерная работа по изменению тарифного класса нефтяных грузов. В настоящее время все нефтяные грузы практически относятся ко второму тарифному классу. При этом при внесении изменений в Прейскурант № 10-01 по нефтяным грузам в приказе ФАС России было четко отмечено, что тарифная нагрузка на пользователей при перевозках нефтяных грузов не должна превышать уровень индексации на 2017 год.

Также в 2016 году были унифицированы тарифы на контрейлерные перевозки на уровень перевозки тарифов крупнотоннажных контейнеров.

Вместе с тем с учетом того, что у нас Прейскурант № 10-01 действует с 2003 года, в него внесено более 60 изменений, и он фактически сейчас уже в полной мере не соответствует тем требованиям, которые ему сейчас предъявляет рынок. Началась работа по созданию нового

тарифного преysкуранта, которая должна закончиться в 2018 году. До 2018 года, к сожалению, мы будем пользоваться имеющимся преysкурантом и по возможности сохранять конкурентоспособность железных дорог с помощью тарифного коридора и иных мер, предусмотренных законодательством.

Вместе с тем, учитывая ту проблему, которую вы обозначили, мы с вами каждый раз говорим только про "Российские железные дороги", то есть про основных перевозчиков, но забываем про предприятия промышленного железнодорожного транспорта. А у нас с вами 60 процентов начально-конечных операций выполняется на путях необщего пользования. Целесообразно, наверное, также этот вопрос рассмотреть и урегулировать ситуацию, связанную с этими предприятиями.

С учетом тех обращений, которые поступают к нам из управлений Федеральной антимонопольной службы, у нас тарифы на услуги предприятий железнодорожного транспорта либо регулируются, либо не регулируются, но это волеизъявление субъекта. И, к сожалению, не всегда предприятия промышленного железнодорожного транспорта сохраняют тот баланс, который необходим для грузоотправителей. Идет навязывание невыгодных условий договора, устанавливаются цены, невыгодные для грузоотправителей, и здесь приходится применять точечные меры в каждом конкретном случае. Но если мы с вами ситуацию урегулируем на законодательном уровне, мы снимем все те проблемы, которые сейчас возникают, и это будет еще одним из инструментов повышения конкурентоспособности железнодорожного транспорта.

Что касается работы нерегулируемого сегмента, в частности операторов железнодорожного подвижного состава и работы "РЖД" в целом, для потребителя важна конечная услуга, услуга перевозки. И вот как потребителю ее преподать – так он ее и получит. Со стороны ФАС мы считаем необходимым развитие электронных площадок по приобретению этой услуги, минимизацию личного контакта с представителями "РЖД", с представителями операторов, для того чтобы через "одно окно" можно было заказать эту услугу. Это будет способствовать привлечению потребителя на железную дорогу, потому что зачастую малый и средний бизнес уходит с железнодорожного транспорта только потому, что он не может получить быстро и качественно эту услугу. Ему приходится сначала обращаться к оператору, потом – к перевозчику, и, соответственно, мы теряем грузоотправителя.

В части перевозок пассажиров дальнего следования необходимо отметить, что пассажирский преysкурант был принят в 2010 году, и в 2016 году мы изменили тариф на инфраструктуру, понизив его для поездов скоростного сообщения со скоростью от 91 до



140 километров в час. Ранее этот тариф был единым, и "от 91 километра в час" тариф распространялся на все поезда, в том числе на "Ласточки" и иные типы подвижного состава, которые имели скорость до 140 километров в час. Сейчас, изменив тариф и сделав более мелкую градацию – до 91 километра в час, от 91 километра в час до 140 километров в час и от 140 километров в час и выше, пассажирский перевозчик имеет возможность привлечения пассажира на железную дорогу, поскольку, изменяя тариф в меньшую сторону, перевозчик становится конкурентоспособным с другими видами транспорта. Также Федеральная пассажирская компания применяет, так же как и другие перевозчики, в том числе "ТрансКлассСервис", гибкое ценообразование в нерегулируемом сегменте – это так называемое динамическое ценообразование.

