

## Стенограмма парламентских слушаний на тему

«Об актуальных вопросах законодательного регулирования железнодорожных перевозок»

30 мая 2018 года

### **Д.Ф. МЕЗЕНЦЕВ**

Уважаемый Евгений Викторович, уважаемый Олег Валентинович, уважаемые коллеги! Сегодня в Совете Федерации особый день. Успешно, ярко прошел (и еще продолжается) в рамках согласованной с руководством компании и Валентиной Ивановной Матвиенко программы День российских железных дорог. Мы сегодня были свидетелями очень масштабного, глубокого, профессионального выступления Олега Валентиновича Белозёрова, который представил данные о деятельности компании и, что еще более важно, о стратегии развития отрасли на ближайшие годы, прежде всего во исполнение "экономического" указа Президента, изданного 7 мая этого года, который определяет особую роль Российской Федерации, особое позиционирование национальной экономики и социальной сферы.

Мы слышали, что сказала Валентина Ивановна Матвиенко, подводя итоги большого, масштабного обсуждения, ответов на вопросы, дискуссии, которая была посвящена главной теме.

И, Олег Валентинович, также скажу, что все без исключения члены Комитета по экономической политике, который взаимодействует с руководством, с командой "Российских железных дорог", с регионами, понимают то, что было сказано Председателем Совета Федерации, как задачу, которую мы готовы вместе с вами в части, нас касающейся, решать, и ваши усилия в этом вопросе поддерживать. Ну а оценка, которая прозвучала, не требует никаких комментариев, она, безусловно, очень высокая, потому что та деятельность, которую ведет компания, ее результаты, тот стиль работы, который она определила... Почерк взаимодействия с Федеральным Собранием (прежде всего, конечно, мы должны говорить о Совете Федерации) по-настоящему дружеский, доверительный и, конечно, обращен к результату. Мы за это Вас благодарим.

Открывая слушания, я хотел бы попросить заместителя Председателя Совета Федерации Евгения Викторовича Бушмина взять слово.

Евгений Викторович, пожалуйста.

### **Е.В. БУШМИН**

Спасибо.

Я хотел бы сначала несколько слов сказать по регламенту. Я рекомендовал бы после основного доклада (я не знаю, кто его будет делать, генеральный директор – председатель правления или еще кто-то) все-таки представителя Министерства транспорта заслушать. У нас

часто протокол не соблюдается. Я хочу обратить внимание, что сегодня День российских железных дорог, у всех расписание очень жесткое, и, может быть, кто-то не дожидается окончания слушаний и запланированного выступления Сергея Алексеевича Аристова, я хотел бы, чтобы он выступил все-таки пораньше. Для меня мнение представителей органов исполнительной власти в данном случае тоже интересно, так как именно они осуществляют политику в этой области. Как бы мы ни хотели, все-таки открытое акционерное общество "Российские железные дороги" – это "руки", механизм Правительства Российской Федерации.

Я надеюсь, что День российских железных дорог (а я напоминаю, что это не первый День российских железных дорог) мы будем проводить традиционно, и именно в таком ключе лично я поддержал очередной День российских железных дорог, потому что это хорошая возможность очень предметно обсудить перспективы развития железнодорожного транспорта, актуальные вопросы, особенно те, которые волнуют регионы.

Как вы понимаете, протяженность железных дорог по городу Москве несравнима с протяженностью железных дорог по всей Российской Федерации. Таким образом, иначе как о большой региональной компании об акционерном обществе "Российские железные дороги" мы говорить не можем.

Те вопросы, которые звучали сегодня на пленарном заседании, говорят о заинтересованности регионов в работе "Российских железных дорог". Замечу, что наше сотрудничество все-таки идет очень поступательно и набирает обороты, что мне особенно нравится. Если в прошлый раз мы провели выставку компании и уделили ей час на пленарном заседании, то сейчас мы не только провели выставку и уделили час на пленарном заседании, но и проводим парламентские слушания. То есть очень насыщенным получается День российских железных дорог. Кроме того, вы знаете, что и между Днями российских железных дорог мы проводим "круглые столы", Комитет по экономической политике (спасибо) уделяет очень большое внимание этому направлению.

В рамках сегодняшних парламентских слушаний нам предстоит обсудить вопросы законодательного регулирования железнодорожных перевозок.

Хочу отметить, что благодаря постоянному диалогу в последнее время был внесен ряд важных изменений в законодательство. Я не буду повторять, генеральный директор – председатель правления очень хорошо и очень подробно выступил на пленарном заседании и об этом сказал, так же как и сказал о том, что есть еще перспективы в нашей дальнейшей работе, есть еще большое количество законопроектов, которые необходимо довести до состояния законов.

Я хочу обратить внимание на то, что, так как мы настроены на дальнейшее совершенствование правовой базы, Правительство внесло в Государственную Думу законопроект об организации регулярных пассажирских железнодорожных перевозок, насколько я знаю. Это означает, что Правительство вместе с нами, вместе с Государственной Думой и вместе с ОАО "Российские железные дороги" очень озабочено формированием законодательного поля, и поэтому я считаю, что это важный шаг, который устанавливает новую систему взаимодействия между государством и перевозчиком. Самая главная особенность этого законопроекта, как мне кажется, – это то, что он закладывает основу для перехода на современную конкурентную модель оказания транспортных услуг. Все это сопровождается большими пакетами антимонопольного законодательства Федеральной антимонопольной службы. И координация всего законодательства в сфере конкуренции и распространение этого законодательства на область железнодорожного транспорта, конечно, для нас кажутся очень важной перспективой.

Самое главное, что мы очень долго и безрезультатно говорили о том, что нужно предпринимать какие-то шаги, для того чтобы некоторые естественные монополии переводить в состояние конкурентного рынка. И это законодательство как раз одно из немногих, которое позволяет хотя бы какие-то шаги в этом направлении сделать, потому что по другим естественным монополиям, к сожалению, пока таких шагов не предпринимается. А то, что было сделано в рамках реформы РАО "ЕЭС", требует еще обсуждения, результаты тех реформ, которые были проведены.

Поэтому для нас в области конкуренции, в области преобразования естественных монополий то, что делает акционерное общество "Российские железные дороги", – это, конечно, такой пилотный, очень важный проект.

Я уже несколько раз говорил, что футбол – это великая народная игра еще со времен Советского Союза. В моем городе, в моей области, в Ростовской области, представителем которой я являюсь в Совете Федерации, пройдут матчи чемпионата мира по футболу. И то, что "Российские железные дороги" сделали для организации чемпионата мира по футболу, – беспрецедентно. Я просто говорю, что это беспрецедентно. Ни в одной стране таких организационных мероприятий не проводилось. Поэтому я еще раз хочу сказать спасибо "Российским железным дорогам" за это.

У меня здесь много написано критики, но часть ее оказалась просто... Генеральный директор на пленарном заседании тоже сказал об этом, правда, он отметил, что это все будет реализовано, исправлено. Поэтому мне говорить о том, о чем знают сами железнодорожники и что

стараятся исправить, вообще, наверное, не стоит. Я все-таки не стал бы сейчас углубляться в тему вокзалов. Там есть огромные достижения, хотя есть и много проблем, и о них тоже знает ОАО "РЖД". И, наверное, дальше будет только лучше.

Меня на самом деле в наших взаимоотношениях волнует пока один вопрос – связанный с пригородным сообщением. Здесь у нас есть проблемы, о которых тоже знает акционерное общество "Российские железные дороги". Но те модели, которые были когда-то реализованы, мягко говоря, вызывают некоторые опасения, связанные с тем, что настолько долго убыточными компании быть не могут. Значит, что-то в "консерватории" не так. Поэтому надо еще раз, мне кажется, вернуться к обсуждению вопросов, связанных с моделью пригородного сообщения во всех субъектах Российской Федерации.

И последний вопрос. Я, видите, сосредоточился только на недостатках, но, еще раз повторяю, мы все достоинства тоже знаем. Просто я считаю еще одним недостатком, о котором тоже говорил генеральный директор на пленарном заседании, – это проблемы, связанные с высокоскоростными железными дорогами. Понимаете, судя по тому, как отреагировали сенаторы, я бы сказал, что помимо большой текучки это у нас сейчас такое инновационное, перспективное направление – надо повышать культуру, поднимать из того состояния (по остаточному принципу, я имею в виду)...

Мы все время говорим об инновационных высокоскоростных железных дорогах, но уже после того, как обсудим грузовые перевозки, пассажирские перевозки и многое другое. Мне кажется, сейчас надо поднимать статус этого вопроса, больше обращаться к этому вопросу и более активно ставить его перед Правительством. Вообще нужно нам заниматься этим.

Я посмотрел статистику по скоростным дорогам, допустим, в Китае. Это очень угнетающе. Я понимаю, что, может быть, если поставить сейчас задачу бросить все и заняться только этим, мы тоже можем так же действовать, но они же вроде и остальные перевозки тоже осуществляют, а у нас с этим вопросом – очень слабо. Я прошу еще раз при определении приоритетов обязательно обратить внимание после грузовых, пассажирских перевозок, вокзалов и прочего на высокоскоростные железные дороги.

Хотелось бы видеть нашу страну инновационной. Хотелось бы видеть нашу страну такой, в которой население очень мобильно. И в повышении этой мобильности акционерное общество "Российские железные дороги" очень и очень активно помогает, в частности высокоскоростными железными дорогами.

Спасибо вам большое, что вы меня выслушали.

**Д.Ф. МЕЗЕНЦЕВ**

Евгений Викторович, спасибо за те акценты, которые Вы сделали. Я думаю, что (видел, что Олег Валентинович сделал пометки, немало коллег в зале тоже обратили на это внимание) это большие проекты, которые требуют, конечно, совместных усилий и поддержки и самой акционерной компании, и со стороны Правительства и регулятора.

По поводу выступления Сергея Алексеевича Аристова.

Сергей Алексеевич, как Вы помните, мы договаривались, что Вы в определенной степени, как один из руководителей министерства, подведете определенный итог. Но, в силу того что где-то в 16 часов 45 минут мы должны Олега Валентиновича Белозёрова и Евгения Викторовича Бушмина отпустить, я с удовольствием поменяю график. Прошу меня в этом поддержать. После выступления коллег Пегова, Верховых и Иванова, перед выступлением Андрея Сергеевича (не будете возражать?) дадим слово статс-секретарю – заместителю Министра транспорта, а потом – губернатору Новгородской области.

Олег Валентинович Белозёров, пожалуйста.

**О.В. БЕЛОЗЁРОВ**

Уважаемый Евгений Викторович, уважаемый Дмитрий Федорович, уважаемые коллеги, сенаторы! Хочу вас поблагодарить. Вот действительно – День российских железных дорог, когда есть возможность и представить результаты, и... Соглашусь с Евгением Викторовичем, в первую очередь нужно критиковать. Критика дает возможность понимать, где что нам нужно сделать. Если все хорошо, а в конечном итоге (все-таки мы же видим, что у нас происходит)... Не надо замалчивать.

Я уже сегодня во время своего выступления на пленарном заседании сказал, что активно пользуюсь обратной связью, своим личным кабинетом, куда может обратиться любой гражданин Российской Федерации и задать любой вопрос, описать ситуацию. Коллеги мои знают, что регулярно на оперативных совещаниях всё непосредственно из этих обращений мы проверяем. Когда имеем возможность быстро отреагировать, стараемся это делать, включаем в планы системные вопросы.

Но, как уже было сказано, не все зависит от нас. И здесь, пользуясь такой площадкой, возможностью, мы о своих "болячках" рассказываем и просим их урегулировать на законодательном уровне. Их тоже большое количество. Жизнь идет вперед, ситуация меняется, появляются новые технологии, новые взаимоотношения, и вот это совместное активное движение

вперед и нормализует ситуацию. Если что-то отстает, либо технологии, либо законотворчество, у нас появляются пробелы, которые приводят к тому, что мы что-то не реализуем.

Отдельно хотел бы остановиться на законопроекте, который внесло Правительство, по пассажирским перевозкам, и озвучить просьбу. Закон крайне нужный. Проект закона внесен по поручению Президента Российской Федерации. Но даже при принятии решения в Правительстве по поводу внесения был обозначен ряд моментов, которые очень серьезно нужно пообсуждать здесь, на площадке Совета Федерации, чтобы правильно распределить полномочия и возможности.

Наша железнодорожная система отличается и от европейской, и от американской. Мы по одному и тому же пути перемещаем и грузы, и пассажиров, и у нас очень сложная система управления. В ряде случаев законодательство не до конца учитывает эти особенности. Мы просили бы очень внимательно рассмотреть на вашей площадке эти вопросы.

В отношении естественных монополий я поддерживаю следующую позицию (тем более есть указ Президента о конкуренции) – все, что можно было бы вывести в конкурентную среду, мы стараемся вывести, именно в формат конкуренции. Мы активно поддерживаем и малое, и среднее предпринимательство и стараемся часть функционала передать.

Единственное, на что мы обращаем внимание: железная дорога – это безопасность и надежность. Мы не должны делать шаг вперед, а потом три назад, как было описано в одном известном произведении.

По некоторым шагам, которые уже были предприняты, есть спорные результаты. Мы их сейчас оцениваем. Где-то есть действительно очень серьезное продвижение, где-то, к несчастью, не до конца взвешенная ситуация привела к тому, что то вагонов не хватает, то операторы не особенно заинтересованы, то РЖД с чем-то не может справиться.

Железнодорожная система уникальна в том, что в одной точке что-нибудь дернешь, несильно, – аукнется в другой точке, причем с утроенной силой, и дай бог, чтобы это дало хороший результат. Поэтому как раз та взвешенная позиция, которую мы видим здесь, на площадке Совета Федерации, очень важна. Я знаю, что здесь точно будут услышаны все стороны, и, со своей стороны, однозначно могу сказать, что окончательное решение мы исполним безусловно и безукоризненно. Но все взвесить и принять такое решение необходимо. Поэтому еще раз хочу вас поблагодарить.

По пригородному сообщению сегодня несколько вопросов было. Полностью разделяю мнение, что эта проблема уже такая, знаете, перезревшая, ее нужно решить. Мы разговаривали с вновь назначенными членами Правительства. Я уверен, что в ближайшее время мы алгоритм

решения этой проблемы найдем. Да, там нужно будет всем приложить усилия – и "Российским железным дорогам", и компаниям, и регионам.

Евгений Викторович знает (и другие участники тоже знают и могут это отметить), что у нас были разные периоды взаимоотношений с Ростовской областью. Я сегодня могу высказать только слова благодарности руководству Ростовской области. Отношения изменились, и у нас совместно появились новые возможности. Когда мы работаем конструктивно, мы выходим на новые возможности, причем начинаем задавать друг другу вопросы... Эти же возможности были очевидными, и в какой-то промежуток времени можно было нам их реализовать. Списываю на косность "Российских железных дорог". Но мы меняемся. Мы стараемся меняться быстрее, и уверен, что все поставленные задачи, и Президентом Российской Федерации, и те, которые мы с вами сформулируем, мы обязательно выполним. Спасибо.

### **Д.Ф. МЕЗЕНЦЕВ**

Спасибо, Олег Валентинович.

Олег Валентинович, можно один вопрос Вам задать публично? Вы сказали, что некоторое замедление в решении вопросов пригородных пассажирских перевозок Вы списываете на косность "Российских железных дорог". Можно мы, как друзья "Российских железных дорог", скажем, что мы это списываем на определенную небольшую косность "Российских железных дорог", быстро преодолимую?

