

**ОБЩЕСТВЕННЫЙ СОВЕТ ПРИ ФЕДЕРАЛЬНОМ АГЕНТСТВЕ
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА
(РОСЖЕЛДОРЕ)**

ПРОТОКОЛ №2

**заседания Комиссии по вопросам организации пассажирских перевозок
Общественного совета при Росжелдоре**

г.Москва, ул.Старая Басманная
д. 11/2 стр.1

5 марта 2020 г
Начало заседания 10.00
Окончание заседания 12.00

Участники заседания:

члены Комиссии: И.А. Баклыкова, П.В. Бурцев, М.Ю. Елизарьев, С.А. Калинин, А.Е. Лошманов (по выданной от него доверенности в заседании принял участие М.В. Куприянов), В.В. Пушмин, Д.Ю. Роменский, Савчук В.Б., А.В. Степаненко;

представитель Росжелдора: В.В. Станилевич - заместитель начальника отдела Управления инфраструктуры и перевозок;

приглашенные лица: А.Б. Кисько – президент Ассоциации «Желдорразвитие», Е.А. Колмогоров – заместитель исполнительного директора Ассоциации межрегионального социально-экономического взаимодействия «Центральный Федеральный Округ»; Д.В. Матюхин – и.о. начальника Управления рельсовых видов транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры г. Москвы; А.Г. Николаев – заместитель начальника Управления железнодорожного транспорта и метрополитена АНО «Дирекция Московского транспортного узла»;

М.Р. Плиев – и.о. Министра транспорта, связи и энергетики Республики Ингушетия; И.А. Фархутдинов – помощник заместителя Председателя Государственной думы РФ; Я.В. Федорова - ответственный секретарь Комитета по вопросам пассажирских перевозок Совета потребителей по вопросам деятельности ОАО «РЖД» и его ДЗО.

Председатель заседания – заместитель председателя Общественного совета при Росжелдоре, председатель Комиссии Н.Л. Березин.

Повестка дня:

1.О необходимости разработки нормативной правовой базы для организации пассажирских перевозок на федеральном железнодорожном транспорте в городском железнодорожном сообщении.

2. О предложениях АО «Федеральная пассажирская компания» внесения изменений в законодательство Российской Федерации с целью создания условий, способствующих повышению уровня безопасности пассажирских перевозок железнодорожным транспортом общего пользования.

3. О перспективах изготовления подвижного состава для перегруженных и малодейственных маршрутов пригородного железнодорожного сообщения в Российской Федерации.

4. О рассмотрении обращения Правительства Республики Ингушетия по возобновлению пригородного железнодорожного сообщения «Назрань – Минеральные воды – Назрань».

5. Разное.

Вопрос 1. О необходимости разработки нормативной правовой базы для организации пассажирских перевозок на федеральном железнодорожном транспорте в городском железнодорожном сообщении.

(С.А.Калинин, В.Б.Савчук, М.Ю.Елизарьев, П.В.Бурцев, Д.В.Матюхин, А.Г.Николаев, А.Б.Кисько, Г.Н.Талашкин)

С.А. Калинин. В настоящее время в рамках развития Московского железнодорожного узла внедрено движение электропоездов пригородного сообщения в городских условиях (МЦК, МЦД-1 и МЦД-2). Планируется также дальнейшее развитие данного вида перевозок пассажиров. До 2024 года будет открыто движение электропоездов еще по трем диаметрам в пределах города Москва и ближайшего Подмосковья. Однако такое понятие, как **городское железнодорожное сообщение** в нормативной (законодательной) базе отсутствует. Тем не менее, этот вид перевозок имеет отличительные характерные особенности, связанные с организацией данного вида сообщения и обслуживания пассажиров, прежде всего, такие как интеграция в городскую транспортную систему, тарифная политика (подвязка под городской общественный транспорт – метро, автобус и пр.), перевозка льготных категорий граждан, создание ТПУ и некоторые другие. Целесообразно пересмотреть нормативную базу применительно к пригородно-городскому пассажирскому железнодорожному сообщению, гармонизировать законодательство федерального и регионального уровня.

