

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

ПРОТОКОЛ № 6

заседания Общественного совета при Росжелдоре
(далее – Общественный совет)

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

18 августа 2021 года
Начало заседания 11.00
Окончание заседания 13.00

Участники заседания

В заседании приняли личное участие члены Общественного совета: Н.Л.Березин (очно), Д.В.Голополосов (очно), Ю.В.Данилов (по ВКС), А.Ю.Маняхин (по ВКС), Е.А.Монастырев (по ВКС), Д.Н.Роенков (по ВКС), А.В. Романов (по ВКС), В.В.Строкова (по ВКС), Г.Н.Талашкин (очно), Н.П.Терешина (очно), И.А. Фархутдинов (очно), С.И.Чернов (по ВКС);

Член Общественного совета Д.Г.Кузняный выдал доверенность на участие в заседании председателю Общественного совета Г.Н.Талашкину;

Отсутствовали на заседании по уважительным причинам (по болезни): К.К.Ким, В.И.Мителенко, О.А.Мошенко.

Таким образом из 16 членов Общественного совета в заседании участвовало 13 (очно, по ВКС и по доверенности). Кворум имеется.

Приглашенные

- от Общественной палаты РФ:

Н.А. Никифоров - первый заместитель председателя Комиссии по социальной политике, трудовым отношениям и поддержке ветеранов Общественной палаты Российской Федерации

- от Министерства транспорта РФ:

А.В. Ересько - директор Департамента строительства

- от Федерального агентства железнодорожного транспорта:

И.Ю. Коваль – руководитель Агентства

А.О. Иванов - заместитель руководителя Агентства

С.В. Капустянский - начальник Управления финансов и капитального строительства

- от ОАО «РЖД»:

Д.Н. Ершов - заместитель начальника Дирекции развития железных дорог Восточного полигона ОАО «РЖД» – начальник отдела подготовки проектов и аналитики

Н.В. Ершова - заместитель главного инженера Дирекции по комплексной реконструкции железных дорог и строительству объектов железнодорожного транспорта – филиала ОАО «РЖД»

- другие приглашенные:

С.В. Тюменев - заместитель председателя Российского профессионального союза железнодорожников и транспортных строителей

С.Е. Гончаров - заместитель председателя Рабочей группы по железнодорожному транспорту и инфраструктуре Общественного совета при Минтрансе России;

В.Л. Белозеров - председатель Общественного совета при Федеральной службе по надзору в сфере транспорта (по ВКС)

А.В. Степаненко - вице-президент Союза строителей железных дорог

Р.В. Соловьев - главный инженер ООО «Объединенная строительная компания 1520»

С.Е. Бессараб - начальник управления по реализации программ строительства ОАО «Элтеза»

А.В. Скрыбин - заместитель генерального директора по проектированию ООО «1520 Сигнал»

К.В. Кузнецов – начальник службы департамента управления проектами АО «Росжелдорпроект»

В.В. Яворский – начальник отдела по сопровождению строительства объектов Восточного полигона АО «РЖДстрой»

В.Б. Черток – заместитель Председателя Общественного совета при Федеральной службе по надзору в сфере транспорта (по ВКС)

Председательствующий на заседании – председатель Общественного совета Г.Н. Талашкин

Секретарь заседания – вице-президент Союза строителей железных дорог А.В. Степаненко

Повестка дня заседания:

1) О ходе исполнения национального проекта "Транспортная часть комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры (КПМИ) на период до 2024 года", утвержденного распоряжением Правительства Российской Федерации от 30 сентября 2018 г. N 2101-р.

2) О вопросах роста стоимости стройматериалов и продукции и влияние этих факторов на строительство Восточного полигона.

3) О кадровом дефиците при строительстве объектов Восточного полигона.

Повестка дня голосования утверждена. Итоги голосования: за -13, против -нет, воздержался -нет.

По вопросам повестки дня выступали: Г.Н. Талашкин, А.О. Иванов, Н.А. Никифоров, С.В. Капустянский, С.В. Тюменев, А.В. Степаненко, Н.В. Ершова, И.Ю. Коваль, Р.В. Соловьев, А.В. Ерьсько, Д.Н. Ершов, С.Е. Гончаров, В.Л. Белозеров, К.В. Кузнецов, А.В. Скрыбин.

Вопрос 1. О ходе исполнения национального проекта "Транспортная часть комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры (КПМИ) на период до 2024 года", утвержденного распоряжением Правительства Российской Федерации от 30 сентября 2018 г. N 2101-р.

РЕШИЛИ:

1. Обратить внимание руководства Федерального агентства железнодорожного транспорта на необходимость увеличения показателей по реализации инвестиционных проектов, входящих в КПМИ, особенно в части Восточного полигона.

2. Усилить контроль со стороны Федерального агентства железнодорожного транспорта за исполнением мероприятий по развитию железнодорожной инфраструктуры Байкало-Амурской и Транссибирской железнодорожных магистралей с развитием пропускных и провозных способностей.

3. Продолжить развитие в Росжелдоре цифровой системы контроля, позволяющей осуществлять мониторинг и координацию строительных работ в рамках реализации проектов КПМИ по развитию железнодорожной инфраструктуры.

4. Рекомендовать руководству Федерального агентства железнодорожного транспорта и ОАО «РЖД» принимать системные меры по внедрению технологий информационного моделирования в целях повышения качества и снижения стоимости проектных и строительных работ.

5. Рекомендовать руководству Федерального агентства железнодорожного транспорта и ОАО «РЖД» принимать системные меры для наращивания строительных мощностей на объектах Восточного полигона.

6. Обратить внимание на необходимость поддержки частных инициатив по реализации проектов строительства инфраструктуры в рамках государственно-частного партнерства.

Итоги голосования по вопросу: за -13, против -нет, воздержался -нет.

Вопрос 2. О вопросах роста стоимости стройматериалов и продукции и влияние этих факторов на строительство Восточного полигона.

