

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

ПРОТОКОЛ № 7
заседания Общественного совета при Росжелдоре
(далее – Общественный совет)

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

22 декабря 2021 года
Начало заседания 12.00
Окончание заседания 14.00

Участники заседания

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

Отсутствовали на заседании по уважительным причинам члены Общественного совета: Монастырев Е.А., Мошенко О.А.

Таким образом из 16 членов Общественного совета в заседании участвовало 14 (очно и по ВКС). Кворум имеется.

Приглашенные

- от Общественной палаты Российской Федерации:

Балашов В.В. - заместитель руководителя Аппарата ОП РФ (по ВКС).

- от Федерального агентства железнодорожного транспорта:

Иванов А.О. – врио руководителя Агентства;

Беспалов А.М. - начальник Административно-правового управления;

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

- от ОАО «РЖД»:

Нагорных Ю.Д. - директор ОАО «РЖД» по коммуникациям - начальник Департамента по взаимодействию с федеральными и региональными органами власти (по ВКС);

Рышков А.В. - начальник Департамента экономической конъюнктуры и стратегического развития ОАО «РЖД»;

Романов М.Ю. - заместитель начальника Департамента инвестиций ОАО «РЖД» (по ВКС);

Серёжко А.Г. - заместитель начальника Департамента инвестиций ОАО «РЖД» - начальник отдела формирования инвестиционной программы (по ВКС).

- приглашенные от других организаций:

Чаплинский С.И. - генеральный директор Объединения «Желдортранс»;

Белозеров В.Л. - председатель Общественного совета при Федеральной службе по надзору в сфере транспорта (по ВКС);
Степаненко А.В. - вице-президент Союза строителей железных дорог;
Кокуровский В.В. - генеральный директор АО «СТРОЙ-ТРЕСТ»;
Михайлин А.В. - начальник технического отдела ООО «ОСК 1520»;
Черкасов А.М. - заведующий кафедрой «Транспортное строительство в экстремальных условиях» РУТ (МИИТ);
Головинов Д.В. - заместитель генерального директора ООО «Интел Консалтинг».
- представители СМИ:
Озун А.С. - журналист газеты «Транспорт России»;
Кадик Л.Ф. - обозреватель газеты "Гудок".

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

Секретарь заседания – ответственный секретарь Общественного совета Беспалов А.М.

Во вступительном слове врио руководителя Росжелдора Иванов А.О. отметил важность рассматриваемых на заседании вопросов. Он также подчеркнул необходимость обратной связи от Общественного совета по общественной оценке решений и документов, которые принимаются в железнодорожной отрасли. Подводя итоги трехлетнего срока работы действующего состава Общественного совета оценил работу Общественного совета как эффективную.

Процедура награждения:

Распоряжением Руководителя Федерального агентства железнодорожного транспорта от 13.12.2021 г. за плодотворное сотрудничество и содействие в решении задач, стоящих перед Росжелдором, награждены благодарственными письмами руководителя Росжелдора члены Общественного совета: Березин Н.Л., Голополосов Д.В., Кузняный Д.Г., Роенков Д.Н., Талашкин Г.Н., Терешина Н.П., Фархутдинов И.А., Чернов С.И., а также Степаненко А.В. Благодарственные письма награжденным вручил врио руководителя Росжелдора Иванов А.О.

Утверждение повестки дня заседания:

- 1) О развитии железнодорожного транспорта согласно принятой Транспортной стратегии Российской Федерации до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года.
- 2) О ходе реализации проекта «Северный широтный ход».

3) О рейтинге общественных советов при ФОИВах и требованиях Общественной палаты Российской Федерации по повышению эффективности работы общественных советов.

Повестка дня голосования утверждена. Итоги голосования: за -14, против -нет, воздержался -нет.

Вопрос 1. О развитии железнодорожного транспорта согласно принятой Транспортной стратегии Российской Федерации до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года.

