

С Т Е Н О Г Р А М М А

парламентских слушаний на тему "О реализации долгосрочной программы развития открытого акционерного общества "Российские железные дороги" до 2025 года" (в режиме видеоконференции)

6 июля 2021 года

А.В. КУТЕПОВ

Добрый день, коллеги! Сегодня мы рассматриваем очень важные вопросы — как для развития железнодорожной отрасли, так и для экономики страны в целом. Совсем недавно обсудили динамику развития сети автомобильных дорог, региональных аэропортов.

Благодаря нашей совместной работе в 2019–2020 годах удалось законодательно урегулировать целый ряд проблем, связанных с проектно-сметной документацией, ценами на строительные материалы и работы. Введены каталоги новых строительных материалов и технологий. Упрощен целый ряд согласительных процедур, связанных с изъятием земельных участков под строительство линейных объектов, которые входят в комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года. Также связан с особенностями реконструкции и капитального ремонта линейных объектов в целях модернизации и расширения магистральной инфраструктуры целый ряд других вопросов, которые позволяют значительно сократить сроки выполнения плановых мероприятий комплексного плана.

Долгосрочной программой развития открытого акционерного общества "Российские железные дороги" до 2025 года также предусмотрены мероприятия по развитию инфраструктуры железнодорожного транспорта. В этой связи нормы, установленные Федеральным законом от 31 июля 2020 года № 254 "Об особенностях регулирования отдельных отношений в целях модернизации и расширения магистральной инфраструктуры и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации", также распространяются на них. Развитие БАМа и Транссиба должно быть синхронизировано с энергообеспечением этих магистралей.

Однако согласование Минтрансом России, Минэнерго России, ОАО "РЖД" и ПАО "Россети" графика строительства объектов энергоснабжения произведено без детализации в части объектов железнодорожной инфраструктуры. Соответствующие изменения не внесены в Генеральную схему размещения объектов электроэнергетики до 2025 года. Данные мероприятия необходимо учесть в утверждаемых ежегодно схемах и программах развития Единой энергетической системы России и электроэнергетики субъектов Российской Федерации.

Я не буду сейчас говорить о выпадающих доходах, которые мы увидели по 2020 и 2021 годам, регионов, которые прилегают к Транссибу и БАМу, но они достаточно значительные. По налогу на имущество – 36 процентов (по памяти могу сказать, но надо поднять цифры) в Иркутской области, это достаточно значительно. И компенсация от Минфина не предусмотрена в ближайшее время. А это очень серьезные для тех регионов бюджетные средства.

Важными моментами функционирования железнодорожного транспорта являются состояние подвижного состава и

взаимодействие субъектов перевозочного процесса, которые мы сегодня обсудим. Эти вопросы в ходе структурной реформы железнодорожного транспорта также в основном отработаны.

При подготовке к данному мероприятию вами была представлена довольно развернутая информация по этим вопросам.

Учитывая сказанное, предлагаю высказываться конкретно: что планировалось, что выполнено, какие проблемы возникнут, предложения по их устранению и задачи на ближайшую перспективу. Давайте до семи минут на выступление возьмем. И в выступлениях прошу дополнительно проинформировать об уровне локализации железнодорожной техники, актуализации действующей целевой модели рынка грузовых железнодорожных перевозок и как будем решать противоречия в отношениях между грузовладельцами, перевозчиками, операторами подвижного состава. Этот вопрос поднимается в последнее время на наших площадках.

По итогам данного мероприятия будут подготовлены и утверждены рекомендации. И, конечно, поскольку у нас такое рабочее все-таки обсуждение сегодня, мы готовы учитывать все ваши предложения, которые будут, и, возможно, в законодательные инициативы вносить.

Начнем.

Вадим Валерьевич, Вам предоставляем слово.

Далее – по порядку. Спасибо.

В.В. МИХАЙЛОВ

Спасибо большое, Андрей Викторович.

Уважаемый Андрей Викторович, уважаемые участники парламентских слушаний! Для нас большая честь находиться здесь. Хотел бы начать свое выступление со слов большой благодарности за ту работу, которую вы для нас проделали. И действительно я хотел

бы отметить очень высокий уровень сотрудничества, которое происходит между "Российскими железными дорогами" и Советом Федерации. Нам очень приятно, и мы готовы всегда отвечать на все вопросы и быть на острие всех проблем, которые необходимо нам решать.

Я, если позволите, сделаю краткое вступление по самой долгосрочной программе, а дальше... Коллеги здесь у нас все по направлениям находятся. Исходя из тех запросов, которые были, мы сформировали выступления, для того чтобы конкретно напитать информацией и ответить на все ваши вопросы. Если на что-то не ответим, тогда будем дополнять какими-то своими сообщениями в письменном виде.

Как вы знаете, наша ДПР принята 19 марта 2019 года. В ДПР помимо всего были погружены национальные программы и проекты, сформулированные в послании Федеральному Собранию и заданные Указом Президента Российской Федерации Владимира Владимировича Путина "О национальных целях и стратегических задачах развития Российской Федерации на период до 2024 года", и комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на 2019–2024 годы. Кроме того, с учетом июльского указа президента о национальных целях развития Российской Федерации на период до 2030 года компания сформировала целевые показатели и мероприятия по их достижению.

Обеспечивается реализация дополнительных государственных решений. В частности, у нас были поставлены задачи по снижению просрочки по капитальному ремонту, по вывозу угля из Кузбасса не меньше чем на 30 процентов (плюсом к 2024 году) и по развитию Восточного полигона.

У нас изначально закладывались, в базовом, 2019 году, когда разрабатывалась долгосрочная программа, среднегодовой рост 2,4 процента к базовому сценарию и 3,8 процента. Но, к сожалению, вы знаете, 2020 год внес достаточно серьезные коррективы — возникла ситуация с пандемией, и те прогнозы, которые в том числе Министерство экономического развития нам давало, не состоялись, исходя из того, что произошло, а произошло достаточно серьезное падение нашей экономики.

Мы ожидали, честно говоря, более серьезного падения, но нам удалось практически грузовые перевозки по итогам 2020 года свести к уровню 2019 года (там совсем небольшое падение — около 2 процентов). Но, к сожалению, был очень большой провал в пассажирских перевозках (коллеги об этом отдельно расскажут): порядка 27 процентов, просто обрушивались пассажирские перевозки. И в этой ситуации, когда у нас фактически "поехали" доходы и было большое количество выпадающих доходов, нам надо было срочно как-то решать вопрос с инвестициями, с инвестпрограммой. Потому что понятно, что, когда доходы снижаются... А в соответствии с указом президента мы сохранили заработную плату и остановили перевод сотрудников на режим неполного рабочего времени (вы помните был указ Владимира Владимировича о том, что мы должны были платить зарплату и не сокращать своих сотрудников). То есть у нас получились определенные "ножницы" — когда выручка начала резко падать, а расходную часть мы сокращали исходя... Мы, конечно, программу сокращения затрат (мы об этом скажем отдельно) достаточно серьезно развернули, но падение выручки, особенно в пассажирских перевозках, было очень драматичным.

Нам надо было как-то выходить из этой ситуации. И в тот момент нам очень помогли Правительство Российской Федерации и Президент Российской Федерации, когда разрешили применять такой инструмент, как "вечные" облигации. Что это? Мы выпустили "вечные" облигации без срока погашения, которые не увеличили долговую нагрузку компании, но при этом дали возможность привлечь необходимые ресурсы для финансирования инвестпрограммы, в результате чего мы практически вытащили инвестпрограмму 2020 года в ее оригинальном варианте (это 717 млрд рублей), и мы решили все задачи, которые основными были, – по безопасности, по новому строительству, по обновлению подвижного состава, по работе с поставщиками, то есть мы оказали очень серьезную поддержку нашим поставщикам и подрядчикам, которые завязаны на инвестиционной программе "Российских железных дорог".

Соответственно, мы уделяли большое внимание вопросам производительности труда (тоже нам очень сильно помогло), вопросам цифровизации. Очень нам помогли контейнерные перевозки. Мы очень сильно прибавили в контейнерных перевозках – превысили рубеж в 5 миллионов контейнеров.

Надо сказать, что то падение, которое произошло на железнодорожном транспорте Российской Федерации, на порядки меньше, чем в развитых европейских государствах. Мы взяли статистику: грузовые перевозки в США упали на 11 процентов, в Германии – на 6 процентов, в Китае пассажирские перевозки "полетели" на 39 процентов, в Индии – на 72 процента, в Германии – на 38 процентов, во Франции – на 42 процента. То есть в сложившейся ситуации были достаточно серьезные ограничения по передвижению, но нам с учетом безопасности населения все-таки

удалось сохранить транспортную подвижность населения и выполнить все задачи, которые мы хотели выполнить.

Все основные показатели ДПР, которые характеризуются... по закупке у малого и среднего бизнеса, безопасности движения, скорости перевозок, по сокращению операционных затрат, о чем я говорил, на 42 млрд рублей, мы выполнили. Результатом был аудит нашей долгосрочной программы, компания Ernst & Young выдала положительное заключение, подтвердив все основные показатели. И отдельно хотел бы подчеркнуть нашу работу (может быть, Сергей Алексеевич об этом дополнительно скажет) на принципах социальной ответственности. Мы развернули очень большую работу по "зеленой" повестке, соответственно, по экологическим вопросам. Мы являемся пионерами в стране по выпуску "зеленых" бессрочных облигаций, социальных облигаций, и это повестка, которую мы очень серьезно двигаем вперед.

В настоящее время мы развернули работу по корректировке нашей долгосрочной программы, исходя из того, что мы уже по итогам шести месяцев вышли на фактические показатели (2020 год мы давно уже превысили) 2019 года – минус 0,1 процента. Если брать июнь 2019 года к июню 2021 года, то мы фактически вышли на предкризисный уровень. Соответственно, видим хорошие перспективы по грузовым перевозкам до конца года. К сожалению, в связи с ограничениями из-за коронавируса по пассажирским перевозкам мы превысили уровень 2020 года, но надо сказать, что уровня 2019 года мы еще не достигли.

И, исходя из тех параметров, которые нам сейчас дает Министерство экономического развития, мы откорректируем обязательно долгосрочную программу, и, соответственно, те цели и

задачи, которые перед нами поставлены правительством и в указах президента, безусловно, выполним.

Это то, что я хотел сказать во вступительном слове. Если позволите, коллеги тогда пойдут по конкретным направлениям.

А.В. КУТЕПОВ

Вадим Валерьевич, Олега Валентиновича нет, но хочу сказать, что мы — палата регионов и все время отстаиваем интересы субъектов. Это касается не только налогов, о которых я говорил, это еще касается занятости. Грузовые перевозки были компенсированы за счет пассажирских. Мы посмотрели статистику — поднялись объемы перевозок достаточно значительно, но это не сказалось на занятости в близлежащих регионах, людей не стало больше работать, они не стали больше зарабатывать, хотя обороты растут. Здесь можно по-разному смотреть, но все-таки занятость в железнодорожной отрасли в Амурской области, в Забайкалье должна быть, мне кажется, все-таки выше, поскольку это один из основных налогоплательщиков.

Очень хорошо мы отработали с РЖД, когда у нас была замена в Карелии (помните?) плацкартных вагонов на двухэтажные. Я хочу всем сказать спасибо. Это наши дети, они должны иметь возможность, вне зависимости от того, какую комфортную среду мы создаем, переезжать в рамках принятых до этого законов, которые были. Спасибо, что мы это отработали совместно.

И еще: прошу сказать Олегу Валентиновичу, что мы готовим Дни РЖД, которые осенью будут проходить. И надеюсь, что после сегодняшнего совещания все острые моменты, которые будут возникать, мы будем снимать.

Сергей Алексеевич, у Вас презентация?

Пожалуйста.

В.В. МИХАЙЛОВ

Позвольте, Андрей Викторович, сказать два слова? Все-таки занятость мы сохранили. То есть задача 2020 года была, может быть, не увеличить занятость, а не уронить зарплату. Задача понятна, особенно (вот коллеги будут выступать) по строительству, по развитию Восточного полигона, там у нас ресурсов просто не хватает. Мы готовы брать людей, туда везти людей из других регионов, мы развернули очень серьезную работу по рекламе. БАМ 2.0 – такая реклама пошла, чтобы шли к нам работать. Мы очень серьезно к этому относимся и по занятости смотрим. Еще раз хочу подчеркнуть, что на 2020 год все-таки была задача не уронить зарплату. А занятость наращивать будем сейчас. То есть задача понятна, и будем ее реализовывать.

И, если позволите... Вы говорили о налоге на имущество – тоже палка о двух концах. С одной стороны, понятно, льготы, эти деньги идут, а с другой стороны – это выпадающие доходы регионов. Мы тоже хотим поднять этот вопрос, когда будем в осеннюю сессию обсуждать вопросы применения ставок налога на имущество, продления действия НДС по пригородным перевозкам пассажиров – это тоже все очень важные моменты.

И отдельно коллеги будут выступать по ВСМ, освобождению ВСМ от НДС и налога на прибыль, потому что иначе тогда этот проект не "взлетит" просто с такой налоговой нагрузкой, он не будет "летать". Но это отдельная тема, мы хотим ее просто в отдельный блок выделить, если позволите, потом отдельно в осеннюю сессию поговорим. Спасибо.

А.В. КУТЕПОВ

Сергей Алексеевич.

С.А. КОБЗЕВ

Уважаемый Андрей Викторович! С учетом приоритетов государственной политики в сфере окружающей среды одной из основных задач компании, предусмотренной ДПР, является обеспечение необходимого уровня экологической безопасности.