Коллеги, я хотел бы обратиться к докладчикам с просьбой несколько сократить свои выступления. Они были анонсированы до 15 минут. Давайте ориентироваться – до 10 минут, или, может быть, даже вам хватит меньшего времени, чтобы донести до нас главные положения докладов.

Дмитрий Владимирович Пегов, директор ОАО "РЖД" по пассажирским перевозкам. Доклад на тему "Об актуальных вопросах законодательного регулирования пассажирских железнодорожных перевозок в дальнем следовании и пригородном сообщении". Пожалуйста.

### **Д.В. ПЕГОВ**

Уважаемые Евгений Викторович, Дмитрий Федорович, уважаемые сенаторы, коллеги! Прежде всего разрешите вас поблагодарить за предоставленную возможность выступить на парламентских слушаниях.

Остановлюсь на основных моментах работы пассажирского блока компании "Российские железные дороги".

Презентацию поставьте, пожалуйста.

Законодательные решения, принятые вами и вашими коллегами в Государственной Думе за последние три года, оказали существенное влияние на стабилизацию деятельности пассажирского комплекса в непростых экономических условиях. В результате нам удалось остановить снижение объемов перевозок пассажиров и уже в прошлом году обеспечить положительную динамику, которая сохраняется и в текущем году.

Принятие ряда законов, особенно в сфере налогообложения, позволило обеспечить доступность железнодорожных пассажирских перевозок для граждан Российской Федерации. Так, в прошлом году ценовая нагрузка на пассажиров поездов дальнего следования в регулируемом сегменте возросла на 3,9 процента, а в текущем году индексация тарифов нами не производилась. Для пассажиров поездов пригородного сообщения в прошлом году субъекты Российской Федерации смогли удержать средний уровень индексации тарифов в размере 4,8 процента.

При этом удалось достичь сбалансированности финансовых результатов деятельности компании "Российские железные дороги", пригородных пассажирских компаний и Федеральной пассажирской компании. Мы с удовлетворением отмечаем, что законотворческая деятельность все больше приобретает социальную направленность.

Одним из главных вопросов остается обновление парка подвижного состава. В соответствии с распоряжением Правительства Российской Федерации в Министерство транспорта направлены предложения в проект долгосрочной программы закупки и обновления подвижного состава в сферах пассажирских перевозок в пригородном сообщении и дальнем следовании до 2025 года. Проводится работа с производителями подвижного состава в соответствии с данной программой, сформированной компанией.

Есть понимание работы в части обновления парка Федеральной пассажирской компании, программа которой полностью синхронизирована с долгосрочной программой развития холдинга "Российские железные дороги" в перспективе до 2025 года. При этом значительные риски мы видим в части программного обновления пригородного подвижного состава. Не все перевозчики могут себе позволить приобрести подвижной состав, и не все регионы хотят это делать.

Вопрос обновления подвижного состава, задействованного в организации пригородных железнодорожных перевозок, в настоящее время приобрел острый характер. Так, потребность в обновлении начиная уже с 2019 года составит 829 вагонов на общую сумму 59 млрд. рублей. За счет инвестиционной программы РЖД в этом году предусмотрена закупка 90 вагонов электропоездов переменного тока серии ЭПЗД производства Демидовского машиностроительного завода на сумму 5,2 млрд. рублей, которые будут направлены на полигоны Ростовской области



(74 вагона) и в Волгоградскую область для организации движения пригородных поездов по маршруту Волгоград – аэропорт Гумрак (4 состава, 16 вагонов). На данный момент источник финансирования и порядок приобретения 822 вагонов для пригородного сообщения не определены.

Говоря о долгосрочной программе закупки пассажирских вагонов поездов дальнего следования, мы прежде всего подразумеваем закупку инновационного подвижного состава. Это вагоны проекта "2019" и вагоны проекта "2020". Эти вагоны будут пополнять парк Федеральной пассажирской компании уже в ближайшей перспективе – на три года.

Помимо отдельных технологических новшеств внедрение инновационных вагонов позволит перевозчику получить ряд экономических выгод. Потребительские свойства новых вагонов будут сформированы с учетом современных тенденций мирового вагоностроения, а также на основе изучения требований пассажиров. В качестве примера потребительских свойств можно привести выделение отсеков для крупногабаритного багажа, регулируемое затемнение окон, душевые кабины, сенсорные экраны, индивидуальные сейфы, развитие зон отдыха для детей и многое другое.

Вагон "2019" массово заменит существующие одноэтажные купейные вагоны, а на смену плацкартным вагонам придут новые вагоны открытого типа, оснащенные кондиционерами, биотуалетами, имеющие обозначенные выше улучшенные потребительские и технико-экономические характеристики. Их закупка позволит сохранить стабильность социально значимых перевозок и безболезненно перейти к новой продуктовой линейке в условиях скачкообразного массового выбытия подвижного состава до 2025 года.

Двухэтажные вагоны проекта "2020" мы планируем использовать на маршрутах с наибольшим пассажиропотоком и инфраструктурой, обеспечивающей их эксплуатацию. Использование данных вагонов позволит нарастить предложенную емкость и снизить расходы Федеральной пассажирской компании, при этом улучшить предложение для клиента, отказавшись от менее привлекательных плацкартных вагонов и снизив среднюю цену билета относительно стоимости купе.

Уважаемые сенаторы! Хочу, так же как и Олег Валентинович, обратить ваше внимание на законопроект об организации регулярных пассажирских железнодорожных перевозок, который, на наш взгляд, требует детальной доработки. По своей значимости этот законопроект можно сопоставить с такими фундаментальными документами, как Федеральный закон "О железнодорожном транспорте в Российской Федерации" от 2003 года, Федеральный закон "Устав

железнодорожного транспорта Российской Федерации" от 2003 года, которые создали основу для коренного реформирования отрасли.

На всех стадиях подготовки документа специалисты компании принимали активное участие в его разработке и придерживались следующей позиции – реализация закона не должна нарушить непрерывность оказания услуг и доступность железнодорожного транспорта, дестабилизировать единую технологию перевозочного процесса, изменить баланс интересов пассажиров, государства и хозяйствующих субъектов.

По мнению компании, законопроект в нынешней редакции содержит ряд норм, создающих существенные риски для устойчивой перевозочной деятельности. В законопроекте сохранены положения, обязывающие перевозчика согласовывать маршруты курсирования поездов, не включенные в организационный договор соответствующими государственными органами. Применительно к поездам дальнего следования таковым предполагается Росжелдор. Наделение его новой административной разрешительной функцией создает риск лишения перевозчиков возможности самостоятельно на основе договора с владельцем инфраструктуры устанавливать маршрут вне рамок организационного договора и осуществлять коммерческую деятельность, не претендуя на государственную поддержку. Не учитывается и то обстоятельство, что инфраструктура железнодорожного транспорта используется не только для пассажирских, но для грузовых перевозок. Предлагаемое законопроектом наделение Росжелдора фактически правом регулировать загрузку инфраструктуры наряду с компанией "РЖД" влечет для компании риски по ненадлежащему планированию перевозок, как пассажирских, так и грузовых, и в итоге ограничивает права владельца инфраструктуры на максимальное использование его пропускных способностей.

Кроме того, предполагается установление Правительством Российской Федерации особого порядка доступа перевозчиков к инфраструктуре на ее отдельных участках при пиковом росте объемов пассажирских железнодорожных перевозок в пригородном сообщении в условиях маятниковой миграции населения в определенные временные интервалы. Тем самым создаются возможности для изменения действующей приоритетности прокладки графика и создания преимуществ для пригородных поездов перед поездами дальнего следования в крупных городских агломерациях в часы пик. Понимая социальную значимость пригородных перевозок, ОАО "РЖД" максимально удовлетворяет запросы пригородных перевозчиков в пределах имеющихся технических возможностей. Но закрепление этой нормы на законодательном уровне может полностью нарушить организацию перевозочного процесса в крупных городских агломерациях.

Проект закона предполагает внесение изменений в существующие акты или разработку 19 новых подзаконных актов. Тематика рассматриваемых в указанных документах вопросов охватывает различные сферы деятельности холдинга, в частности, предполагает установление порядка формирования групп маршрутов регулярного сообщения для обеспечения транспортной доступности услуг для населения, изменение подходов к государственному регулированию тарифов на пассажирские перевозки, внесение изменений в правила оказания услуг инфраструктуры и недискриминационного доступа к услугам инфраструктуры, изменение порядка ведения раздельного учета и многое другое. По нашему мнению, содержание этих документов должно быть согласовано всеми заинтересованными сторонами до принятия законопроекта, так как затрагивает основу производственно-финансовой деятельности хозяйствующих субъектов на период до 15 лет.

Позиция ОАО "РЖД" направлена руководству Правительства Российской Федерации и Председателю Государственной Думы. Мы надеемся на ваше понимание и просим учесть мнение компании при принятии решений.

В заключение выступления расскажу о проделанной работе по реформированию пассажирского комплекса. С момента начала реформы пригородный пассажирский комплекс претерпел значительные изменения. После выделения данного сектора перевозок в область компетенции отдельных юридических лиц были приняты документы, направленные на изменение себестоимости перевозок, приняты долгосрочные меры налоговой поддержки, установлен льготный коэффициент тарифов на услуги инфраструктуры. В части развития и дальнейшего функционирования комплекса утверждена Концепция развития пригородных пассажирских перевозок железнодорожным транспортом. В соответствии с концепцией разработаны и утверждены комплексные планы транспортного обслуживания населения регионов, определяющие прогнозные объемы до 2030 года.

По итогам заседания президиума Государственного совета Российской Федерации 22 сентября прошлого года Президентом страны даны поручения, направленные на комплексное развитие пассажирских перевозок в субъектах Российской Федерации, в том числе по определению долгосрочных мер по обновлению подвижного состава. Соответствующая работа проводилась на уровне Правительства России и Министерства транспорта. Министерством транспорта России разработан проект программы закупки и обновления подвижного состава до 2025 года. Мы рассчитываем, что проект программы будет принят и подкреплён соответствующей финансовой поддержкой. Уже сейчас есть решение о субсидировании производителей подвижного

состава путем предоставления скидки покупателю. Считаю целесообразным рассмотреть вопрос и о субсидировании лизинговой ставки при закупке подвижного состава в лизинг. Спасибо за внимание.

**Д.Ф. МЕЗЕНЦЕВ**

Спасибо. Дмитрий Владимирович, Вы сказали, что в проекте закона, который будет рассматриваться в Государственной Думе и по итогам обсуждения придет в Совет Федерации, заложены сегодня те положения, которые могут ухудшить качество и режим пассажирских перевозок.

Первое. Недопустимо, чтобы принимаемый закон в рамках философии совершенствования национальной законодательной базы ухудшал деятельность хозяйствующего субъекта, это по определению.

И второе (я думаю, коллеги по комитету – Сергей Владимирович Шатилов, Алексей Петрович Майоров, другие – поддержат меня). В системе отношений с разработчиками, в частности, с Вашими коллегами, Олег Валентинович, с Вашей командой, мы сделаем все возможное, чтобы такого в законе не оказалось – такого положения, такой "прописи".

**О.В. БЕЛОЗЁРОВ**

Спасибо.

**Д.Ф. МЕЗЕНЦЕВ**

Есть формат (говорю для коллег, которые, может быть, не погружены так глубоко в парламентскую деятельность) так называемого нулевого чтения. Проект закона, который приходит в Государственную Думу, автоматически попадает в Совет Федерации, и в рамках так называемого нулевого чтения мы его концепцию рассматриваем точно так же, так же тщательно, как если бы это был закон, который уже принят Государственной Думой.

Поэтому, Олег Валентинович, я прошу, чтобы мы вместе, что называется, были на страже здесь. Как только законопроект поступит в Государственную Думу, в рамках еще нулевого чтения, до первого чтения, мы должны те концептуальные замечания, которые мы направляем коллегам-депутатам, в Госдуму после нашего обсуждения на заседании комитета обязательно направить, а потом отследить... Либо это будут поправки депутатов, либо это будут поправки членов Совета Федерации, но в рамках, конечно, взаимодействия с комиссией по законопроектной деятельности. Принимается?

**О.В. БЕЛОЗЁРОВ**

Да. Спасибо.

**Д.Ф. МЕЗЕНЦЕВ**

Дмитрий Владимирович, спасибо.

Верховых Геннадий Викторович, заместитель генерального директора – начальник Центральной дирекции инфраструктуры ОАО "РЖД".

Геннадий Викторович, напоминаю о регламенте и о возможности "уплотнения" при сохранении качества.

**С МЕСТА**

Как и положено в инфраструктуре. *(Смех в зале.)*

**Г.В. ВЕРХОВЫХ**

Постараюсь.

Уважаемый президиум, уважаемые участники парламентских слушаний! Отличительной чертой современной жизни является интенсивный темп позитивных изменений. Растут промышленное производство, транспортная подвижность населения, эволюционирует структура транспортного рынка, развивается автомобильная, жилая инфраструктура. Данные и другие тенденции, которые приведены на слайде, оказывают непосредственное влияние на работу холдинга "Российские железные дороги". Со стороны компаний – наших поставщиков прикладываются усилия, чтобы обеспечить актуальные технические и технологические решения, а также ценовую доступность своих услуг.

В предшествующих докладах были озвучены в целом результаты работы компании. Вклад подразделений, которые эксплуатируют инфраструктуру, в достижение данных параметров трудно переоценить. На протяжении продолжительного периода темп роста себестоимости ниже динамики роста индекса потребительских цен, увеличение производительности труда превышает значения индексации тарифа. Реализуемые подходы направлены на обеспечение надежности, готовности, безопасности железнодорожного транспорта.

Я приведу, может быть, характерный пример – что мы совместно с поставщиками железнодорожной продукции, в частности рельсов, также способствуем снижению транспортной нагрузки на наших жителей. В частности, наши металлурги дали рельсов уже с увеличенным ресурсом в 1,5 раза, и, безусловно, это сказывается и на экономике, и на состоянии инфраструктурного комплекса.

Если говорить по вагонному комплексу, там внедряются цифровые средства диагностики с современными алгоритмами обработки изображений. Прогностическая аналитика полученных больших данных позволила принять решение об увеличении гарантийных участков обслуживания

вагонов в груженом состоянии в 1,8 раза, в порожнем – в 2,7. Это позволяет сократить время на обслуживание в пути на ПТО, а значит, увеличить скорость доставки грузов, о которой сегодня уже говорили.

Одновременно инфраструктурный комплекс более материален и, соответственно, инертен в сравнении с цифровой индустрией, и не все развивается так быстро, как хотелось бы. Достаточно сказать, что у нас в сети, к сожалению, еще присутствует 7995 мостов, которые построены по нормативам 1907 года (это практически каждый четвертый мост).

Актуализация норм регулирования может осуществляться быстрее, чем возведение новых искусственных сооружений, поэтому сегодня хотел бы предложить вашему вниманию ряд законодательных инициатив, которые предлагаем рассмотреть.

Первое. Более 20 процентов обращений пользователей услуг компании по вопросам инфраструктурного комплекса, которые поступили в виртуальную приемную генерального директора компании за четыре месяца, связаны с содержанием и состоянием поездов.

Второе. Каждое третье обращение содержит просьбу о строительстве пешеходных переходов, тоннелей и установке шумозащитных экранов. Опросы ВЦИОМ подтверждают, что самой важной по значимости характеристикой перевозки груза для грузовладельца является срок оказания услуг.