С точки зрения пассажира, возможность приобретения билета по различным ценам эффективна, но к нам поступают обращения о недостаточности раскрытия информации, как изменяется цена. Вот здесь хотелось бы обратить внимание перевозчиков, чтобы они сделали более доступным свой сайт и понимание того, как будет меняться цена в зависимости от сроков продажи билетов.

Я заканчиваю. Я вижу, Вы смотрите на часы.

В части перевозок пассажиров в пригородном сообщении часть проблем мы с вами сняли. Основные услуги и затраты пригородных пассажирских компаний – это аренда и ремонт подвижного состава. На 2017 год у нас установлена индексация в размере 4 процентов. В 2017 году будет проведена работа со всеми методиками, регулирующими этот сегмент. И с 2018 года должна быть актуализирована полностью нормативная база, регулирующая пригородные пассажирские перевозки. Эта работа ведется совместно с субъектами Российской Федерации, с перевозчиками и пригородными компаниями. Если коротко, то в части тарифообразования все.

### **С.В. ШАТИРОВ**

Наталия Юрьевна, да, но нас волнуют, в общем-то, и массовые грузы. Если говорить о грузоперевозках... Пассажироперевозки более-менее понятны, хотя мы опять возвращаемся к тому, что любая модель, любой проект работает тогда, когда есть экономические механизмы и сбалансированная экономическая модель. Мы с вами четыре года пробовали при несбалансированной модели жить с пригородным сообщением, и видите, чем кончилось. Там денег не хватало по крайней мере в трех точках.

Сегодня по пригороду у нас остается один вопрос – это реновация выбывающего подвижного состава, за счет чего покупать новые секции.

И я понимаю, что опять мы вернемся к тарифу, к доступному тарифу для населения, который должен соответствовать возможностям населения в каждом регионе. Если мы опять реновацию перенесем на тарифы, потому что у регионов-то денег действительно сейчас серьезно не хватает, ну, может быть, не у всех, но у подавляющего большинства, региональные бюджеты очень напряжены... Поэтому вот один момент.

Второй момент. Мы переходим на 10-01, и ни шагу влево, ни шагу вправо. А как быть с конкурентоспособностью некоторых отраслей? В частности, угольную отрасль крайне этот вопрос волнует. Ну, есть некий пик роста после практически четырехлетнего провала по конечным ценам на угольную продукцию. На внутреннем рынке чуть-чуть приросло за прошлый год. Но в целом за последнее десятилетие падал спрос. Значит, остается экспорт. Экспорт зависит от тарифов.

Если мы с вами не будем учитывать эти моменты (а вы сегодня – регулятор в этом вопросе), то мы столкнемся с огромными сложностями и трудностями, в том числе и социальными. Это же моногорода. И здесь ты население не разбавишь, в шахтерских регионах. Воркута, Кузбасс, чуть-чуть Ростов, может быть, на Востоке поднимаются сейчас города, Якутия. Поэтому вот здесь нужно очень внимательно следить за ситуацией и в плане отношения к регулированию все-таки подходить гибко. Понимаете? Давайте вместе работать в этом отношении.

Вы свои предложения в рекомендации давали?

**Н.Ю. ЯКОВЕНКО**

Мы дополнительно еще дадим свою позицию. Но здесь, наверное, все-таки целесообразно отметить, что тот вопрос, что Вы обозначили... При экспортных перевозках целесообразно смотреть все сегменты перевозки. Нельзя акцентировать внимание только на регулируемом сегменте. Целесообразно также обращать внимание на нерегулируемые сегменты. В настоящее время у нас готовятся правила недискриминационного доступа к услугам портов.

**С.В. ШАТИРОВ**

Абсолютно правильно. Согласен.

**Н.Ю. ЯКОВЕНКО**

ФАС России возбужден ряд дел по монополюно высоким ценам при услугах портов.

Также я отметила, что ППЖТ также влияет на стоимость перевозки. Смотреть только на один регулируемый сегмент – это будет узкое направление, и не всегда регулируемый сегмент даст тот необходимый экономический эффект при всей перевозке.