Компания в 2015 году присоединилась к реализации принципов устойчивого развития по Парижскому соглашению и придерживается этого и по сей день. Долгосрочная программа развития компании отражает главные целевые ориентиры и количественные параметры сокращения негативного воздействия железнодорожного транспорта на окружающую среду. В компании также разработана экологическая стратегия, где используются как раз эти базовые целевые ориентиры.

Поставлена задача по снижению антропогенной нагрузки, в том числе сокращению выбросов в атмосферу от стационарных источников на 18 процентов, выбросов парниковых газов по всем видам деятельности – на 4,5 процента, снижению использования водных ресурсов – на 20 процентов, снижению сброса загрязненных сточных вод – на 18 процентов.

В настоящее время в компании действует 45 нормативных документов, регулирующих природоохранную деятельность, проводится системная работа по актуализации и пересмотру нормативной базы.

Для реализации стратегических целей в области охраны окружающей среды утверждена концепция природоохранной деятельности, актуализирована политика в области охраны окружающей среды и разработана программа повышения экологической ответственности.

Для обеспечения системного подхода к решению природоохранных задач уставлены стандартизированные требования

к системе управления охраной окружающей среды, к зданиям, сооружениям, к продукции, сырью и материалам.

В текущем году мы поставили перед собой основную задачу – значительно шире задействовать научный потенциал Российской Федерации. С нами работают все ведущие вузы в этой области. Кроме учебных заведений это академическая наука и отдельные специализированные институты по изучению природоохранных зон, таких как озеро Байкал – объект ЮНЕСКО.

Мы продолжаем активную работу по сокращению расходов топливно-энергетических ресурсов и воды, занимаемся ликвидацией объектов накопленного экологического ущерба и работаем над тем, чтобы исключить сброс загрязненных сточных вод в водные объекты.

Вместе с тем в этом и последующем годах мы будем находиться в активной фазе реализации масштабных инфраструктурных проектов (Вы, Андрей Викторович, только что этого коснулись) – по БАМу, Транссибу, ВСМ Москва – Санкт-Петербург, развитию подходов к портам. И особенностью этих проектов является то, что они на многих территориях граничат с особо охраняемыми природными территориями.

Если говорить об уникальной экосистеме озера Байкал, то здесь в июле прошлого года наша компания при взаимодействии с правительствами Иркутской области, Бурятии и Минприроды разработала дополнительный комплекс мер по охране озера Байкал и по охране природных ресурсов во всех трех зонах, в которых расположен этот уникальный водный объект.

Сегодня положительное заключение государственной экологической экспертизы мы получили по 81 объекту и продолжаем эту работу по каждому из объектов реконструкции и строительства.

Более того, на каждый объект разрабатывается экологический паспорт. Его содержание, требования и все, что там отражается (динамика работы по объектам), мы согласовывали с Минприроды, и сегодня эта информация практически находится в открытом доступе. Этот паспорт содержит также информацию о реализации компенсационных мероприятий и результатах экологического мониторинга и контроля.

Отмечу, что компанией разрабатывается автоматизированная система экологического мониторинга и контроля объектов строительства и реконструкции, включающая в себя не только информационно-аналитическую платформу видеофиксации, но еще и сбор, обработку, хранение, анализы результатов экологического контроля и мониторинга.

Подчеркну еще раз: мы придерживаемся политики открытости в этой области, и данные из этой системы не только будут передаваться в государственную систему мониторинга, которая сейчас создается Минприроды, но и уже публикуются в открытых источниках информации – в специализированном разделе сайта РЖД, а также двух субъектов – Республики Бурятия и правительства Иркутской области. Первая очередь данной системы фактически запущена на всех объектах строительства и реконструкции БАМа и Транссиба.

В следующей, второй части моего доклада хотел бы затронуть разработку и постановку на производство подвижного состава нового поколения, а также объектов инфраструктуры.

Достижение целевых параметров по экологии неразрывно связано с инновационным и технологическим развитием, в соответствии с чем компанией реализуется задача по установлению требований для создания и внедрения подвижного состава, а также

для повышения энергетической эффективности производственной деятельности. И сегодня будут готовиться все пакеты документов о введении в Российской Федерации налогов по углеродному следу. Они подразумевают еще учет косвенных налогов. Поэтому для нас потребление электричества – это тоже пересчет в углеродные единицы, сколько мы выделяем косвенным образом CO₂.

В области инновационного и технологического развития ведется работа по пяти основным функциональным группам (на слайде они представлены, не буду перечислять). По каждому из объектов с нашими машиностроителями и производителями выстроена система тесного взаимодействия.

Реализуемый в компании принцип закупки локомотивов по контрактам жизненного цикла позволяет нам управлять процессом повышения эффективности поставляемой продукции, и в текущем году мы завершаем разработку технических требований для обеспечения выпуска локомотивов, работающих на малодействительных участках, на Северном широтном ходу. Подготовлено техническое задание на новые электровоз и тепловоз для Восточного полигона. И также совместно с машиностроителями организовано производство маневрового контактно-аккумуляторного локомотива.

Мы приобретаем современный отечественный подвижной состав, соответствующий действующим природоохранным требованиям. Научным комплексом компании прорабатываются проекты по созданию подвижного состава с минимальными уровнями шума и выбросов.

И как раз мы бы хотели высказать слова благодарности Совету Федерации за то, что обращали внимание через запросы на эту проблематику. И мы сейчас информируем, что мы активно работаем по этой теме.

Реализация наших планов позволит к 2024 году обеспечить замещение потребления дизельного топлива природным газом на 11 процентов. Целевой ориентир к 2030 году – до 25 процентов, но при этом основное направление по модернизации и строительству инфраструктуры – это, конечно, электрификация железных дорог.

Совместно с нашими коллегами из "Росатома" и "Газпрома" мы приступили к реализации пилотного проекта по применению поездов на водородных топливных элементах (на острове Сахалин). Проект – пилотный и предусматривает создание всего комплекса по водородной технологии. Это производство и транспортировка водорода, эксплуатация и техническое обслуживание поездов, создание экспертного и образовательного центра. Отмечу, что водородный источник энергии отличается низким уровнем шума, если не сказать практически отсутствием его, и отсутствием атмосферных выбросов, приводящих к парниковому эффекту.

Реализация данного пилотного проекта позволит компании тиражировать опыт и технологии эксплуатации экологичных, современных, водородных поездов и на другие регионы. То есть это наш прогноз до 2030 года, как может развиваться водородная тематика на всей сети железных дорог. Особенно это актуально для крупных населенных пунктов, крупных мегаполисов и нашей курортной зоны – Северного Кавказа, Крыма.

Одним из наиболее перспективных проектов на сегодняшний день является проект организации и управления движением электропоездов на МЦК в автоматическом режиме. Здесь хотел бы подчеркнуть, почему мы его приводим. Этот проект на МЦК фактически построен на следующем принципе: 47 процентов электропоездов "Ласточка" генерируют электроэнергию, остальные ее потребляют. То есть это самодостаточный проект, учитывая, что

рельеф местности позволяет в Москве при движении на спуске вырабатывать электроэнергию, при движении на подъеме ее потреблять и лишь только небольшую долю (разницу) восполнять из внешней энергосистемы.

Следующим шагом будет реализация полностью беспилотного режима, когда техника и автоматика уже позволят повысить эту эффективность еще на четверть, как мы оцениваем, и получить фактически экологически абсолютно чистый проект в черте крупного мегаполиса.

Подобная технология прорабатывается и в рамках инициатив по фронтальной стратегии. Марат Шакирзянович Хуснуллин определил по восьми крупным мегаполисам – в частности, Казани, Краснодару, Самаре, Новосибирску – использовать подобную технологию с устройством кольцевого движения на городской территории на базе железнодорожных технологий.

Мы продолжаем работы в этом направлении и рассчитываем на вашу поддержку в этих вопросах. Спасибо.

А.В. КУТЕПОВ

Сергей Алексеевич, 25 процентов к 2030 году на газ переходят – это весь подвижной состав?

С.А. КОБЗЕВ

Да, наши планы выстроены таким образом, чтобы все тепловозы, которые сегодня работают исключительно на дизельном топливе, прошли модернизацию и работали по газодизельному циклу. Это старый локомотивный парк, который был построен и сконструирован до этого.

А.В. КУТЕПОВ

А сейчас какой процент?

С.А. КОБЗЕВ

Сейчас у нас нет таких локомотивов. Мы первые образцы будем выпускать в следующем, 2022 году.

А.В. КУТЕПОВ

И с 2022 года начнете, да?

С.А. КОБЗЕВ

Да. Первые образцы – с 2022 года.

А.В. КУТЕПОВ

И то же самое – пилотный проект по водороду.

С.А. КОБЗЕВ

Пилотный проект – конец 2022 года – первый квартал 2023 года. Это пилотный поезд производства мытищинского завода "Метровагонмаш" на топливных элементах. И они должны к этому времени (мы проводили рабочее обсуждение с "Росатомом" и губернатором Сахалинской области Лимаренко) еще выстроить инфраструктуру производства жидкого водорода на острове Сахалин.

А.В. КУТЕПОВ

И что касается беспилотных, о чем Вы говорите, у нас год от года растет количество?

С.А. КОБЗЕВ

Эта технология абсолютно новая, в мире пока, в общем-то, образцов нет, которые бы серийно эксплуатировались, в том числе и у нас. Это пилотный, тестовый образец. Первый поезд выйдет в январе 2022 года. Мы покажем как бы его прототип.

А.В. КУТЕПОВ

Надо тогда на площадке Совета Федерации тоже...

С.А. КОБЗЕВ

Да. Мы, конечно, вас любезно пригласим. С учетом современных обстоятельств по пандемии у нас будет проходить в Щербинке в сентябре выставка 1520. Будет демонстрироваться этот

поезд, прототип. Они уже, так скажем, практически подготовлены к серийному промышленному производству, но принятие решения об их производстве и закупке – это уже прерогатива пригородных компаний субъектов. Поэтому мы готовы. Вы понимаете, Андрей Викторович, что это уже совместный проект.

А.В. КУТЕПОВ

Теперь перейдем к деньгам, да?

С.А. КОБЗЕВ

Да. Технически такая система подготовлена.

А.В. КУТЕПОВ

Олег Вильямсович, прошу.

О.В. ТОНИ

Уважаемый Андрей Викторович, уважаемые коллеги! По поручению Президента Российской Федерации Владимира Владимировича Путина в прошлом году компания приступила к проектированию высокоскоростной магистрали Санкт-Петербург – Москва.

Первый слайд можно поставить?

Линия проходит по территориям шести субъектов. В принципе принят сейчас уже на заседании научно-технического совета компании так называемый новгородский вариант. Естественно, мы исходили из сравнения технико-экономических показателей, и также выполнены они были с учетом экологических и социально-экономических факторов.

Второй слайд поставьте, пожалуйста.

Схематично этот проект делится на три неравнозначных участка. Это вход в Москву (Крюково – Москва), это вход в Санкт-Петербург (Обухово – Санкт-Петербург), ну и Крюково – Обухово – это, так сказать, основная трасса, которая идет через Тверь, через

Великий Новгород, так называемая середина, если ее так назвать, которая делится по источникам на концессионный участок и на участок, который строится за счет средств инвестпрограммы и ФНБ.

Видны все основные показатели. Рядом с трассой проживает практически 30 миллионов человек (чуть больше). Естественно, она решает и вопросы туризма, и вопросы развития регионов, которые к ней как бы прилегают. То есть и бизнесу, и жителям, и гостям — всем будет удобно. Практически за два часа можно будет проехать по всем вот этим местам.

Если говорить о сроках, то входы в Москву и Петербург мы должны закончить и ввести в эксплуатацию в 2024 году, до Твери дойти — в 2025-м. И в целом срок основного строительства — конец 2027 года.

Естественно, реализация этого проекта отвечает и на вопрос, который Вы, Андрей Викторович, задавали, в части занятости. То есть практически при реализации проекта будет задействовано порядка 40 тысяч человек и 10 единиц техники. То есть с учетом механизаторов, которые будут работать в две смены, это под 50 тысяч человек на протяжении этого периода строительства — до 2027 года — будет работать. Естественно, мы будем привлекать местные кадры, собственно, как сейчас происходит при развитии Санкт-Петербургского и Московского железнодорожных узлов.

Третий слайд поставьте, пожалуйста.

Одновременно с подготовкой проектной документации по планировке территорий прорабатываются вопросы ресурсной базы в регионах. Выполнены предварительные расчеты по основным строительным материалам, технике, механизмам и трудовым ресурсам, а также выявлены основные риски. Мы их видим в основном в возможном дефиците трудовых ресурсов, возможном

росте цен в связи с изменением стоимости материалов и возможным сдвиге по срокам по вопросу производства высокотехнологичных изделий, которые практически под этот проект сейчас разрабатываются и будут производиться в стране впервые.

Четвертый слайд поставьте, пожалуйста.

Важно законодательно закрепить само понятие "высокоскоростное движение", а также ключевым является вопрос технологических присоединений к сетям монополистов — это и вода, и электроэнергия. Сейчас мы эти изменения прорабатываем и будем вносить в установленном порядке.

Вадим Валерьевич уже отметил, что для проекта крайне важно иметь понимание по налогам — налогу на имущество и нулевой ставке НДС. И мы тоже сейчас совместно с федеральными органами власти эти вопросы достаточно активно обсуждаем. Уверен, что и их сумеем решить.

Указанные меры позволят минимизировать риски и своевременно реализовать проект высокоскоростного движения в соответствии с поручением Президента Российской Федерации.

Если коротко, то все. Готов ответить на вопросы.