Талашкин Г.Н. (вступительное слово)

Как вы уже знаете Распоряжением Правительства Российской Федерации от 27 ноября этого года № 3363-р была утверждена Транспортная стратегия Российской Федерации до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года. Мы с Вами обсуждали проект стратегии в заочном режиме, представляли поправки. Теперь это утвержденный документ, который необходимо реализовывать. В этой связи мы сегодня пригласили для выступлений компетентных руководителей и экспертов. Основной круг вопросов, которые хотелось бы обсудить: основные параметры документа, положения, касающиеся железнодорожного транспорта и как будем реализовывать Стратегию.

Иванов А.О. (выступление).

Утвержденная Транспортная стратегия Российской Федерации до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года (далее – Транспортная стратегия) разработана в соответствии с Указами Президента Российской Федерации о национальных целях и стратегических задачах развития Российской Федерации на период до 2024 года и на период до 2030 года, а также учитывает положения отраслевых и межфункциональных документов стратегического планирования. Стратегия отрасли впервые структурирована не по видам транспорта, а по категориям услуг в интересах граждан, предпринимателей и государства. Главным базисом Стратегии послужило развитие Единой опорной транспортной сети, как инструмента управления развитием транспортного комплекса по принципу сбалансированности. Приоритетом развития является расшивка узких мест на наиболее загруженных направлениях движения экспортных грузов, в том числе на подходах к портам, Восточном полигоне, а также в транспортных узлах с интенсивным пассажирским сообщением.

Ключевыми направлениями развития опорной сети железных дорог согласно Транспортной стратегии являются:

- создание основы для развития скоростного и высокоскоростного железнодорожного сообщения между крупными городами за счет строительства к 2027 году выделенной высокоскоростной железнодорожной линии со специализацией под пассажирское движение Санкт-Петербург –

Москва общей протяженностью 679 км и реализации проекта скоростного пассажирского движения на направлении Центр – Юг;

- развитие железнодорожной инфраструктуры с целью увеличения по итогам 2030 года провозной способности на подходах к морским портам Азово-Черноморского бассейна до 152 млн тонн, к морским портам Северо-Западного бассейна до 220 млн тонн;

- увеличение провозной способности Восточного полигона железных дорог до 180 млн тонн по итогам 2024 года и до 210 млн тонн по итогам 2030 года при реализации третьего этапа развития Восточного полигона;

- усиление железнодорожной инфраструктуры Центрального транспортного узла для освоения прогнозируемого пассажиропотока до 850 млн человек по итогам 2030 года.

В настоящее время решение указанных задач осуществляется в рамках федеральных проектов по развитию железнодорожной инфраструктуры в составе Транспортной части комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры.

Важнейшим транспортным проектом Арктической зоны Российской Федерации в среднесрочной перспективе станет создание железнодорожного Северного широтного хода, в рамках которого будет обеспечена прямая железнодорожная связь Ямала и Восточной Сибири с портами северо-запада.

Также в рамках стратегической инициативы «Мобильный город» Минтрансом России совместно с ОАО «РЖД» и субъектами Российской Федерации в настоящее время прорабатываются основные финансово-экономические параметры перспективного проекта по созданию систем внутригородского железнодорожного транспорта («наземное метро») в крупных городских агломерациях: Краснодар, Уфа, Самара, Казань, Нижний Новгород, Екатеринбург, Новосибирск.

Отдельно стоит отметить такое направление развития железнодорожного транспорта как цифровая и низкоуглеродная трансформация отрасли и ускоренное внедрение новых технологий. Технологии виртуальной и дополненной реальности на железнодорожном транспорте могут применяться в системах информационного моделирования проектов инфраструктуры (BIM) и создания цифровых двойников объектов строительства. В рамках цифровизации транспортных средств Стратегия предусматривает развитие автономного железнодорожного транспорта, которое планируется осуществлять по направлениям:

- развитие железнодорожных станций, оснащенных инфраструктурой функционирования беспилотного транспорта;

- внедрение технологий виртуальной сцепки, позволяющей сократить расстояние между поездами и повысить пропускную способность участка до 2025 года.

После 2025 года будет происходить дальнейшее развитие автономного движения (движение без помощника машиниста, движение без машиниста с удаленным контролем, полностью автоматическое движение).