Начну, наверное, с последнего. Увеличение скорости доставки грузов возможно в результате снижения неплановых непроизводительных операций во время процесса перевозки. Решение данной задачи способствует урегулированию экономических отношений между собственниками вагонов и владельцем инфраструктуры.

Поэтому первый блок предложений, которые я хотел бы представить, направлены на формирование ответственности владельцев вагонов за состояние эксплуатируемого парка. В настоящее время сложилась парадоксальная ситуация, когда обязательства собственников вагонов являются "белым пятном" на существующей карте нормативно-правовых документов. При этом ответственность грузоотправителя, грузополучателя, перевозчика на разных этапах перевозки детальным образом регламентирована.

Рост отцепок грузовых вагонов на внеплановые виды ремонта, который продолжается, несмотря на обновление и сокращение вагонного парка, отчасти является симптомом нерешенных проблем. Общий прирост количества отцепленных вагонов с 2011 по 2017 год превысил 39 процентов, в том числе для проведения текущего ремонта второго объема – 67 процентов. Более 60 процентов случаев отцепок – это неисправности колеса.

Мы изучали международный опыт железнодорожных администраций. Может быть, несколько крамольно его озвучивать, но тем не менее я это сделаю. Лучше знать, что у соседа происходит, нежели самим идти по этому пути. Можно с уверенностью констатировать, что столь исполинские масштабы проблемы характерны только для нас. Мы задались вопросом, сделали бенчмаркинг. 9-я директива ЕС четко и ясно говорит, что железнодорожное предприятие должно быть надлежащим образом застраховано. В Германии принят закон о страховании ответственности на железнодорожном транспорте, в Финляндии закон об ответственности на железных дорогах определяет прямую и неограниченную ответственность собственника подвижного состава за причиненный ущерб.

Изменение ситуации к лучшему мы видим возможным за счет, во-первых, обеспечения правовых оснований для компенсации затрат перевозчику на передислокацию при отцепке вагонов в текущий ремонт по причинам, не зависящим от перевозчика. Статьей 1 проекта федерального закона предлагается внести изменения в статьи 2, 3, 19 Федерального закона "Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации". Законопроект рассмотрен Государственной Думой в первом чтении, идет подготовка второй итерации. Предложенная нами редакция приведена на слайде, в целях экономии времени позвольте ее не зачитывать. Во-вторых, необходимо совершенствование регулирования аспектов страхования гражданской ответственности операторов вагонов и ремонтных организаций. В данном случае предложены поправки в статью 31 Федерального закона "О железнодорожном транспорте в Российской Федерации" (они также приведены). Кроме этого, мы предлагаем внести ряд корректировок в статьи 104 и 105 Федерального закона "Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации" в части уточнения ответственности за повреждение вагонов, потому как за последний год у нас при парке чуть более 1 миллиона вагонов повреждено более 100 тысяч.

Принятие закона сформирует стимулы для собственников вагонов к содержанию вагонов в исправном состоянии. Будет сформирована система ответственности за состояние парка по аналогии с автомобильной отраслью (там собственник автомобиля отвечает как за его техническое состояние, так и за страхование своей гражданской ответственности). В результате будут созданы предпосылки для увеличения доли исправных вагонов в общем парке. По нашим оценкам, дополнительно каждые сутки 5 тысяч вагонов можно будет предъявлять под погрузку. Сеть станет более мобильной, безусловно, сократится срок доставки грузов.

Переезды. Перемены во внешней по отношению к отрасли среде также диктуют необходимость законодательных изменений. Увеличение протяженности автомобильных дорог за

последние восемь лет – в 1,5 раза, прирост парка автомобилей за этот же период – на четверть (он уже сейчас, по данным, составляет 60 миллионов автомобилей). В совокупности с повышением скоростей движения железнодорожного транспорта перечисленные тенденции являются основанием для развития норм, которые регулируют отношения участников перевозок в точках пересечения автомобильных и железнодорожных линий.

В 2016 году государством принято верное решение об установке комплексов фото- и видеофиксации на переездах. Автоматическая регистрация фактов административных правонарушений является действенным инструментом для мотивации водителей к соблюдению правил дорожного движения. Действующей нормативной базой обязанность за установку комплексов возложена на владельцев железнодорожной инфраструктуры. Мы в прошлом году установили 32 таких комплекса, но надо сказать, что, к сожалению, они сейчас работают в тестовом режиме ввиду отсутствия механизма нормативно-правового регулирования по дальнейшему их использованию.

Совокупные затраты на решение данной задачи значительны (на слайде приведена стоимость). Стоимость одной камеры оценивается от 2 до 3 млн. рублей, и дальнейшее ее обслуживание в течение одного года составляет порядка 150 тыс. рублей. В общем, на жизненный цикл (а он составляет у камеры пять лет) порядка 5 миллионов надо вернуть, чтобы окупить эти проекты. На наш взгляд, требования ГОСТ к техническим параметрам видеокамер для фиксации нарушений на переездах избыточны. Внесение изменений в данные документы и установление только необходимых спецификаций позволит экономически выполнить поставленную задачу. Что такое видеокамера, мы все знаем. Практически это тот же компьютер. Если сравнить ее по стоимости с самым продвинутым (как говорит молодежь) на сегодняшний день компьютером, который мы можем купить в магазине (это 100 тыс. рублей с небольшим), сопоставить две эти вещи, то как-то не укладывается в голове такая ее стоимость. Поэтому предлагается вычистить, может быть, ряд функций этих камер и оставить только то, на что она нацелена.

Еще один немаловажный фактор. В действующей системе тарифного регулирования источником возмещения расходов на установку средств фото- и видеофиксации (а, по нашим оценкам, они могут составить в целом по компании до 40 млрд. рублей), по сути, является пассажир, который оплачивает свой проезд, и мы часть этих денег должны использовать на фото- и видеофиксацию, или грузоотправитель, или увеличение тарифов. Учитывая, что все-таки причинами подавляющего количества ДТП на переездах являются действия водителей машин,



которые являются пользователями автодорог, предлагается все-таки внести изменение, и это обязательство, считаем, должно быть за автомобильными и железными дорогами.

Еще немаловажным вопросом в рамках этой тематики...

**Д.Ф. МЕЗЕНЦЕВ**

Геннадий Викторович, я прошу прощения. Какое время еще запрашиваете?

**Г.В. ВЕРХОВЫХ**

На 15 минут мы рассчитывали.

**Е.В. БУШМИН**

Три минуты времени.

**Г.В. ВЕРХОВЫХ**

Я сокращу.

**Д.Ф. МЕЗЕНЦЕВ**

Пожалуйста.

**Г.В. ВЕРХОВЫХ**

Две минуты.

Еще один момент по переездам – это ужесточение правил проезда через железнодорожный переезд автомобилистов. Предлагается все-таки рассмотреть дополнительно ответственность за нарушения – вторичное лишение прав управления на срок до двух лет.

Ну и, конечно же, хотел бы озвучить, что нами Министерству транспорта представлены предложения, для того чтобы 487 переездов было убрано за счет строительства на разных уровнях путепроводных развязок.

Хотел бы заострить внимание еще на одной теме. Ухудшение графика движения пассажирских поездов пригородного сообщения сейчас обусловлено тем, что, допустим, четверть всех нарушений по Московскому железнодорожному узлу связана с нахождением посторонних лиц в зоне повышенной опасности – курсирования железнодорожного транспорта. Считаем, что административного штрафа, предусмотренного частью 5 статьи 11.1 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях за проход по железнодорожным путям в неустановленных местах, в размере 100 рублей недостаточно. Предлагаем рассмотреть возможность увеличения его размера до 5 тыс. рублей.

Ну и последний вопрос – о разработке законодательства (и мы готовим сейчас предложения, можно сказать, они уже готовы) в части изменения взаимоотношений между участниками всех этих процессов (в первую очередь это администрации) в сфере строительства

мостов, тоннелей и шумозащитных экранов, новых строек и старых строек. Потому что сейчас считается, что мы должны строить все новое, хотя это не совсем так, и закона никакого нет. Если бы это было урегулировано, мне кажется, этот процесс шел бы быстрее. Спасибо за внимание.

**Д.Ф. МЕЗЕНЦЕВ**

Спасибо.

Геннадий Викторович, можно вопрос? Мы сейчас посмотрели очень профессионально сделанную, масштабную презентацию, которая сопровождала Ваше выступление. Там был тезис, что мы должны также законодательно закрепить за операторами грузовых вагонов и руководителями ремонтных организаций обязанность по страхованию. Нормативной базы не хватает, чтобы эта обязанность исполнялась?

**Г.В. ВЕРХОВЫХ**

Там у нас предусмотрено не обязательное страхование, а добровольное страхование. Это примерно то же, что было по пассажирскому хозяйству пять лет назад, до выхода этого закона. Там тоже кто хотел – платил, кто не хотел – не платил.

**Д.Ф. МЕЗЕНЦЕВ**

Я понял.

Геннадий Викторович, и теперь что касается вопроса безопасности, о котором сегодня сказал Олег Валентинович Белозёров и в своем докладе на пленарном заседании, и открывая парламентские слушания.

Важно, чтобы у нас с вами в обществе не родилось ощущение, что "Российские железные дороги" отталкивают вопросы безопасности переездов, перекладывая весь объем ответственности только на владельца и на того, кто управляет автомобилем. На самом деле это старый разговор, и у нас, к сожалению, слишком печальная статистика в части гибели людей на переездах, в том числе нанесения увечий, ранений и материального ущерба.

Я думаю, сейчас мы такую дискуссию открывать не будем, но при подготовке в том числе и проекта закона мы должны самым внимательным образом (Сергей Владимирович, я хотел и Вас тоже попросить) отнестись к этому вопросу, потому что мы абсолютно убеждены в том, что в РЖД заинтересованы в обеспечении безопасности переездов и переезда транспорта через главные пути, второстепенные пути – как угодно.

**Г.В. ВЕРХОВЫХ**

Дмитрий Федорович, это именно так, и мы в этом году на переезды тратим почти 1,5 млрд. рублей.

**Д.Ф. МЕЗЕНЦЕВ**

Геннадий Викторович, я обратил внимание именно на это, потому что воспринял это именно так (может быть, я более придирчивый, чем кто-то из присутствующих в зале или тех, кто вместе с нами следит за ходом нашего обсуждения). Здесь очень важно, чтобы в публичном поле тоже ваша готовность нести соотносимую ответственность подчеркивалась неизменно, вне зависимости от того, насколько жесткая, более или менее, формулировка ляжет в закон. Ладно? Спасибо, Геннадий Викторович.

Павел Алексеевич Иванов, заместитель генерального директора ОАО "РЖД" – начальник Центральной дирекции управления движением.

Павел Алексеевич, прошу прощения, та же просьба.

**П.А. ИВАНОВ**

Да.

Уважаемый президиум, уважаемые участники парламентских слушаний! В текущем году компании "Российские железные дороги" исполняется 15 лет. За эти годы обеспечен рост объемов перевозок при одновременном повышении качества перевозочного процесса. Объем погрузки возрос на 9 процентов, а грузооборот – на 49 процентов, при этом производительность локомотивов увеличена на 20 процентов, а средний вес поезда увеличен на 430 тонн. Маршрутная скорость движения грузовых поездов достигла 695 километров в сутки с увеличением на 160 километров за пятилетний период.

В результате повышения интенсивности использования инфраструктуры и локомотивов, повышения производительности труда снизилась транспортная составляющая в цене перевозимых грузов. В 2017 году она уменьшилась к уровню прошлого года на 1,2 процентного пункта, в том числе по такому важнейшему роду груза, и массовому роду груза, как энергетический уголь, снижение составило 3,7 процента.

Безусловно, большое значение для достигнутых результатов имели принятые решения по нормативному регулированию железнодорожной отрасли, которые позволили обновлять основные фонды и развивать инфраструктуру. Созданные условия для развития операторских компаний и привлечения частных инвестиций в расширение парка грузовых вагонов позволили значительно обновить подвижной состав. Сегодня парк вагонов принадлежности Российской Федерации – самый молодой в сравнении с железнодорожными администрациями СНГ и европейскими государствами. Средний возраст вагонов составляет менее 13 лет, а по полувагонам – самому массовому и универсальному подвижному составу – восемь лет. Значительным стимулом к

обновлению парка стало ужесточение требований к техническому состоянию вагонов. Вывод из эксплуатации технически устаревших вагонов с истекшим сроком службы послужил устойчивому росту выпуска продукции вагоностроительным комплексом. С 2015 года на сеть поступило 130 тысяч новых вагонов, в том числе 92 тысячи полувагонов с улучшенными техническими характеристиками. Эксплуатация новых вагонов дает возможность получить значительный технологический эффект и в том числе увеличить маршрутную скорость движения поездов с такими вагонами до 1 тыс. километров в сутки.

При этом нельзя не отметить непростую ситуацию, связанную с вывозом отдельных категорий грузов и необеспечением подвижным составом грузоотправителей. Ввиду бóльшей экономической привлекательности компании-операторы стараются максимально задействовать свой парк в сегменте экспортных перевозок на дальние расстояния, и при этом обеспечение погрузочными ресурсами внутрироссийских перевозок осуществляется по остаточному принципу. Наиболее сложная ситуация складывается в сегменте перевозок инертных, строительных материалов и промышленного сырья.

В связи с этим необходимо увеличить темпы производства и поступления на сеть новых вагонов. По нашим расчетам, дефицит универсального подвижного состава составляет 40–50 тысяч вагонов. Вместе с тем мы видим резервы высвобождения парка за счет повышения эффективности его использования. Проводимая в компании работа по повышению скорости движения поездов, сокращению простоя вагонов на станциях, уменьшению продолжительности начально-конечных операций позволила ускорить оборот полувагонов за последние три года на двое суток. Тем не менее время нахождения вагонов на путях промышленных предприятий за этот период практически не изменилось.

Решением данной проблемы может стать проект федерального закона, подготовленный Министерством транспорта России и предусматривающий внесение изменений в соответствующие статьи Федерального закона "Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации". Законопроектом предусмотрена финансовая ответственность грузоотправителей и грузополучателей за сверхнормативный простой вагонов на путях необщего пользования.

Особое внимание в компании уделяется также обновлению тягового подвижного состава. За 15 лет закуплено более 6 тысяч новых локомотивов. Такой же объем планируется закупить до 2025 года.

Важно отметить, что на сеть будут поступать электровозы и тепловозы новых серий с улучшенными тяговыми характеристиками. Это один из ключевых факторов, способствующих

развитию технологий движения тяжеловесных транспортных средств. До 2025 года параметры среднего веса поезда увеличатся более чем на 300 тонн. Кроме того, изменения сроков между проведением плановых видов ремонта и технического обслуживания одновременно с переходом на систему контрактов жизненного цикла позволят увеличить время полезной работы локомотивов более чем на треть.

В последние годы компания реализует ряд масштабных и значимых для экономики страны инновационных проектов. Все мы о них прекрасно знаем.

В целом цифры следующие: всего до 2025 года будет построено более 3 тыс. километров новых железнодорожных линий, построено и реконструировано более 300 станций, электрифицировано 1,65 тыс. километров железнодорожных линий. При этом хочу поблагодарить членов Федерального Собрания и руководителей администраций субъектов Федерации за активную позицию в решении вопросов, возникающих при строительстве и реконструкции объектов инфраструктуры железных дорог.