А.В. КУТЕПОВ

Два часа 15 минут?

О.В. ТОНИ

Без остановок. Да, сейчас проект рассчитан именно на это время.

А.В. КУТЕПОВ

И увеличение... Написано в презентации — до 250 тысяч человек, которые вовлечены будут. Увеличение рабочих мест?

О.В. ТОНИ

Конечно. Это и депо...

И.В. ПАНЧЕНКО

Это прямые рабочие места или мультипликативный эффект?

О.В. ТОНИ

Это с эффектом.

И.В. ПАНЧЕНКО

А прямые рабочие места, кто будет обслуживать непосредственно ВСМ?

О.В. ТОНИ

Практически треть.

И.В. ПАНЧЕНКО

Треть. То есть 70 тысяч будут обслуживать ВСМ?

О.В. ТОНИ

Где-то так.

И.В. ПАНЧЕНКО

Хорошо.

О.В. ТОНИ

Естественно, проект уточнит все эти показатели, но вот так где-то, "в крупную клетку", – Вы совершенно правы.

А.В. КУТЕПОВ

Я обратил внимание (вот как раз только что мы здесь с Вадимом Валерьевичем говорили) на последнюю страницу, сколько придется совместно поработать. Я смотрю, осенняя сессия у нас будет такая...

О.В. ТОНИ

Яркая.

А.В. КУТЕПОВ

Да. Я понимаю, почему мы все собрались.

В.В. МИХАЙЛОВ

Это у нас достаточно раскатанный все-таки маршрут исторический – Москва – Санкт-Петербург, поэтому... Например, когда мы обсуждали Казань, у всех возникали определенные сомнения – будут ли ехать до Казани, не будут, будет это частью большой территории, нет. Сейчас-то понятная история – что здесь, может быть, будет одна большая агломерация Москва – Санкт-Петербург, и вокруг нее вообще будет совершенно другой уровень жизни, исходя из того, что будет высокоскоростное движение.

А.В. КУТЕПОВ

У меня тогда сразу просьба небольшая, не вразрез... Губернатор Санкт-Петербурга просил обратить внимание в первую очередь на расшивку Московского вокзала, потому что туда новые пути будут заходить. Это для города очень важно – чтобы пригородные поезда не перекрывались новым строительством. Вот нужно обратить на это внимание. Александр Дмитриевич Беглов как раз просил, чтобы это занесли, в первую очередь это Московский вокзал.

В.В. МИХАЙЛОВ

Первоначально система строится так, что, если, не дай бог, по каким-то причинам средняя часть будет пробуксовывать, о чем Олег Вильямсович говорил, работы по Санкт-Петербургскому и Московскому узлам будут самодостаточны для расшивки пригородного движения.

А.В. КУТЕПОВ

Я извиняюсь перед коллегами из других регионов – я за свой, за любимый регион говорю.

О.В. ТОНИ

Нет, Вы совершенно правы. Наша задача – не сделать хуже, ну и, естественно, чтобы проект заработал уже в 2024 году.

То есть мы сейчас рассматриваем, например, шестипутный вход в Москву. Понятно, что, когда будут идти высокоскоростные поезда, приоритет по новым путям будут получать они. Но когда условные "окна" будут в течение дня – это будет "пригород".

"Пригород" будет быстрым, естественно, что очень нравится людям сейчас, и именно под это мы всё и выстраиваем. В Обухово (Московский вокзал в Санкт-Петербурге) точно такой же подход: уже та инфраструктура, которая будет построена и введена в эксплуатацию в 2024 году, будет подхватывать и "пригород". То есть для Санкт-Петербурга это будет лучше: в Санкт-Петербурге прибываем как бы сбоку от Московского вокзала на территорию Кокоревских складов. Естественно, мы сейчас с городом отработываем, чтобы там все было нормально с точки зрения сохранения всей этой исторической среды, но мы, условно, никак не меняем задачи существующего вокзала – "пригород", дальше... Мы просто перераспределяем это в городе, естественно, согласовывая с ними.

А.В. КУТЕПОВ

Он у нас первый по пассажиропотоку, по обороту, поэтому мы должны в первую очередь беспокоиться о жителях нашего города, Санкт-Петербурга, Ленинградской области.

Александр Анатольевич.

А.А. ХАТЬЯНОВ

Добрый день, уважаемый Андрей Викторович! Добрый день, уважаемые участники парламентских слушаний! Прежде всего, хотел бы присоединиться к словам Вадима Валерьевича и поблагодарить Совет Федерации за неоценимую поддержку и внимание к вопросам развития железнодорожной отрасли

Период, прошедший после нашей предыдущей встречи в Совете Федерации, был наполнен множеством событий. Как уже сказал сегодня Вадим Валерьевич, безусловно, появление COVID-19 – одно из них, которое наиболее сильно повлияло на нашу работу.

В 2020 году ключевые отрасли российской и мировой экономики столкнулись с беспрецедентным негативным воздействием ограничительных мер, связанных с пандемией. В этих условиях мы рассматривали различные варианты и риск-сценарии изменения параметров грузовой работы. Наиболее драматичные из них предусматривали снижение погрузки вплоть до минус 15 процентов. В целях минимизации негативных последствий COVID ОАО "РЖД" был разработан и реализован масштабный комплекс мер по стимулированию погрузки, который, по сути, стал основой для выхода объемных показателей на траекторию роста.

Всесторонняя поддержка грузоотправителей в период карантинных ограничений была направлена на оптимизацию организационных, логистических и экономических аспектов процесса организации перевозки.

В апреле прошлого года мы перешли к дистанционному взаимодействию, создали оперативный штаб по поддержке клиентов и по продвижению социально значимых грузов. Практически в полном объеме все переговоры с клиентами были переведены в онлайн-формат. Прием документов для заключения договоров мы осуществляли посредством обмена электронными данными по электронной почте. Было внедрено дистанционное согласование новых схем погрузки грузов, значительно упрощен порядок разработки схем размещения и крепления грузов на железнодорожном подвижном составе.

Безусловно, важной составляющей в этой ситуации были проводимые нами экономические мероприятия. Мы приняли решение о приостановлении начисления штрафов и сборов, приняли более 70 тарифных решений по скидкам на перевозки.

В результате (Вадим Валерьевич сегодня уже говорил) влияние COVID по прошлому году мы свели к минимуму, и снижение погрузки к предыдущему, 2019 году составило всего 2,7 процента.

Безусловно, наиболее успешно зарекомендовавшие себя инициативы нашли свое логичное продолжение по применению в 2021 году. И, что самое важное, грузоотправители продолжают активно пользоваться данными инструментами в период посткризисного восстановления экономической активности. За полугодие (Вадим Валерьевич говорил уже сегодня) мы практически свели к нулю отставание к "доковидному" периоду.

В 2020 году компания в полном объеме исполнила все свои обязательства по вывозу угольной продукции с предприятий Кузбасса на восток в соответствии с поручением президента страны. Также по итогам полугодия мы выполняем это соглашение и поручение президента страны на 100 процентов и, безусловно, исполним его по итогам всего 2021 года.

Говоря о перевозках в восточном направлении, нельзя не отметить ту масштабную работу, которую мы проводим в рамках расширения пропускных мощностей Байкало-Амурской и Транссибирской магистралей. В прошлом году мы в полной мере достигли целевого показателя провозной способности по подходам к портам и погранпереходам Дальнего Востока. Сейчас он уже в соответствии с комплексным планом модернизации и расширения магистральной инфраструктуры составляет 144 млн тонн.

Переходя к вопросам нормативной работы, отмечу, что с 2019 года было подготовлено более трех десятков проектов нормативных актов уровня правительства и федеральных органов исполнительной власти.

Здесь большое спасибо Министерству транспорта Российской Федерации, как инициатору и разработчику этих документов.

Огромной помощью для нас были принятие и вступление в силу 18 нормативных правовых актов, нескольких самых важных из них. Особое значение, безусловно, имеет акт Правительства Российской Федерации, регламентирующий недискриминационный доступ к перевозкам. Он вступил в силу в мае прошлого года. Документом установлен порядок перевозки грузов по лимитирующим участкам инфраструктуры. Важно: очередность перевозок, закреплённая в документе, определена с учетом необходимости повышения экономического эффекта для государства от перевозок и неукоснительного выполнения государством своих социальных обязательств.

В отношении контейнерных перевозок. Вадим Валерьевич сегодня говорил, что мы имеем большой рост по итогам прошлого года, достигли 5,8 миллиона ДФЭ. В этом году эта динамика продолжается. Одним из важных аспектов, почему удается этого достигать, стало вступление в силу с 7 апреля 2020 года правил перевозок грузов в контейнерах. Положения правил позволили повысить привлекательность железнодорожных контейнерных перевозок для пользователей услуг.

Есть важные нововведения в правилах — это установление градации контейнеров в соответствии с требованиями международных стандартов, а также возможность приема и перевозок контейнеров, имеющих малую степень негабаритности,

как контейнерной отправкой, в то время как в прошлом, до этого документа, мы были вынуждены перевозить это как повагонной отправкой по значительно более высоким тарифам.

Сегодня уже много говорили об экологии. Здесь отмечу, что с 7 июля прошлого года вступил в силу приказ Минтранса, определяющий порядок перевозки контейнеров по железной дороге. И мы в прошлом году уже организовали тестовые перевозки контейнерных перевозок с грузами для торговых сетей "Пятерочка" и "Карусель", по Северной железной дороге осуществили 58 отправок. Также на больших расстояниях (по маршрутам Москва – Новосибирск и Москва – Уссурийск) уже выполнено 106 отправок. Данный вид перевозок, безусловно, способствует улучшению экологической обстановки вдоль оживленных автомобильных трасс.

В 2021 году работа над совершенствованием нормативной базы грузовых железнодорожных перевозок продолжается. В первом квартале уже приняты новые правила перевозок животных, вступили в силу правила перевозок грузов на особых условиях. Такие акты, как правила перевозок насыпью и навалом, правила определения кратчайших расстояний перевозок, а также ряд других документов находятся в высокой степени готовности к утверждению их в причастных министерствах.

Конечно, первостепенная цель РЖД – удовлетворение потребности клиентов. Для этого мы разрабатываем новые продукты и работаем над исключением излишних административных барьеров и повышением открытости нашей деятельности.

Как уже было сказано, ключевые направления развития отрасли в ближайший период, включая развитие нормативной базы, отражены в долгосрочной программе развития. Здесь центральное место занимают вопросы увеличения грузооборота в комплексе с

развитием инфраструктуры, рационализацией и повышением прозрачности ее использования.

В рамках важных направлений деятельности в части формирования долгосрочной системы взаимоотношений холдинга с грузоотправителями, в том числе с увязкой грузовой базы и инфраструктурных мероприятий, необходима корректировка законодательства, обеспечивающая возможность заключения договоров с взаимной ответственностью. Данный вопрос рассматривался на совещании у Президента Российской Федерации Владимира Владимировича Путина по вопросам развития угольной отрасли, а также на совещании у Председателя Правительства Российской Федерации Михаила Владимировича Мишустина в начале марта этого года. В рамках межведомственной рабочей группы, созданной Минтрансом, по подготовке нормативной базы, необходимой для заключения этих договоров, разработан законопроект о внесении изменений в статью 10 устава железнодорожного транспорта об условиях заключения таких долгосрочных договоров на перевозку. По нашему мнению, сейчас, когда перед железнодорожным транспортом стоит задача по существенному увеличению грузооборота, введение данного подхода является крайне своевременной мерой. В этой связи прошу поддержки при рассмотрении этого документа в Совете Федерации.

Также крайне важным вопросом, требующим совершенствования и регуляторики, является законодательное определение статуса оператора подвижного состава. За период реформирования железнодорожного транспорта создан конкурентный рынок услуг по предоставлению вагонов, однако до сегодняшнего дня регуляторные нормы деятельности операторов, можно сказать, минимальны. В результате этого зачастую

отмечаются факты необеспечения вагонами, в том числе и социально значимых перевозок, и грузов для строительных объектов.

В июне текущего года сенаторами Совета Федерации в Государственную Думу внесен проект федерального закона о регламентации в транспортном законодательстве положений, регулирующих деятельность операторов. Законопроект направлен на создание достаточной правовой среды для решения вопросов, возникших при формировании рыночных отношений по предоставлению в пользование вагонного парка. В проекте объективно отражены условия функционирования и взаимодействия оператора не только с перевозчиком, но и с грузоотправителем.

Мы, со своей стороны, безусловно, поддерживаем инициативу по разработке такого законодательного акта, вместе с тем понимаем степень его сложности и тот круг интересов, который этот закон будет затрагивать. Критически важным, с нашей точки зрения, является, что данный закон не должен носить рамочный или какой-то усеченный характер. Регулирование вопросов деятельности операторов подвижного состава крайне важно для железнодорожной отрасли, так как очевидно, что без предоставления вагонов перевозка не может быть осуществлена.

Мы, со своей стороны, готовы активно участвовать в дальнейшем прохождении и доработке этого законопроекта. Понимаем, что цель его состоит в конечном итоге в расширении спектра оказываемых транспортными организациями услуг, повышении гибкости и привлекательности транспортной отрасли Российской Федерации в целом. По докладу всё.

И.В. ПАНЧЕНКО

Спасибо.

Коллеги, есть вопросы? *(Микрофон отключен.)*

А.А. ХАТЬЯНОВ

Спасибо большое.

Что касается транзита контейнеров, в прошлом году мы превысили объем перевозок по транзиту – более 800 тысяч ДФЭ. В этом году ставим себе задачу по выходу на объем 1 миллион ДФЭ, и это целиком соответствует (и даже идет с большим опережением) той динамике, которая определена поручением президента страны по четырехкратному увеличению объемов транзитных перевозок.