В.Б. Савчук. Плохо, что термин не прописан, но нужно иметь в виду, что государственная поддержка оказывается пригородным пассажирским перевозкам. Если рассматриваемый термин закрепить, то нужно продумать, как этот вид перевозок будет поддерживаться

государством и как можно будет получить необходимую поддержку от Минфина России

М.Ю. Елизарьев. Можно пойти по пути вписывания понятия городское железнодорожное сообщение в проект ФЗ «О комплексном транспортном обслуживании населения в Российской Федерации». Структура Комплексных планов транспортного обслуживания населения в регионах позволяет работать с городскими перевозками железнодорожным транспортом.

П.В. Бурцев. Не вижу проблемы на текущий день. Есть общие принципы, заложенные в законодательстве. Железнодорожные пути общего пользования остаются одни. Если у железнодорожных компаний возникают вопросы при внедрении новых форм перевозок пассажиров, то их можно отражать в регулирующих этот процесс методиках. Термин возможен к использованию при отчуждении или строительстве отдельного путевого хозяйства для таких перевозок. При этом нужно иметь в виду, что в действующем законодательстве заказчиками на них выступают руководители регионов.

Д.В. Матюхин. К проработке внесения в нормативные правовые акты предлагаемого термина нужно относиться очень осторожно, чтобы не ввести в убытки пригородные пассажирские компании и не сделать тариф на перевозки не подъемным для жителей. С учетом реализации Москвой и Московской областью проектов МЦД актуален вопрос пересмотра ограничения пригородного полигона 200 километрами в межрегиональном сообщении, поручение по которому дано на заседании Координационного совета по развитию транспортной системы г. Москвы и Московской области 20 января 2020 года.

А.Г. Николаев. По факту МЦД являются пригородно-городскими перевозками и обслуживают маятниковые перемещения пассажиров. Система регулирования перевозок усложняется и решать ее целесообразно по этапам в первую очередь для удобств жителей и пассажиров.

А.Б. Кисько. Интеграция железнодорожного транспорта в городскую среду с внедрением инновационного подвижного состава востребована населением и является важной составляющей национальных проектов по повышению уровня жизни населения Российской Федерации. Проекты «городской электрички» развиваются в 12 крупных городах Российской Федерации. Прирост перевозок пассажиров по городским маршрутам в 2019 году составил 12% к уровню 2018 года. Еще в 14 городах существует потребность в организации городского и пригородно-городского железнодорожного сообщения.

С целью дальнейшего развития в Российской Федерации городского и пригородно-городского железнодорожного сообщения Ассоциация «Желдорразвитие» предлагает включить в протокол заседания Комиссии рекомендации Общественному совету Росжелдора направить обращение в Минтранс России о целесообразности рассмотрения вопроса разработки нормативной базы применительно к городскому и пригородно-городскому железнодорожному сообщению в проходящем доработку проекте ФЗ «О комплексном транспортном обслуживании населения в Российской Федерации» и подзаконных актах по его реализации.

Целесообразность закрепления рассматриваемого термина в действующих и разрабатываемых НПА Ассоциация «Желдорразвитие» планирует дополнительно обсудить на ближайших форумах: «Городской транспорт 2020» 20 апреля т.г. и Научно-практическом форуме в РУТ (МИИТ) «Пригородно-городское железнодорожное сообщение - основа транспортного каркаса мегаполисов и регионов России» 27 мая 2020 года.

Г.Н. Талашкин. Согласен с предложением о целесообразности дальнейшей проработки рассматриваемого вопроса. С учетом развивающегося рынка пассажирских железнодорожных перевозок и появлением частных перевозчиков это задел на будущее. Удобным моментом для внесения изменений и дополнений в действующие НПА является проводимая Правительством РФ и Минтрансом России работа по реализации в отрасли механизма «регуляторной гильотины».