В рамках низкоуглеродной трансформации отрасли в Стратегии предлагается отдать приоритет экологическим «зеленым» технологиям и транспортным средствам на альтернативных видах топлива. В соответствии с Планом мероприятий по развитию водородной энергетики в Российской Федерации создание опытного образца железнодорожного транспорта на водороде предусмотрено в срок до 2024 года.

В настоящее время Минтрансом России совместно с Ространснадзором и федеральными агентствами по видам транспорта, а также при участии отраслевых ассоциаций научного и бизнес сообщества формируется План реализации Транспортной Стратегии, который послужит одним из основных ориентиров в развитии транспорта на ближайшие годы и долгосрочную перспективу.

А.В. Рышков (выступление)

В качестве содоклада к предыдущему выступающему хочу представить основные моменты Транспортной стратегии, касающиеся деятельности ОАО «РЖД». Важно, что Транспортной стратегией утверждены стратегические социальные и экономические показатели на горизонт 15 лет. В документе учтены все основные мировые тренды, такие как снижение углеродного следа, декарбонизация и т.д. Это существенным образом повлияет на планирование мероприятий ОАО «РЖД» в области пассажирских и грузовых перевозок.

В области грузоперевозок за период реализации Транспортной стратегии прирост перевозок железнодорожным транспортом должен вдвое превысить общетранспортную динамику перевозки грузов, в том числе за счет переключения грузов с других видов транспорта. Для этого компания «РЖД» должна очень гибко реагировать на вызовы и чувствовать конъюнктуру рынка. Например, трендом прошедшего года стал рост контейнерных перевозок.

В рамках реализации Транспортной стратегии будут создаваться условия для стабильного тарифного регулирования в интересах одновременно долгосрочного планирования инвестиций и сохранения гибкости тарифных условий с целью обеспечения возможностей содержания и модернизации инфраструктуры и повышения качества транспортных услуг. Необходимо совершенствование системы железнодорожных тарифов в сфере грузовых и пассажирских перевозок, направленное на обеспечение баланса интересов всех участников рынка железнодорожных транспортных услуг, устойчивое развитие транспортной инфраструктуры и поддержание ее в нормативном состоянии.

В Транспортной стратегии представлены целевые индикаторы модернизации и расширения инфраструктуры на экспортноориентированных направлениях. Этими индикаторами является прирост провозной способности железных дорог в 2035 году + 197 млн. тонн в год (консервативный сценарий) или +327 млн. тонн в год (базовый сценарий) плюсом к 2019 году (в 2019 году провозная способность на этих направлениях составила 369 млн. тонн в год. При этом экспортноориентированные направления разбиты на три зоны -

Восточный полигон, Азово-Черноморский бассейн и Северо-Западный бассейн с соответствующими целевыми индикаторами.

В части пассажирского движения в дальнем следовании мы должны добиться прироста к 2035 году по сравнению с 2019 годом на 21,5 % по консервативному сценарию или 47 % по базовому сценарию. Важным моментом является то, что в Транспортной стратегии записано что в случаях, когда обеспечение целевых параметров транспортной доступности невозможно без государственной поддержки, возможно субсидирование перевозки наиболее эффективным на данном направлении видом транспорта, а также иные формы государственной поддержки.

Большое значение имеет развитие пригородного пассажирского сообщения и городской электрички. Нужно обеспечить условия для ускоренного обновления подвижного состава пригородного железнодорожного транспорта, включая переход к модели перевозок, базирующейся на долгосрочных организационных договорах, формализующих отношения перевозчиков, владельцев инфраструктуры, государства, субъектов Российской Федерации и иных сторон, участвующих в осуществлении перевозок. В итоге должна быть создана эффективная модель обновления подвижного состава пригородного железнодорожного сообщения, в т.ч. посредством формирования мер государственной поддержки.