Мы всегда готовы работать. Но просто широко надо смотреть.

**С.В. ШАТИРОВ**

Давайте вместе поработаем по внутреннему транспорту, там, где частные участки, и вот этот момент. И, конечно, по портам Вы абсолютно правы. Рост на портовые услуги в принципе съедает очень много в стоимости товара. В этом я с Вами полностью согласен.

**Д.В. ИЛАТОВСКИЙ**

Можно вопрос?

**С.В. ШАТИРОВ**

Да, пожалуйста.

**Д.В. ИЛАТОВСКИЙ**

Илатовский Денис, СУЭК.

Уважаемые Сергей Владимирович, Наталия Викторовна! Хотел уточнить. В самом начале совещания Вы, Сергей Владимирович, отметили, что для грузоотправителей, для экономики очень важен долгосрочный предсказуемый тариф. Хочу сказать, что у нас период долгосрочного тарифа заканчивается в 2018 году. У нас был пятилетний период – с 2013 по 2018 год. С 2019 года нет утвержденных индексов, мы не знаем, какая будет индексация на следующий долгосрочный период. Одновременно ведутся разговоры о пересмотре прейскуранта, который вступит в силу, например, с 2018 или 2019 года. Фактически мы живем в условиях, когда с 2019 года невозможно предсказать, какой будет стоимость железнодорожной перевозки.

Я бы хотел, чтобы эту дискуссию не разводить, а, может быть, компромисс какой-то найти, предложить в том числе в протоколе нашего заседания отразить необходимость поддержания долгосрочного индекса, долгосрочного предсказуемого тарифа. Пусть он не будет одинаковым, пусть он не будет нулевым, но должна быть предсказуемость. Мы не можем жить в условиях, когда прейскурант разрабатывается и через два года он будет в два раз больше. Ну, этого нельзя допустить. Для любой отрасли нужно предусмотреть какой-то разумный диапазон изменений, для того чтобы можно было прогнозировать свои инвестиции и так далее.

**С.В. ШАТИРОВ**

Я защищу ФАС.

**Н.Ю. ЯКОВЕНКО**

А меня не надо защищать, я сама могу, Вы же знаете... *(Оживление в зале.)*

**С.В. ШАТИРОВ**

*(Говорит не в микрофон. Не слышно.)* ...для определенной категории грузов.

**Д.В. ИЛАТОВСКИЙ**

Сергей Владимирович, я Вас уверяю, что металлурги, нефтяники также беспокоятся о тарифах 2019–2020 годов.

**С.В. ШАТИРОВ**

Ну, это же грузы. Это категория грузов.

**Н.Ю. ЯКОВЕНКО**

Можно, я добавлю?

**С.В. ШАТИРОВ**

Пожалуйста.

**Н.Ю. ЯКОВЕНКО**

У нас сейчас есть прогноз Минэкономразвития, где индексы до 2020 года в принципе указаны, и там железнодорожная перевозка также включена.

**Д.В. ИЛАТОВСКИЙ**

Очень хорошо. Вместе с прейскурантом у нас должна быть предсказуемость, включая пересмотр прейскуранта.

**Н.Ю. ЯКОВЕНКО**

Ваше предложение очень разумно, никто не может быть против.

**Д.В. ИЛАТОВСКИЙ**

Чтобы мы примерно понимали, насколько это может ударить по отраслям.

**С.В. ШАТИРОВ**

Это один из принципов, в общем-то, инвестиционной привлекательности страны, региона, как хотите, отрасли, производства. Ты никогда не просчитаешь свою экономику, пока не будешь знать, по крайней мере сколько будет стоить доставка твоего товара до рынков сбыта. Это основной вопрос, который мы уже на протяжении порядка 20 лет ставим, и хотелось бы услышать... Был период, когда, например, угольщики полгода ждали, пока будет установлен тариф, до июня. Потом в дебатах рождалось некое решение, и потом все быстро тащили этот груз или на экспорт, или на внутренний рынок.