РЕШИЛИ:

1. Обратить внимание руководства Росжелдора и ОАО «РЖД» на необходимость дополнительной нормотворческой и нормоприменительной работы для компенсации роста стоимости стройматериалов в развитие

постановления Правительства РФ № 1315 «О внесении изменений в некоторые акты Правительства Российской Федерации», а также на необходимость определения источников финансирования и скорейшего доведения такого финансирования до подрядных организаций.

2. Поддержать поправки в законодательство, которые дадут регионам полномочия по предоставлению организациям, заключившим с РЖД договоры на работы по модернизации БАМа и Транссиба, права использовать примыкающие участки недр местного значения для добычи общераспространенных полезных ископаемых без проведения аукционов на срок действия таких договоров "при условии использования данных полезных ископаемых в целях выполнения этих работ". При этом следует обратить внимание на скорость и механизмы реализации данных изменений.

3. Обратить внимание руководства Росжелдора и ОАО «РЖД» на необходимость поддержки стабильной работы подрядных организаций, работающих на объектах строительства Восточного полигона как одного из факторов своевременного решения задач Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры путем выполнения поручений Президента РФ и решений Правительства РФ до конкретных строек.

4. Обратить внимание Правительства РФ на необходимость выработки индивидуальных механизмов ценообразования и расценок при строительстве объектов Восточного полигона железных дорог в зависимости от фактической стоимости строительных материалов и трудовых ресурсов.

Итоги голосования по вопросу: за -13, против -нет, воздержался -нет.

Вопрос 3. О кадровом дефиците при строительстве объектов Восточного полигона.

РЕШИЛИ:

1. Рекомендовать предложения по улучшению кадровой ситуации работодателей на объектах Восточного полигона, привлечению и закреплению кадров:

- приобретение вахтовых жилых городков для размещения их на объектах строительства и оборудование этих городков на уровне современных требований с организацией вахтового метода работы;
- особое внимание уделять санитарно-бытовым условиям во временных городках для проживания железнодорожных строителей на вахте;
- с целью формирования эффективной и сбалансированной системы социальной поддержки работников, для поддержания благоприятного социально - психологического климата в коллективах на всех уровнях оказывать содействие в формировании и укреплении первичных профсоюзных организаций РОСПРОФЖЕЛ.

2. Рекомендовать на федеральном уровне решить вопросы:

- значительного увеличения объемов строительства автомобильных дорог на Восточном полигоне;
- значительного увеличения строительства жилья, с возможностью его социального найма с дальнейшим выкупом на льготных условиях или бесплатным переходом в собственность после 10 – 15 лет проживания и работы;
- развития социальной инфраструктуры;
- расширения числа маршрутов и объемов субсидирования авиаперелетов жителей.

Итоги голосования по вопросу: за -13, против -нет, воздержался -нет.

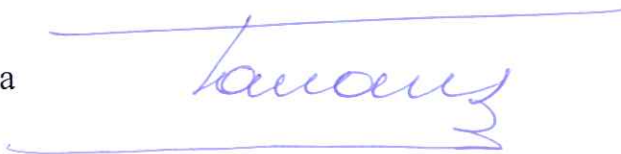
По итогам заседания Г.Н. Талашкин предложил утвердить Рекомендации общественного совета.

Голосовали: за -13, против -нет, воздержался -нет.

РЕШИЛИ:

Утвердить Рекомендации Общественного совета при Федеральном агентстве железнодорожного транспорта по результатам заседания 18 августа 2021 года.

Председатель
Общественного совета



Г.Н. Талашкин

Секретарь заседания



А.В. Степаненко

Рекомендации
Общественного совета при Федеральном агентстве железнодорожного транспорта
по результатам заседания 18 августа 2021 года

18 августа 2021 г.

г. Москва

18 августа 2021 г. в Москве состоялось заседание Общественного совета при Федеральном агентстве железнодорожного транспорта.

В ходе заседания участники рассмотрели следующие вопросы:

1) О ходе исполнения национального проекта "Транспортная часть комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры (КПМИ) на период до 2024 года", утвержденного распоряжением Правительства Российской Федерации от 30 сентября 2018 г. N 2101-р.

2) О вопросах роста стоимости стройматериалов и продукции и влияние этих факторов на строительство Восточного полигона.

3) О кадровом дефиците при строительстве объектов Восточного полигона.

В заседании приняли участие члены Общественного совета при Росжелдоре, руководство Федерального агентства железнодорожного транспорта, представители Департамента строительства Минтранса, представители компании «Российские железные дороги (Дирекции развития железных дорог Восточного полигона, Дирекции по комплексной реконструкции железных дорог и строительству объектов железнодорожного транспорта), представители Общественной палаты РФ, Общественного совета при Минтрансе РФ, Общественного совета при Ространснадзоре, Российского профсоюза железнодорожников и транспортных строителей, Союза строителей железных дорог, а также представители организаций строительного комплекса, принимающих участие в реализации программы строительства объектов Восточного полигона.

Мероприятия по развитию железнодорожной инфраструктуры Байкало-Амурской и Транссибирской железнодорожных магистралей с развитием пропускных и провозных способностей являются наиболее капиталоемкой частью Комплексного плана модернизации и расширения магистральной транспортной инфраструктуры до 2024 года (КПМИ), который утвержден распоряжением Правительства Российской Федерации от 30 сентября 2018 г. N 2101р.

Росжелдор является ответственным исполнителем по федеральным проектам "Железнодорожный транспорт и транзит" и "Высокоскоростное железнодорожное сообщение", входящим в КПМИ, а также отвечает за реализацию мероприятий плана по развитию Московского железнодорожного узла и строительства инфраструктуры железных дорог Крымского полуострова. Федеральное агентство железнодорожного транспорта является главным распределителем бюджетных средств по этим и другим не менее важным проектам строительства железнодорожной инфраструктуры.

Поэтому, рассмотрение вопросов железнодорожного строительства на площадке Общественного совета при Росжелдоре является важным экспертным мероприятием для выработки решений, способствующих успешной реализации национальных проектов.