Наряду с единой опорной транспортной сетью Российской Федерации в Транспортной стратегии закреплено понятие опорной сети железных дорог, критериями которой являются:

- железные дороги с провозной способностью (востребованностью грузоотправителями) в объеме не менее 70 млн. т в год или с перевозкой пассажиров (востребованностью) не менее 8 млн. пассажиров в год;
- железные дороги, обеспечивающие транспортные связи с субъектами Российской Федерации, входящими в приоритетные геостратегические территории, включая субъекты Арктической зоны, Дальнего Востока;
- железные дороги, обеспечивающие перевозки пассажиров между крупными городами с суммарной численностью населения более 1500 тыс. чел на расстояниях до 1000 км и обеспечивающие целевые параметры транспортной доступности по времени в пути и частоте сообщения;
- железные дороги, входящие в участки международных транспортных коридоров;
- железные дороги, обеспечивающие подъезд к железнодорожным пунктам пропуска через государственную границу;
- высокоскоростные железные дороги;
- железные дороги, обеспечивающие массовые пассажирские перевозки внутри городов и агломераций, интегрированные с другими видами пассажирского транспорта общего пользования;
- железные дороги на подходах к новым строящимся морским портам в Арктической зоне.

Согласно этим критериям протяженность опорной сети железных дорог сегодня составляет порядка 39 000 км., что составляет почти половину протяженности железных дорог общего пользования. Приоритетность и этапность развития опорной сети железнодорожного транспорта определяется параметрами социально-экономического развития РФ и субъектов РФ на основании разработанных ТЭО, с оценкой перспективных объемных показателей работы и определением источников финансирования, исходя из получаемых социально-экономических и коммерческих эффектов.

Компания «РЖД» выработала предложения по включению мероприятий по развитию железнодорожной инфраструктуры в Транспортную стратегию, в результате реализации которых к 2035 году опорная сеть вырастет на 2853 км, а общая протяженность железных дорог общего пользования вырастет на 14811 км. и составит 100 395 км.

На эти мероприятия в Транспортной стратегии заложены потребные инвестиции (все виды) около 23,2 трлн. руб. по базовому сценарию до 2035 года. Следует отметить что эти инвестиции в железнодорожный транспорт составляют около трети всех инвестиций, предусмотренных Транспортной стратегией, что говорит о важности развития железных дорог для государства.

Первоочередным шагом в настоящее время является разработка плана реализации Транспортной стратегии, предусмотрев в нем в том числе:

- программы и мероприятия, направленные на достижение целевых показателей Транспортной стратегии;
- синхронизацию целевых показателей Транспортной стратегии с показателями, характеризующими состояние объектов инфраструктуры всех видов транспорта, с учетом необходимости достижения оптимального баланса затрат на содержание, ремонт и строительство объектов инфраструктуры;
- меры по обеспечению необходимой пропускной способности транспортных подходов к морским портам Азово-Черноморского и Северо-Западного бассейнов;
- меры по поддержке разработки и реализации стратегий развития транспорта в субъектах Российской Федерации, направленных на достижение соответствующих целевых показателей;
- механизмы научного и кадрового сопровождения реализации Транспортной стратегии, научно-технической промышленной политики, механизмы внедрения новых технологий в области транспорта.

В ходе подготовки плана реализации мы готовы взаимодействовать со всеми заинтересованными лицами и общественными структурами по нахождению наиболее оптимальных решений.

Сережко А.Г. (комментарий)

С учетом новых вводных принятой Транспортной стратегии ОАО «РЖД» прорабатывает и переструктурирует свою инвестиционную программу. Часть решений по корректировкам принимаются на уровне совещаний под председательством первого заместителя председателя Правительства РФ. В настоящее время мероприятия программы группируются

по направлениям соответствующим кластерам – северо-западный, южный и восточный. Выделены проекты, реализация которых предполагает привлечение средств ФНБ. Планируем приводить в соответствие с Транспортной стратегией Долгосрочную программу развития ОАО «РЖД» и долгосрочный финансовый план. Открыты к любым предложениям со стороны ФОИВ, бизнеса и общественности.