Пожалуйста. Очень важный вопрос.

**А.А. МЕЩЕРЯКОВ**

Если можно, я просто добавлю еще, обращаю внимание коллег на те слова, которые Наталия говорила здесь, – что вас не интересует отдельный железнодорожный тариф, вас интересуют транспортные составляющие в цене продукта. Исходя из этого давайте будем

корректны и говорить сейчас не только о железнодорожном тарифе, а о предсказуемости всей транспортной составляющей, включая всех участников перевозки. Мы все прекрасно знаем, что по некоторым продуктам железнодорожная инфраструктурная составляющая в настоящее время существенно ниже 50 процентов в транспортной составляющей доставки продуктов. Просто надо сказать, чтобы мы все слова применяли корректно. Спасибо.

**Д.В. ИЛАТОВСКИЙ**

Абсолютно правильно. Мы, для того чтобы гарантировать себе транспортную составляющую, строим себе порт, покупаем вагоны и эту часть себе гарантируем своими инвестициями. А вот инфраструктурная, к сожалению, пока нам неизвестна.

**С.В. ШАТИРОВ**

Как можно вкладывать деньги, если не посчитал, что из этого получится?

Пожалуйста.

**Н.Ю. ЯКОВЕНКО**

Всё. Спасибо.

**С.В. ШАТИРОВ**

Спасибо.

Коллеги, важнейший вопрос. Если говорить обо всех составляющих, то мы просто не учитываем... Мы сейчас говорим о перевозках, о тонно-километрах, но мы не учитываем, что в структуре себестоимости любого товара, услуги и вообще любого производства, в том числе малого, частного, личного... ведь это складывается из четырех составляющих – это тепло, электричество, те самые тонно-километры и стоимость литра горючего. Когда все это суммируется в себестоимость... и как рассчитывается инфляция, мы тоже до конца, в общем-то, не совсем понимаем. Если рост ниже установленного в проекте бюджета уровня инфляции, то как все вместе сложить в монопольном секторе и как можно получить результат, который заложен изначально, – ну, трудно сориентироваться. Поэтому вопрос это краеугольный, наверное, вообще в целом ситуация с экономическим ростом и экономическим развитием... Сейчас он по крайней мере озвучен. Мы понимаем, что движение в этом направлении начинается, и будем надеяться, что все составляющие будут оцениваться, вы абсолютно правы, особенно в нашей стране. Страна протяженная, без транспорта, без электричества и тепла здесь не выжить. Поэтому все понятно. Действительно, так и надо работать в перспективе.

Коллеги, кто хотел бы выступить?

Пожалуйста, Мочальников Сергей Викторович, руководитель Департамента угольной и торфяной промышленности Министерства энергетики Российской Федерации.

### **С.В. МОЧАЛЬНИКОВ**

Сергей Владимирович, не мог не взять слово.

У нас Анатолий Борисович, к сожалению, сегодня не смог прибыть, тем не менее от лица Минэнерго в части угольной промышленности я хотел коротко резюмировать.

У нас угольная промышленность – единственная промышленность в ТЭК полностью частная, а "РЖД" – это государственная компания. Поэтому это у нас самый яркий пример частно-государственного партнерства, который... и вместе тяжело, и порознь не могут. Потому что уголь в машинах не увезешь, а уголь в балансе "РЖД" – почти 40 процентов погрузки, а экспорт для угольной промышленности, Вы правильно сказали, вырос в четыре раза за последние 10 лет, и сегодня это 165 миллионов по прошлому году из наших чуть менее 400 добытых.

Абсолютно правильно здесь было сказано и Вами, и представитель ФАС сказала о том, что нужно рассматривать все аспекты транспортной составляющей, и здесь не только "РЖД", хотя они играют серьезную роль в регулировании сектора.

У нас стоимость аренды вагонов за прошлый год выросла более чем на 50 процентов. Соответственно, один только данный вид позволил (а это практически является альтернативой 15-процентного роста железнодорожного тарифа, это очень существенно)...