Вопрос 1. О ходе исполнения национального проекта "Транспортная часть комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры (КПМИ) на период до 2024 года", утвержденного распоряжением Правительства Российской Федерации от 30 сентября 2018 г. N 2101-р.

На текущий момент продолжается реализация национального проекта «Транспортная часть комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры». С 1 января 2021 года в рамках КПМИ реализуется 5 федеральных проектов:

- «Развитие железнодорожной инфраструктуры Центрального транспортного узла» (ФП «ЦТУ»);
- «Развитие железнодорожной инфраструктуры Восточного полигона железных дорог» (ФП «Восточный полигон»);
- «Развитие и обновление железнодорожной инфраструктуры на подходах к портам Азово-Черноморского бассейна» (ФП «АЧБ»);
- «Развитие железнодорожных подходов к морским портам Северо-Западного бассейна» (ФП «СЗБ»);
- «Развитие высокоскоростных железнодорожных магистралей» (ФП «ВСМ»).

ФП «ЦТУ»

Федеральный проект «Развитие железнодорожной инфраструктуры Центрального транспортного узла», включает в себя реализацию мероприятий по развитию ЦТУ, а также работы по строительству дополнительных V и VI путей на участке Москва - Алабушево под специализированное пассажирское сообщение.

По итогам 2021 года компанией ОАО «РЖД» будут реализованы мероприятия, которые позволят увеличить пассажиропоток в Центральном транспортном узле до 771,1 млн пассажиров (+ 6,2 млн пассажиров к уровню 2019 года).

В текущем году в Центральном транспортном узле реконструированы, построены и запущены следующие остановочные пункты – о.п. Баковка на МЦД-1, о.п. Внуково, о.п. Щукинская на МЦД-2 и терминал «Черкизово» Восточного вокзального комплекса, на который переведены поезда дальнего следования Курского и Горьковского направлений.

Продолжается развитие МЦД-1 (о.п. Тимирязевская, о.п. Петровско-Разумовская, ст. Лобня) и МЦД-2 (о.п. Марьяна Роща, ст. Царицыно, Нахабино), ведутся проектно-изыскательские работы по мероприятиям МЦД-3 Крюково - Раменское в увязке с участком Москва – Алабушево перспективного высокоскоростного маршрута ВСМ Санкт-Петербург – Москва, протяженностью 42 км.

Объем финансирования мероприятий ФП «ЦТУ» в период 2021 – 2024 гг. составляет 486,9 млрд рублей, из которых:

- 201,6 млрд рублей средства федерального бюджета;
- 65,6 млрд рублей средства бюджета г. Москвы;
- 219,7 млрд рублей средства ОАО «РЖД».

Объем финансирования 2021 года составляет 101,7 млрд рублей, из которых:

- 15,5 млрд рублей средства федерального бюджета;
- 40,6 млрд рублей средства бюджета г. Москвы;
- 45,5 млрд рублей средства ОАО «РЖД».

До конца 2021 г. также планируется завершение работ по: реконструкции 4 о.п. — Кокошкино, Апрелевка, Толстопальцево, Матвеевское Киевского направления;

строительству 2 новых о.п. — Аминьевская и Минская (I этап) Киевского направления.

По данным ОАО «РЖД» по итогам работы за полугодие факт исполнения по проекту составил 27,4 млрд. рублей, введено в эксплуатацию основных фондов на 4,8 млрд. рублей (8,2%).

ФП «ВСМ»

Протоколом заседания президиума Совета при Президенте Российской Федерации по стратегическому развитию и национальным проектам

от 29 октября 2020 г. № 11 одобрена корректировка паспорта национального проекта «КПМИ», предусматривающая реализацию федерального проекта «Развитие высокоскоростных железнодорожных магистралей», в рамках которого подлежит реализации основной участок ВСМ Москва –

Санкт-Петербург – «от ст. Алабушево до ст. Обухово», протяженностью 630 км.

В январе текущего года ОАО «РЖД» и Минтранс России утвержден синхронизированный график проектирования и строительства ВСМ Москва

- Санкт-Петербург, увязанный по срокам мероприятий, включая необходимые действия по формированию федеральной концессии.

Кроме того, в настоящее время ОАО «РЖД» выступает с инициативой о проработке мер государственной поддержки с участием причастных ФОИВ – Министерства финансов Российской Федерации, Министерства транспорта Российской Федерации, Министерства экономического развития Российской Федерации.

Объем финансирования мероприятий ФП «ВСМ» в период 2021 –

2024 гг. составляет 380,6 млрд рублей, из которых:

- 171,1 млрд рублей средства ОАО «РЖД»;

- 209,4 млрд рублей средства инвесторов.

ФП «АЧБ»

Целевая задача Проекта – обеспечение перевозок грузов железнодорожным транспортом к портам Азово-Черноморского бассейна в объеме 125,1 млн тонн по итогам 2021 года. Суммарная провозная способность участков на подходах к портам Азово-Черноморского бассейна по итогам 2020 года составила 95,6 млн тонн (прирост к 2019 году + 2,6 млн тонн). В рамках федерального проекта реализуются мероприятия по развитию ближних и дальних подходов к портам АЧБ, строительство западного обхода Саратовского железнодорожного узла, а также развитие Новороссийского транспортного узла. Кроме того, к реализации запланированы мероприятия по созданию специализированного пассажирского направления «Центр – Юг».

В первом полугодии продолжена работа по выполнению строительно-монтажных работ на ст. Тихорецкая, Крымская, Гумрак, Волжский (Трубная), а также на перегонах Котельниковского хода по строительству вторых главных путей.

В 2021 году планируется:

обеспечить ввод во временную эксплуатацию перегонов: Горнополянский – Канальная (24 км), Бурсак – Выселки (22,5 км), Выселки – Козырьки (12,6 км);

завершить реконструкцию Крымского узла (1 этап) – 5,76 км, ст. Гумрак (4 этап) – 1,2 км, станций Саратовского узла – 0,7 км, станции Тимашевская (1 этап) – 2,8 км;

завершить работы по 5-ти объектам реконструкции, техническому перевооружению тяговых подстанций и контактной сети.