Говоря о развитии сервиса и расширении перечня услуг, предоставляемых нашим клиентам, необходимо отметить основные направления деятельности компании – развитие цифровизации и информатизации, создание новых и развитие существующих узлов, применение мер гибкой тарифной политики.

За период 2016–2017 годов правлением компании было принято 81 решение по предоставлению скидок по тарифам на перевозки грузов. В результате данной работы дополнительный объем перевозок составил 11,7 млн. тонн, а доход компании – около 15 млрд. рублей.

В 2017 году был осуществлен ряд полномасштабных маркетинговых исследований, направленных на формирование предложений по привлечению дополнительных объемов грузовой базы на железнодорожный транспорт. В рамках проведенных исследований были определены потенциальные объемы, которые можно вернуть на железную дорогу. Благодаря проведенной последовательной работе, а также реализации мер гибкого тарифного регулирования по итогам прошлого года было дополнительно привлечено к перевозке 2,7 млн. тонн грузов.

Уважаемые сенаторы, конечно, мы осознаем, что в нашей работе есть недостатки, есть причины для объективной критики, но мы стараемся быть открытыми для диалога в поиске решений проблемных вопросов, в том числе, конечно же, при тесном взаимодействии с субъектами Российской Федерации. Спасибо за внимание.

**Д.Ф. МЕЗЕНЦЕВ**

Павел Алексеевич, спасибо Вам за доклад.

Вы сейчас последним своим тезисом обозначили взаимодействие с регионами. Мы Андрея Сергеевича Никитина в рамках его выступления попросим отметить, как удастся выстраивать взаимодействие в том числе на примере Новгородской области. И, когда будут выступать представители других регионов, мы их тоже попросим сделать на этом акцент. Спасибо.

Коллеги, у нас давние отношения с Сергеем Алексеевичем Аристовым, статс-секретарем – заместителем Министра транспорта Российской Федерации. Он очень много делает для того, чтобы законодательство страны в сфере транспорта было по-настоящему совершенным. Может быть, нам всем не все это еще удастся.

Сергей Алексеевич, Вам удобнее с трибуны или с места?

**С.А. АРИСТОВ**

Если позволите, с места. Как вам удобнее.

**Д.Ф. МЕЗЕНЦЕВ**

Нет-нет, как Вам удобнее. Вы – гость.

Сергей Алексеевич, давайте с трибуны все-таки.

**С.А. АРИСТОВ**

Хорошо.

**Д.Ф. МЕЗЕНЦЕВ**

Вы статс-секретарь – заместитель Министра транспорта, а Вас увидят не все.

**С.А. АРИСТОВ**

Кому надо – увидят.

Уважаемый Дмитрий Федорович, уважаемые коллеги, участники слушаний, в первую очередь президиум! Я сегодня на пленарном заседании поймал себя на такой мысли, когда был объявлен "час российских железных дорог". Практически каждый месяц в Совете Федерации проводится "час субъекта Российской Федерации" (он достаточно много лет проводится), когда один из субъектов России отчитывается о своих достижениях и одновременно говорит о тех проблемах, которые есть. Так вот, впервые у нас появился еще один "субъект", по сути, – "час российских железных дорог". И не вижу здесь ничего "выходящего за", потому что это подтверждает еще раз значимость и для России, и для транспортного комплекса России российских железных дорог. Это не просто системообразующая отрасль России, это одновременно и транспортная структура, которая должна жить и развиваться по определенным планам и программам.

Но, если говорить о реформе и первом периоде после проведения реформы (это 2001–2010 годы, была Программа структурной реформы на железнодорожном транспорте), сразу могу сказать, насколько мы, как участники той реформы, были наивными, полагая, что вот написали и все сразу встанет на свои места. Там (я на это обращаю внимание) был целый перечень, комплекс законопроектов, которые необходимо было подготовить, внести и, соответственно, внедрить в жизнь.

В последующем была целевая модель рынка на период с 2011 года по 2015 год. Сейчас, соответственно, подготовлен и внесен в Правительство проект целевой модели рынка на период до 2025 года, не бесспорный, сразу могу сказать, поскольку там ряд позиций... И в этом и есть основная сложность вообще всех нормативных актов, законопроектов, которые в том числе и сегодня уже упоминались не раз (я на них кратко остановлюсь). Здесь очень интересен комплекс сторон с прямо противоположными интересами. В отличие от других видов транспорта (позволю себе это оценивать, поскольку работаю со всеми видами транспорта) здесь большущий блок перевозчиков и владельцев инфраструктуры, большущий блок грузоотправителей, которые понимают, за что платить, и операторский у нас состав, то есть владельцы вагонов. И найти золотую середину при подготовке законопроекта – одна из задач министерства в первую очередь.

К сожалению, могу сказать (и об этом говорил буквально недавно, в марте, с трибуны на итоговом заседании коллегии Министерства транспорта), что железнодорожный блок министерства, который должен готовить нормативные правовые акты, законопроекты, работает слабо, это я открыто говорю сегодня. И мы наметили целый ряд моментов, которые, естественно, необходимо исправить, для того чтобы не тормозить решение задач и вопросов, существующих в сфере железнодорожного транспорта. В той программе, которую я сейчас упомянул, естественно, тоже есть перечень определенных актов, которые в последующем необходимо будет принимать.

Сегодня уже упоминался вопрос о цифровизации, и в блоке законопроектов пока об этом у нас ничего нет, но "Российские железные дороги" и железнодорожники в этом плане впереди многих других наших транспортных комплексов. Поэтому здесь, думаю, мы все вместе можем у них (я имею в виду транспортников других направлений) поучиться.

Мы сейчас ориентируемся в первую очередь на Указ Президента от 7 мая этого года "О национальных целях и стратегических задачах развития Российской Федерации на период до 2024 года" и Послание Президента Федеральному Собранию от 1 марта, где определен целый комплекс задач в части транспортной инфраструктуры. Это и модернизация, и расширение магистральной инфраструктуры, и еще ряд установочных задач (я, конечно, сейчас их перечислять

не буду), в том числе и по контейнерным перевозкам, по развитию дальневосточной инфраструктуры, требующей пока достаточно больших вложений.

Что нужно делать, когда мы говорим о вложениях, на наш взгляд? Сегодня в пакете министерства 17 законопроектов, относимых к сфере железнодорожного транспорта, четыре из них находятся в Государственной Думе (в том числе они здесь упоминались). И часть из них как раз направлена на то, чтобы дать возможность железнодорожному комплексу получить дополнительные средства там, где они на них имеют полное право. Потому что, сколько бы мы ни говорили, что надо развивать, но если бюджетных средств на это выделяется недостаточно, значит, мы должны искать иные источники финансирования.

В частности, один из блоков (и я надеюсь, что мы буквально в ближайшее время его все-таки в Государственную Думу внесем; там два законопроекта, но мы их, скорее всего, объединим в конечном итоге в один) – это о внесении изменений в Федеральный закон "Об особенностях управления и распоряжения имуществом железнодорожного транспорта". Для тех, кто не знает, скажу, что, когда в 2002 году готовили и в 2003 году принимали в том еще составе Государственной Думы такой закон, то есть о передаче федеральной собственности фактически в акционерное общество, все (все до одного) критики были едины – что "вы единственный последний федеральный оплот приватизируете, растащите..." Было сделано очень много ограничений, даже на такие объекты, которые, по большому счету, никак не влияют ни на безопасность, ни на технологии перевозки и все остальное.

Они категорически запрещены к любому использованию – сдаче в аренду, продаже, даже если они не нужны, кроме как через целую кучу проблем, через Правительство. Вот этот блок (и достаточно большой, по оценкам) мы планируем все-таки выносить на обсуждение, чтобы где-то непосредственно РЖД само управляло этим имуществом, если оно не нужно и не имеет стратегического значения, где-то – Правительство или, соответственно, министерства через те или иные контрольные функции, но там очень большой источник дополнительных расходов.

Одна из задач, которые мы сейчас видим, – это заключение договоров по принципу "бери или плати", что могли бы делать перевозчики. Проводится такая работа по данному законопроекту. Это, по сути, новые договорные отношения грузоотправителя и грузополучателя с перевозчиком, долговременные договоры с гарантированным предъявлением грузов и соответствующей ответственностью. У нас фактически нет такой формы, а в ряде стран она достаточно развита и имеет неплохие результаты.



Сейчас коллегами уже упоминалось о том, что особенно в сезонный период есть проблема, связанная с нехваткой грузовых вагонов для перевозки определенной категории грузов. И здесь упомянуто (и я подтверждаю) о том, что есть сейчас законопроект о том, чтобы установить достаточно серьезную ответственность грузоотправителей и грузополучателей (в первую очередь грузоотправителей) за простой вагонов. Все прекрасно знают о том, что, чтобы себя обезопасить, заказывают достаточно большое количество вагонов и потом они где-то на складах отстаиваются.

Мы в свое время внесли изменение в законодательство, и перепростой или перепробег порожних вагонов стало невыгодно делать – ответственность наступает. А вот взял под погрузку, а ее нет... Такой законопроект есть на сегодняшний день, и мы надеемся в этом году его внести. Сокращение оборота на одни сутки (мне цифру дали) позволит увеличить дополнительный погрузочный ресурс на порядка 3,5 тысячи вагонов. Достаточно эффективная мера.

Что касается пассажирских перевозок, буквально недавно принят закон о внесении изменений в статью 83 в части так называемых невозвратных билетов. Сколько было споров в Госдуме, сколько было споров и на площадке Совета Федерации! Но в принципе пример авиации показал то, что это делать надо. Закон сейчас принят, но, естественно (и об этом было сказано на пленарном заседании), давайте внимательно будем мониторить. Закон-то мы приняли, а как он работает с точки зрения того, пошло ли удешевление тарифов, есть ли эффект для главного нашего пользователя – пассажира – в этом случае? Несколько раз раскритикованный и Олегом Валентиновичем, и остальными коллегами, в том числе и на пленарном заседании во время отчета, законопроект об организации регулярного пассажирского железнодорожного сообщения – это тот самый пример, о котором я уже говорил, когда "у семи нянек дитя без глазу". Законопроект, который больше шести лет ходил туда-сюда, пришел в том виде, в котором есть.

Здесь, Олег Валентинович, могу только единственное сказать – впервые за всю историю своего статс-секретарства я отказался быть официальным представителем по данному законопроекту, что позволяет комитету по транспорту "развязать руки", о чем мне так и было сказано. Поэтому нет... Если серьезно, задача, которая ставилась руководством страны, была направлена на благие цели. Как сделать так, чтобы эти благие цели привести к благому знаменателю, – это, наверное, общая задача, которую вполне можно решить, если тем амбиции немножко убавить, этим тоже вспомнить о том, что они не только для себя существуют, но и для обеспечения перевозочных процессов, и не забывать о субъектах, перед которыми тоже поставлены задачи по пригородным перевозкам.

Безопасность на железнодорожном транспорте. Болезненная тема. Я не буду сейчас говорить о нашем Федеральном законе № 16-ФЗ "О транспортной безопасности", который сегодня, слава богу, не упоминался. Недавно Правительство внесло поправки, и там те или иные послабления в принципе предвидятся, потому что в некоторых моментах, конечно, это было излишне.

А вот вопросы, связанные с переездами... 14-го числа в первом чтении в Государственной Думе рассматривается законопроект об усилении административной ответственности за нарушение правил переезда. Все-таки, будучи статс-секретарем и юристом, я выскажу крамольную мысль: механическим увеличением размера штрафа с 500 рублей до 5 тыс. рублей (штраф в размере больше 5 тысяч на водителя – физическое лицо накладывать просто нельзя) вряд ли мы весь этот комплекс вопросов решим. Все, кто этим вопросом занимается, прекрасно знают, что и под шлагбаум заезжают, и на запрещающий сигнал семафора, там, где есть. Поэтому здесь нужен достаточно большой комплекс мер, он неоднократно обсуждался. И я благодарю компанию "Российские железные дороги", потому что там очень активная работа в этом плане ведется.

Уважаемые коллеги, сразу хочу сказать, что в проекте рекомендаций парламентских слушаний есть такая "хорошая" (в кавычках) запись (это поручение Минтрансу): в целях повышения безопасности на железнодорожном транспорте и обеспечения безопасности дорожного движения совместно с ОАО "РЖД" разработать комплексную программу по ликвидации железнодорожных переездов, пересекающих автомобильные дороги в одном уровне на направлениях с повышенной интенсивностью движения, и строительству на них автомобильных путепроводов по типовым проектам.

Программа в РЖД есть, по сути, мы ее можем разработать через месяц. А вот надо сразу обратить внимание на то, что 90 с лишним процентов переездов находятся на субъектовых и муниципальных дорогах, и за счет чего строить эти путепроводы, надо, прежде чем делать программу, понимать. Я прекрасно знаю, что и коллеги из РЖД, и Олег Валентинович этим вопросом владеют досконально, были встречи в Государственной Думе, были обсуждения. Сейчас не буду вдаваться в детали, но надо сказать о том, что недостаточно механически дать команду "давайте сделаем везде переезды" и от этого жизнь изменится. Это бешеные деньги, которые надо найти, и в субъекте в первую очередь.

Текущий отцепочный ремонт сегодня уже упоминался, законопроект готовится ко второму чтению. Там есть определенные разночтения между Минтрансом и РЖД, но я думаю, что это все-таки регулируемые вопросы.

Еще один момент, связанный с безопасностью. Совсем недавно внесен законопроект о внесении изменений в статью 25 Федерального закона "О железнодорожном транспорте в Российской Федерации" в части порядка выдачи права на управление локомотивом, моторвагонным подвижным составом, специальным самоходным подвижным составом.

Уникальнейшая ситуация сложилась после 2003 года. До 2003 года, понятно, было МПС, которое само регулировало, выдавало подобного рода серьезные документы. Сегодня вы на мопед не сядете, не получив у органов государственной власти соответствующий документ, а на локомотив, вот эту большую махину, можно было (и садились, и ехали, и сегодня едут) путем выдачи... Не будем сейчас говорить, где и как, но фактически у того же самого... Сам себе перевозчик все это делает. Плохо это или хорошо? Наверное, не есть хорошо, поэтому в этой части вносятся соответствующие изменения. Да, они будут иметь дополнительную нагрузку, но это и система безопасности в том числе.

И в завершение, уважаемые коллеги, хотел бы сказать, что в отличие от многих других компаний с точки зрения законодательной деятельности мы всегда имеем активную позицию, и многие законопроекты фактически подготовлены компанией "Российские железные дороги". Там есть хороший потенциал, во-первых, а во-вторых, есть заинтересованность.

Но вот пока никак, Александр Сергеевич, не можем "добить" великий наш законопроект о высокоскоростном движении. Надо уже начинать строить, а законопроект к нам в очередной раз из Правительства вернулся. Ваш проект мы видели, там тоже есть свои, к сожалению, и к этой части замечания. Но я думаю, что мы общими усилиями все это сделаем. Спасибо за внимание.

#### **Д.Ф. МЕЗЕНЦЕВ**

Сергей Алексеевич, мы Вам благодарны за такой очень емкий доклад, в который справедливо сделаны акценты в том числе и на том, на что нужно обратить внимание при подготовке означенных проектов федеральных законов.

Сергей Алексеевич, "подхватчу" только один Ваш тезис – по поводу цифровой экономики. Сегодня Валентина Ивановна Матвиенко обратила внимание на то, что компания "РЖД" показывает пример очень быстрого и своевременного реагирования, успешного реагирования на те задачи, которые поставил Президент и в указе от 7 мая, и в указе от 9 мая прошлого года о Стратегии развития информационного общества, следствием которого явилась программа от 28 июля ушедшего года – программа Правительства "Цифровая экономика Российской Федерации".