А вообще хотел кратко резюмировать. Мы свои предложения уже давали и дадим еще вместе с коллегами. Был вопрос здесь у энергетиков. Мы еще посмотрим предложения. Чтобы энергетики посмотрели. Мы уже давали. Но тем не менее хотелось бы отметить, что необходимо в нашем понимании для "РЖД". То, что тариф был долгосрочным, который истекает в 2018 году... Следующий мы хотели бы видеть, чтобы он был 10-летним, чтобы он был прозрачным, для того чтобы было понимание, как он будет изменяться, от каких внешних факторов... чтобы в случае изменения тарифа учитывались внешние факторы. Мы в прошлом году собирались с коллегами из "РЖД", все оперировали цифрами 3-тысячного роста цен на уголь на внешнем рынке, а другие аспекты не были рассмотрены.

Сегодня мы вернулись к ценам сентября, а не ноября. Тариф же не пересматривается в нижнюю сторону? Не пересматривается. Хотелось бы, чтобы при работе над Прейскурантом № 10-01 его основная структура была сохранена, потому что тариф без малого 15 лет отработал, в него было внесено, как здесь было сказано, более 60 изменений. Но тем не

менее хотелось бы, чтобы сама структура осталась именно таковой, как она была в него заложена тогда, в 2003 году.

И учитывая, что решения, которые принимаются... не всегда, скажем так, могут быть последствия просчитаны или, может быть, были они сделаны специально... Это касательно парка вагонов. На этот год планируется еще более масштабное выбитие парка полувагонов. Я знаю два-три региона, где присутствует угольная промышленность, где не смогли погрузить то, что хотели. Это и "РЖД" тоже очень важно, потому что оно недополучило погрузку. Я знаю предприятие, которое 21 день не могло осуществить погрузку, при том, что у него был оплаченный тариф, – не было подвижного состава.

Хотелось бы обратить внимание уважаемых коллег и из Совета Федерации, и из "РЖД", что данную ситуацию нельзя допустить. Надо стараться стимулировать тогда производство полувагонов.

Ну и хотелось бы... В прошлом году, когда было принято решение о дополнительной, скажем так, индексации железнодорожного тарифа, он шел на капитальный ремонт и на развитие, на расшивку тех "узких мест", которые не вошли в приоритетные программы (Восточный полигон, выход к северным нашим ходам, я имею в виду, в Мурманске). И угольные компании выражали свою готовность (и мы ее всячески поддерживали) к тому, что при повышении скорости движения грузов, конечно же, можно разговаривать о поддержке такой тенденции и в будущем.

Это совсем коротко из выступления. Мы еще дополнительно направим свои предложения в проект.

**С.В. ШАТИРОВ**

Спасибо.

**В.П. БАБУШКИН**

Сергей Владимирович, можно? Минпромторг, Бабушкин Всеволод Петрович. Я вкратце...

**С.В. ШАТИРОВ**

Только спорить не надо.

**В.П. БАБУШКИН**

Нет, не спорим, просто я прокомментирую и скажу о действиях, которые уже предприняты.

Хотя мы не отвечаем за тарифы, но не могу не остановиться на этом. Тариф действительно поднялся в два раза, но с точки, когда он упал в три раза. То есть это изначально. Изначально у нас существовали суточные тарифы где-то на уровне 1,5 тысячи, потом мы

скатились до 350, радовались, когда поднялись до 500. Сейчас – да, действительно около 1 тысячи, но это тариф, который позволяет только обслуживать вагоны, то есть приобретать вагоны это не позволяет. Стоимость тарифа, по нашим данным, где-то в районе 1200 – это уже будет позволять приобретать вагоны.

Второй вопрос – то, что касается дефицита вагонов. Действительно, дефицит полувагонов был в мае – июне, когда резко возросла (коллеги из СУЭК здесь присутствуют, подтвердят) стоимость экспортного угля.