Объем финансирования мероприятий ФП «АЧБ» в период 2021 – 2024 гг. составляет 257,5 млрд рублей, из которых:

- 13,8 млрд рублей средства федерального бюджета;
- 243,7 млрд рублей средства ОАО «РЖД».

Объем финансирования 2021 года составляет 30,0 млрд рублей, из которых:

- 7,5 млрд рублей средства федерального бюджета;
- 22,5 млрд рублей средства ОАО «РЖД».

По данным ОАО «РЖД» в 2021 году запланирован ввод основных фондов на сумму 29,4 млрд. рублей, общий объем ввода за первое полугодие составил 0,3 млрд. рублей.

ФП «СЗБ»

Основной целью реализации данного федерального проекта является обеспечение провозной способности участков на подходах к портам Северо-Западного бассейна в объеме 220 млн тонн к 2030 году. По итогам 2021 года провозная способность полигона составила 145,6 млн тонн (прирост +7,6 млн тонн к уровню 2019 года). В рамках федерального проекта реализуются мероприятия по развитию ближних и дальних подходов к портам СЗБ, а также комплексное развитие Мурманского транспортного узла.

В 2021 году запланировано завершение работ и ввод во временную эксплуатацию по 26 объектам:

- электрификация участка Гатчина – Веймарн – Лужская;
- внешнее электроснабжение участка Мга-Гатчина;
- строительство нового парка в районе ст. Каменногорск;
- строительство 5 разъездов, а также реконструкция 3 искусственных сооружений и 2 станций на участке Дмитров – Сонково – Мга;
- усиление устройств электрификации участка Мга – Кириши;
- строительство III главного пути на участке Вологда-I – Вологда-II;
- реконструкция 6 тяговых подстанций на Октябрьской, Северной и Горьковской железных дорогах.

Объем финансирования мероприятий ФП «СЗБ» в период 2021 – 2024 гг. составляет 135,6 млрд рублей, из которых:

- 14,1 млрд рублей средства федерального бюджета;
- 121,4 млрд рублей средства ОАО «РЖД».

Объем финансирования 2021 года составляет 29,9 млрд рублей, из которых:

- 9,7 млрд рублей средства федерального бюджета;
- 20,2 млрд рублей средства ОАО «РЖД».

В текущем году запланирован ввод основных фондов на сумму 24,5 млрд. рублей.

По данным ОАО «РЖД» по итогам работы за 6 месяцев текущего года факт исполнения составил 7,2 млрд. рублей, введено в эксплуатацию основных фондов 0,9 млрд. рублей или 3,6% от годового плана.

ФП «Восточный полигон»

В рамках ФП «Восточный полигон» реализуются мероприятия по «Модернизации железнодорожной инфраструктуры Байкало-Амурской и Транссибирской железнодорожных магистралей с развитием пропускных и провозных способностей» (1 и 2 этапы) и «Увеличению пропускной и провозной способности инфраструктуры для увеличения транзитного контейнеропотока в 4 раза», а также необходимые мероприятия по развитию энергетической инфраструктуры.

Данные проекты направлены на обеспечение дополнительного объема перевозок грузов российских компаний и увеличение провозной способности магистралей Восточного полигона в 2024 году до 180 млн тонн, что полностью соответствует майскому Указу Президента № 204.

На объектах I этапа Восточного полигона развернуты строительно-монтажные работы.

22 марта 2021 года открыто движение по электрифицированному участку Борзя – Забайкальск (протяженностью – 120 км). Данный участок является завершающим этапом комплексной электрификации южного участка Транссибирской магистрали Карымская – Забайкальск (общей протяженностью – 365 км), соединяющей Транссибирскую магистраль и погранпереход Забайкальск – Маньчжурия на границе с Китаем.

23 июня 2021 года открыто движение по второму главному пути на перегоне Кутыкан - Кувыкта Дальневосточной железной дороги. Строительство второго пути позволит увеличить пропускную способность участка Хани – Тында Дальневосточной железной дороги с 14 до 24 пар поездов в сутки.

28 июля 2021 года открыто движение по новому Байкальскому тоннелю (общей протяженностью – 6,7 км).

В полном объеме программу I этапа развития Восточного полигона планируется завершить в 2021 году. В рамках I этапа реализации проекта в 1 полугодие обеспечен частичный ввод в эксплуатацию следующих объектов: Строительство вторых путей на участке рзд. 115 - Соктуй. 2 этап. Перегон рзд. 81 (примыкание) - ст. Соктуй (включительно), Строительство вторых путей на участке рзд. 115- Соктуй. 3 этап. Реконструкция рзд. 115 в путевой пост; полный ввод - 9 объектов технического перевооружения тяговых подстанций (Окусикан, Ангаракан, Янчукан, Улькан, Спасск-Дальний, Бада, Хилок, Сулус), поста секционирования (Колокольный) и опорного хозяйства (на участках Могоча – Амазар, Большой Невер-Ковали), реконструкция станции Хилок (2,9 км станционных путей), реконструкция моста на 2845 км участка Тында – Новый Ургал.

По объектам II-го этапа проекта Восточного полигона осуществляется разработка проектной документации, а также начаты подготовительные работы по первоочередным объектам. В текущем году по проекту планируется завершить проектно-изыскательские работы и приступить к выполнению строительно-монтажных работ.

Объем финансирования мероприятий ФП «Восточный полигон» в период 2021 – 2024 гг. составляет 902,6 млрд рублей, из которых:

- 777,9 млрд рублей средства ОАО «РЖД»;
- 124,7 млрд рублей средства ПАО «Россети».

Объем финансирования 2021 года составляет 177,8 млрд рублей, из которых:

- 134,3 млрд рублей средства ОАО «РЖД»;
- 43,5 млрд рублей средства ПАО «Россети».