По инициативе Валентины Ивановны Матвиенко, которая очень много внимания уделяет законодательному обеспечению цифровизации экономики, по предложению Андрея Анатольевича

Турчака у нас на пленарном заседании было обсуждение, сенаторы единогласно приняли решение о создании Совета по развитию цифровой экономики при Совете Федерации. Мы также обратились, вы знаете, к Министру транспорта, Олег Валентинович, в Ваш адрес было обращение, с просьбой направить для работы (не для представительства – для работы) в совете по одному из руководителей соответственно от ведомства-регулятора и "Российских железных дорог". Мы хотим на следующей неделе, что называется, закрыть список. Отклик от федеральных органов исполнительной власти очень живой. И понимается, что это создается для того, чтобы совершенствование законодательной базы было как можно более быстрым, незабюрократизированным и точным.

И в этом плане, Олег Валентинович, мы также убеждены в том, что Ваш пример и Ваша инициатива, которая сегодня прозвучала...

Евгений Викторович, наверное, Ваш личный кабинет в РЖД будет первым.

**Е.В. БУШМИН**

У них Интернет в поездах не работает. *(Оживление в зале.)*

**О.В. БЕЛОЗЁРОВ**

Работает, но не во всех. 50 на 50.

**Д.Ф. МЕЗЕНЦЕВ**

Ну, вот одна из задач (Евгений Викторович Бушмин поставил) – чтобы Интернет работал хотя бы в 80 процентах поездов дальнего следования.

Поэтому, Сергей Алексеевич, мы также рассчитываем на взаимодействие в этом направлении. Оно важнейшее. Оно, может быть, сейчас кажется таким абстрактным, не осязаемым в полном объеме, скорее таким экзотическим, но таковым уже не является.

**С.А. АРИСТОВ**

Мы, безусловно, кандидатуры специалистов достаточно высокого уровня представим в эту рабочую группу.

Я почему не стал расширять эту тему? Понимая, что эта тема обсуждалась и сегодня в том числе, зная о том, что есть хорошие подвижки в самом ОАО "РЖД", я не стал занимать этим время.

**О.В. БЕЛОЗЁРОВ**

Письмо я вчера подписал.

**Д.Ф. МЕЗЕНЦЕВ**

Спасибо, Олег Валентинович. Вот видите, накануне Дня российских железных дорог. Спасибо.

Никитин Андрей Сергеевич, губернатор Новгородской области.

### **А.С. НИКИТИН**

Коллеги, можно презентацию поставить?

Уважаемые Евгений Викторович, Дмитрий Федорович, Олег Валентинович! Все вы помните, что в прошлом году была очень серьезная дискуссия, связанная с долгами регионов, с наличием закредитованности регионов. И Президентом были даны соответствующие поручения, были приняты меры, связанные с некоей стабилизацией ситуации. Однако все мы понимаем, что помимо стабилизации ситуации в регионах, особенно в регионах небогатых, к каковым относится возглавляемая мной Новгородская область, необходимо также искать источники для роста экономики. И вот когда мы говорим об источниках для роста, вспоминая опять-таки указание Президента, вспоминая майский указ, это несырьевая экономика, это рост экспорта, это развитие малого бизнеса, в том числе туристического. Так вот, ни одну из этих задач невозможно решить без участия открытого акционерного общества "Российские железные дороги".

Прошлый год для меня был интересен тем, что очень многие вещи, про которые ранее говорили "невозможно", оказалось возможно сделать совместно с коллегами из РЖД. Было очень много критиков у меня в регионе, которые говорили, что невозможно связать железнодорожным сообщением Великий Новгород и Петрозаводск. Оказалось, возможно. Оказалось, интересно. Создан, по сути, совершенно новый туристический маршрут, которым сегодня пользуются и российские, и иностранные туристы. И фактически появилась новая экономическая точка роста и для нашего региона, и для Республики Карелия.

Было невозможно решить проблему со стоячими местами, с людьми, которые стоят в "Ласточках" в пиковые даты, в праздники. Оказалось, можно пустить сдвоенные вагоны и для людей создать комфортные условия. Мне говорили, что невозможно продавать билеты с местами на поезда пригородного сообщения. И это оказалось возможным. Люди, которые хотят гарантированно в пригородной "Ласточке" поехать с конкретным местом, сегодня такую возможность получили.

Конечно, огромное спасибо за это компании "РЖД", лично Олегу Валентиновичу Белозёрову. Сегодня мы понимаем, что в деле развития региона "Российские железные дороги" – пожалуй, один из самых главных (если не самый главный) наших союзников.

Какие задачи мы ставим перед собой на ближайшее время? Безусловно, это дальнейшее развитие межрегионального сообщения. Это сервис для пассажиров, для наших жителей и для тех туристов, которые приезжают, и мы надеемся, что их будет больше приезжать в наш регион.

Конечно, это благоустройство железнодорожных станций. Сегодня люди, попадая в прекрасные современные вагоны, попадая в "Ласточку", попадая в "Сапсан", хотят выйти и попасть в такой же вокзал.

Коллеги, я вам хотел бы продемонстрировать прекрасный слайд. Это вокзал в городе Боровичи. Вообще-то, это дворянская усадьба, которая находилась рядом с дорогой. Ее выкупили в позапрошлом веке и сделали из нее вокзал. А кроме этого, это еще и крупнейший промышленный город Новгородской области, город, который развивается, город, в который приходят инвестиции. И сейчас я говорю уже не о пассажирах, я говорю о грузовых потоках, которые также важно иметь возможность отгрузить. Говоря о несырьевой экономике, говоря об экспорте (а это экспортные предприятия), важно суметь своевременно вывезти свою продукцию.

Наши туристы. Мы рассчитываем, что где-то на 20 процентов каждый год у нас будет расти туристический поток. И основной акцент мы делаем на тех туристах, которые приезжают к нам на "Сапсане", на тех туристах, которые приезжают к нам на "Ласточке", и на тех туристах, которые приедут к нам на поезде Москва – Великий Новгород.

В общем-то, тоже есть серьезная идея, которую коллеги из РЖД поддержали, – маршрут поезда из Великого Новгорода продлить до Нижнего Новгорода, чтобы он не стоял днем в Москве. Что это даст? Коллеги, только подумайте о том, что у нас есть серьезный и очень давний туристический маршрут под названием "Золотое кольцо". Есть маршрут под названием "Серебряное ожерелье" по Северо-Западу. Он чуть менее раскручен, но он тоже существует. Этот поезд, по сути дела, свяжет Владимир – центр "Золотого кольца" и Великий Новгород – центр вот этого "Серебряного ожерелья" с Петербургом, в общем, со всей этой зоной. То есть появляется возможность у людей, которые хотят познакомиться с самыми интересными, самыми важными для нашего самосознания историческими и культурными местами, сесть в поезд РЖД и без пересадок их посетить. Для нас, конечно, это крайне важно.

Кроме этого, мы надеемся, что в этом году у нас появится "Ласточка" из Великого Новгорода до Пскова. Коллеги, только подумайте: до Пскова из Новгорода невозможно было добраться, иначе как на машине или на автобусе. Появление железнодорожного транспорта совершенно по-другому выстраивает и экономику, и качество жизни, и скорость принятия решений. А в дальнейшем мы надеемся, что весь этот маршрут будет синхронизирован от Петрозаводска через Великий Новгород до Пскова. По сути, мы связываем все "Серебряное ожерелье" в единую цепочку, и люди смогут посетить все эти города. Бизнесмены смогут принимать решения, приезжать. Не нужно будет... От Новгорода до Петрозаводска к началу моей

работы нужно было ехать шесть часов по разбитым дорогам. Сейчас дороги стали немного лучше, но все равно шесть часов нужно ехать по дорогам, и это небезопасно. На "Ласточке" ехать гораздо приятнее и гораздо комфортнее: можно работать, можно отдыхать, можно заниматься какими-то своими делами.

Что еще хотел бы, коллеги, вам рассказать? Безусловно, это вокзалы. На станции Чудово (Новгород, вы знаете, находится немного в стороне от основного хода Октябрьской железной дороги) появился зал повышенной комфортности. У региона появилось лицо.

Мне можно бесконечно говорить, как губернатору, выступать на форумах, приезжать куда-то, рассказывать о какой-то инвестиционной привлекательности, но достаточно приехать на станцию Чудово и задать себе вопрос: а так ли это, как говорит губернатор, на самом деле? Сегодня у меня есть возможность принимать инвесторов, принимать гостей, принимать людей, которые планируют инвестировать, в нормальных, человеческих, современных условиях, и, конечно, здесь я могу только благодарить коллег.

Не буду долго останавливаться – времени мало. Такие планы по благоустройству у нас есть, они сегодня все реализуются, и мы видим, что есть четкий план взаимодействия в этом направлении.

Что хотелось бы сказать еще отдельно? Отдельно я хотел бы сказать, пожалуй, три вещи. Прежде всего – поблагодарить компанию "РЖД" не только за взаимодействие, связанное с развитием нашей экономики, нашего туризма, но и за поддержку таких важных для Новгородской области мероприятий, как фестиваль "Забытый подвиг – Вторая Ударная армия". Этот фестиваль восстанавливает события периода блокады Ленинграда, трагическую историю Второй Ударной армии. Коллеги нам очень помогли в этом году восстановить музей узкоколейной железной дороги, и это тоже в том числе для людей, которые живут на нашей территории, для жителей Новгородской области показатель отношения, показатель взаимодействия, который, конечно, все в этом году отметили.

И в заключение хотел бы немножко прокомментировать те рекомендации, проект которых подготовлен. Есть два момента, которые мне кажутся важными, коллеги.

Когда мы говорим о развитии, надо, наверное, вспомнить, что есть так называемая стратегия пространственного развития страны, которой у нас занимается Министерство экономического развития. И, наверное, имело бы смысл учесть планы развития железных дорог в этой пространственной стратегии, соответствующую рекомендацию в этой части дать, потому что, к сожалению, не все вопросы можно решить на уровне региона, не все вопросы можно решить

даже на уровне федерального округа. Например, сосед Новгородской области – Тверская область – находится в другом федеральном округе, но мне, конечно, хотелось бы, чтобы, когда страна планирует свое развитие, учитывались и вот такие пограничные ситуации. Поэтому я бы просил внести в рекомендации пункт о взаимосвязи пространственной стратегии с планами развития "Российских железных дорог".

И второй вопрос, который тоже важен. Безусловно, важно создавать максимально комфортные условия для "Российских железных дорог", в том числе путем предоставления дополнительных налоговых льгот, и такой пункт есть. Но поручать его реализацию нужно не регионам, не только регионам, а регионам совместно с Министерством экономического развития, потому что любые льготы предполагают некий баланс доходов и расходов.

Уважаемые коллеги, мне хотелось бы, чтобы это в рекомендациях было учтено и те наши федеральные руководители, которые планируют доходы консолидированного бюджета, в этой работе также принимали безусловное участие.

Спасибо огромное. Спасибо Олегу Валентиновичу, всем тем, кто здесь присутствует, руководителям РЖД.

Мы понимаем сегодня, что у нас есть партнер, у нас есть союзник, с которым можно развивать Новгородскую область. Спасибо.

#### **Д.Ф. МЕЗЕНЦЕВ**

Спасибо, Андрей Сергеевич.

Андрей Сергеевич, сегодня мы слышали информацию о том, что Ваш коллега, временно исполняющий обязанности губернатора Ивановской области, видит вокзал в Иванове как точку роста городской среды.

#### **Е.В. БУШМИН**

*(Микрофон отключен.)*

#### **Д.Ф. МЕЗЕНЦЕВ**

Я думаю, что такой подход, Олег Валентинович, Вы и Ваша команда поддерживаете. И очень важно то, что Вы сейчас сказали, что "Российские железные дороги", инфраструктура РЖД помогают формировать туристический кластер и привлекательность российских регионов, прежде всего Центрального федерального округа. Но также, мне кажется, очень важно, чтобы и регион предлагал "Российским железным дорогам", испрашивая помощь в совершенствовании прежде всего внеклассных станций, то, чем можно наполнить социальную жизнь этого объекта и среды вокруг него, потому что город – это не сумма домов и улиц.



И в связи с этим только одно замечание. Мы в рамках "времени эксперта" заслушали выступление архитектора, доктора архитектуры, академика, лауреата Государственной премии Бокова (кстати, Евгений Викторович очень поддержал его приглашение), который в течение получаса рассказывал о своих подходах к стратегии пространственного развития и о том, что прогрессивная архитектурная общественность не согласна с предложением о развитии 17 мегаполисов в России в определенном смысле слова в ущерб развитию других городов, сел и деревень на такой громадной территории нашей страны.

И в этом плане, Олег Валентинович, мы также хотели бы, чтобы в рамках нашего соучастия в обсуждении стратегии пространственного развития (а Валентина Ивановна поставила на контроль этот вопрос, в том числе и взаимодействия комитетов Совета Федерации с головным министерством – Министерством экономического развития) в этой работе принимали участие представители команды и руководство "Российских железных дорог".

И, конечно, мы будем опираться на предложения губернаторов, Андрей Сергеевич, и на Ваши предложения.

**А.С. НИКИТИН**

Спасибо, Дмитрий Федорович.

**Д.Ф. МЕЗЕНЦЕВ**

Спасибо Вам за участие, за такую масштабную презентацию.

Уважаемые участники парламентских слушаний, давайте...

**А.С. НИКИТИН**

Я, если позволите, просто один момент прокомментирую. Помните, был известный мультфильм про яхту "Победа" и яхту "Беда"? Спасибо коллегам, у нас некий несуществующий Новгород-на-Волхове, который указывался в билетах, в этом году превратился в Великий Новгород. И это тоже крайне важно, это маленькая вещь, но очень значимая. Спасибо.

**Д.Ф. МЕЗЕНЦЕВ**

Андрей Сергеевич, спасибо.

Евгений Викторович, мы Вас хотим поблагодарить за участие и поддержку. Отпускаем Вас для участия в съезде транспортников, который пройдет в Ростовской области.

Олег Валентинович, отпускаем Вас в Правительство.

Но парламентские слушания не закончились. Продолжаем работу.

Коллеги, Андрей Сергеевич Никитин открыл региональную тему в парламентских слушаниях. Мы благодарны за отклик со стороны губернаторов ряда субъектов, которые

направили представителей прежде всего транспортной отрасли, министерств транспорта своих субъектов.

И я хотел бы, чтобы слово взял Айрат Нагимович Усманов, заместитель министра транспорта и дорожного хозяйства Республики Татарстан. Можно с места. Регламент очень плотный. По совести.

**А.Н. УСМАНОВ**

Я вообще очень кратко...

Большое спасибо, что пригласили. С Александром Сергеевичем часть вопросов мы сняли до слушаний.

Взаимодействие Республики Татарстан с ОАО "РЖД" строится на основе генерального соглашения о взаимодействии и сотрудничестве, подписанного в 2005 году, а также на основании соглашения между республикой и открытым акционерным обществом "Российские железные дороги" о взаимодействии и сотрудничестве в области железнодорожного транспорта на 2017–2019 годы.

Железнодорожный транспорт в республике представлен Горьковской и Куйбышевской железными дорогами – филиалами ОАО "РЖД". Протяженность железнодорожных путей по территории республики составляет 1889 километров, в том числе электрифицированных линий – 380 километров.