И, действительно, был спрос спотовый, это не длительные контракты, которые заключены, и в некоторых случаях нехватка вагонов присутствовала. В том числе в связи с этим (то, что касается субсидирования полувагонов) сейчас в Правительстве находится постановление, где по нашему предложению внесены и полувагоны. То есть там упор сделан на специализированный подвижной состав. Это цистерны различные, в том числе для перевозки различных грузов. Ну и полувагоны мы предложили, потому что мы видели действительно картину, когда небольшой, но дефицит был. Это вкратце. Спасибо.

**С.В. ШАТИРОВ**

Спасибо.

Не успели оглянуться... То, по-моему, 260 тысяч единиц было лишних на федеральных железнодорожных путях, а теперь у нас опять вопрос. Причем ряд заводов же закрылся за то время, когда этот был...

**В.П. БАБУШКИН**

Сергей Владимирович, мы на сегодня готовы произвести 90 тысяч вагонов в год. Спрос сегодня – 40 тысяч, максимум будет – 42–45 по этому году. Всё. Мы можем.

**С.В. ШАТИРОВ**

Мы его закрываем?

**В.П. БАБУШКИН**

Конечно.

**С.В. ШАТИРОВ**

Полностью? То есть проблем нет?

**В.П. БАБУШКИН**

Нет. С производством вагонов проблем нет.

**С.В. ШАТИРОВ**

Только с закупкой.



**С МЕСТА**

Да, только с заказом.

**В.П. БАБУШКИН**

Будет оплаченный спрос – произведем 90 тысяч.

**С.В. ШАТИРОВ**

Понятно. Хорошо. Спасибо.

Пожалуйста.

**Е.М. МАРКОВ**

Марков снова, после вопроса.

Хотелось бы обратить внимание на территориально-структурный аспект деятельности ОАО "РЖД" именно в региональном разрезе. Дело в том, что сегодня наблюдается серьезное противоречие в двух подходах, борьба двух подходов, в том числе я, как член межведомственной рабочей группы Минэкономразвития, работая над основами стратегии территориального развития России, отчетливо это чувствую: с одной стороны, стремление к концентрации ресурсов развития в нескольких точках, крупнейших городах страны; с другой стороны, стремление обеспечить равномерное развитие, в частности в региональном плане, в масштабе регионов. И мы отмечаем, что концентрация ресурсов в региональном масштабе, в масштабе на территориях субъектов Федерации, по существу, ведет к свертыванию экономического базиса этих регионов во многом.

Поэтому роль транспорта, железнодорожного транспорта, которая всегда была очень важна и значима в нашей стране, могла бы быть весьма конструктивной при решении этих вопросов. Каким образом? Было бы хорошо, если бы все-таки в структуре ОАО "РЖД" действовала программа (хотя это для них локальный как бы аспект, не самый, может быть, главный, учитывая масштабы нашей страны, но тем не менее была бы важна эта программа) развития железнодорожного транспорта, его модернизации в масштабе субъектов Федерации.

В докладе Александра Сергеевича было сказано о том, что идет стирание различий между дальними и короткими поездками. Это важно. Так вот, было бы, наверное, хорошо, если бы была акцентирована работа над обеспечением доступного сообщения до своего социально-экономического центра в масштабе каждого субъекта Федерации, начиная от его границ. Это одно из направлений.

Другое направление – это продолжающаяся, к сожалению (хотя в основном она уже состоялась), концентрация всех объектов экономической и социальной инфраструктуры ОАО "РЖД" в основном в крупных городах. Мы бы просили еще раз обратить внимание на это с точки

зрения определения перспектив дальнейшего развития систем и транспортной инфраструктуры, с тем чтобы найти возможность размещать эти объекты как исключительно важные для небольших городов и других населенных пунктов субъектов Федерации не только в крупнейших городах страны, в центрах субъектов Федерации, но и в других населенных пунктах. Это было бы очень важно.

Тема многоаспектная, здесь очень много направлений работы в региональном плане, я не буду на этом останавливаться и привлекать ваше внимание к деталям. Но мне казалось бы, что очень актуально сегодня – обратить внимание именно на региональный аспект развития железнодорожного транспорта в нашей стране. Спасибо.