Согласно утвержденному ОАО «РЖД» плану в 2021 г. общий объем ввода основных фондов на Восточном полигоне составляет 110,5 млрд. рублей (ввод фондов за 1 полугодие составляет 2,9 млрд. рублей (2,6%).

По итогам рассмотрения вопроса на заседании Общественного совета отмечено следующее:

Мероприятия по увеличению пропускной и провозной способности железных дорог призваны обеспечить рост грузопотока и пассажиропотока, а также положительно влиять на структуру перевозок (контейнерные перевозки, железнодорожный транзит, высокоскоростное пассажирское движение).

Ход реализации КПМИ возможно признать удовлетворительным, однако требуется дополнительное внимание к реализации мероприятий на Восточном полигоне железных дорог.

В 2021 году должен завершиться первый этап модернизации Восточного полигона и начинаются работы по второму, планируется третий этап. Первый этап проекта предусматривает увеличение в 2021 г. провозной способности БАМа и Транссиба в направлении морских портов и пограничных переходов Дальнего Востока до 144 млн тонн. В 2020 году провозная способность БАМа и Транссиба составила порядка 132 млн тонн. Выполнение мероприятий второго этапа позволит увеличить пропускную способность магистралей до 180 млн тонн в год до 2024 года. Реализация третьего этапа проекта с расширением пропускной способности до 210 млн тонн предполагается после 2024 года.

БАМ и Транссиб постоянно работают на пределе пропускной и провозной способностей, лимит которых не удовлетворяет потребности в перевозках грузов. Это сдерживает экономический рост, снижает транспортную доступность территорий, тормозит развитие существующих и перспективных минерально-сырьевых центров, а также рынков сбыта, в том числе экспортных.

Мероприятия по строительству объектов Восточного полигона проходят под контролем со стороны руководства страны. Президент России В.В. Путин регулярно интересуется ходом проекта и лично проводит совещания, на которых прямо или косвенно рассматриваются вопросы строительства Восточного полигона. По его распоряжению в июне 2021 г. была создана Комиссия по вопросам реализации проектов развития железнодорожной инфраструктуры Сибири и Дальнего Востока, работу которой возглавил заместитель председателя Правительства М.Ш. Хуснуллин. На уровне Правительства РФ принято решение о привлечении средств Фонда национального благосостояния для строительства третьей очереди БАМа и Транссиба.

Запланированных показателей провозной способности на данном этапе удалось достичь совмещением мероприятий по развитию инфраструктуры с другими организационными и технологическими мероприятиями: наращивание объемов тяжеловесного грузового движения, сокращение интервала движения поездов с использованием системы автоблокировки с подвижным блок-участком и др. Однако в дальнейшем основной резерв увеличения пропускной способности заключается в реализации мероприятий по строительству инфраструктуры.

Несмотря на все усилия и достаточное финансирование, мероприятия по строительству объектов инфраструктуры Восточного полигона реализуются недостаточными темпами.

Основными факторами, которые должны повлиять на повышение эффективности строительства объектов Восточного полигона являются:

- увеличение темпов строительства;
- наращивание строительных мощностей;
- улучшение экономики строительных организаций;
- преодоление факторов повышения стоимости стройматериалов и продукции;
- обеспечение проектов Восточного полигона трудовыми ресурсами.

На основании вышеизложенного Общественный совет рекомендует:

1. Обратить внимание руководства Федерального агентства железнодорожного транспорта на необходимость увеличения показателей по реализации инвестиционных проектов, входящих в КМПИ, особенно в части Восточного полигона.

2. Усилить контроль со стороны Федерального агентства железнодорожного транспорта за исполнением мероприятий по развитию железнодорожной инфраструктуры Байкало-Амурской и Транссибирской железнодорожных магистралей с развитием пропускных и провозных способностей.

3. Продолжить развитие в Росжелдоре цифровой системы контроля, позволяющей осуществлять мониторинг и координацию строительных работ в рамках реализации проектов КМПИ по развитию железнодорожной инфраструктуры.

4. Рекомендовать руководству Федерального агентства железнодорожного транспорта и ОАО «РЖД» принимать системные меры по внедрению технологий информационного моделирования в целях повышения качества и снижения стоимости проектных и строительных работ.

5. Рекомендовать руководству Федерального агентства железнодорожного транспорта и ОАО «РЖД» принимать системные меры для наращивания строительных мощностей на объектах Восточного полигона.

6. Обратить внимание на необходимость поддержки частных инициатив по реализации проектов строительства инфраструктуры в рамках государственно-частного партнерства.

Вопрос 2. О вопросах роста стоимости стройматериалов и продукции и влияние этих факторов на строительство Восточного полигона.

По данным ОАО «РЖД».

В соответствии с утвержденными детальными планами стоимость инвестиционных проектов по развитию железнодорожной инфраструктуры Восточного полигона за счет средств ОАО «РЖД» составляет 719,8 млрд руб. без НДС в ценах 3 квартала 2020 года, в том числе стоимость строительно-монтажных работ: 545,9 млрд руб. без НДС.

При этом в соответствии со структурой объектов, входящих в состав данных инвестиционных проектов, стоимость строительно-монтажных работ экспертным образом ОАО «РЖД» распределена следующим образом:

- 1) Железные дороги – 418,6 млрд руб.
- 2) Мосты железнодорожные – 71,2 млрд руб.
- 3) Линейные объекты электрификации – 55,9 млрд руб.

Учитывая отсутствие на текущий момент проектной документации по объектам 2го этапа развития Восточного полигона компанией ОАО «РЖД» выполнен укрупненный расчет возможного изменения стоимости строительства (на основании ресурсно-технологических

моделей (далее – РТМ) для расчета индексов изменения сметной стоимости строительно-монтажных работ, определяемых с применением отраслевой сметно-нормативной базы ОСНБЖ-2001 (далее – Индексы) с использованием информации о текущих ценах по видам объектов: «Железные дороги», «Мост железнодорожный», «Линейные объекты электрификации и энергетического хозяйства»).