Что касается тех перевозок, которые сегодня осуществляются по казахстанским железным дорогам в обход Российской Федерации, их всего около 10 тысяч ДФЭ в год. Они носят характер в основном потребления в Турции и в основном назначением в Украину и через Украину в европейские страны. Это немножко не сегмент Российских железных дорог, то есть это самостоятельные перевозки, они...

И.В. ПАНЧЕНКО

(Микрофон отключен.) То есть это незначительный объем?

А.А. ХАТЬЯНОВ

Сегодня этот объем перевозок действительно незначительный. Но маршрут, безусловно, вызывает у нас озабоченность. Мы за ним детально следим, оцениваем те ценовые параметры и технические характеристики услуг, которые сегодня имеют возможность оказывать казахстанские железнодорожники с учетом техпараметров организации фрахта через Каспийское море. Пока считаем, что конкурентоспособность нашего маршрута по российским железным дорогам существенно выше. Тем не менее маршрут внимательно отслеживаем и работу проводим.

И.В. ПАНЧЕНКО

Спасибо.

Еще есть вопросы, коллеги?

Костенко Николай Дмитриевич, будьте добры.

Н.Д. КОСТЕНКО

Уважаемые коллеги, добрый день! В начале своего доклада хотел бы небольшие итоги прошлого года подвести. Как уже сегодня отмечалось, в прошлом году мы фиксировали огромное падение пассажиропотока: по году оно составило 27,2 процента, а в апреле, в пик, оно достигало 72 процентов. Поэтому хотел бы отметить, что в этих непростых условиях, связанных с пандемией, поручения президента и Правительства Российской Федерации по сохранению маршрутной сети на уровне, обеспечивающем транспортную доступность населению, компанией были выполнены.

Несмотря на все сложности 2020 года, холдингом "РЖД" в соответствии с долгосрочной программой развития реализовывались мероприятия по совершенствованию наших услуг и повышению их качества. Мы реализовали инвестиционные проекты по развитию пассажирской инфраструктуры и обновлению подвижного состава, проводили целенаправленную работу по организации обслуживания пассажиров, особое внимание уделяя гражданам с ограниченной мобильностью, обеспечили повышение уровня цифровизации клиентских сервисов и бизнес-процессов, запустили новый сайт компании, расширили возможности электронных каналов продаж и обеспечили взаимодействие с Пенсионным фондом России, для того чтобы маломобильные пассажиры могли получить нужные услуги в режиме онлайн без посещения касс.

Мы также большое внимание уделяем проектам по развитию внутреннего туризма, обеспечивая запуск новых туристических маршрутов на железнодорожном транспорте по территории нашей страны.

Детские перевозки традиционно находятся в центре постоянного повышенного внимания "Российских железных дорог". Ежегодно компания принимает пакет адресных решений по льготным тарифным условиям на детские перевозки. Уже шестой год подряд мы предоставляем скидку для школьников от 10 до 17 лет в размере 50 процентов на летний сезон. За прошедшие пять лет перевезено 11,5 миллиона юных пассажиров, объем средств, выделенных на эти цели, составил 14,3 млрд рублей.

Также для повышения доступности железнодорожного транспорта и популяризации внутреннего туризма в прошлом году было принято решение установить скидку для школьников на проезд в купе двухэтажных поездов — цена билета равна половине стоимости проезда в плацкартном вагоне. И мы благодарим Совет Федерации за поддержку данного решения.

Несколько слов о проектах развития пригородного сообщения в регионах.

В конце 2019 года в Центральном транспортном узле начата эксплуатация нового транспортного продукта — московских центральных диаметров. Этой услугой уже воспользовались свыше 200 миллионов пассажиров. На текущий момент мы реализуем подобные проекты, которые называем "Городская электричка", еще в 12 городах России. Также активно прорабатывается дальнейшая интеграция пригородного железнодорожного транспорта в городскую среду и в других регионах. Ну а в рамках рабочей группы "Агрессивное развитие инфраструктуры" при поддержке Правительства Российской Федерации прорабатываем инициативу по развитию пригородного сообщения в Краснодарской, Уфимской, Самарско-Тольяттинской, Казанской, Екатеринбургской, Новосибирской агломерациях, а также в Нижнем Новгороде.

Прогнозируем переток на железнодорожный транспорт свыше 33 миллионов пассажиров в год.

В целом хочу сказать, что мы видим нарастающий спрос на развитие железнодорожных перевозок и готовы увеличить это предложение.

Большинство регионов двигаются в этом же направлении, занимая активную позицию и обеспечивая необходимый уровень финансирования (здесь мы благодарим коллег). Субъекты нацелены на формирование единой транспортной системы, сокращение доли личного транспорта и повышение комфортности поездки, принимая во внимание удобство и экологичность железнодорожного транспорта.

Важным элементом развития пассажирских перевозок является обновление подвижного состава, который должен быть современным, комфортабельным и экологичным. Несмотря на сложные условия прошлого года, холдингом "РЖД" было приобретено более 1 тысячи вагонов для перевозки пассажиров. В текущем году мы изыскали средства на закупку 724 новых вагонов.

Сегодня новый подвижной состав курсирует на территориях 39 субъектов Российской Федерации. Здесь хотел бы отметить и ряд субъектов Российской Федерации, которые также активно принимают участие в обновлении парка, – это Сахалинская, Тюменская и Нижегородская области, Москва и Санкт-Петербург.

Если говорить о перспективах, то, чтобы обновить выбывающий подвижной состав для пригородных перевозок, только для перевозчиков, которые входят в периметр холдинга "РЖД", до 2030 года необходимо приобретение порядка 2 тысяч вагонов на сумму свыше 230 млрд рублей. Конечно же, эту непростую задачу возможно решить только совместными усилиями – как при участии

федерального центра, так и при участии субъектов Российской Федерации.

В настоящее время мы прорабатываем параметры долгосрочных контрактов с производителями подвижного состава, рассматриваем различные варианты финансирования приобретения парка, в том числе с учетом возможной государственной поддержки.

В качестве одной из мер поддержки можно рассматривать субсидии производителям – по аналогии с постановлением правительства № 157 от 2018 года.

Также мы предлагаем рассмотреть возможность применения практики субсидирования лизинга и поддержки покупателей посредством субсидии на утилизацию, которая распространена в других отраслях. Это позволило бы ускоренными темпами обновить парк подвижного состава, предоставить жителям нашей страны современный, экологичный, инновационный продукт, что в целом даст положительный социально-экономический эффект и в регионах.

В завершение доклада еще раз хотел бы отметить, что сегодня пассажирские перевозки сталкиваются со множеством вызовов и главным остается вопрос источников финансирования для обеспечения функционирования и развития комплекса в целом. Таким образом, для обеспечения баланса интересов и сохранения транспортной и ценовой доступности пассажирских перевозок для населения страны просим поддержать наши предложения по внедрению и сохранению механизмов поддержки (они представлены на слайде). Спасибо.

И.В. ПАНЧЕНКО

Пожалуйста, Ирек Ишмухаметович.

И.И. ЯЛАЛОВ

Уважаемые коллеги! Республика Башкортостан. Сразу несколько вопросов.

Город Уфа и Республика Башкортостан совместно с РЖД активно участвуют в реализации ряда проектов. Но, учитывая пандемийную ситуацию, все-таки у меня есть поручение от руководства республики еще раз поднять вопросы по ряду моментов.

Первое – это реконструкция железнодорожного вокзала Уфы. Огромное спасибо за то, что в первую очередь там выполнено. Более того, вы знаете, у нас подписан указ президента о праздновании 450-летия города Уфы, которое состоится в 2024 году. И, конечно, нам хотелось бы уже в полном варианте получить реконструированный вокзал, платформы. Это первый момент.

Второй момент – это наши разговоры и соглашение по восточному обходу города Уфы (второй путь), вы знаете, там 18 километров. Кстати, мы уже провели конкурс и в августе выходим на строительство путепровода через эти пути. Все свои обязательства, которые республика на себя берет, она будет выполнять – по строительству наземных автомобильных переездов, это всё мы реализуем.

И третий момент – по "Городской электричке". Это, наверное, самый давний проект, мы начали говорить о нем еще семь лет назад, когда я мэром Уфы работал. Мы там выполнили огромный объем работ по реконструкции улиц, подъездов, подходов, хотя там еще очень много предстоит сделать местным властям и республиканским властям, для того чтобы построить ко всем 15 станциям нормальные подъездные пути. Но тем не менее огромное спасибо за то, что вы включили нас и работаете.

И хотелось бы по этим трем моментам подтвердить обязательства РЖД, а может быть, где-то, в каких-то направлениях побыстрее это все сделать.

Ну и, конечно, отдельное спасибо за обновление подвижного состава. Вы не представляете, насколько это замечает население, особенно то, что сейчас мы сделали по южному направлению Уфа – Стерлитамак – Салават – Ишимбай – Кумертау. Вы знаете, там запустили новый подвижной состав, и он сейчас конкурирует уже с автобусами, с автомобилями частными, особенно когда плохие погодные условия.

Пожалуйста, если можно...

Н.Д. КОСТЕНКО

Да, все эти проекты у нас тоже на контроле, на контроле руководителя компании. Недавно мы отправили письмо губернатору по поводу уфимского вокзала, по его дальнейшему развитию.

Что касается движения электропоездов, "Городской электрички", Уфимская агломерация попала в перечень тех проектов, которые рассматриваются сегодня рабочей группой "Агрессивное развитие инфраструктуры". Сейчас будет ряд процедур по проведению технико-экономического обоснования, выделению средств. Она здесь есть, поэтому будем по этому проекту в дальнейшем работать. Мы поддерживаем этот проект, именно Уфимская агломерация для нас тоже интересна.

И.И. ЯЛАЛОВ

Спасибо.

Просто небольшое пояснение. Вот мы провели последнее исследование – у нас за последние 10 лет население Уфы выросло на 100 тысяч человек. Это бурно растущий город, у нас и рождаемость достаточно высокая, выше, чем среднероссийская. А

вообще, в эту агломерацию попадает 1,5 миллиона человек, в которой будет задействована "Городская электричка". Поэтому, я думаю, это будет один из хороших примеров для всех нас — и для РЖД, и для республики, и в целом в масштабах Российской Федерации. Спасибо.

И.В. ПАНЧЕНКО

Спасибо.

Николай Дмитриевич, хотелось бы обратить внимание на меры государственной поддержки в приобретении нового подвижного состава, и в первую очередь пригородного сообщения. Хотелось бы, чтобы эти меры в конце концов выкристаллизовались в их реализацию, так скажем. Потому что на сегодняшний момент стоимость подвижного состава значительная и не все регионы могут себе позволить приобрести "Ласточки" и другие современные поезда, действительно хорошие поезда пригородного сообщения. Это первое.

Второе. Хотелось бы обратить внимание на то, что под эти поезда необходимо создавать инфраструктуру обслуживания, потому что многие регионы, которые их уже приобрели, вынуждены в Екатеринбург гонять свои электрички, для того чтобы их обслуживать. Это тоже известная ситуация.

И мы хотим выразить, во-первых, благодарность вам за вашу работу и, во-вторых, сказать, что мы будем всячески поддерживать меры господдержки по замене поездов на современные, и в первую очередь, конечно, поездов пригородного сообщения. Спасибо.

Богомоллов Валерий Николаевич, пожалуйста.

С МЕСТА

Его нет.

И.В. ПАНЧЕНКО

Нет его, да?

В.Н. БОГОМОЛОВ

Почему нет Богомолова? Богомолов всегда здесь.

Вы меня слышите?

И.В. ПАНЧЕНКО

Да, конечно.

В.Н. БОГОМОЛОВ

Уважаемые коллеги! У Счетной палаты есть прямое поручение Президента Российской Федерации о контроле средств Фонда национального благосостояния, направленных на финансирование проектов развития, в том числе железнодорожной транспортной инфраструктуры, высокоскоростное движение – пока еще в будущем. Пока на сегодняшний момент это модернизация БАМа и Транссиба, которая реализуется с 2014 года.

В соответствии с постановлением Государственной Думы Счетная палата осуществляет проверку хода реализации указанного проекта на регулярной основе.

Сроки завершения первого этапа проекта развития БАМа и Транссиба неоднократно переносились: сначала с 2017 на 2019 год, потом – на 2021-й. Соответственно, стоимость строительства объектов железнодорожной инфраструктуры ежегодно растет, как и цены на оборудование, подлежащее установке. Это не позволяет модернизировать железнодорожную инфраструктуру и обеспечить провозную способность в первоначально заявленном объеме.

Кроме того, программа модернизации железнодорожной инфраструктуры БАМа и Транссиба не синхронизирована с мероприятиями по электрификации регионов Дальнего Востока, проводимыми ФСК ЕЭС. Это не позволяет обеспечить электрификацию участков БАМа, что негативно отразится на пропускной способности создаваемой инфраструктуры, ведь

электрическая тяга позволяет перевозить грузы большей тяжести и с большей скоростью, чем тепловозная. В этой части РЖД совместно с Росжелдором нужно организовать соответствующую работу.

Предусмотренные средства ФНБ на реализацию проекта развития БАМа и Транссиба направлены в полном объеме – это 150 млрд рублей. По состоянию на 1 мая текущего года использовано 136,4 млрд рублей, то есть 91 процент. При этом немалая доля приходится на выплаченные подрядчиком авансы – 37,5 млрд рублей, то есть 27,5 процента.