Решили:

С целью дальнейшего развития в Российской Федерации городского и пригородно-городского железнодорожного сообщения рекомендовать Общественному совету Росжелдора направить обращение в Минтранс России о целесообразности разработки нормативной правовой базы применительно к городскому и пригородно-городскому железнодорожному сообщению для устранения возможных несоответствий и противоречий, вытекающих из особенностей применения законодательства федерального и регионального уровней с определением полномочий каждого субъекта перевозок и разграничением зон ответственности, а также ее учета в проходящем доработку проекте ФЗ «О комплексном транспортном обслуживании населения в Российской Федерации» и подзаконных актах по его реализации.

Вопрос 2. О предложениях АО «Федеральная пассажирская компания» по внесению изменений в законодательство Российской Федерации с целью создания условий, способствующих повышению уровня безопасности пассажирских перевозок железнодорожным транспортом общего пользования.

(И.А.Баклыкова, В.В.Пушмин, В.Б.Савчук, И.А.Фархутдинов)

И.А. Баклыкова. Текущий анализ показывает, что в дальнейшем железнодорожном сообщении растут противоправные действия отдельных пассажиров, нарушающих права граждан и создающих угрозу жизни и здоровью других пассажиров. При этом законодательством в сфере железнодорожного транспорта не установлено норм, предусматривающих меры по предупреждению правонарушений, соответственно, при совершении противоправных деяний для удаления из поездов пассажиров, нарушающих правила проезда, общественный порядок и мешающих спокойствию других пассажиров, перевозчику приходится обращаться за содействием в правоохранительные органы. Учитывая специфику железнодорожных пассажирских перевозок в поездах дальнего следования, предлагается рассмотреть возможность внесения изменений в Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях (далее – Кодекс) и Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации (далее – Устав).
Предлагаемые изменения прилагаются к протоколу.

В.В. Пушмин. Поддерживаем и ждем усиления профилактических мер и наказаний за нарушения правил проезда на железнодорожном транспорте. Есть один спорный момент. Не выделять отдельные правонарушения против бригад проводников (они не управляют движением поездов), а оценивать степень их опасности как и правонарушения против других пассажиров.

В.Б. Савчук. Включение пассажиров в «черные списки» как и в авиации делать при повторном грубом нарушении, а ни при третьем, как предлагается ОАО РЖД».

И.А. Фархутдинов. В рамках действующей при Ространснадзоре рабочей группы по реализации механизма «регуляторной гильотины» создается подгруппа по обеспечению комплексной безопасности на транспорте. Считаю целесообразным рассмотреть предложения АО «ФПК» и ОАО «РЖД» на ней с последующим направлением в Экспертный совет Государственной Думы Российской Федерации.

Решили: С целью создания условий, способствующих повышению уровня безопасности пассажирских перевозок железнодорожным транспортом общего пользования поддержать инициативу АО «Федеральная пассажирская компания» и рекомендовать Общественному совету при Росжелдоре направить обращение в Минтранс России и Ространснадзор о необходимости внесения изменений в законодательство в части увеличения размера административных штрафов за правонарушения, совершенные в поездах, создания «черных списков» пассажиров и внесения в Уголовный

кодекс РФ нормы, предусматривающей ответственность за применение насилия в отношении персонала транспортного средства.

Вопрос 3. О перспективах изготовления подвижного состава для перегруженных и малодеятельных маршрутов пригородного железнодорожного сообщения в Российской Федерации.

М.В.Куприянов. (презентация) Разрешите представить вашему вниманию линейку подвижного состава, который сегодня АО «Трансмашхолдинг» готово поставлять заказчикам. Это подвижной состав, который может эксплуатироваться в пригородном сообщении на участках с низкими и высокими платформами, на электрифицированных и не электрифицированных участках.

Основные вагоностроительные предприятия АО «ТМХ» это Демиховский машиностроительный завод, Тверской вагоностроительный завод и Метровагонмаш. Объем выпускаемой продукции АО «Трансмашхолдинг» способен полностью удовлетворить потребности заказчиков в подвижном составе для эксплуатации в пригородном сообщении.