**С.В. ШАТИРОВ**

Хорошо. Спасибо, коллега.

Анатолий Анатольевич, Вы хотели два слова сказать по этой теме?

**А.А. МЕЩЕРЯКОВ**

Я на самом деле скажу одно слово по этой теме. Говорили с точки зрения учета регионального аспекта движения... Еще два года назад было принято решение на уровне Правительства, и в настоящее время каждый регион разработал и защитил в Министерстве транспорта комплексный план транспортного обслуживания населения не железнодорожным транспортом, а всеми видами транспорта. Этот комплексный план расписан на длительное время, где учтено развитие и взаимодействие различных видов транспорта. Просто надо в регионах взять и посмотреть его. Спасибо.

**С.В. ШАТИРОВ**

Пожалуйста, наши коллеги из регионов.

**В.В. ШИМОХИН**

Спасибо большое, Сергей Владимирович.

Шимохин Василий Владимирович, генеральный директор ОАО "АК" Железные дороги Якутии".

У меня было большое выступление, но я не буду много говорить из-за недостатка времени. Суть моего выступления заключается в следующем.

Хотя мы являемся дочерним предприятием ОАО "РЖД", но тем не менее мы являемся субъектом естественной монополии, осуществляем перевозку грузов на территории Якутии по двум участкам: от Нерюнгри до Томмота, который сдан в постоянную эксплуатацию, и во временную эксплуатацию – участок от Томмота до Якутска (это почти 400 километров). То есть

якутские железные дороги эксплуатируют почти 1 тыс. километров малодеятельной железной дороги, и мы получаем прибыль с этого дела. И за прошлый год в региональный бюджет Якутии поступило около 500 млн. рублей налогов.

Так вот, суть моего вопроса и предложений заключается в следующем. Дело в том, что мы сегодня эксплуатируем вот этот участок, не введенный в постоянную эксплуатацию. Здесь получилась правовая пустота. От Томмота до Нижнего Бестяха 430 километров – вновь построенная дорога, но не сданная в постоянную эксплуатацию. Дело в том, что мы там все сегодня присутствуем, ежегодно перевозим по 400 тыс. тонн грузов, но нормативно никак это не урегулировано. Мы подготовили свои предложения. До 2003 года существовали правила перевозок по временным, новостроящимся дорогам. При выходе Устава железнодорожного транспорта в 2003 году эта норма там не была прописана и исключена. И сегодня к нам со всех сторон контролирующие органы, все кому только не лень, приходят с вопросами: "Почему едем? Как едем? Зачем едем? По каким ценам едем?" И так далее.

Мы неоднократно обращались и в Минтранс, и везде с просьбой... Нужно Правительству утвердить положение об этом. Мы совместно с "РЖД" уже создали рабочую группу, но у нас единственная просьба (как предложение Правительству, Минтрансу) – включить это и ускорить утверждение вот этого положения – об эксплуатации временных участков либо точно в действующие акты включить положение о перевозке, с тем чтобы исключить эти неурегулированные вопросы. Спасибо.

**С.В. ШАТИРОВ**

Спасибо. Я извиняюсь, Василий Владимирович, почему-то Вы выпали действительно из выступающих.

**В.В. ШИМОХИН**

У меня тут целое...

**С.В. ШАТИРОВ**

Да. Поработайте с аппаратом. Мы учтем Ваши предложения, обязательно отметим их. Конечно, это не обязательно уровень федерального законодательства. Это, безусловно, подзаконный акт: решение Правительства, Правительственной комиссии по транспорту, регулятора. Я думаю, что мы здесь поработаем вместе. А это мы отметим. И внимательно посмотрите рекомендации, мы там...

Представители регионов, кто-то выступит? Хорошо.