По результатам произведенных расчетов общая стоимость строительства с учетом удорожания материалов в 1 квартале 2021 года относительно 3 квартала 2020 года составит 759,0 млрд руб. без НДС (5,45 %) без учета стоимости оборудования, в том числе строительно-монтажные работы – 585,2 млрд руб. без НДС (7,19 %).

Основное удорожание связано с ростом цен на основные ценообразующие ресурсы (металл, металлическое пролетное строение мостов, арматура, металлические конструкции, трубы стальные и кабельную продукцию).

Во 2 квартале 2021 года динамика цен на основные ценообразующие ресурсы продолжает тенденцию роста. (пролетные строения металлических мостов железнодорожных - 10-25%; кабели сигнально-блокировочные, провода – 16-25 %).

По результатам анализа текущих цен ценообразующих ресурсов и в результате соответствующих расчетов ОАО «РЖД» было определено, что общая стоимость строительства объектов Восточного полигона в ценах 2 квартала 2021 г. предварительно составит 777,0 млрд руб. без НДС (без учета стоимости оборудования), в том числе по СМР – 603,2 млрд руб. без НДС.

Рост стоимости строительства во 2 квартале 2021 г. по отношению к 3 кварталу 2020 г. составит: общий – 10,8%, в том числе СМР – 10,5%.

Увеличение стоимости строительства во 2 квартале по отношению к 1 кварталу 2021 года составил 17,9 млрд руб. без НДС или 2%.

По итогам рассмотрения вопроса на заседании Общественного совета отмечено следующее:

Модернизация БАМа и Транссиба - один из крупнейших и капиталоемких инфраструктурных проектов в России. Поэтому влияние таких факторов как изменение стоимости основных строительных материалов и продукции, равно как и других ценообразующих факторов даёт изменение конечной стоимости объекта сразу на десятки миллиардов рублей. Естественно, что удорожание стройки вызывает резонанс в общественной среде и СМИ.

Об угрозе удорожания стоимости второго этапа БАМа и Транссиба руководство ОАО «РЖД» заявляло ещё в апреле 2021 года. Тяжесть дополнительных расходов и риски неисполнения контрактов ложатся на плечи подрядных организаций, что вызывает обеспокоенность в бизнес-среде. В то же время, удорожание стройки вызывает резонанс в общественной среде и СМИ.

Для компенсации роста стоимости стройматериалов и продукции 9 августа премьер-министр М.В. Мишустин подписал постановление Правительства РФ № 1315 «О внесении изменений в некоторые акты Правительства Российской Федерации», которое прописывает возможность компенсации роста цен на стройматериалы при исполнении государственных контрактов. Постановление вступает в силу с 20.08.2021 г. Речь идёт о механизме, который позволит компенсировать дополнительные расходы, связанные с существенным удорожанием стройматериалов.

Так, по согласованию (дополнительному соглашению) сторон теперь возможно увеличивать цену госконтракта на строительство. При этом изменение стоимости не должно превышать 30%. При этом изменения касаются контрактов для обеспечения федеральных нужд, стороной которого является заказчик, указанный в приложении к постановлению, и заключенный до 1 июля 2021 года на срок не менее одного года в соответствии Законом о контрактной системе 44-ФЗ. Росжелдор и подведомственные ему организации указаны в приложении к постановлению, однако ОАО «РЖД» в этот перечень не входит.

Необходимы дополнительные мероприятия нормативного характера для возможности перезаключения контрактов ОАО «РЖД» со своими подрядчиками. Для подрядных организаций важен не только нормативный акт, но и механизм его реализации, вплоть до доведения денежных средств до счетов подрядчиков, а также сроки этого процесса. Строительные организации закредитованы, у них каждый месяц на счету. Банкротство подрядных организаций один из негативных факторов, который приводит к неисполнению программ строительства Восточного полигона.

По итогам совещания с членами правительства 7 июля 2021 года Президент России В.В. Путин поручил кабмину контролировать цены на сырье, материалы и работы при модернизации инфраструктуры БАМа и Транссиба. Правительству РФ поручено осуществлять контроль за формированием цен на основные сырье и материалы, используемые при модернизации и проведении капитального ремонта железнодорожной инфраструктуры Байкало-Амурской и Транссибирской железнодорожных магистралей, а также на основные виды выполняемых работ.

Также до 1 октября Правительство должно подготовить и представить предложения о поправках в законодательство, которые дадут регионам полномочия по предоставлению организациям, заключившим с РЖД договоры на работы по модернизации БАМа и Транссиба, права использовать примыкающие участки недр местного значения для добычи общераспространенных полезных ископаемых без проведения аукционов на срок действия таких договоров "при условии использования данных полезных ископаемых в целях выполнения этих работ".

Выход таких поручения и личное внимание Президента России к проблематике Восточного полигона безусловно положительно отражается на динамике решения системообразующих проблем. В то же время крайне необходимые государственные решения, как правило, преследуют замедленная и искаженная реализация на уровне конкретных строек.

Ситуация с удорожанием стройматериалов и продукции обнажила проблемы несовершенства системы ценообразования в строительстве, неготовность и негибкость этой системы к подобным вызовам. Система ценообразования в отношении ресурсов в бюджетном строительстве не базируется на рыночных реалиях. Особенность российской системы ценообразования состоит в том, что стоимость определяется заказчик, причем укрупненно, шаблонно, без возможности учета большинства ценообразующих факторов. В то же время в мировой практике ценообразование строится от стоимостных предложений потенциальных подрядчиков, которые лучше понимают все риски и нюансы предстоящего объекта.

В июне 2021 года крупнейшие компании в области строительства транспортной инфраструктуры пожаловались Президенту России В.В. Путину на кризисное состояние отрасли инфраструктурного строительства.