П.В. Бурцев. (презентация) Мы слышали о возможностях вагоностроителей. Сейчас ОАО «РЖД» закупает основную часть пригородного подвижного состава. Но в дальнейшем такое положение дел под вопросом. Это очень большие затраты. Сейчас остро стоит вопрос: кто будет заказчиком? В дальних перевозках этот вопрос решен: АО «ФПК» выступает основным заказчиком. В пригородном сообщении такого решения нет. Суммы очень значительные.

Мы предлагаем: ОАО «РЖД» готово и далее выступать основным заказчиком, но при условии создания централизованного оператора, например ВЭБ. Немаловажно также, чтобы договора закупки были долгосрочными. Мы подготовили проект организационной модели обеспечения пригородных пассажирских перевозок железнодорожным транспортом, согласовываем ее на всех уровнях и готовы направить ее в Правительство Российской Федерации на утверждение.

Е.А. Колмогоров. Проблема пригородных перевозок очень важна для нас. Обновление подвижного состава необходимо. Мы в феврале рассматривали совместно с ОАО «РЖД» этот вопрос. Принято решение поддержать инициативу ОАО «РЖД» в централизованной закупке. Другой вопрос: что покупать? Сколько подвижной состав, пригодный для регионов, стоит, какова экономика этого вопроса? Что в принципе нужно субъектам?

Предлагаю рассмотреть возможность при помощи Федеральных органов власти поручить одному из авторитетных институтов, провести аналитическую работу по исследованию потребностей субъектов Российской Федерации при замене пригородного подвижного состава.

Решили: Отметить, что ключевым направлением развития пригородного и пригородно-городского сообщения является обновление парка пригородного подвижного состава.

Рекомендовать Общественному совету Росжелдора совместно с Ассоциацией «ЦФО», Ассоциацией «Желдорразвитие» и АНО «ДМТУ» направить в Правительственную комиссию по транспорту обращения:

1. О целесообразности продолжения государственных льгот и субсидий пассажирскому железнодорожному комплексу.

2. О необходимости предусмотреть при разработке организационной модели обеспечения пригородных пассажирских перевозок железнодорожным транспортом и программы обновления парка подвижного состава формирование крупных консолидированных заказов производителям с переходом на контракты жизненного цикла, долгосрочность договоров на аренду подвижного состава, долгосрочность организационных договоров субъектов с перевозчиками, включающих обязательства по объемам и качеству транспортных услуг со стороны перевозчика и по финансированию со стороны субъекта, а также различные формы совместного участия в механизме обновления подвижного состава ОАО «РЖД», ППК, производителей подвижного состава и заинтересованных субъектов Российской Федерации.

Вопрос 4. О рассмотрении обращения Правительства Республики Ингушетия по возобновлению пригородного железнодорожного сообщения «Назрань – Минеральные воды – Назрань».

(М.Р. Плиев, Г.Н. Талашкин, П.В. Бурцев, А.В. Степаненко.

М.Р. Плиев. Правительство Республики Ингушетия инициировало вопрос о возобновлении межрегионального железнодорожного сообщения «Назрань-Минеральные Воды».

Ранее на этом маршруте курсировал поезд № 681/682, который в 2013 году был отменен в связи с нерентабельностью. В последние годы, в связи с ростом экономики Республики, требуется пересмотр данного решения.

На текущий момент железнодорожное сообщение по указанному маршруту осуществляется единственным фирменным поездом № 145/146 «Ингушетия» Назрань – Москва, однако его график движения неудобен для пассажиров, следующих от Назрани до Минеральных Вод и поезд

практически не востребован такими пассажирами (поезд ходит раз в два дня, отправление Назрань 23.25, прибытие Мин.воды 02.41).

Других пассажирских поездов со станции Назрань нет, это отражается на мобильности населения, Республика Ингушетия в плане железнодорожного сообщения отрезана от других республик СКФО. Республика испытывает острую необходимость в функционировании данного сообщения, так как пассажиропоток жителей Республики Ингушетии, транзитом следующих через станцию Минеральные воды по направления Новокузнецк – Кисловодск, Кисловодск -Санкт-Петербург, Екатеринбург - Кисловодск и пр., а также непосредственно в Ставропольский край ежегодно растет, и по итогам 2019 года оценочно составил около 100,0 тыс. чел.