Маняхин А.Ю. (комментарий)

Транспортная стратегия должна способствовать комплексному развитию железнодорожного транспорта, как общего пользования, так и необщего. Техническое (технологическое) отставание железнодорожного транспорта необщего пользования приведет к дисбалансу всего железнодорожного транспорта, что будет способствовать экономическому дисбалансу по видам транспорта. Стратегия ориентирована в основном на единую опорную сеть. Это может привести к тому, что все мероприятия по реализации Стратегии будут направлены на развитие железнодорожного транспорта общего пользования. Необходимо отметить, что среди основных проблем и ключевых инфраструктурных вызовов в части железнодорожного транспорта Стратегия выделяет отсутствие единой прозрачной системы тарифного регулирования, создающей стимулы и возможности для обновления подвижного состава, категорирование субъектов железнодорожного транспорта необщего пользования, определение статуса оказываемых услуг, порядка и критериев разграничения между путями общего и необщего пользования. Особо выделяется проблема обновления парка тягового подвижного состава и продления его срока службы у предприятий промышленного железнодорожного транспорта. Значительная часть парка локомотивов находится за пределами назначенного срока службы (без учета дополнительного срока службы после продления) и потребует замены на горизонте до 2035 года.

Ко всему прочему, к проблемным вопросам также можно отнести и старение других элементов железнодорожного транспорта необщего пользования, включая железнодорожные пути необщего пользования и сооружения.

При разработке Плана мероприятий по реализации Стратегии необходимо учесть мероприятия, направленные на решение проблем, декларированных Стратегией в отношении железнодорожного транспорта необщего пользования.

Голополосов Д.В. (комментарий)

При разработке плана реализации Транспортной стратегии и генеральной схемы развития опорной транспортной сети следует уделить особое внимание на необходимость увеличения доступности и повышение качества услуг пассажирских перевозок железнодорожным транспортом в пригородном и дальнем сообщениях, а также проектов направленных на развитие смешанных перевозок (несколькими видами транспорта) в пригородном и межрегиональном сообщении.

В целях реализации Транспортной стратегии необходимы меры, направленные на сохранение и совершенствование в государствах-членах Евразийского экономического союза единообразных организационно-технических подходов к функционированию железнодорожного транспорта колеи 1520, в том числе в рамках положений Договора о ЕАЭС от 29.05.2014г. (с учетом практики работы Совета по железнодорожному транспорту государств - участников Содружества).

В документах по реализации Транспортной стратегии при планировании организации грузовых железнодорожных перевозок массовых и опасных грузов (в том числе в контейнерах) целесообразно учитывать технологические мощности и географический потенциал введённой в эксплуатацию инфраструктуры путей необщего пользования.

В целях надлежащего исполнения Транспортной стратегии и дальнейшего формирования предложений направленных на реализацию задач Транспортной стратегии, целесообразно по согласованию с Росжелдором:

- определить перечень задач Росжелдора прямо и (или) косвенно возлагаемых на ведомство в связи с реализацией положений Транспортной стратегии;
- организовать постоянную работу общественной приемной Общественного совета, ориентированной на формирование предложений по увеличению доступности и повышению качества пассажирских перевозок пассажиров в пригородном и дальнем сообщении, в случаях поступления аргументированных обращений граждан и (или) общественных организаций Российской Федерации.

РЕШИЛИ:

1. Принять к сведению информацию ходе реализации Транспортной стратегии Российской Федерации до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года и связанных с этим основных параметрах развития железнодорожного транспорта.
2. Обратить внимание на необходимость экспертного участия членов Общественного совета в выработке мероприятий плана реализации Транспортной стратегии, в связи с чем направить обращение в Министерство транспорта Российской Федерации.
3. Направить обращение в Министерство транспорта Российской Федерации по учету транспорта необщего пользования при подготовке Плана мероприятий по реализации Стратегии.
4. Организовать постоянную работу общественной приемной Общественного совета, ориентированной на формирование предложений по увеличению доступности и повышению качества пассажирских перевозок пассажиров в пригородном и дальнем сообщении, в случаях поступления аргументированных обращений граждан и (или) общественных организаций Российской Федерации.

5. При разработке документов по реализации Транспортной стратегии обратить внимание Росжелдора на необходимость мер, направленных на сохранение и совершенствование в государствах-членах Евразийского экономического союза единообразных организационно-технических подходов к функционированию железнодорожного транспорта колеи 1520.