Следует отметить, что по условиям договора подряда неиспользованные по итогам года авансы должны быть возвращены подрядчиком в РЖД. Однако на начало текущего года размер неотработанных и невозвращенных авансов за счет средств ФНБ составил 3,2 млрд рублей. Необходимо также отметить, что на протяжении 2018–2020 годов запланированные суммы финансирования на реализацию проекта в полном объеме не осваивались: в 2018 году освоение составило 74 процента, в 2019-м – 29 процентов, а в 2020-м – 77 процентов. При этом запланированное РЖД освоение средств ФНБ на 2021 год составляет 76 млрд рублей, что значительно превышает уровень освоения в предыдущие годы. Планируется ввести 160 объектов. По 90 объектам в 2021 году планируется открыть движение по схеме временной эксплуатации с оформлением прав на земельные участки в 2022 году. С учетом хода реализации проекта в прошлые годы существуют риски его незавершения в 2021 году.

Мы понимаем, что проект реализуется в условиях действующей железной дороги. К примеру, в 2020 году, несмотря на ограничения, объем грузоперевозок, как говорил Вадим Валерьевич, на восточном направлении составил 101 млн тонн, то есть на

5 процентов больше показателя 2019 года. Технологические "окна" для проведения строительно-монтажных работ формируются с учетом очень плотного графика грузоперевозок.

На заседании коллегии РЖД по итогам года я отмечал, что основой для эффективной реализации проекта будет являться уровень взаимодействия между администрацией железных дорог, заказчиками и подрядными организациями. По нашему мнению, органы исполнительной власти субъектов Российской Федерации и муниципальной власти, со своей стороны, также должны обеспечить необходимые условия для реализации проекта, в том числе в части земельных отношений, ведь в условиях развития добывающих и перевалочных мощностей проект, безусловно, является приоритетным.

Хочу отметить, что Счетной палатой и РЖД обеспечено качественное взаимодействие в ходе реализации проекта развития БАМа и Транссиба. Наши замечания и предложения оперативно учитываются компанией и используются в дальнейшей работе. Это, в частности, касается направления процентов от размещения средств ФНБ в кредитных организациях на цели реализации проекта, а также исключения практики проведения строительных работ без проектной документации.

Мы понимаем, что необходимость проектирования каждого участка – в определенной степени сдерживающий фактор. Здесь, конечно, целесообразно нормативно закрепить возможность использования типовых проектов при строительстве и реконструкции линейных объектов.

Что касается обновления подвижного состава, то на эти цели было направлено более 60 млрд рублей ФНБ, за счет которых было приобретено 502 локомотива.

Сегодня обновление подвижного состава осуществляется за счет средств РЖД в рамках инвестиционной программы компании. По итогам 2020 года приобретено 943 единицы тягового подвижного состава. На эти цели было направлено более 125 млрд рублей. Кроме того, РЖД направило 31,5 млрд рублей на приобретение 370 единиц моторвагонного подвижного состава. В планах на 2021 год – 740 единиц тягового и 238 единиц моторвагонного подвижного состава.

Важный момент: в нынешних условиях целесообразно приобретение подвижного состава с низкой долей импортных комплектующих. Это облегчит и удешевит его дальнейшую эксплуатацию и ремонт. Благодарю за внимание. Доклад окончен.

И.В. ПАНЧЕНКО

Спасибо, Валерий Николаевич.

Да, пожалуйста.

И.И. ЯЛАЛОВ

Уважаемые коллеги, традиционный вопрос, который мы задаем в Комитете по экономической политике всем руководителям таких системообразующих компаний в Российской Федерации и тех компаний, которые созданы отдельным законодательным актом, – это вопрос зарплат. Я сейчас не хотел бы говорить о зарплатах высшего руководства и зарплатах работников РЖД (здесь справку нам подготовили), я хотел бы поговорить (если это возможно, прокомментируйте) о зарплатах ваших подрядчиков и субподрядчиков. По данным, которые нам подготовили, доходы некоторых руководителей компаний, участвующих в строительстве, за три года достигли 1 млрд рублей, а средняя заработная плата рабочих составляет от 15 до 50 тыс. рублей.

Почему я задаю этот вопрос? Мы сейчас находимся накануне выборов, и в обществе очень серьезный запрос на справедливость. Вот как бы Вы могли это прокомментировать?

В.Н. БОГОМОЛОВ

Кто, я?

И.И. ЯЛАЛОВ

Нет, не Вы.

В.И. АФОНСКИЙ

(Микрофон отключен.) Валерий Николаевич может. *(Смех в зале.)*

И.И. ЯЛАЛОВ

Это не Вам вопрос, это вопрос руководителям РЖД. Кто-то из них, может, сможет как-то прокомментировать?

В.А. ШАХОВ

Шахов Виктор Александрович, департамент капитального строительства.

Полностью ответить, наверное, не смогу, так как компании, которые у нас являются подрядчиками, в основном являются самостоятельными акционерными обществами, поэтому вмешиваться в их деятельность и в то, что касается зарплат руководителей компаний, мы не можем. Сегодня заработная плата у нас предусматривается проектно-сметной документацией и регламентируется нормативным законодательством, которое сегодня предусмотрено в Российской Федерации, то есть зарплата рабочих. Но при этом там существуют у нас нормы прибыли. И, наверное, на вопрос в части оплаты труда некоторых руководителей компаний мы на сегодня не сможем ответить, так как они оплачиваются и бонусы получают как акционеры, зачастую за счет прибыли компании. Поэтому на этот вопрос мы полностью не ответим. Но в основном

компания, регулируемые нами... Например, у нас есть "РЖДстрой" – эта компания полностью соответствует нормам и правилам российского законодательства, я могу полностью за это поручиться, то есть это наши руководители. Это большая наша холдинговая компания.

И.В. ПАНЧЕНКО

Хорошо, мы всё поняли – что вы не хотите участвовать в распределении прибыли акционерных компаний, которые работают на подряде в РЖД, что, в общем-то, является правильным.

В.А. ШАХОВ

Но мы не можем... *(Оживление в зале).*

И.И. ЯЛАЛОВ

Коллеги, это все понятно. Но я просто доношу до вас эту проблему, она есть, существует, и мы должны какие-то...

И.В. ПАНЧЕНКО

Пожалуйста, Григорьев Константин Владимирович.

У нас Григорьев на связи? Понятно.

В.И. АФОНСКИЙ

Игорь Владимирович, разрешите?

Р.С. САМАРСКИЙ

Здравствуйте, уважаемые коллеги! Я что хочу сказать? Поскольку в повестке у нас был вопрос об исполнении подпункта "б" пункта 2 перечня поручений президента № Пр-753, хочу в рамках его соисполнения проинформировать, что сформирован перечень инфраструктурных проектов, которые планируются к финансированию за счет средств ФНБ, предварительно одобренный правительством. И в указанный перечень вошли в том числе железнодорожные проекты Минтранса России, а именно по развитию Центрального транспортного узла,

развитию восточной части Байкало-Амурской магистрали для вывоза угольной продукции из Якутии в восточном направлении. Об этом мы в установленном порядке перед нашим сегодняшним мероприятием информировали Совет Федерации.

Уважаемый господин председатель в своем вступительном слове отметил, что в перечень объектов зоны БАМа не включены объекты энергетики. Я хотел бы сказать, что этим вопросом именно сейчас мы очень плотно занимаемся, работаем с Минэнерго. Разработали проект акта правительства, который предусматривает включение таких объектов в перечень, и в настоящее время организовали работу по межведомственному согласованию этого акта.

В целом хочу сказать, что, наверное, Министерство транспорта – это то министерство, которое наиболее плотно работает с ОАО "РЖД". Совместно мы реализуем ряд федеральных проектов – это федеральный проект, о котором я рассказывал, по развитию ЦТУ, федеральный проект по развитию ближних и дальних подходов к портам Северо-Запада, Азово-Черноморского бассейна, ну и, конечно, Восточный полигон.

По Восточному полигону стоят очень амбициозные задачи. Определены в рамках одобренной Правительством Российской Федерации инвестиционной программы параметры и источники финансирования этого мероприятия. Очень большую работу ОАО "РЖД" предстоит провести (и компания ее проводит) по привлечению трудовых ресурсов к этому проекту. Я уверен, что мы совместными усилиями достигнем тех целевых показателей, которые заложены в федеральных проектах. Соответственно, к 2024 году по Восточному полигону мы выйдем на 180 млн тонн провозной способности.

По вопросу единых стандартов деятельности операторов железнодорожного подвижного состава хочу сказать, что в результате структурной реформы на железнодорожном транспорте был создан конкурентный рынок услуг операторов со свободным ценообразованием. Всем известно, что железнодорожный подвижной состав перешел во владение, пользование и распоряжение самостоятельных компаний. Профессиональными участниками рынка являются операторы подвижного состава. Согласно федеральному закону № 18-ФЗ и положению об основах правового регулирования деятельности операторов железнодорожного подвижного состава операторы участвуют в осуществлении перевозочного процесса с использованием принадлежащих им на праве собственности или ином праве железнодорожных вагонов и контейнеров, а также осуществляют взаимодействие с перевозчиками, грузоотправителями и грузополучателями.

Количество грузовых вагонов, уровень их ставок на предоставление на различных направлениях и полигонах зависят от разных факторов (сезонность, текущая потребность грузоотправителей на вагоны), а также условий заключенных между ними договоров на оказание операторских услуг, что позволяет обеспечить грузовладельцам возможность выбора владельца вагонов для перевозки грузов.

Кроме того, в настоящее время успешно функционирует электронная торговая площадка "Грузовые перевозки" – это электронный сервис, позволяющий оперативно организовать перевозки грузов. Функционал торговой площадки постоянно совершенствуется, диверсифицируется, прежде всего с учетом пожеланий клиентов. Например, в части возможности формирования скидок на групповые маршрутные перевозки,

оформленных на торговой площадке, планируется реализация дифференцированного подхода к ценообразованию с учетом вида отправки.

В целях обеспечения грузоотправителей вагонами, хочу отметить, им нередко приходится совершенствовать модель взаимоотношений с операторами железнодорожного подвижного состава именно в рамках договорных условий, а именно заключать долгосрочные договоры с условиями предоставления вагонов под заявку на перевозку грузов. Это позволит обеспечить их ритмичную подачу и избежать искусственного дефицита в пиковые периоды, закупать услугу по предоставлению вагонов, необходимых для перевозки грузов, у широкого круга операторов (то есть своего рода проводить диверсификацию, работая с контрагентами), соблюдать сроки нахождения вагонов под погрузочно-разгрузочными операциями для исключения непроизводительных простоев на железнодорожных путях необщего пользования в ожидании погрузки и выгрузки и использовать электронную торговую площадку "Грузовые перевозки", которая находится на сайте РЖД. Это позволяет грузоотправителям на принципах равной доступности привлекать подвижной состав в гарантированном объеме и по рыночным ценам.

В целом, по нашему мнению, рынок оперирования подвижным составом развивается успешно, это высококонкурентный рынок, и поэтому мы отмечаем, что в целом мы не наблюдаем системного роста жалоб грузоотправителей, которые были в определенные годы по хорошо известным проблемам. Спасибо. У меня всё. Готов ответить на вопросы.

И.В. ПАНЧЕНКО

Спасибо.

Вопросы есть, коллеги?

Аноприенко Сергей Михайлович.

С.М. АНОПРИЕНКО

Добрый день, уважаемые коллеги! Между министерством природных ресурсов и РЖД в августе прошлого года было заключено соглашение, предметом которого является взаимодействие в сфере природопользования и охраны окружающей среды в области особо охраняемых природных территорий федерального значения. В частности, в рамках указанного соглашения нами разрабатывается план мероприятий по охране окружающей среды, в том числе при строительстве объектов магистральной инфраструктуры, в соответствии с федеральным законом № 254-ФЗ.

Нами, кстати, совместно утвержден план совместных мероприятий по охране окружающей среды на Байкальской природной территории при строительстве и реконструкции объектов инфраструктуры, которые необходимы для увеличения пропускной способности Байкало-Амурской и Транссибирской железнодорожных магистралей.

Мы в настоящее время принимаем активное участие в реализации проекта по Восточному полигону железных дорог. В рамках указанной работы совместно с нашими подведомственными организациями (это Рослесхоз, Росводресурсы) обеспечиваем установление границ лесничеств особо охраняемых природных территорий, водных объектов (это береговые линии) в целях исключения их пересечения с земельными участками, в границах которых будет осуществлено строительство. При этом мероприятия по установлению границ природных объектов взаимосвязаны со сроками реализации объектов Восточного полигона железных дорог.

Так, на основании представленной РЖД информации установлено местоположение объектов, размещаемых на землях лесного фонда субъектов Российской Федерации в разрезе лесничеств. На протяжении входящих в состав Восточного полигона четырех железных дорог (это Красноярская, Восточно-Сибирская, Забайкальская и Дальневосточная) расположено 65 особо охраняемых природных территорий федерального значения. При этом объекты Восточного полигона проектируются без пересечения с территориями указанных ООПТ.

Все вопросы, которые возникают при выявлении пересечений с границами ООПТ регионального и местного значения, разрешаются практически всегда на региональном уровне при участии уполномоченных органов государственной власти субъектов Российской Федерации.

По поручению Марата Шакирзяновича Хуснуллина создана межведомственная рабочая группа, она обеспечивает взаимодействие при реализации как раз федеральных проектов комплексного плана модернизации объектов Восточного полигона. В нее входит очень много министерств и ведомств – это и мы, и Минсельхоз, Росреестр, Росприроднадзор, РЖД. Заседания проходят регулярно, на еженедельной основе. Это позволяет нам оперативно решать все проблемные вопросы, связанные с выявленными пересечениями.