Пригородные перевозки. Я по тем темам, которые здесь были затронуты...

**Д.Ф. МЕЗЕНЦЕВ**

Айрат Нагимович, очень важно, чтобы Вы с точки зрения регионов обратили внимание на сложности, которые могут быть не во взаимодействии с РЖД, а именно в развитии инфраструктуры и собственно перевозочного процесса, и представили предложения по совершенствованию федеральных законов, которые мы ждем, как законодатели.

**А.Н. УСМАНОВ**

По пригородным перевозкам. Транспортное обслуживание населения в пригородном сообщении на территории республики осуществляется пригородной пассажирской компанией "Содружество". Маршрутная сеть на территории республики составляет 112 маршрутов. За последние три года маршрутная сеть увеличилась с 62 маршрутов до 112. Сразу скажу, что у нас были с ОАО "РЖД" дискуссии, мы пришли к общему мнению, и уже три-четыре года наша компания "Содружество" прибыльна (туда входят Удмуртская Республика, мы и ОАО "РЖД").

В 2017 году на пригородном железнодорожном транспорте перевезено свыше 6 миллионов пассажиров. Республикой Татарстан АО "Содружество" ежегодно предусматриваются субсидии в размере более 380 млн. рублей на возмещение перевозчикам недополученных доходов, и задолженность республики перед АО "Содружество" на компенсацию выпадающих доходов отсутствует. Кроме этого, когда мы проводим заседания совета директоров, совета акционеров, всегда эти вопросы поднимаем.

С субъектами, где работает наша пригородная компания, мы общаемся, находимся в диалоге и стараемся, чтобы все шероховатости по неуплате, которые есть, были устранены. То есть вместе с ОАО "РЖД" это все решаемо.

По грузоперевозкам. В сфере грузоперевозок железнодорожным транспортом в 2017 году перевезено более 15 млн. тонн грузов. В регионе обслуживания Горьковской железной дороги наблюдается небольшое снижение показателя – на 2 процента, перевезено 1,3 млн. тонн грузов, – связанное с остановкой деятельности ряда промышленных предприятий и использованием альтернативных видов транспорта для транспортировки грузов. На Куйбышевской железной дороге – увеличение показателя на 3 процента, перевезено около 14 млн. тонн грузов.

Мы уже выходили и в скоростные магистрали. У нас есть два вопроса, которые мы хотели бы поднять. Первый вопрос касается строительства высокоскоростной магистрали Казань – Тихоново. В рамках исполнения Указа Президента Российской Федерации Владимира Владимировича Путина от 7 мая 2018 года в части подготовки к 1 октября 2018 года комплексного плана по модернизации и расширению магистральной инфраструктуры, предусматривающего развитие транспортных коридоров "Запад – Восток" и "Север – Юг", повышение уровня экономической связанности территорий, развитие транспортных коммуникаций между городами – центрами экономического роста, создание основы для развития скоростного и высокоскоростного железнодорожного сообщения между крупными городами, мы считаем целесообразным включение в него реализации стратегически важного для республики проекта ВСМ Казань – станция Тихоново, которая входит в общий проект строительства высокоскоростной магистрали Москва – Казань – Екатеринбург.

Станция Тихоново – это точка притяжения Камской агломерации (это такие города, как Нижнекамск, Набережные Челны, Елабуга, Менделеевск, Заинск) с населением около 1 миллиона человек, к которой примыкают активно развивающийся Камский инновационный территориально-производственный кластер "ИнноКам", особая экономическая зона "Алабуга", международный

аэропорт Бегишево, заводы "КАМАЗ", "Нижекамскнефтехим", "Нижекамскшина", "ТАНЕКО" и другие крупные предприятия.

Цель проекта – формирование скоростного пассажирского и грузового сообщения для перемещения пассажиров и грузов между Казанской и Камской агломерациями, объединяющего два региональных центра в единую агломерацию. Реализация проекта будет способствовать решению следующих задач: существенному ускорению темпов экономического роста региона; повышению транспортной мобильности населения.

Предполагаемая стоимость строительства данного участка (у нас была прямая связь как раз со скоростными магистралями) на земляном полотне – 315 млрд. рублей. Но все-таки мы выходим с предложением, чтобы построить на эстакаде. Это уже 400 млрд. рублей к уровню цен первого квартала 2018 года. Но это на рассмотрении, это еще будем обсуждать.

Длина трассы составит...

**Д.Ф. МЕЗЕНЦЕВ**

Айрат Нагимович, я прошу прощения. Мы, наверное, все детали (на эстакаде или на насыпном полотне) вписывать в рекомендации не будем, но заинтересованность Татарстана, как, наверное, и федерального центра, федерального Правительства, Александр Сергеевич Мишарин, Вас, как главного координатора проекта высокоскоростных магистралей, мы в том или ином формате отразим. Сергей Владимирович Шатилов, заместитель председателя Комитета по экономической политике, будет отвечать за свод предложений в рамках проекта рекомендаций, а потом и утверждение этих рекомендаций. Это тот самый формат (Александр Сергеевич, мы тоже Вас попросим), который будет посилен, возможен и адекватен тому предложению, которое Татарстан обозначил. Подшлифуйте, и мы с удовольствием его...

**А.Н. УСМАНОВ**

У нас как раз на следующей неделе... Мы уже проговорили, президенту справка ушла и, если все хорошо будет...

**Д.Ф. МЕЗЕНЦЕВ**

Президенту Татарстана?

**А.Н. УСМАНОВ**

Да, Президенту Татарстана.

Если на следующей неделе мы соберемся вместе с представителями АО "Скоростные магистрали"...

**А.С. МИШАРИН**

Я сейчас прокомментирую...

**Д.Ф. МЕЗЕНЦЕВ**

Александр Сергеевич, пожалуйста.

**А.С. МИШАРИН**

*(Микрофон отключен.)*

**Д.Ф. МЕЗЕНЦЕВ**

Хорошо.

Мы тогда подождем с окончательным вариантом рекомендаций с учетом того предложения, которое...

**А.Н. УСМАНОВ**

Самое главное – вы услышали, что мы хотим, и у нас очень хорошо работа поставлена.

**Д.Ф. МЕЗЕНЦЕВ**

Первым, кому я позвонил, был Фарид Хайруллович. Я сказал, что мы без Татарстана проводить не будем.

**А.Н. УСМАНОВ**

Фарид Хайруллович сказал: "Вперед!"

**Д.Ф. МЕЗЕНЦЕВ**

Спасибо большое.

Коллеги, еще одно выступление представителя субъекта Федерации. Я хотел бы, чтобы министр транспорта и дорожного хозяйства Тульской области Родион Борисович Дудник взял слово.

**Р.Б. ДУДНИК**

Здравствуйтесь, коллеги! Немножко неожиданно, но...

**Д.Ф. МЕЗЕНЦЕВ**

Но оговорено заранее.

**Р.Б. ДУДНИК**

Оговорено заранее, да, но все равно...

**Д.Ф. МЕЗЕНЦЕВ**

Кратко, Родион Борисович. Выступление ради выступления не нужно.

**Р.Б. ДУДНИК**

Да, я кратко.

Хочу подтвердить, что мы очень плотно с нашими хорошими партнерами работаем (это я про РЖД), у нас налажено взаимодействие. По всем спорным вопросам прошлого года мы достигли договоренностей, и в текущем году у нас (по оплате я имею в виду) никаких проблем не предвидится, то есть в бюджете деньги заложены.

Также мы сейчас работаем по подписанию соглашения о сотрудничестве, где хотим проговорить, в каком порядке будет происходить замена транспорта.

Чтобы не затягивать время, скажу коротко. У нас сокращения маршрутов не предвидится, мы настроены на позитивную работу.

**Д.Ф. МЕЗЕНЦЕВ**

Спасибо, Родион Борисович. То, что прозвучало из Ваших уст, что проблем в системе взаимодействия с РЖД, в том числе по обеспечению пассажирских пригородных перевозок, нет, – это же тоже очень важно.

**Р.Б. ДУДНИК**

Мы постарались все эти проблемы уладить и убрать из повестки.

**Д.Ф. МЕЗЕНЦЕВ**

Коллеги, у нас очень достойный отряд представителей субъектов Федерации. Я хотел бы обратиться к представителям регионов. Вот точечное выступление, которое в том числе ляжет потом строками в рекомендации, есть у кого-то? Кто-то настаивает? Или мы уже в рабочем порядке будем шлифовать, в том числе и с вами, проект рекомендаций?

**Е.М. МАРКОВ**

Дмитрий Федорович, разрешите?

**Д.Ф. МЕЗЕНЦЕВ**

Да-да, Евгений Мануилович, пожалуйста.

**Е.М. МАРКОВ**

Марков, Союз малых городов Российской Федерации.

Уважаемые коллеги, Дмитрий Федорович! Формула слушаний предельно прикладная – перевозки. Между тем, когда мы посмотрим на карту России, на сеть железных дорог и на сеть небольших городов и поселков страны, то увидим, что тысячи небольших городов, небольших населенных пунктов "сидят", как на ожерелье, на сети железных дорог. То есть мы видим, что у нас сеть железных дорог – это каркас жизнедеятельности государства. У нас никогда не будет такой плотной сети населенных мест, какая есть в Западной Европе. У нас, видимо, еще долго не будет таких развитых сетей автомобильных и железных дорог, как конкурирующие структуры,

которые есть в Соединенных Штатах Америки. У нас совершенно уникальная ситуация, в которой железные дороги выполняют системообразующую, интегрирующую функцию для всего Российского государства. Поэтому мне кажется, что подходить к оценке деятельности железнодорожной отрасли нашей, ОАО "РЖД" и в целом железнодорожных транспортных компаний по критериям экономической эффективности, с точки зрения рыночных критериев оценки совершенно неправильно.

Железная дорога является настолько важным, системообразующим объектом в нашем государстве, исключительно важным, может быть, в первую очередь для развития небольших населенных пунктов (а это 35 миллионов граждан Российской Федерации, да еще 30 миллионов – сельские населенные пункты, 60 процентов населения страны жизненно связано с сетью железных дорог). Поэтому мне кажется, что государство должно повысить внимание к поддержке железнодорожной сети, к ее развитию, не руководствуясь только критериями прибыльности, эффективности с точки зрения рыночных оценок.

В этом плане очень правильно все то (и мы это поддерживаем), что говорил Никитин. Но нам думается, что было бы важно в стратегии пространственного развития Российской Федерации, решительно возражая тем подходам, которые декларировал Кудрин, предлагая выделить 20 городов-миллионников и на них бросить все ресурсы развития, выделить три категории населенных мест в стране – крупные города (региональные столичные центры), малые и средние города и поселки (промежуточная категория между крупным городом и деревней) и сельские населенные пункты – и с этих позиций оценить роль железнодорожной транспортной системы как структуры, которая является не столько обеспечивающей перевозки (это все, конечно, важно и совершенно справедливо), сколько обеспечивающей комплексное развитие страны и развитие сети населенных мест.

Если мы подойдем с этих позиций, то поймем, что в некоторых случаях железнодорожная сеть является, может быть, с точки зрения рыночных критериев в чем-то неэффективной, как это было с оценкой ее с точки зрения пригородного сообщения, но на самом деле она исключительно эффективна, если оценивать ее с точки зрения комплексной эффективности как элемента государственной системы развития.

Поэтому, мне думается, надо было бы сделать специальную запись в рекомендациях...

Вы уже говорили, Дмитрий Федорович, о том, что в итоговом документе надо отразить роль железнодорожного транспорта и всей системы железнодорожного сообщения в решении поставленных Президентом задач – обеспечения пространственного развития Российской

Федерации и снятия противоречий между крупными городами и периферией, российской провинцией именно за счет развития железнодорожного сообщения. И в этом плане, конечно, одно из направлений развития железнодорожного сообщения – это (правильно говорил Никитин) туристическое направление, которое приобретает сегодня все большее значение.

Мы, например, считаем, что развитие туризма путем выстраивания цепочек железнодорожных туристических поездок (вдоль железнодорожной сети между малыми городами; цепочка – 10–20 малых городов, туристически привлекательных) могло бы быть очень конструктивным и прибыльным, в том числе и для железной дороги.

Конкретный маленький пример, но характерный. Например, город Углич сетует на то, что у него сейчас прекратилось железнодорожное сообщение с Санкт-Петербургом (слава богу, сохранилась железнодорожная связь с Москвой) – а это очень важное для туристов и очень доходное, видимо, для страны направление, в частности в летний период. Такого рода локальных ситуаций немало, и мы могли бы в этом плане подсказать.

Поэтому мне думается, что обратить внимание на интегрирующую роль железнодорожной инфраструктуры и железных дорог и их роль как инструмента развития Российского государства было бы очень важно, расширив спектр критериев оценки их эффективности и деятельности, не ограничиваясь только рыночными критериями. И было бы правильно нам это отразить...

#### **Д.Ф. МЕЗЕНЦЕВ**

Евгений Мануилович, тогда (инициатива всегда наказуема) именно с Вас та формулировка, которая, если коллеги поддержат, войдет в рекомендации. Это первое.

Второе. 27 июня в 15 часов в этом зале состоятся парламентские слушания, которые мы проводим по прямому поручению Валентины Ивановны Матвиенко и которые будут посвящены подходам к стратегии пространственного развития.

Евгений Мануилович, я заранее Вас лично приглашаю.

Александр Сергеевич, мы будем просить, чтобы представители руководства РЖД были участниками и чтобы один из докладов также был сделан представителем "Российских железных дорог".

Коллеги, мы договаривались, что у нас парламентские слушания пройдут примерно в течение 2 часов 15 минут – 2 часов 20 минут, поэтому давайте мы...

Евгений Мануилович, спасибо Вам за дополнение, но будем уважать регламент. При этом чем больше будет новых идей – тем будет только лучше.



Олег Юрьевич Букин, член совета директоров АО "Первая Грузовая Компания".  
Пожалуйста.

Олег Юрьевич, как договаривались, да?

**О.Ю. БУКИН**

Пять минут.

Уважаемый Дмитрий Федорович, уважаемые коллеги! Спасибо за возможность высказаться. Коротко хотелось бы сказать, может быть, даже не про АО "Первая Грузовая Компания", а про все операторское сообщество. Оно вообще получилось благодаря, наверное, реформированию железнодорожного транспорта.

Вы многое сказали о конкуренции и развитии конкуренции. На сегодняшний день операторское сообщество – это достаточно конкурентный рынок (более 1,5 тысячи компаний). После начала реформы в железнодорожную отрасль было направлено более 1 трлн. рублей частных инвестиций. При этом хочется заметить, что на сегодняшний день годовая выручка операторского сообщества составляет более 50 процентов выручки ОАО "РЖД". То есть это заметный субъект. Но, честно говоря, сегодня (вот мы здесь обсуждаем, проходят парламентские слушания) тематики операторов коснулись два раза: первое – они не страхуют вагоны; второе – они плохо их ремонтируют. Всё. Других тем, касающихся операторов, не было, и это субъект, не заметный ни для вас, ни для Минтранса – ни для кого.