Маршрут «Назрань – Минеральные Воды» имеет протяженность 201 километр и проходит по территории 4-х субъектов СКФО: Ставропольского края, расстояние следования по которому составляет 76 км, Кабардино-Балкарской Республики – 70 км, Республики Северная Осетия – Алания – 34 км, и Республики Ингушетия – 21 км. Время следования поезда по маршруту составит около 3 часов. Участок электрифицирован, дополнительные вложения в инфраструктуру для введения маршрута не требуются.

Приказами Министерства транспорта Российской Федерации от 18.07.2007 № 99 «О критериях определения категорий поездов для перевозки пассажиров в зависимости от скорости их движения и расстояния следования», а также от 21.12.2010 № 286 «Об утверждении Правил технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации» определена максимальная дальность пригородного сообщения – 200 километров при следовании пригородного поезда по нескольким субъектам РФ.

Так как указанный маршрут превышает 200 км, тем самым он не является пригородным, а является дальнего следования.

Согласно действующему законодательству, государственное регулирование тарифов для населения на поездах дальнего следования осуществляется ФАС России и компенсация убытков, в связи с государственным регулированием тарифов для населения на указанных направлениях организациям железнодорожного транспорта осуществляется из средств федерального бюджета.

Бюджет Республики Ингушетия является дотационным. Поэтому установление режима дальнего сообщения по данному маршруту с компенсацией потерь перевозчика за счет средств федерального бюджета является для республики оптимальным.

Г.Н. Талашкин. Проблем в Республике Ингушетия по железнодорожному транспорту очень много. Есть разрушенный участок пути между Ингушетией и Чечней, много вопросов по вокзалу на ст. Назрань.

Очевидно, что комплекс проблем назрел. Республика сама эти проблемы решить не может. Сообщение между ст. Назрань и ст. Минеральные воды необходимо восстанавливать прежде всего потому, что оно имеет для республики социальное значение. Давайте отнесемся с вниманием и поддержим докладчика.

П.В. Бурцев. Мы вчера предварительно рассмотрели вопрос восстановления пригородного сообщения Назрань-Минводы-Назрань. Есть некоторые ограничения и по километражу 200 км и по проследованию по четырем субъектам. У ОАО «РЖД» есть подразделение Сев-Кав ППК, с которой мы проработаем вопрос организации пригородного сообщения. С АО ФПК посмотрим вариант дальнего сообщения. Также необходимо дополнительно обсудить этот вопрос на уровне руководства ОАО «РЖД» и республики. В целом: вопрос поставлен и мы готовы его тщательно рассмотреть и решить.

А.В. Степаненко. Вопрос действительно находится в стадии исследования. Есть разные пути решения, есть особенности. На наш взгляд устанавливать приказом Минтранса шаблон в 200 км для всех субъектов Российской Федерации не совсем справедливо. Мы рекомендуем поддержать предложение республики поскольку решение этого вопроса носит высоко социальный характер.

Решили:

Отметить необходимость и важность решения вопроса установления железнодорожного сообщения по маршруту «Назрань-Минеральные Воды» отдельным маршрутом для жителей Республики Ингушетия и смежных регионов.

1. Рекомендовать Общественному совету при Росжелдоре обратиться в ОАО «РЖД» с поддержкой инициативы Республики Ингушетия по установлению железнодорожного сообщения по маршруту «Назрань-Минеральные Воды» и просьбой найти оптимальные варианты решений по введению данного маршрута.
2. Рекомендовать обратиться в адрес полномочного представителя Президента РФ в СКФО с предложением о проведении совещания по установлению железнодорожного сообщения по маршруту с представителями заинтересованных субъектов федерации и структур ОАО «РЖД».

Председатель



Н.Л. Березин