В целом я хочу отметить, что при реализации проекта Восточного полигона железных дорог, а также при строительстве и реконструкции иных объектов инфраструктуры железнодорожного транспорта органами государственной власти обеспечивается соблюдение природоохранного законодательства. Спасибо огромное за внимание.

И.В. ПАНЧЕНКО

Спасибо.

Вопросы есть, коллеги?

С нами на связи первый заместитель председателя Комитета Совета Федерации по экономической политике Сафин Ленар Ринатович.

Ленар Ринатович, пожалуйста.

Л.Р. САФИН

Добрый день, уважаемые коллеги! Хотел бы в первую очередь поприветствовать наших коллег из РЖД.

Вообще, для регионов "РЖД" – это стратегическая компания на сегодняшний день, и я думаю, что все субъекты со мной согласятся. Мы часть своей работы, часть своих обязанностей, однозначно, можем выполнять только при слаженном взаимодействии с компанией РЖД. Но в этой связи у меня есть и несколько вопросов, и ряд, может быть, замечаний и предложений.

Первое – Восточный полигон. Я думаю, тут уже все услышали, и я неоднократно сам участвовал в совещаниях в формате ВКС, которые Марат Шакирзянович лично проводит, – трудовые ресурсы. Понимаете, регионы, к сожалению, не обеспечивают, я думаю, в полном объеме необходимыми там РЖД для решения этих проектов трудовыми ресурсами. Поэтому я бы, может быть...

Мы, бывая в регионах, обсуждаем вопрос по привлечению осужденных к работам. Возможно, РЖД и УФСИН надо войти в этот переговорный процесс. Мы готовы здесь, как говорят, подставить свое плечо. И мы, наш комитет, я думаю, можем найти какие-то общие точки, взаимопонимание. Есть разные осужденные, поэтому возможно, что какая-то часть из них может спокойно работать на этих объектах.

С точки зрения региона я бы хотел тоже задать вопрос. Коллеги, мы очень много говорим о подвижном составе, и сегодня очень много было сказано. Но я хочу обратить внимание на то, что не везде нам нужны "Ласточки" и "эдэшки", скажем, шестивагонные. Нас услышали, сейчас есть "эдэшки", скажем, четырехвагонные. Но не хватает рельсовых автобусов. Регионам иногда, для того чтобы обеспечить транспортную доступность населения, необходимо, скажем, поставить одновагонный, двухвагонный рельсовый автобус там, где не электрифицированы пути.

Поэтому услышьте нас: мы готовы, в общем-то, с вами прорабатывать и вариант закупки, и вариант, будем говорить, аренды этого подвижного состава. Но как-то вот всегда мы уходим от этого вопроса. Понятно, "Ласточки" – это красиво, но не везде они экономически целесообразны. Мы тоже сейчас в регионах считаем деньги.

Ну и я бы хотел обратиться сейчас к Сергею Алексеевичу, если он у нас на связи (или по крайней мере передать), и сказать о готовности регионов. Мы, как никто, готовы к реализации проекта кольцевого движения вокруг Казани (также за Москвой следуем). В общем-то, первый этап у нас сейчас уже на выходе. И мы, я надеюсь, в этом году подпишем с РЖД соглашение для реализации этого проекта. Спасибо.

И.В. ПАНЧЕНКО

Спасибо.

Иванов Петр Валерьевич, пожалуйста.

П.В. ИВАНОВ

Добрый день, уважаемые сенаторы, уважаемые участники слушаний! В рамках тех вопросов, которые относятся к компетенции

Федеральной антимонопольной службы, хотел бы прокомментировать.

Распоряжением Правительства Российской Федерации № 2991-р установлен ежегодный темп роста тарифов на услуги по перевозке грузов и оказание услуг по использованию инфраструктуры железнодорожного транспорта на уровне инфляции минус 0,1 процентного пункта. В соответствии с указанными принципами Федеральная антимонопольная служба осуществляет регулирование с учетом прогноза социально-экономического развития и ежегодно утверждает предельный индекс тарифов. Естественно, долгосрочные параметры изменения тарифов являются предельными. Превышение указанных пределов не допускается, но при этом скидки в пределах своих полномочий "Российские железные дороги" могут давать самостоятельно.

В 2018 году для сбалансированности долгосрочной финансовой модели в соответствии с ДПР РЖД до 2025 года поддержаны все предложения ОАО "РЖД" по надбавкам для покрытия дефицита в финансовом плане компании, а именно обеспечены продление действия целевой надбавки по капитальному ремонту в размере 2 процентов, установление целевой надбавки по корректировке налогового законодательства в размере 1,5 процента, а также с 2019 года установлены повышающие коэффициенты: 1,08 – на экспортные перевозки грузов; 1,06 – на порожний пробег полувагонов.

На 2021 год также проведена индексация в соответствии с долгосрочной моделью "инфляция минус". Применение этих долгосрочных тарифов обеспечивает предсказуемость и для грузоотправителей, и для "Российских железных дорог". При этом Федеральная антимонопольная служба считает целесообразным

продолжить практику применения долгосрочных тарифов и на период после 2025 года.

В настоящее время на разных площадках обсуждается вопрос удорожания стоимости проектов по развитию Восточного полигона (и сегодня этот вопрос тоже поднимался в разных выступлениях), в том числе из-за роста цен на сырье, материалы, готовую продукцию.

Вопрос оценки влияния роста цен на строительные материалы может быть рассмотрен в том числе в рамках финансового плана и инвестиционной программы РЖД на 2022 год и плановый период 2023–2024 годов. Базироваться будем на показателях работы компании за девять месяцев 2021 года. Одновременно с этим будут прорабатываться тарифные решения, обеспечивающие сбалансированность работы РЖД в указанный период при необходимости.

При этом снижение затрат ОАО "РЖД" на реализацию проектов по развитию Восточного полигона возможно в случае осуществления закупок, обеспечивающих эффективную и своевременную реализацию мероприятий и проектов по развитию Восточного полигона, в том числе под ключ. Этот вопрос рассматривался тоже на разных площадках – и в министерстве строительства, и в Министерстве финансов, и в Федеральной антимонопольной службе совместно с ЦКЗ РЖД, вырабатывались единые подходы по осуществлению закупок под ключ. Рассматривали его также на площадке у Марата Шакирзяновича Хуснуллина. И надеюсь, что с учетом принятых решений этот механизм сегодня может быть реализован.

Что касается предложений. Хатьянов Александр Анатольевич в своем выступлении просил о поддержке в рассмотрении Советом

Федерации законопроекта о внесении изменений в статью 10 устава железнодорожного транспорта.

ФАС России своим письмом от 7 июня в Минтранс России направила завизированный протокол и таблицу разногласий на подготовленный законопроект. Там, по большому счету, осталось два вопроса. Первый — это неурегулированность вопроса ответственности перевозчика и грузоотправителя по принципу "штраф — штраф" или "штраф — платеж", по которому мы давали свои замечания. И второй — до конца не доработан механизм досудебного порядка урегулирования споров, не подтверждены полномочия комиссии, и механизм носит, с одной стороны, добровольный порядок, с другой стороны — не совсем понятно до конца, как он будет сегодня работать. По мнению Федеральной антимонопольной службы, законопроект требует доработки, его рассмотрение сейчас, наверное, преждевременно.

Что касается единых стандартов деятельности операторов железнодорожного подвижного состава, услуги операторов железнодорожного подвижного состава по предоставлению вагонов не подлежат государственному тарифному регулированию, и уровень цен на нерегулируемые услуги предоставления вагонов определяется степенью экономической концентрации в соответствующем сегменте рынка.

Роман Сергеевич Самарский сказал тоже в своем выступлении, что рынок операторов сегодня высококонкурентный. Хочу обратить внимание, что сегодня в периметре холдинга "РЖД" услуги по предоставлению подвижного состава продолжают оказывать ФГК и "РейлТрансАвто". И, наверное, с целью дальнейшего развития конкуренции на рынке оказания услуг в части полувагонов имело бы

смысл рассмотреть целесообразность нахождения этих компаний полностью, на 100 процентов в пределах холдинга "РЖД".

Хотел бы отметить, что широкое присутствие частного капитала, в частности в авиакомпаниях (например, в "Аэрофлоте" 43 процента в капитале), положительно влияет на коммерческую эффективность работы таких компаний.

И относительно внесенного в июне сенаторами Совета Федерации в Госдуму проекта федерального закона о регламентации в транспортном законодательстве положений, регулирующих деятельность операторов, хотел бы отметить, что законопроект также требует дополнительного обсуждения в связи с введением новых положений по регулированию операторского рынка, которые могут оказать влияние на состояние конкуренции. В настоящее время в Российской Федерации единственной саморегулируемой организацией на железнодорожном транспорте является Союз участников рынка услуг операторов железнодорожного подвижного состава, в связи с чем представленный законопроект необходимо рассматривать с учетом позиции саморегулируемой организации по данному вопросу. Спасибо.

И.В. ПАНЧЕНКО

Вопросы, коллеги, есть к Петру Валерьевичу? Нет.

Саакян Юрий Завенович, пожалуйста.

Ю.З. СААКЯН

Добрый день, уважаемые участники парламентских слушаний!

Можно следующий слайд?

Мы попытались проанализировать те документы государственного масштаба, которые содержат потенциальные требования к железнодорожному транспорту в целом и ОАО "РЖД" в частности. И получилось, что в настоящее время есть

16 действующих документов, начиная от документов высшего уровня (то есть это указы президента, решения правительства) и заканчивая документами регионального уровня.

Следующий слайд.

При этом эти документы касаются всех направлений деятельности железнодорожного транспорта — и инфраструктуры, и пассажирских, грузовых перевозок, подвижного состава, в том числе таких направлений, как труд, тарифная политика и так далее.

Следующий слайд.

На этом слайде приведены направления развития железнодорожного транспорта в части инфраструктуры — какие задачи, какие целевые показатели поставлены перед железнодорожным транспортом — на основе анализа этих документов государственного уровня.

Пожалуйста, следующий слайд.

Здесь мы проанализировали динамику индекса ценового давления на РЖД и динамику индекса потребительских цен. Смотрели варианты год к году, 2018-й к 2005-му, и соответственно декабрь к декабрю. И видно, что интегральный индекс ценового давления на операционные расходы РЖД в большинстве рассматриваемых вариантов превосходит индекс потребительских цен, а это значит, что индексация тарифов РЖД, в общем-то, отстает от динамики цен на промышленную продукцию, которая, в частности, необходима РЖД для реализации своих инвестпрограмм и долгосрочной программы развития.

Следующий слайд.

Я не буду на этом слайде останавливаться, здесь просто мы привели динамику доходов, инвестпрограммы, отношение к доходам РЖД и расходам федерального бюджета в 2010—2019 годах.

Следующий слайд.

Здесь мы пытались собрать все меры господдержки транспортной сферы в период с 2008 по 2021 год. Получается, что из 984 млрд рублей, которые за этот период выделены на поддержку транспортной сферы, всех видов транспорта, железнодорожному транспорту достается около 187 миллиардов, то есть в районе 19 процентов. При этом если посмотреть по тому, какие меры применяются для поддержки тех или иных видов транспорта, то получается, что инструментарий этих мер поддержки в отношении железнодорожного транспорта гораздо более узкий, чем в отношении других видов транспорта.

Следующий слайд.

Это, собственно говоря, наши предложения по проведенному анализу. Мы считаем, что целесообразно отменить уплату РЖД акцизов на дизельное топливо, которое используется в локомотивах на сегодняшний день. На текущий момент доходы от акцизов используются для финансирования содержания и реконструкции автомобильных дорог. И надо либо направлять эти средства на развитие железных дорог, либо отменить уплату этого акциза.

Второе наше предложение — это освобождение от уплаты налога на имущество для новых инфраструктурных объектов железнодорожного транспорта. Высвободившиеся средства могут быть направлены на реализацию инфраструктурных проектов, в том числе имеющих социальную и стратегическую направленность.

Целесообразно закрепление ставки налога на имущество для существующих инфраструктурных объектов на уровне 1,6 процента в долгосрочной перспективе. Мы, когда готовили эту презентацию, не знали, что президент подпишет закон (вчера подписал), который на

2022–2024 годы фиксирует эту ставку на уровне 1,6 процента. Поэтому, целесообразно продлить ее и дальше.

Расширение участия бюджетной системы в развитии железнодорожной инфраструктуры для пассажирских перевозок, которая, возможно, не приносит прямого экономического эффекта, но приносит достаточно высокие совокупные эффекты и государству, и регионам.

И, наверное, целесообразно применение точечных субсидий для поддержки железнодорожного транспорта – по аналогии с другими видами транспорта. То есть не надо изобретать ничего нового – просто есть действующие меры поддержки других видов транспорта, и почему бы их не распространить на железнодорожный транспорт? Спасибо за внимание.

И.В. ПАНЧЕНКО

Спасибо.

Зубихин Антон Владимирович.

А.В. ЗУБИХИН

Уважаемый Игорь Владимирович, уважаемые участники парламентских слушаний! Вначале разрешите поблагодарить за приглашение и предоставленную возможность кратко ознакомить вас с ситуацией, складывающейся в путевом железнодорожном машиностроении. И я бы хотел обратить ваше внимание на слайды.

Машиностроительный холдинг "Синара – Транспортные Машины" является системообразующей организацией.

Следующий слайд включите, пожалуйста.

В структуру нашего холдинга входят 24 завода, 80 сервисных подразделений, которые расположены в 40 субъектах Российской Федерации. И я бы хотел отметить, что СТМ на данный момент является работодателем для более чем 32 тысяч сотрудников. В ряде

субъектов Федерации СТМ является градообразующим предприятием и несет социальную ответственность, в том числе по энерго- и теплообеспечению населения. Ряд предприятий, наших заводов находится в моногородах.