Первое, что хотелось бы отметить (и мы обязательно дадим предложения в рекомендации). Хотелось бы, чтобы такие уважаемые органы, как Совет Федерации, Госдума, Минтранс, ну, не то что обращали больше внимания, но прислушивались к позиции владельцев подвижного состава. Потому что, несомненно, пространственное развитие Российской Федерации важно, и ОАО "РЖД" принимает активнейшее участие в этом вопросе. Оно является единственным и монопольным сегодня субъектом в части перевозки и владельцем инфраструктуры в одном лице. Но при этом есть, в общем-то, достаточно большое количество операторов – собственников подвижного состава, которые этот груз возят сегодня в своем подвижном составе. И, соответственно, от слаженного взаимодействия ОАО "РЖД" и операторского сообщества будут зависеть и скорость, и оборот, и производительность, и маршрутные скорости, о которых Павел Алексеевич говорил, о которых наверняка в рамках парламентских слушаний много говорилось, о которых Геннадий Викторович сказал. Несмотря на то что у нас 1,5 тысячи операторов, у нас есть достаточно консолидированный представитель – это Союз операторов железнодорожного

транспорта, который консолидировал приблизительно 70 процентов подвижного состава как ассоциация, как представитель.

При этом что хотелось бы отметить в части взаимодействия и результатов такого взаимодействия с РЖД? У нас выстроены механизмы взаимодействия, существует координационный совет. Однако, несмотря на это, существуют разного рода недоговоренности и несогласованные вещи. Сегодня в резолюции написано: давайте примем в весеннюю сессию поправки в устав и поправки в закон, касающиеся компенсации ОАО "РЖД" расходов на передислокацию парка в текущий отцепочный ремонт. На второе слушание запланировано это. Хочется заметить (и нам хотелось бы еще раз обратить на это внимание Совета Федерации и представителя Минтранса Сергея Алексеевича), что позиция операторов на сегодняшний день учтена не в полной мере, а сама реформа, которая продолжается в ОАО "РЖД", приводит к тому, что расходы операторов при принятии закона увеличатся и, как следствие, потенциально, Дмитрий Федорович, увеличатся расходы грузовладельцев. Поэтому хочется (вот Олег Валентинович рассказал про свой законопроект, который может привести к негативным последствиям) попросить внимательно отнестись к законопроекту о компенсации расходов ОАО "РЖД" на текущий отцепочный ремонт, прежде чем его в таком виде принимать. Потому что там сейчас не прописано, какие расходы будут компенсированы, кто будет рассчитывать эту компенсацию расходов. Сегодня все отнесено на Минтранс, который, в общем-то, сегодня не является регулятором с точки зрения тарифообразования. Тарифообразованием у нас занимается ФАС, но ФАС не регулирует области неестественной монополии, которой является ремонт. Поэтому хотелось бы здесь обратить внимание на этот законопроект.

Ну и много примеров того, как к операторскому сообществу не прислушиваются. Мы сегодня много говорим про дефицит подвижного состава, однако он образовался, всем известно, из-за запрета на продление срока службы вагонов, после которого было списано более 200 тысяч единиц подвижного состава. И сегодня мы, естественно, имеем дефицит на рынке, высокие ставки, потому что этот рынок сегодня высококонкурентен. Это рынок, цены на котором определяются соотношением спроса и предложения. Сегодня спрос выше, чем то, что могут дать операторы.

При этом хочется в заключение сказать одно: это рынок, и большая просьба не пытаться формальными инструментами рынок регулировать. Потому что степень воздействия на этот рынок может... Опять же цитирую, как говорится, как классика, Олега Валентиновича: "в одном месте будет задето, а в другом месте отзовется". Сегодня у нас дефицит, а завтра нам негде будет ремонтировать вагоны, потому что с одной стороны – законопроект о компенсации расходов

перевозчика, связанных с передислокацией в текущий отцепочный ремонт, с другой стороны – реформа ОАО "РЖД" в части вагоноремонта, связанная с сокращением количества пунктов текущего отцепочного ремонта. Соответственно, будем ездить далеко ремонтироваться, видимо. Большая просьба внимательно прислушаться к большой ассоциации собственников подвижного состава.

Что касается страхования... Вы задали вопрос: что мешает? В общем-то, ничего не мешает. Вопрос: чего хотим добиться? Если хотим просто застраховать, брать больше денег с операторов, соответственно, не получив эффекта в части технического состояния парка, наверное, так можно сделать.

Является ли сегодня "белым пятном" отношение операторов к состоянию парка? Конечно, не является. У нас есть куча регламентирующих документов, у нас есть Ространснадзор, который оставляет наш парк на сегодняшний день. Поэтому хотелось бы дискуссии, обсуждения вопросов, которые возникают, прежде чем будут приниматься на законодательном уровне, внутри ОАО "РЖД", в Минтрансе те или иные решения, которые повлияют на рынок железнодорожных перевозок, участником которого является не только ОАО "РЖД" (наши сегодняшние слушания называются "Об актуальных вопросах законодательного регулирования железнодорожных перевозок"), но и операторы. Спасибо.

#### **Д.Ф. МЕЗЕНЦЕВ**

Олег Юрьевич, спасибо за то, что Вы сделали акцент на ваших заботах и того сообщества, которое Вы представляете. Но я обратил внимание на один из слайдов, где отмечено, что нужно именно законом определить обязательное страхование. Внутри профессионального сообщества определитесь, как нужно, и попросите поддержки у регулятора, попросите поддержки или точки зрения у "Российских железных дорог". И тогда мы будем понимать, какую позицию мы обязаны занять ради людей, ради повышения эффективности железнодорожных перевозок (о чем Вы справедливо сказали, именно так сформулирована тема парламентских слушаний) и ради того, чтобы нагрузка на всех участников перевозочного процесса была не излишней, а посильной. Пожалуйста.

#### **О.Ю. БУКИН**

Договорились. Спасибо большое.

#### **Д.Ф. МЕЗЕНЦЕВ**

Спасибо.

Антон Владимирович Зубихин, заместитель генерального директора ООО "Уральские локомотивы". Пожалуйста.

### **А.В. ЗУБИХИН**

Глубокоуважаемый Дмитрий Федорович, глубокоуважаемые коллеги! Я постараюсь в три минуты уложиться, сразу скажу. Я представляю отрасль транспортного машиностроения. Несколько другая отрасль, но...

Хотел бы попросить слайды включить.

Своим докладом я бы хотел просто провести небольшой экскурс в части того, каких результатов мы добились благодаря "Российским железным дорогам", на каком уровне технологического развития мы находимся и куда идем.

Вкратце могу доложить, что представляю компанию "Группа Синара", в которую входит один из заводов – "Уральские локомотивы", новейший завод, на котором работают сейчас более 3,5 тысячи человек, производится в год 150 вагонов электропоездов "Ласточка", про которые сегодня как раз уже и губернатор говорил, и другие коллеги. На данный момент, сразу скажу, мы, конечно, недозагружены. Производственные мощности завода позволяют производить 250 вагонов в год. Но есть программа, которая обозначена в договоре, и, соответственно, мы ее выдерживаем. В этом году мы готовы произвести и больше.

Но, Дмитрий Федорович, хотел бы отметить что? У нас на сегодняшний день "Ласточка" на МЦК – это в принципе ключевой проект, который стал испытанием и для "Российских железных дорог", и для подвижного состава. Сейчас этот проект уже признан европейцами, европейскими экспертами как один из самых инновационных проектов в области железнодорожного транспорта в мире, потому что те рекорды, которые бьет "кольцо", МЦК, – это рекорды и по надежности подвижного состава, и по уровню перевозок. В прошлом году это 110 миллионов, в этом году это более 120 миллионов.

### **Д.Ф. МЕЗЕНЦЕВ**

Уже?

### **А.В. ЗУБИХИН**

Уже, уже прогнозируется.

То есть надо отдать должное, что этот проект котируется на уровне мировых проектов и он в серьезном рейтинге. И это и наша какая-то оценка, россиян, это и оценка европейцев.

Хотел бы отметить (об этом сегодня говорилось), что поезда оказались очень востребованными на маршруте Москва – Иваново. Сегодня Дмитрий Владимирович уже отметил,

что запущено движение и уже в мае запущен дополнительный ночной рейс. Это говорит о чем? Сегодня часто поднимался вопрос конкуренции – конкуренции видов транспорта. Мы видим, что качественный, надежный подвижной состав поспособствовал тому, что пассажир с автотранспорта пересел на железнодорожный транспорт.

И могу отметить, что уже завтра состоится запуск движения электропоездов в Калининграде (это подготовка к чемпионату мира) и сейчас уже идет обсуждение маршрутов Москва – Курск – Орел, Екатеринбург – Нижний Тагил, активно ведутся перевозки. То есть, собственно говоря, потребителем востребован новый вид железнодорожного транспорта. Я не говорю про поезда, я говорю уже про конкретный новый вид транспорта. Сейчас четыре полигона, где эксплуатируются поезда.

Мы видим, что с учетом той дискуссии, которая идет по пространственному развитию России, с нашей точки зрения, как раз определяющим будет являться не только сеть железных дорог, но и тот подвижной состав, который будет ездить по этим железным дорогам.

До 2025 года РЖД планирует развивать, собственно говоря, шесть полигонов, где будут эксплуатироваться поезда. Но мы видим, что потребность намного выше. Мы провели исследования вместе с "Российскими железными дорогами" и видим, что до 2030 года практически все федеральные округа имеют потенциал использования данного подвижного состава.

Конечно, важна степень мер государственной поддержки, прежде всего как раз потребителей, пригородных компаний и регионов. Но могу отметить, что к 2030 году потребность в поездах составит примерно 2 тысячи вагонов электропоездов. Могу отметить, что мы, как инновационная компания, которая, собственно говоря, в достаточной степени питается идеями от РЖД, не стоим на месте. Сейчас мы производим только три вида поезда "Ласточка": это стандартная "Ласточка", которая ездит по маршруту Москва – Тверь, "Ласточка" на МЦК, и "Ласточка-премиум", которая ездит по маршруту Москва – Иваново. Но могу сказать, что благодаря "Российским железным дорогам" мы развиваем подвижной состав и в ноябре этого года уже выйдет двухсистемная "Ласточка". И сегодня мы обсуждали это с Андреем Сергеевичем. Он уже говорит: "Запустите ко мне в регион эту "Ласточку". Значит, востребованность есть.

Кроме того, мы понимаем, что есть востребованность в дизель-электропоездах, потому что не везде есть электрификация на железных дорогах, к сожалению, это так. И большое внимание мы уделяем развитию беспилотных технологий (не беспилотных – безлюдных технологий), технологий автоведения. Могу сказать, что на МЦК сейчас поезда уже оснащены

техническими мерами, которые позволяют управлять, собственно говоря, в режиме автоведения. И это тенденция, мы видим, что к 2020 году в принципе на МЦК этот проект будет запущен. Это к вопросу диджитализации (цифровизации), который сегодня обсуждается.

В завершение могу просто сказать, что с точки зрения законодательной базы нам, конечно, не хватает, по сути, двух векторов с точки зрения транспортного машиностроения. Это все-таки те меры господдержки, которые касаются внедрения новых, инновационных технологий. Например, те же самые системы автоведения и прочее потребуют все равно внесения каких-то изменений в законодательную базу, в нормативные правовые акты в любом случае, начиная от ПТЭ и заканчивая федеральными законами.

А второе – мы все-таки ждем скорейшего принятия федерального закона о ВСМ и нормативной правовой базы по ВСМ. Почему? Потому что сейчас завод "Уральские локомотивы" уже полностью готов к производству высокоскоростных электропоездов и для направления Москва – Казань, которое сегодня обсуждалось, и других направлений, которые, собственно говоря, мы прорабатываем вместе с РЖД.

Я хотел бы искренне поблагодарить "Российские железные дороги" за то, что они дают очень серьезный стимул развитию транспортного машиностроения.

Спасибо, Дмитрий Федорович. Спасибо, дорогие коллеги.

**Д.Ф. МЕЗЕНЦЕВ**

Спасибо.

**Е.М. МАРКОВ**

А вопрос можно задать?

**Д.Ф. МЕЗЕНЦЕВ**

Евгений Мануилович, короткий вопрос.

**Е.М. МАРКОВ**

Очень короткий. Скажите, пожалуйста, предусматриваете ли вы возможность создания специального подвижного пассажирского состава для небольших потоков пассажиров и целесообразно ли это, на Ваш взгляд?

**А.В. ЗУБИХИН**

Дело в том, что у нас системы управления на поездах позволяют создавать и двухвагонные, и трехвагонные поезда, это необязательно пятивагонные.

**Е.М. МАРКОВ**

*(Микрофон отключен.)* Другой тип, видимо, подвижного состава должен быть, более дешевый, как мне представляется.

**А.В. ЗУБИХИН**

Я могу сказать, что мы с Дмитрием Владимировичем много обсуждаем эту тематику, и мы понимаем, что должен быть социально значимый подвижной состав.

**Д.Ф. МЕЗЕНЦЕВ**

Антон Владимирович, спасибо Вам большое.

**А.В. ЗУБИХИН**

Спасибо большое.

**Д.Ф. МЕЗЕНЦЕВ**

Антон Владимирович, вот вспомнили Дмитрия Владимировича Пегова, он окончил Петербургский государственный университет путей сообщения. Так вот, заведующий кафедрой электрического подвижного состава, профессор Плакс в 1980 году защитил докторскую диссертацию по ведению поездов без машинистов. В 1980 году! Можно поднять эту работу, она совершенно фантастическая и сегодня.

Коллеги, мы должны уже подводить определенным образом итоги, но я просил бы Сергея Юрьевича Толстоухова, директора по логистике ООО "ЕвразХолдинг", также взять слово.

**С.Ю. ТОЛСТОУХОВ**

Уважаемый президиум, уважаемые участники парламентских слушаний! Большое спасибо за организацию сегодняшней встречи и за возможность выступить с докладом.

От лица одного из крупнейших грузоотправителей хотелось бы начать сегодняшний доклад со слов благодарности в адрес "Российских железных дорог" за эффективное взаимодействие и конструктивный диалог.

Сегодня можно с уверенностью сказать, что гибкость перевозчика, скорость его реагирования на изменяющиеся потребности бизнеса полностью соответствуют ожиданиям. Более того, наше взаимодействие носит характер непрерывных изменений в части улучшения технологий, которые в конечном итоге приводят к взаимовыгодному сотрудничеству и к результатам.

С точки зрения основной тематики – взаимодействия в области вопросов законодательного регулирования железнодорожных перевозок – стоит отметить такой положительный момент, как участие бизнеса, крупных предприятий в обсуждении проектов

изменений, что, несомненно, важно и приводит в конечном итоге к внесению изменений, которые устраивают всех участников данных процессов.

Поэтому в своем докладе я хотел бы остановиться только на одном вопросе (об этом сегодня тоже уже говорилось), причем выражу мнение не только нашего предприятия, нашей компании, но и всех коллег – в целом Ассоциации предприятий черной металлургии "Русская сталь", которая включает в себя предприятия, производящие 90 процентов стали, 60 процентов трубной продукции, – на проекте закона о внесении изменений в статьи 99 и 100 Федерального закона "Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации" в части введения финансовой ответственности (проще говоря, штрафов) за простой вагонов у грузоотправителей и грузополучателей.

Да, мы понимаем конечную цель и важность этой работы, важность этих изменений, в конечном итоге они направлены, безусловно, на обеспечение дефицитным подвижным составом всех предприятий, – но при этом мы считаем, что внесение изменений в Федеральный закон "Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации" недопустимо по следующим причинам (в целях экономии времени остановлюсь только на основных из них).