6. При разработке плана реализации Транспортной стратегии и генеральной схемы развития опорной транспортной сети следует уделить особое внимание на необходимость увеличения доступности и повышение качества услуг пассажирских перевозок железнодорожным транспортом в пригородном и дальнем сообщениях, а также проектов направленных на развитие смешанных перевозок (несколькими видами транспорта) в пригородном и межрегиональном сообщении.

Итоги голосования по вопросу: за -14, против -нет, воздержался -нет.

Вопрос 2. О ходе реализации проекта «Северный широтный ход».

Талашкин Г.Н. (вступительное слово)

Общественный совет очень внимательно следит за реализацией данного проекта. Потому что Северный широтный ход важен для страны, для жителей России, особенно тех регионов, на развитие которых нацелен проект, для нефтяников, газовиков, других грузоотправителей. Реализация СШХ имеет очевидные стратегическое и оборонное значение, а также ключом к дальнейшему освоению арктических территорий и развитию Северного морского пути.

В ходе строительства объектов СШХ будет построен мостовой переход через Обь. Хочу подчеркнуть, что идея этого моста по разным причинам не доходила до реализации на протяжении более 70 лет. Северный широтный ход соединит пути общего пользования Северной и Свердловской железных дорог, протяженность этой перемычки составит 700 км. СШХ сократит расстояние в длине маршрута Западная Сибирь – порты Северо-Запада для основных грузоотправителей более чем на 1000 км по сравнению с Южным маршрутом. Это разгрузит Транссиб, расчетная грузовая база СШХ составит 23,9 млн тонн.

В последние месяцы сделано много наработок, давайте это обсудим.

Капустянский С.В. (выступление)

Проект создания железнодорожного Северного широтного хода (СШХ) реализуется в рамках поручения Президента № ПР-1153, а также в соответствии с распоряжением Правительства Российской Федерации № 1663-р. Целью проекта является создание в Ямalo-Ненецком автономном округе железнодорожного направления, соединяющего Северную и Свердловскую железные дороги, протяженностью порядка 700 км. Грузовая база проекта СШХ составляет 23,9 млн тонн. Данные объемы перспективного грузопотока заложены в финансовую модель проекта.

Основными грузоотправителями в рамках проекта СШХ планируются ПАО «НОВАТЭК», ПАО «Газпром», ООО «Корпорация «Роснефтегаз», ПАО «Газпром Нефть», ПАО «НК «Роснефть». Основными участниками проекта являются ОАО «РЖД», ООО «СШХ», ЯНАО, ПАО «Газпром» и Росжелдор.

В организационной модели проекта ОАО «РЖД» осуществляет строительство железнодорожных подходов и железнодорожной части мостового перехода через р. Обь в районе г. Салехард, реконструкцию существующих участков Северной железной дороги и Свердловской железной дороги. ООО «СШХ» и Росжелдор совместно реализуют участок «Салехард – Надым (Хорей)» в рамках заключенного концессионного соглашения. Ямalo-Ненецкий автономный округ осуществляет строительство автодорожной части мостового перехода через реку Обь. ПАО «Газпром» – осуществляет реконструкцию участка «Надым (Хорей) – Пангуды».

Общие предполагаемые капитальные затраты на реализацию проекта СШХ оцениваются в 471,9 млрд рублей. Финансирование проекта планируется за счет средств Фонда национального благосостояния, средств инфраструктурного бюджетного кредита ЯНАО, средств федерального бюджета и внебюджетных источников – собственных средств ОАО «РЖД» ООО «СШХ», ПАО «Газпром», а также заемных средств ООО «СШХ».

Указанием Президента Российской Федерации В.В. Путина № Пр-1981 одобрено выделение средств Фонда национального благосостояния на реализацию железнодорожного мостового перехода через р. Обь в объеме 70,3 млрд рублей. Также на заседании президиума (штаба) Правительственной комиссии по региональному развитию 2 декабря 2021 года одобрено выделение средств инфраструктурного бюджетного кредита ЯНАО в объеме 50 млрд рублей на софинансирование железнодорожной части и строительство автодорожной части мостового перехода через р. Обь.