Коллеги, тогда подводим сегодня черту. Что хотелось бы сказать? Трудно было. Я, честно говоря, не думал, что мы уложимся в два с половиной часа, я думал, что мы гораздо больше будем выбиваться из графика. Мы коснулись практически всех аспектов работы такой выдающейся инфраструктурной монополии, как "Российские железные дороги". Это и перспективы развития, и действующий производственный комплекс, и то, что касается сегодня вопросов, связанных с перспективами и тарифами, то есть конкурентоспособностью отечественного производителя и отечественной экономики. Охватить, конечно, все было очень сложно.

Хотелось бы отметить то, что сегодня мы коснулись еще одной темы. Ведь за последние годы практически у нас в стране полностью прекратила функционирование такая отрасль, как российский машиностроительный комплекс для железных дорог. За последние годы он воссоздан, причем дает продукцию. Правда, я услышал замечания по качеству. Но кто не работает, тот в принципе...

Поэтому перспективы очень хорошие. Сегодня понятно, что заработал вот этот комплекс, и он действительно выдает продукцию, и продукцию на уровне. Мы с вами получили такой локомотив (сегодня получаем), по крайней мере проектный офис создан сегодня, проект проходит в соответствующих структурах согласование, в том числе и экспертизу, по высокоскоростному движению. Мы же долго задумывались о том, нужно или нет тратить деньги на этот сектор экономики. Понятно, ну что выигрывает? Ну, быстрая доставка населения к рынку труда, тем более что изменяется экономическая ситуация внутри регионов и перемещается, может быть, в соседние регионы.

Нужно ли тратить деньги именно по этой статье? Да, это новый путь, в целом разгрузка действующих транспортных магистралей, несколько побыстрее, может, начнется движение грузовых и пассажирских перевозок по обычным железнодорожным путям. Но сегодня мы понимаем, что это локомотив, который позволяет нашим железным дорогам и тем новациям, которые связаны с машиностроением, перейти в XXI век. Сделано очень много интересных вещей. Поэтому мы внимательно смотрим за ситуацией.

Вместе с этим можно сказать совершенно откровенно: мы удивляемся той, что ли, заторможенной работе в области законодательного сопровождения железнодорожного транспорта. Ведь ряд принятых... Мы с вами находимся на четвертом этапе реформирования железнодорожного транспорта. Законы, которые сегодня действуют (основные три закона), в принципе уже требуют серьезной корректировки. Не прописаны взаимоотношения в секторе грузовых перевозок сегодня по всей вертикали. А прежде всего задача железнодорожного

транспорта – удовлетворить потребности пассажира и грузоотправителя, работать на экономику страны. Поэтому эта вертикаль до сих пор не урегулирована. Это сегодня не критика в адрес ОАО "РЖД", это, скорее, критика в адрес регулятора. Потому что, к сожалению, те вопросы, которые поднимались, футболились из министерства в Правительство, в федеральные органы исполнительной власти и обратно, а потом выпадали из плана законотворческой деятельности Правительства. Просто есть ряд наболевших вопросов.

Поэтому на сегодняшних парламентских слушаниях мы хотели еще раз посмотреть весь комплекс этих вопросов, вычистить их и перейти к некоей системной работе в этом отношении и с поддержкой Государственной Думы на нашей площадке, Совета Федерации. Это были основные цели. И, конечно, нужно помочь железнодорожникам в этом отношении, потому что в России без этого вида транспорта, очевидно, не существовать ни в обычный период, ни, не дай бог, в какой-то другой.

Спасибо всем, кто принял участие в этой работе. Я выражаю большую признательность, сегодня все руководители, в основном вице-президенты "Российских железных дорог", приняли участие. Мы признательны перевозчикам, представителям реального сектора, кто пользуется этим видом транспорта, представителям регионов, ну и, конечно, моим коллегам, которые сегодня... Удивительно, у нас был большой состав сенаторов, это очень приятно. Вопросы были заданы. Я думаю, что аудитория в этом отношении получила ответы. Поэтому давайте продолжим работу над рекомендациями – это тот системный документ, который позволит нам возвращаться к тому, что не будет, в общем-то, решаться в этой области.

Спасибо всем. И успехов!

---