Прежде всего, как уже говорилось сегодня, операторский рынок достаточно конкурентоспособный, конкурентный, и ситуация локальных дефицитов подвижного состава приводит к тому, что в коммерческих отношениях грузовладельцев и операторов подвижного состава уже предусмотрена эта ответственность за содержание сверх норматива парка на путях необщего пользования. Поэтому с юридической точки зрения такая ответственность между грузовладельцами и операторами подвижного состава уже есть, и она мотивирует на то, чтобы работать в этом направлении.

Для компании "ЕвразХолдинг" этот проект по снижению времени простоя парка на путях является одним из приоритетных. Мы совместно с Центром фирменного транспортного обслуживания и ключевыми операторами, работающими с нами, создали рабочую группу и совместно работаем над этой проблемой, понимая, что в конечном итоге она важна и для нас тоже, для того чтобы возить грузы, для перевозок. Поэтому большая просьба внимательно отнестись к изменениям в федеральный закон. На самом деле этот механизм уже существует, и он уже работает в отношениях между предприятиями и операторами подвижного состава.

В целом, учитывая снижение времени по регламенту, у меня всё. Большое спасибо за предоставленную возможность выступить. Спасибо.

**Д.Ф. МЕЗЕНЦЕВ**



Сергей Юрьевич, тогда записка с Вас, чтобы мы не делали закон, который будет регулировать те отношения, которые уже сформулированы и сформированы на рынке, и, не дай бог, не ухудшили еще ситуацию, о чем мы говорили в самом начале. Спасибо.

**С.Ю. ТОЛСТОУХОВ**

Спасибо.

**Д.Ф. МЕЗЕНЦЕВ**

Я хотел бы просить Людмилу Заумовну Талабаеву, члена Совета Федерации, взять слово. Пожалуйста.

**Л.З. ТАЛАБАЕВА**

Спасибо большое, Дмитрий Федорович.

Я, как сенатор, представляю Приморский край. Конечно, я сегодня не буду много говорить, потому что я выступала на пленарном заседании Совета Федерации, вы мое выступление слышали, и слышали железнодорожники.

Я хотела бы сказать по проекту рекомендаций. Я добавлю все, что говорила на пленарном заседании. Это касается перевозки рыбы, это касается изотермических вагонов, касается рефрижераторных вагонов и развития станций на Дальнем Востоке.

Александр Сергеевич так подозрительно на меня смотрит, наверное, понимает, о чем я говорю, это точно. Поэтому я служебную записку вам представлю, потому что я посмотрела проект решения, всех вопросов, которые я затрагивала, здесь нет. Это первое.

Второе. Я хотела бы обратить внимание и сказать Букину Олегу Юрьевичу огромное спасибо за выступление. Вы не переживайте, в Совете Федерации знают, что... Раньше, когда у нас был Советский Союз и было Министерство путей сообщения, железная дорога все эти процедуры проводила сама. Сегодня, после реорганизации, "Российские железные дороги" работают в очень плотном контакте в том числе с операторами. Они без операторов совсем не могут, потому что сегодня очень много собственников разных вагонов. И поэтому, конечно, взаимоотношения очень сложные между "Российскими железными дорогами" и операторами различных вагонов. И очень хорошо, что операторы на это обращают наше внимание. Поверьте, мы на площадке Совета Федерации, принимая закон, где будет хоть каким-то образом отражаться ваша деятельность, обязательно посоветуемся с вами и примем такой закон, который будет учитывать интересы всех участников железнодорожных перевозок.

Ну и, конечно, хотела сказать огромное спасибо моим коллегам, профильному Комитету по экономической политике, которые затронули очень и очень важный вопрос. Он еще очень

важный почему? Потому что с 1 января 2019 года вся рыбная отрасль обнуляется. Вы знаете, сейчас идет перезагрузка по договорам на 15 лет, появляются инвестиционные квоты на строительство пароходов, на строительство рыбоперерабатывающих заводов. И, конечно, для перевозки этой высокотехнологичной продукции нужны новые вагоны, это очень важно. Поэтому в проекте рекомендаций, я считаю, эта часть должна быть.

Спасибо, Дмитрий Федорович.

**Д.Ф. МЕЗЕНЦЕВ**

Спасибо, Людмила Заумовна.

Сергей Владимирович, обратили внимание на то, что наша коллега сказала? Чтобы мы тоже учли в окончательном варианте рекомендаций.

Коллеги, больше никто не настаивает на выступлении? Тогда завершающее выступление перед определенным подведением итогов со стороны Александра Сергеевича Мишарина и Сергея Алексеевича Аристова. Руководитель Российского профессионального союза железнодорожников и транспортных строителей Николай Алексеевич Никифоров. Можно с места. Пожалуйста.

**Н.А. НИКИФОРОВ**

Спасибо, Дмитрий Федорович.

Совершенно справедливо в рекомендациях отмечено, что компания "Российские железные дороги" большое внимание уделяет решению социальных вопросов работников. У нас на хорошем уровне действует социальное партнерство. Разработан и выполняется, причем всегда, в любых условиях, коллективный договор, это тоже очень важно, это вселяет в людей уверенность и в сегодняшнем, и в завтрашнем дне. Мы всегда вовремя решаем вопросы, связанные с индексацией заработной платы, она, как правило, у нас проводится на уровне инфляции. Ну а реальный рост заработной платы зависит уже от экономических показателей и темпов роста производительности труда.

В этом же документе отражены вопросы, связанные с помощью и поддержкой ветеранов, пенсионеров, молодежи, с организацией лечения, отдыха, потому что труд действительно достаточно сложный. И у нас больше 40 процентов железнодорожников работает в достаточно непростых, сложных условиях, и требуется лечение. Поэтому к этому документу мы относимся очень серьезно. И, кстати, мы подводим итоги дважды в году в коллективах, причем руководители компаний выезжают, встречаются с людьми, и железнодорожники имеют возможность напрямую пообщаться с руководителем, оценить, как выполняется то или иное решение, как решаются социальные вопросы, и высказать свои замечания, предложения, получить соответствующие

ответы. Этим мы тоже дорожим. И, кстати, то, что у нас нет коллективных трудовых споров, конфликтов, – это благодаря тому, что такие встречи проходят. Я считаю, что такие кампании, конечно, надо поддерживать.

Один из проблемных вопросов (сегодня Олег Валентинович уже подчеркивал дважды) – это передача отдельных видов работ сторонним организациям, так называемый аутсорсинг. Эффекта мы от передачи в большинстве случаев не видим. Выигрывают конкурсы, как правило, не очень дисциплинированные работодатели. Ну и помимо качества, конечно, люди, которые, в общем-то, остаются на тех же рабочих местах, но переходят к другому работодателю, теряют и в заработной плате, и по льготам и гарантиям. Причем вовлечь таких работодателей уже в объединение работодателей, чтобы на них распространялось отраслевое соглашение, тоже является весьма проблематичным, потому что объединение работодателей – это дело добровольное. Хотелось бы на эти вещи обратить внимание и какой-то, так сказать, барьер поставить, чтобы все-таки конкурсы, если передаются виды работ, выигрывали те, кто будет достойно выполнять свои обязательства и перед работниками, и перед компанией. Спасибо.

#### **Д.Ф. МЕЗЕНЦЕВ**

Спасибо, Николай Алексеевич.

Александр Сергеевич Мишарин, пожалуйста.

#### **А.С. МИШАРИН**

Спасибо.

Уважаемый Дмитрий Федорович, уважаемый Сергей Алексеевич, уважаемые сенаторы, коллеги! Конечно, очень важно, что сегодня в этом зале много благодарностей прозвучало в адрес "Российских железных дорог". И это оценка, наверное, нашего общего труда, потому что железные дороги – это одна из основных связующих отраслей государства, которая, как сегодня неоднократно отмечалось, напрямую влияет не только на экономику, но и на социальную жизнь и, безусловно, требует поэтапного, очень внимательного подхода.

Мы не должны забывать еще и о том (в продолжение выступления Николая Алексеевича), что сегодня это крупнейший работодатель в Российской Федерации (более 1 млн. рабочих мест), это организация, которая обеспечивает и социальную стабильность. Мы только что провели переговоры с профсоюзами Франции. Вот пока мы с вами здесь сидели, очередную забастовку объявил профсоюз железнодорожников одной из двух крупнейших канадских компаний – Canadian Pacific. У нас сегодня ситуация другая, и это результат...

#### **Д.Ф. МЕЗЕНЦЕВ**

Это не мы, мы не виноваты. (*Оживление в зале.*)

### **А.С. МИШАРИН**

Нет-нет. Вот я и говорю: у нас сегодня совершенно другая обстановка. Мы говорим о вопросах рабочих, которые действительно улучшают работу железнодорожного транспорта, улучшают в целом жизнь регионов. Улучшается экономика, позволяет развиваться многим отраслям промышленности.

Конечно, без проблем не бывает. У того, кто не работает, кто ничего не делает, и проблем не бывает. У того, кто работает, всегда есть проблемы. И сегодня они озвучены.

Мы много сказали о преимуществах новых видов подвижного состава и развитии пригородных перевозок поездами "Ласточка", скоростных перевозок. И в том числе мы видим, что развитие высокоскоростного движения, о чем говорил коллега из Татарстана, является тоже важным вопросом. Коллеги, мы строим интегрированную сеть скоростного и высокоскоростного движения. Проект "Казань – Тихоново" является составной частью большого проекта "Москва – Казань – Екатеринбург", а вообще – проекта "Евразия", и проект грузопассажирской ВСМ сегодня отражен в проекте рекомендаций наших слушаний, он является составной частью.

Но очень важно, что это проекты не только "Российских железных дорог", это точно так же и проекты региональных органов власти, потому что вклад в ВРП регионов огромный. Владимирская, Нижегородская области, Татарстан после реализации этих проектов имеют увеличение ВРП на 20–40 процентов, и это как раз и определяет общую структуру организации этой работы.

Я говорю о малых городах сегодня. Мы говорим: ассоциация малых городов. Ведь проект "Москва – Казань" – это не Москва – Казань, это Москва – Владимир – Нижний Новгород – Чебоксары – Казань и еще 11 остановок. Мы никогда не считали, а в проект входят десятки, а может, сотни малых городов, которые получают другую доступность.

Мы сегодня сказали: Москва – Иваново (звучало здесь). Но реализация ВСМ позволит до Иваново добираться вместо четырех часов уже три автоматически за счет снижения в два раза времени в пути от Москвы до Владимира. А при внедрении нового подвижного состава это время составит, возможно, и 2–2,5 часа. Время в пути от Казани до Нижнего Новгорода сокращается с 7–8 часов до 1,5 часов. А Чебоксары вообще оказываются рядом с Москвой, когда сегодня приехать...

Но это не только здесь, еще много городов, которые находятся на расстоянии 50, 100 километров. Вот новая линия – и получается совершенно другая доступность. Поэтому мы должны это все учитывать, когда будем принимать программу. И мы благодарны, что это записано.

Я думаю, Дмитрий Федорович, можно это еще и усилить. Я с Евгением Викторовичем согласен, от него некоторые такие послы были, это нужно сделать.

Что касается вопросов реформирования, законодательного обеспечения, конечно, они важны. Но очень важно регуляторно, учитывая рыночные механизмы, а с другой стороны – работу железнодорожного транспорта, учитывать реальную обстановку. Железнодорожный транспорт и сам работает в рыночных условиях. Он является не только монополией, он имеет сегодня возрастающую конкуренцию с другими видами транспорта. И если мы не обеспечим совместно загрузку... Почему у нас дефицит вагонов? Потому что у нас погрузка растет на 3,5 процента каждый год. Потому что у нас грузооборот на 7 процентов вырос. А если бы все было наоборот – вагоны никому не нужны. Ставка бы падала, и все, вопросов не было бы. И мы это пережили буквально три-четыре года назад, два-три года назад.

Поэтому все это нужно, конечно, учитывать при принятии решения. И любой нормативный акт должен проходить через систему соответствующих слушаний (сегодня было сказано о нулевом чтении). Мы должны крайне аккуратно относиться ко всем изменениям. Наше преимущество в том, что мы реформу железных дорог провели поэтапно и сегодня имеем одну из лучших систем управления железными дорогами в мире. И это можно четко сказать. С любым из тех, кто говорит, что это не так, мы готовы поспорить. И это тоже нужно сохранять. Еще раз большое спасибо.

#### **Д.Ф. МЕЗЕНЦЕВ**

Александр Сергеевич, спасибо Вам большое за эти акценты. Поверьте, максимально все будет услышано и максимально в том формате, который предусмотрен, мы это интегрируем в рекомендации парламентских слушаний.

Сергей Алексеевич Аристов, пожалуйста.

#### **С.А. АРИСТОВ**

Я хотел бы просто всех поблагодарить, в первую очередь даже не членов Совета Федерации и не депутатов Государственной Думы, а всех, кто в этом зале сейчас выступил, и всех, от кого выступили в этом зале. Потому что, заметьте, у всех была одна и та же главная идея – как сделать лучше. То есть ни одного врага у нас здесь, в зале, нет, все друзья, только по-разному иногда понимаем, как это делать. Я думаю, что все равно мы все нацелены на совершенствование,

развитие и перевозочного процесса, и инфраструктуры, и, самое главное, на социальную ориентированность самого коллектива РЖД. Это (я с Николаем Алексеевичем абсолютно согласен) огромный коллектив, который даже в самые тяжелые времена реформ, которые проводились, и потом дефолтов, всего остального был сохранен компанией "Российские железные дороги".

### **Д.Ф. МЕЗЕНЦЕВ**

Спасибо, Сергей Алексеевич (еще раз скажу) и за Ваше участие, и за неизменную, последовательную систему взаимодействия одного из ключевых ведомств-регуляторов с Федеральным Собранием, в частности с Советом Федерации.

Я хотел бы также отметить, коллеги, что с нами вместе работал первый заместитель председателя Комитета Государственной Думы по энергетике Валерий Сергеевич Селезнёв. Мы благодарны за такую работу и взаимодействие.

Мне кажется, по-своему итог парламентских слушаний уже подведен, каких-то особых дополнений такая ткань дискуссии не требует. Но я хотел бы обратить внимание на то, что сказал в рамках Дня российских железных дорог в Совете Федерации Олег Валентинович Белозёров. Он сказал: "Мы любим работать с хорошим настроением". Это тоже очень важно, потому что настроение первого руководителя национальной компании – это стиль работы и внутри коллектива, и вне его, во взаимодействии в том числе и с федеральными органами власти, с Федеральным Собранием. И мы это чувствуем.

Я думаю, что, когда Николай Алексеевич Никифоров сказал о социальном климате отношений в коллективе... Вам трудно сказать, а нам легко, мы все-таки внутри во взаимодействии с РЖД. Новый стиль компании – это на самом деле в том числе и социальный оптимизм, который дает производственные результаты. Я думаю, что иначе мы трактовать это не можем.

Еще раз я хочу поблагодарить всех участников. Сергей Владимирович Шатилов, как я уже несколько раз подчеркивал, собирает вместе с аппаратом (Лариса Николаевна Чухина здесь) предложения от заинтересованных сторон – от перевозчиков, от участников пассажирского перевозочного процесса, от компании "Трансмашхолдинг" и производителей локомотивов и вагонов. И, конечно, то, что Людмила Заумовна Талабаева дополнила в части поддержки региональной компоненты (мы все обязаны заботиться о своих регионах), – в том числе это дополнительная окраска в той прогностике совершенствования перевозочного процесса и становления нового качества подвижного состава, о чем мы сегодня говорили.

Искренне всем благодарны. Спасибо. *(Аплодисменты.)*

---