Следующий слайд.

Я бы хотел отметить, что стратегическим партнером и заказчиком для СТМ являются "Российские железные дороги". В предыдущие годы в соответствии с долгосрочной программой развития РЖД холдингом "СТМ" реализовывались инвестиционные и организационные мероприятия для развития производственных мощностей и расширения линейки железнодорожной техники. И, собственно говоря, достигнутые компетенции позволяют сейчас СТМ обеспечивать для РЖД поставки продукции и услуг на сумму свыше 100 млрд рублей ежегодно.

Мы являемся поставщиком локомотивов. Мы являемся производителем электропоездов "Ласточка", о которых сегодня так много говорили.

И, собственно говоря, я бы хотел обратить ваше внимание на ситуацию, которая складывается у нас в сфере путевого машиностроения.

На следующем слайде я бы хотел обратить ваше внимание на то, что действительно сегодня коллеги из РЖД уже обозначили, — что, по сути, произошло восстановление экономических показателей РЖД по сравнению с 2019 годом. Но, несмотря на масштабные планы, мы столкнулись с критическим снижением закупок выпускаемой техники для строительства и ремонта железнодорожного полотна. Это так называемая путевая техника.

По итогам первого полугодия восстановлены объемы грузовых железнодорожных перевозок "доковидного", 2019 года, но мы видим

на этом слайде, что объемы заказов на путевую технику кратно сократились, объемы заказов на инфраструктурные услуги серьезно упали.

На следующем слайде мы обозначили, что с учетом падения объемов заказов на 85 процентов на путевую технику произошло снижение объемов заказов для предприятий железнодорожного машиностроения, наших комплектаторов, а это малые и средние предприятия – более 250 предприятий, в которых занято свыше 200 тысяч человек.

На следующем слайде обозначено, что за последние пять лет холдингом "СТМ" и акционером проинвестировано более 10 млрд рублей в разработку и производство новых высокотехнологичных машин для строительства, ремонта и текущего содержания железнодорожной инфраструктуры. Нашими заводами выпускаются укладочные краны, моторные платформы для укладки рельсов, хоппер-дозаторы, щебнеочистительные комплексы, подбивочно-рихтовочные машины и многие другие виды техники. И наша техника за счет своей высокой производительности повысит достаточно серьезно операционную эффективность РЖД.

Хотел бы отметить, что, например, инновационные вагоны, которые мы выводим на рынок в этом году, за счет повышенной нагрузки (25 тонн) повышают грузоподъемность на 20 процентов, срок службы – до 40 лет. В сфере скоростного рельсофрезерования мы выходим на скорости движения в части обработки рельсов до 30 километров в час. А если взять новые укладочные комплексы, которые применяются в том числе на Восточном полигоне, то они позволяют осуществлять укладку пути в объеме 8–10 километров пути ежедневно.

На следующем слайде я хотел бы отметить, что вместе с нашим стратегическим партнером – "Российскими железными дорогами" мы пересмотрели технологию ремонта и содержания пути. И сейчас за счет этого, за счет внесения изменений в технологию, рост производительности по ремонту пути составляет 312 процентов. И в будущем за счет применения высокотехнологичных машинокомплексов с беспилотными технологиями управления мы еще больше повысим производительность.

На следующем слайде я хотел бы отметить, что на данный момент для РЖД мы обеспечиваем ряд инфраструктурных услуг – прежде всего это рельсошлифование и рельсосварка. В этом году мы готовы обеспечить услуги по переходу на очистку щебня, выправке балластной призмы. И с нашим стратегическим партнером скоро выйдем на принципиально новую услугу – скоростное рельсофрезерование. Переход к сервисной бизнес-модели позволяет существенно снизить нагрузку на инвестиционную программу РЖД.

В завершение я хотел бы отметить (следующий слайд), что с целью сохранения производственных компетенций трудовых коллективов предприятий путевого машиностроения в этом, 2021 году требуется разместить дополнительный заказ на сумму не менее 10 млрд рублей.

Могу отметить, Игорь Владимирович, что с августа у нас уже не задействовано будет порядка 7 тысяч человек на заводах.

Второе. С целью дальнейшего развития осуществления инвестиций в производство высокотехнологичных путевых машин необходим переход на долгосрочные договоры поставки железнодорожной техники. Сейчас эти договоры заключаются на срок не более одного года.

И третье. С целью снижения нагрузки на инвестиционную программу РЖД и осуществления перехода на сервисную бизнес-модель требуется также заключение долгосрочных договоров на инфраструктурные услуги.

У меня вкратце всё. Доклад окончен. Готов ответить на вопросы, Игорь Владимирович.

И.В. ПАНЧЕНКО

Спасибо, Антон Владимирович.

Антон Владимирович, у меня такой вопрос. Вот Вы вскользь коснулись того, что 7 тысяч человек у вас не будет задействовано. Каким образом вы будете вынуждены распорядиться данными трудовыми ресурсами? 7 тысячам человек будете зарплату платить до конца года? Или у вас есть какая-то другая?..

А.В. ЗУБИХИН

На данный момент мы стараемся перепрофилировать наши заводы. Но мы надеемся, что все-таки будут внесены соответствующие изменения в инвестиционную программу РЖД. Мы всегда работаем с нашим стратегическим партнером, мы надеемся, что все-таки будут внесены соответствующие корректировки и будет оказана поддержка.

И.В. ПАНЧЕНКО

Но Вы понимаете, что в год выборов в Государственную Думу сократить 7 тысяч человек в вашем холдинге, то есть почти... Сколько процентов получается? 20 процентов? Это неприемлемое решение. И нужно выходить на руководство РЖД, на руководство Минпромторга с целью принятия каких-то решений.

А.В. ЗУБИХИН

Мы находимся в постоянном диалоге. И буквально в прошлый понедельник состоялось заседание комитета по стратегическому

планированию под председательством министра экономического развития господина Решетникова. Там детально рассматривался данный вопрос. С учетом высокой востребованности производимых путевых машин, прежде всего для Восточного полигона, я надеюсь, Игорь Владимирович, все-таки правительство поддержит корректировку инвестиционной программы.

И.В. ПАНЧЕНКО

Проинформируйте нас тем не менее в течение месяца о дальнейшей ситуации и о том, какие меры принимают соответственно РЖД, правительство и руководство холдинга для недопущения ситуации массового сокращения.

А.В. ЗУБИХИН

Хорошо.

И.В. ПАНЧЕНКО

Спасибо.

Леденев Артем Игоревич.

А.И. ЛЕДЕНЕВ

Игорь Владимирович, день добрый! Добрый день, участники парламентских слушаний! Спасибо за предоставленную возможность выступить.

Коротко хотел бы сообщить следующее. С учетом того что тема нынешних парламентских слушаний – это долгосрочная программа развития РЖД, хотелось бы отметить, что важным аспектом эффективности ее реализации, конечно, является готовность отечественного железнодорожного машиностроения и поставлять серийную продукцию, и разрабатывать новую продукцию.

Скажу следующее – что мы все предшествующие годы (предшествующие запуску этой долгосрочной программы) активно инвестировали – инвестировали в производственные компетенции,

инвестировали в инжиниринг, инвестировали в новые технологии. И, по сути, к началу запуска ДПР РЖД мы, собственно, подошли с вполне конкретными и понятными результатами. А именно у нас сформирована полная компетенция в части выпуска всех видов подвижного состава — как пассажирского, так и грузового, включая вагоны локомотивной тяги, электропоезда уже упомянутой серии ЭД и электропоезда серии "Иволга", рельсовые автобусы, которые так востребованы на многих малодеятельных маршрутах, о которых упоминал Ленар Ринатович. И с точки зрения производства, по сути, у нас имеются современные компетенции, за которые нам не стыдно перед нашими партнерами из РЖД и соответственно международными участниками этого рынка.

Прошлый год для нас был непростым, конечно же, как и для всех, и для "Российских железных дорог". Мы благодаря поддержке государства смогли довольно быстро запустить все наши заводы. Да, нам потребовалось некоторое время на то, чтобы обеспечить безопасные условия работы для наших сотрудников. Мы это сделали, запустились сами, запустили наших поставщиков, это тоже потребовало времени. Но благодаря слаженной работе в том числе и наших коллег из РЖД, в регионах, правительства мы, я считаю, сделали это довольно быстрыми темпами.

С точки зрения эффектов по нашей работе в прошлом году могу сказать следующее. У нас численность не то чтобы снизилась — она у нас приросла. Мы сохранили полностью трудовой коллектив, численность у нас выросла в прошлом году на 1 тысячу и составила 41 тысячу человек, работающих на всех предприятиях холдинга. Прирост обеспечили в том числе и по налоговым платежам. То есть общая сумма налоговых платежей в прошлом году — 34 миллиарда (это во все уровни бюджета).

Не стали мы снижать и в части нашей инвестиционной программы, то есть инвестиционная программа в полной мере в прошлом году была выполнена, то есть на эти цели мы потратили порядка 14 миллиардов. Это, конечно, и создание новой техники, и развитие производства, развитие двигателестроения на коломенском заводе.

Мы, несмотря на непростой год, сумели представить несколько видов нового подвижного состава, совместно с ОАО "РЖД" провели целый ряд презентаций с участием будущих пассажиров, провели очень интересную "социологию", получили обратную связь.

И, в общем-то, этот год для нас тоже не является исключением. Вошли в него, да, непросто, но тем не менее опасений не вызывает наша деятельность в части обеспечения обязательств по выполнению инвестиционной программы РЖД, заложенной в долгосрочной программе развития.

И отдельно хочу сказать, что для нас очень важно, что есть заказ наших партнеров-железнодорожников. Для нас это, как я уже сказал, и сохранение компетенций, и сохранение трудовых ресурсов, наших сотрудников, это и поддержание и развитие конкурентоспособности.

А также стоит отметить, что, конечно, деятельность большой компании, такой как наша, относящейся к отрасли железнодорожного машиностроения, имеет серьезный мультипликативный эффект на экономику. И в первую очередь я хочу отметить, что, по нашим ощущениям, на каждый рубль выручки предприятия из отрасли железнодорожного машиностроения приходится до трех рублей выручки смежных отраслей, которые являются поставщиками компонентов и

различных материалов для нас. Поэтому продолжение реализации ДПР важно, необходимо и для РЖД, и для компании, и для отрасли, и для наших поставщиков.

У меня по докладу всё. Спасибо большое, Игорь Владимирович.

И.В. ПАНЧЕНКО

Спасибо.

Артем Игоревич, какая ситуация с загрузкой ваших заводов в текущем году?

А.И. ЛЕДЕНЕВ

В текущем году фиксируем незначительное снижение. То есть если у нас по прошлому году выручка была в совокупности порядка 300 миллиардов, то в этом году – около 290. То есть снижение есть, оно понятное.

И.В. ПАНЧЕНКО

Дружинин Алексей Александрович.

А.А. ДРУЖИНИН

Добрый день, уважаемые члены Совета Федерации, уважаемые участники парламентских слушаний! По рынку операторских услуг в этом году мы видим осторожный оптимизм – идет небольшая коррекция того падения, которое было в предшествующий период. Чтобы понимать, в какой ситуации действительно был наш рынок, хочу сказать, что ставки аренды в декабре 2020 года по сравнению со ставками аренды в декабре 2017 года были ниже на 52 процента. То есть это действительно довольно тяжелое падение. Соответственно, следствием этого является и снижение объема заказов на новые вагоны, снижение загрузки ремонтных мощностей. Но в этом году вследствие оживления экономики мы видим, повторяюсь, осторожный оптимизм.

В части обеспечения проектов дорожного строительства подвижным составом (то, о чем говорили коллеги) мы практически в еженедельном режиме проводим совещания со строительными организациями, грузоотправителями. Решения, как правило, находятся. Для того чтобы проиллюстрировать цифрами, скажу, что пока обеспечение строительства подвижным составом составляет, по нашим данным, порядка 93 процентов. То есть коррекция есть, есть еще к чему стремиться, но в целом видим вполне положительную динамику.

По нормативной базе. Со стороны коллег из РЖД был высказан ряд предложений по урегулированию операторской отрасли. Мы, конечно, с ними знакомы, они впервые вносились в 2019 году, прошли широкое обсуждение, получили ряд критических замечаний со стороны рынка, не только операторов, но они обсуждались и в рамках Совета потребителей ОАО "РЖД", федеральных органов исполнительной власти.

Мы, конечно, готовы к обсуждению, тем более что сейчас есть как минимум два законопроекта, подготовленных членами Совета Федерации, по которым у нас, в частности, запросили мнение на прошлой неделе, и мы готовы его оперативно представить. На наш взгляд, есть вполне обсуждаемые идеи, с которыми можно выйти на взаимоприемлемые, сбалансированные решения.

Но крайне важным при рассмотрении законодательных инициатив, на наш взгляд, остается необходимость утверждения программных документов со стороны государства в сфере рыночных отношений. Для нас таким документом долгие годы была Программа структурной реформы на железнодорожном транспорте. Приняты в ее исполнение целевые модели рынка. Сегодня, да, существует ДПР РЖД, но она относится исключительно к работе компании

"Российские железные дороги", а целый ряд остальных сегментов – рыночных или потенциально рыночных – у нас сегодня остается, по сути, без каких-либо векторов, которые государство могло бы заложить для их развития. И это не только операторы (мы не только за себя говорим), но это еще и ремонтный рынок, рынок железнодорожного транспорта необщего пользования и целый ряд других вопросов. И, на наш взгляд, эти процессы можно запараллелить, но должны быть взаимоувязаны законодательные инициативы с теми векторами, которые государство закладывало бы в развитие рынка.