Отрасль с 2015 года фиксирует убытки, которые суммарно за пять лет достигли 137 млрд руб. Наибольшего масштаба проблемы достигают в удаленных регионах, в том числе регионах Восточного полигона железных дорог. Общее сальдо прибылей и убытков компаний из топ-170 строительной отрасли по итогам 2019 года оказалось отрицательным (-22,5 млрд руб.) против положительного результата (+14,6 млрд руб.) годом ранее. За пять лет ликвидировано 54% строительных предприятий.

Объем долга строителей превысил сумму их чистых активов в четыре раза. Только за 2019 год объем долгосрочных займов 170 крупнейших компаний вырос с 4,1–4,3 трлн до 5 трлн руб. Численность занятых в строительстве сократилась на 400 тыс. человек.

Основные причины такого кризиса заключаются в том, что система управления рисками в рамках госконтрактов (большинство инфраструктурных проектов реализуются на средства из бюджета) не содержит порядка оценки соответствия работ, формируя «презумпцию виновности» подрядчика. Система ценообразования в бюджетном строительстве не соответствует рыночным реалиям и не учитывает расходы на банковские гарантии, проценты на привлечение промежуточного финансирования при казначейском сопровождении. А понятие «предпринимательского дохода» в принципе отсутствует в структуре цены.

Рассмотрев все проблемы, которые обозначили строители в своем обращении, Минстрой России ответил, что они «могут быть решены в рамках действующих инструментов государственной системы ценообразования и сметного нормирования». Не все ведомства поддерживали такую позицию Минстроя, участники рынка также не согласны с выводами ведомства. Для того, чтобы решать проблемы, регулирующие механизмы должны по-настоящему действовать, чтобы эффекты доходили до конкретных подрядных организаций.

В России сложился костяк организаций инфраструктурного строительства. Часть этих организаций работает на объектах строительства Восточного полигона железных дорог и от их стабильной работы во многом зависит успешность реализации мероприятий по развитию БАМа и Транссиба. Кроме того, строительные компании являются работодателями. Экономика строительного бизнеса и благополучие работников компаний находятся в прямой взаимосвязи.

Вышеперечисленные факторы безусловно влияют на темпы строительства объектов Восточного полигона. Своевременное осознание и решение проблем в строительстве будет способствовать скорейшему решению задач Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры.

На основании вышеизложенного Общественный совет рекомендует:

1. Обратить внимание руководства Росжелдора и ОАО «РЖД» на необходимость дополнительной нормотворческой и нормоприменительной работы для компенсации роста стоимости стройматериалов в развитие постановления Правительства РФ № 1315 «О внесении изменений в некоторые акты Правительства Российской Федерации», а также на необходимость определения источников финансирования и скорейшего доведения такого финансирования до подрядных организаций.

2. Поддержать поправки в законодательство, которые дадут регионам полномочия по предоставлению организациям, заключившим с РЖД договоры на работы по модернизации БАМа и Транссиба, права использовать примыкающие участки недр местного значения для добычи общераспространенных полезных ископаемых без проведения аукционов на срок действия таких договоров "при условии использования данных полезных ископаемых в целях выполнения этих работ". При этом следует обратить внимание на скорость и механизмы реализации данных изменений.

3. Обратить внимание руководства Росжелдора и ОАО «РЖД» на необходимость поддержки стабильной работы подрядных организаций, работающих на объектах строительства Восточного полигона как одного из факторов своевременного решения задач Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры путем выполнения поручений Президента РФ и решений Правительства РФ до конкретных строек.

4. Обратить внимание Правительства РФ на необходимость выработки индивидуальных механизмов ценообразования и расценок при строительстве объектов Восточного полигона железных дорог в зависимости от фактической стоимости строительных материалов и трудовых ресурсов.

Вопрос 3. О кадровом дефиците при строительстве объектов Восточного полигона.

По данным ОАО «РЖД»:

В части обеспечения в трудовых ресурсах проекта Восточного полигона на 12.08.2021 на площадках строительства находится 14 483 человека.

Для восполнения дефицита трудовых ресурсов ОАО «РЖД» задействованы следующие источники:

1) привлечение иностранной рабочей силы.

В рамках взаимодействия с Агентством трудовой миграции Республики Узбекистан в период с 4 по 9 июля 2021 г. был организован выезд делегации строительного блока с представителями подрядных организаций для отбора кандидатов, подобранных Республикой Узбекистан.

В настоящее время отобрано 364 кандидата для трудоустройства из Республики Узбекистан. От Узбекской стороны получены паспорта на 197 человек, из них 185 человек загружено на сайт «Работа в России». В настоящее время осуществляется согласование заявок на государственном портале «Работа в России».

2) взаимодействие с ФСИН России.

ФСИН России планирует предоставить более 230 человек на объекты строительства железнодорожной инфраструктуры Байкало-Амурской и Транссибирской магистралей ОАО «РЖД» из числа осужденных, направивших ходатайство в суд о замене неотбытой части наказания принудительными работами. На сегодняшний день работает на объектах строительства 44 осужденных.

3) привлечение железнодорожных войск.

На данный момент на проектах Восточного полигона работает 1418 человек, с опережением графика строительно-монтажных работ.

4) взаимодействие с Минтрудом России.

Совместно с работодателями, выполняющими работы на железнодорожных объектах Восточного полигона, обеспечено направление заявок в Центры занятости Российской Федерации.

Также организовано взаимодействие с администрацией Иркутской области, Забайкальского и Приморского края. ОАО «РЖД» налажено коммуникационное взаимодействие с Министерством труда и занятости Иркутской области, Центрами занятости Забайкальского и Приморского края об оказании содействия в подборе трудовых ресурсов за счет категории безработных граждан.

5) прием с российского рынка труда.