И в качестве возможной рекомендации по итогам сегодняшнего мероприятия – может быть, можно было бы рассмотреть рекомендацию правительства и вернуться к разработке целевой модели рынка на железнодорожном транспорте, что действительно позволило бы нам искать сбалансированные решения.

В целях экономии времени у меня по докладу все. Готов ответить на вопросы.

И.В. ПАНЧЕНКО

Спасибо.

Коллеги, пожалуйста.

И.И. ЯЛАЛОВ

Коллеги, по процедуре. Несколько докладчиков выступали и называли нас неконституционно. После изменений в Конституцию Российской Федерации название – "сенатор Российской Федерации". Мы не члены Совета Федерации (все ошибаются) – сенаторы Российской Федерации. Это депутат Государственной Думы, а наш статус приподняли, и очень серьезно. Мы сенаторы Российской Федерации. Спасибо.

И.В. ПАНЧЕНКО

Спасибо.

Коллеги, вопросы еще у кого есть? Пожалуйста.

У меня вопрос. Вадим Валерьевич, мы сейчас были на Камчатке, и я узнал неожиданно от наших коллег, которые занимаются там в том числе добычей и переработкой рыбы, что в основном рыбу-то они возят через Суэцкий канал контейнерными перевозками. У нас как эта ситуация будет в ближайшее время?..

В.В. МИХАЙЛОВ

Мы, наверное, рыбой занимались больше, чем всеми другими грузами. Александр Анатольевич...

И.В. ПАНЧЕНКО

Сколько мы сейчас транспортируем рыбы через территорию Российской Федерации железнодорожным транспортом в миллионах тонн?

А.А. ХАТЬЯНОВ

У нас основной объем перевозок рыбы железнодорожным транспортом осуществляется с Дальнего Востока, с Дальневосточной железной дороги. Практически других перевозок сегодня нет. С нашей стороны организованы регулярные ускоренные контейнерные поезда, регулярные ускоренные поезда просто в рефрижераторном подвижном составе. Да, системно в течение предыдущих лет объем перевозок рыбы существенно падал. За прошлый год это снижение достаточно сильно прекратилось. Но основная проблема, наверное, сейчас заключается в том, что у нас отсутствует как таковая система береговой инфраструктуры существенной. То есть в период путины предъявляются к массовому вывозу грузы, рыба, и за счет этого операторы как бы в условиях дефицита подвижного состава, специализированного подвижного состава под эти перевозки, существенно меняют ценовую политику.

И.В. ПАНЧЕНКО

Александр Анатольевич, но это общая задача. Мы же прекрасно понимаем, что рыба – востребованный на рынке продукт. И столько, сколько он сейчас стоит... у нас логистическая составляющая – более половины стоимости товара.

А.А. ХАТЬЯНОВ

Я бы не сказал, что...

И.В. ПАНЧЕНКО

Нет, общая логистическая составляющая, не только РЖД.

А.А. ХАТЬЯНОВ

Если позволите, я здесь в отношении логистической составляющей ее цены прокомментирую. Сегодня у нас с учетом всех затрат, в том числе на предоставление вагонов, в том числе практически на 10 тыс. километров перевозки железнодорожным транспортом, стоимость перевозки 1 килограмма рыбы не превышает 14–15 рублей, даже в период пикового спроса (это август, сентябрь).

И.В. ПАНЧЕНКО

Тем менее везут через Суэцкий канал рыбу. Но везут.

РЕПЛИКА

(Микрофон отключен.) Задача есть.

А.А. ХАТЬЯНОВ

Задача есть, и мы над ней работаем. Со стороны железнодорожного транспорта система создана.

И.В. ПАНЧЕНКО

Но эта задача комплексная, она не только в создании возможности перевозки, но и в создании возможности хранения, береговой инфраструктуры, Вы совершенно правильно говорите, обеспечении дополнительных объемов специализированного

подвижного состава. Но рыбу надо везти, потому что рыба у нас есть, и рыбу надо везти.

В.В. МИХАЙЛОВ

Вопрос еще в сохранности ее в процессе перевозки.

И.В. ПАНЧЕНКО

Абсолютно верно.

В.В. МИХАЙЛОВ

И это поддержание определенного температурного режима, чтобы мы не привезли непонятно что. И это действительно комплексная задача, и как одну из стратегических задач грузового блока они перед собой эту задачу ставят.

И.В. ПАНЧЕНКО

Хорошо.

И еще один вопрос, если возможно, — вопрос уровня импортозамещения или отечественной составляющей в закупках РЖД непосредственно подвижного состава, вагонной техники и так далее.

В.В. МИХАЙЛОВ

Практически нет закупок импортных вообще.

И.В. ПАНЧЕНКО

А у производителей?

В.В. МИХАЙЛОВ

Кроме "Трансмашхолдинга" и "Синары" (вот коллеги от этих компаний выступали, они могут прокомментировать) — у них определенные модели идут с импортными компонентами, над которыми они работают, стараясь их минимизировать.

И.В. ПАНЧЕНКО

Но программа замены импорта существует?

В.В. МИХАЙЛОВ

Программа существует, мы отчитываемся по ней. И у нас вся массовая продукция, которую мы потребляем (это рельсы, шпалы, щебень, строительные материалы), – российского производства.

И.В. ПАНЧЕНКО

Это понятно.

Вадим Валерьевич, еще один вопрос. В ситуации значительного подорожания металла как собирается РЖД выполнять программу?

В.В. МИХАЙЛОВ

Хороший вопрос. Я думал, он не только к нам, но и к правительству, уважаемому нашему правительству.

И.В. ПАНЧЕНКО

Не только к вам – мы всем его задаем, да.

В.В. МИХАЙЛОВ

Что произошло? Вы все прекрасно знаете, что произошло. Но у нас есть достаточно долгосрочные отношения со многими нашими металлургическими компаниями. Например, с ЕВРАЗом у нас есть формула цены, и там, если есть объективное повышение цены, мы идем на повышение. Если, точно так же, там стоимость металлолома падает...

И.В. ПАНЧЕНКО

Понятно. Спекулятивная такая, значит, составляющая – тогда вы исключаете.

В.В. МИХАЙЛОВ

Соответственно, мы уходим, спекулятивный момент исключается, но это нас не спасает в приобретении строительных материалов. Безусловно, в строительных материалах такие вещи существуют. Будет отдельное совещание (мы запросили совещание) в правительстве по поводу того, что делать с этим подорожанием.

И.В. ПАНЧЕНКО

Мы с Минпромторгом обсуждали этот вопрос, они нас заверили, что будут активно участвовать.

В.В. МИХАЙЛОВ

Сейчас заявляется до 27 процентов подорожание на металлоконструкции. Один из вариантов – ту пошлину, которая пошла туда, использовать для компенсации госстроек. Это тот вариант, который рассматривается сейчас. Это для того, чтобы нивелировать стоимость строительных материалов, потому что...

И.В. ПАНЧЕНКО

Деньги очень сложно окрашиваются, Минфин всегда возражает против подобных...

В.В. МИХАЙЛОВ

Очень сложно окрашиваются. Там непростой механизм, кто кому чего будет должен, исходя из этого, но такая проблема существует. И мы сейчас уже начинаем, к сожалению, смотреть на удорожание в том числе и второго этапа развития Восточного полигона. Там есть вещи, которые... Мы хотим нашего акционера предупредить, что не по нашей вине такие вещи происходят.

И.В. ПАНЧЕНКО

Я просто хотел обратить внимание на эту ситуацию.

В.В. МИХАЙЛОВ

И, пользуясь случаем, хотел бы сказать в целом следующее. Вот мы в начале говорили в целом по основным параметрам ДПР. У нас действительно что произошло? У нас была программа, где были четко расписаны все источники финансирования и по новому строительству, и по обновлению. Когда произошло снижение прогноза Министерства экономического развития, стало очевидным, что тот объем выручки, который на горизонте до 2025 года, будет

собрать достаточно проблематично, для того чтобы профинансировать все, что мы хотели профинансировать до 2025 года. И здесь начинаются те вещи, которые мы практически два часа обсуждали.

Что является приоритетом? Обновление основных фондов, закупка нового подвижного состава для тяги, закупка подвижного состава в первую очередь для наших уважаемых пассажиров? Это обновление основных фондов с точки зрения безопасности – искусственные сооружения, туннели и мосты, которые являются объектами повышенной опасности? Или это реализация новых проектов, которые с нас никто не снимал, потому что есть четкое указание президента, что к какому сроку ты должен построить, чтобы объем в тоннах перевезти? И здесь всегда будет, как говорится, две чаши весов, которые наш акционер должен будет выбирать и показывать на приоритеты.

Просто может случиться так, что на все полностью денег не хватит, почему Вы абсолютно правильно задали вопрос. Нужна программа субсидирования закупки подвижного состава. Мы физически можем не потянуть такую инвестиционную нагрузку, которая есть. Мы хотим, чтобы наш стейкхолдер (акционер) тоже посильное участие принимал.

Слава богу, сейчас идут позитивные моменты, ФНБ разрешили использовать на ряд инвестиционных проектов. Это снизит нагрузку вот такую. Потому что мы опять же физически можем собрать за пять лет определенное количество денег, мы больше их не соберем. Со всем остальным, с нашей точки зрения, должно нам помогать в том числе и уважаемое государство, особенно по социально значимым проектам. Я хочу, чтобы вы нашу позицию тоже где-то как-то поддержали и сказали то, что...

И.В. ПАНЧЕНКО

Мы вашу позицию разделяем, будем поддерживать, однозначно.

В.В. МИХАЙЛОВ

Вы понимаете, что во всем мире... Ну, давайте так: пассажирские перевозки, по-моему, только в Швеции безубыточные, на моей памяти, все остальные страны пассажирские перевозки субсидируют. Ну, это нормальная история, это социальная услуга, которая есть. Очень тяжело ее сделать с новым подвижным составом, с новой инфраструктурой, 100-процентно окупаемой просто за счет пассажиров, и это, наверное, не совсем будет правильно – нагружать пассажиров такими вещами.

И.В. ПАНЧЕНКО

Это неправильно.

В.В. МИХАЙЛОВ

Вопросы стратегического развития Дальнего Востока, каких-то арктических территорий (вот сейчас от Вас поеду к Трутневу обсуждать арктические территории) – это задачи в том числе и государства (там колоссальный макроэкономический эффект), это не только задачи "Российских железных дорог".

Поэтому мы хотели бы попросить, чтобы... Все, что от нас возможно – повышение производительности труда, сокращение расходов, повышение эффективности – мы на стол, как говорится, положим. Но мы бы хотели, чтобы на стол положили и другие стейкхолдеры тоже определенные вещи, которые нам помогут все эти задачи, которые перед нами правительство и президент поставили, реализовывать, особенно когда идет вот такая волатильность экономической конъюнктуры. Если бы все шло вверх...

И.В. ПАНЧЕНКО

Или хотя бы ровно.

В.В. МИХАЙЛОВ

...ну, наверное, мы не обращались бы за таким объемом поддержки, исходя из этого. Но мы понимаем, что (во всех учебниках написано, что инфраструктура генерирует спрос) надо строить инфраструктуру, вокруг инфраструктуры начинается жизнь, всё вокруг этого. Вы правильно в начале сказали...

И.В. ПАНЧЕНКО

Вы правы.

В.В. МИХАЙЛОВ

...что вокруг инфраструктуры – жизнь, генерируются рабочие места, занятость, повышается заработная плата, растет производительность труда. Инфраструктура всегда генерировала новое, инфраструктура генерировала спрос и развитие экономики страны. Мы посчитали, что мы процентов 6 в ВВП вкладываем. Сколько?

С МЕСТА

(Микрофон отключен.) 5,7.

В.В. МИХАЙЛОВ

5,7 процента мы вкладываем в ВВП. Это очень серьезный вклад.

И.В. ПАНЧЕНКО

Очень серьезный вклад, да.

В.В. МИХАЙЛОВ

И мы хотели бы сохранить этот темп. И это одна из задач нашей долгосрочной программы, которая есть. Вот, наверное, что я хотел бы сказать.

И.В. ПАНЧЕНКО

Спасибо.

Вадим Валерьевич, еще хотелось бы обратить внимание на своевременный ремонт и обслуживание действующих уже сетей РЖД, потому что не хотелось бы остаться с новым Восточным полигоном – и с разрушенной системой.

В.В. МИХАЙЛОВ

Я в начале своего выступления сказал о поручении президента по сокращению просроченных километров.

И.В. ПАНЧЕНКО

Я все слышал.

В.В. МИХАЙЛОВ

Это то, что у нас на особом контроле находится.

И.В. ПАНЧЕНКО

Услышал.

Коллеги, спасибо вам большое. Есть еще вопросы, которые вы хотели бы задать или озвучить?

Спасибо большое, коллеги, за конструктивную работу. Все предложения будут включены в проект решения.

Проект решения, Вадим Валерьевич, будет с Вами согласован.

В.В. МИХАЙЛОВ

(Микрофон отключен.) Если есть дополнительные вопросы, готов на них дополнительно ответить в рабочем порядке.

И.В. ПАНЧЕНКО

И предлагаю, если будет необходимость, в преддверии выступления руководителя в Совете Федерации еще провести совещание.

В.В. МИХАЙЛОВ

(Микрофон отключен.) Да. Я думаю, нам удастся "порепетировать".

И.В. ПАНЧЕНКО

Да. Хорошо.

Спасибо большое всем, коллеги. До свидания.