Для организации помощи подрядным организациям ОАО «РЖД» продолжают мобилизацию трудовых ресурсов по ряду направлений:

- Организована информационная компания (размещается информация о вакансиях в средствах массовой информации, на досках информации, железнодорожных вокзалах) для трудоустройства на БАМ;

- Разработана страница с вакансиями на Карьерном портале холдинга «РЖД» для привлечения кандидатов;

- Ведется поиск трудовых ресурсов на территории России. В результате уже передано более 7 500 кандидатов в подрядные организации для трудоустройства.

6) подбор собственными силами.

Подрядные организации продолжают работать с аутстаффинговыми агентствами по подбору персонала, размещают вакансии на электронных площадках поиска работы, а также производят внутреннее перераспределение персонала с Центральной части России.

По итогам рассмотрения вопроса на заседании Общественного совета отмечено следующее:

Кадровая проблема в строительстве объектов Восточного полигона является основной.

Трудно найти людей для работы на конкретных удаленных объектах. Есть постоянный переток профессиональных кадров в смежные, более прибыльные отрасли.

Основными причинами непривлекательности работы на данных территориях являются низкий размер оплаты труда при высоких расходах, низкое развитие социальной инфраструктуры, отсутствие альтернативных железнодорожному транспорту автомобильных дорог.

Поселковые советы и муниципалитеты являются дотационными, не имеющими возможности развивать и содержать социальные объекты. В большинстве поселков невозможно получить квалифицированные медицинские услуги. Отсутствуют детские дошкольные учреждения. Низкий уровень начального и среднего образования из-за отсутствия педагогических работников на всём полигоне БАМа.

Отмечается высокий уровень стоимости жизни (цены на товары первой необходимости, продукты питания, услуги). Ввиду удалённости региона, стоимость энергоносителей и цены за коммунальные услуги требуют значительных средств.

Помимо этого, отсутствуют аптеки, хлебопекарни. В большинстве поселков отсутствует скоростной интернет и цифровое телевидение. Во всех населенных пунктах отсутствуют спортивные сооружения. На всей протяженности БАМа учреждения культуры есть в трех населенных пунктах.

В силу этих причин складывается негативная демографическая ситуация, отток населения в регионах БАМа значительно превышает приток, смертность превышает рождаемость.

Органами занятости в субъектах Восточного полигона железных дорог проводится постоянная работа по набору кадров, но несмотря на предлагаемый высокий уровень социального пакета, необходимую помощь и поддержку при трудоустройстве, желающих переехать в зону БАМа практически нет. Произвести набор из местного населения не представляется возможным из-за его малочисленности.

Филиалы, структурные подразделения, дочерние и зависимые общества ОАО «РЖД», подрядные организации, расположенные на территории БАМа, традиционно отличаются проблемами с укомплектованием штата и высокими темпами текучести кадров. Средний дефицит кадров на Восточном полигоне оценивается в 30 процентов, средняя текучесть кадров – 16 процентов.

Необходимо принятие упреждающих мер по исключению оттока квалифицированных кадров и повышения конкурентоспособности заработной платы работников филиалов, структурных подразделений и дочерних зависимых обществ ОАО «РЖД» и подрядных организаций на Восточном полигоне.

В данный момент делается акцент на замещающие мероприятия для восполнения дефицита трудовых ресурсов ОАО «РЖД» и подрядных организаций, в том числе:

- привлечение железнодорожных войск;
- привлечение иностранной рабочей силы;
- использование труда студентов железнодорожных учебных заведений на время практики;
- использование труда заключенных.

Эти мероприятия могут дать временный эффект, однако размер этого эффекта не покрывает тех усилий, которые были потрачены на выполнение замещающих мероприятий. Необходимо искать пути решения проблемы привлечения традиционной рабочей силы. Смещение акцентов и упование только на замещающие мероприятия ведёт к потере времени.

В частности, железнодорожные войска привлечены на участок БАМа 340 км, при общей протяженности Байкало-Амурской магистрали 4287 километров. Если прибавить к этой протяженности около 5000 км Восточного плеча Транссиба, то процент протяженности зоны ответственности военных строителей невелик. На сегодняшний день резерв привлечения дополнительных сил железнодорожных войск не определён. Параллельно требуется привлечение гражданских специалистов на специализированные работы и под увеличение штатной численности реконструируемых участков.

Мероприятия по привлечению иностранной рабочей силы имеют ряд негативных факторов. Как видно из материалов ОАО «РЖД», мероприятия проходят не быстро, имеют множество барьеров административного и санитарно-эпидемиологического характера. Ощущается противодействие со стороны правоохранительных органов из-за опасений роста преступности и угрозы терроризма, связанного с увеличением численности иностранных граждан из регионов Средней Азии, особенно на фоне последних событий в Афганистане. Нет гарантий от перетока кадров в другие отрасли в пределах регионов или нелегального перемещения в мегаполисы западной части России.

Мероприятия по привлечению труда заключенных или использование труда студентов железнодорожных учебных заведений на время практики больше нужны ради самого привлечения, т.к. требуют больших сопутствующих расходов.

На основании вышеизложенного Общественный совет рекомендует:

1. Предложения по улучшению кадровой ситуации работодателей на объектах Восточного полигона, привлечению и закреплению кадров:

- приобретение вахтовых жилых городков для размещения их на объектах строительства и оборудование этих городков на уровне современных требований с организацией вахтового метода работы;

- особое внимание уделять санитарно-бытовым условиям во временных городках для проживания железнодорожных строителей на вахте;

- с целью формирования эффективной и сбалансированной системы социальной поддержки работников, для поддержания благоприятного социально - психологического климата в коллективах на всех уровнях оказывать содействие в формировании и укреплении первичных профсоюзных организаций РОСПРОФЖЕЛ.

2. Предложения по решению вопросов На федеральном уровне следует:

- значительного увеличения объемов строительства автомобильных дорог на Восточном полигоне;

- значительного увеличения строительства жилья, с возможностью его социального найма с дальнейшим выкупом на льготных условиях или бесплатным переходом в собственность после 10 – 15 лет проживания и работы;

- развития социальной инфраструктуры;

- расширения числа маршрутов и объемов субсидирования авиаперелетов жителей.