В настоящий момент вопрос обеспечения финансирования проекта СШХ, а также актуализации стоимостных параметров проекта прорабатывается в рамках регулярных совещаний у Министра экономического развития Российской Федерации М.Г. Решетникова.

После согласования финансовой модели проекта Минфином России и Минэкономразвития России с учетом подтверждения источников финансового обеспечения, а также проведения комплексной оценки паспорта проекта со стороны Минэкономразвития России и Минфина России планируется подготовка проекта распоряжения Правительства Российской Федерации об изменении условий концессионного соглашения.

Романов М.Ю. (выступление)

Действительно у проекта СШХ произошло второе рождение после того как президент России В.В. Путин в своём послании к Федеральному собранию в апреле 2021 года обозначил Северный широтный ход как один из приоритетных проектов. В этой связи мы провели 2021 год в довольно активной работе над проектом. Работа велась с органами власти, мы обосновывали государственную поддержку в проекте которая на текущий

момент составляет довольно существенную долю. Видим перспективы к тому, чтобы в следующем году приступить к строительству самого капиталоемкого, самого тяжёлого и долгосрочного по реализации объекта - мостового перехода через реку Обь.

Грузовая база проекта, которую мы закладываем финансовую модель проекта, как концессионного, так и проекта Газпрома и РЖД составляет 23,9 млн. тонн. В первую очередь это те грузы, которые у нас уже сегодня существуют и зарождаются на линии Каратчаево-Тюмень. Это грузы Свердловской железной дороги (ответвление на Северный Урал). В перспективе, когда появится Северный широтный ход, это грузовая база будет ехать через СШХ в сторону северо-западных российских портов. Другая часть грузовой базы - это перспективные планы крупных грузоотправителей (Газпром, Газпромнефть, Роснефть) которые планируют наращивать свои мощности, плюс несколько перспективных месторождений, которые планируется к освоению и будут освоены в случае появления Северного широтного хода. Третья группа грузов - это разнонаправленные грузы, которые существуют сейчас полигоне и, по нашему мнению, переключатся на Северный широтный ход. Суммарно эта грузовая база оценивается в 23,9 млн. тонн, эту цифру мы закладываем в финмодель. Мы, совместно с регионами, верим в то, что перспективы Северного широтного хода выше, потому что в зоне пролегания трассы находится как минимум пять крупных месторождений, на которой уже выданы коммерческим структурам лицензии на разработку. Мы считаем, что строительство Северного широтного хода даст импульс для освоения этих месторождений, тем самым грузовая база СШХ повысится. Кроме того, летом 2020 года, в рамках Петербургского международного экономического форума, между «РЖД» и «Газпром Нефть» подписано соглашение об освоении месторождений в районе Бованенково. Перспективная грузовая база от этих месторождений, которая придёт на железную дорогу составляет ещё порядка 5 млн. тонн. Эта грузовая база по концессионному участку не идёт, но идёт по Северной железной дороге. Тем самым мы считаем, что подтверждённая грузовая база в проекте есть, она с высокой долей вероятности будет реализована, плюс в проекте есть запас прочности.

Переходя к финансовой модели, хочу подчеркнуть, что в основе проекта СШХ заложено то, что мы не ухудшаем положение грузоотправителей, мы не создаём дополнительную тарифную нагрузку. Суммарный тариф по СШХ равен тарифу по существующему Южному ходу. То есть дополнительная тарифная нагрузка на грузоотправителей не создается. За счёт того, что расстояние по СШХ короче, чем по Южному ходу, эта экономия на расстоянии позволяет сформировать дополнительный доходную базу, которая в первую очередь будет направляться на реализацию концессионного участка.

Представляя основные финансовые показатели, хотел бы подчеркнуть, что доходность основных участников проекта (ООО «СШХ», ОАО «РЖД», ПАО «Газпром») составит около 6 %. Это небольшая доходность, поэтому

проект можно назвать напряжённым с точки зрения финансово-экономических параметров. Но мы считаем, что реализовать его можно с такими показателями, при условии господдержки, и с нами согласны коллеги из Минэкономразвития и ВЭБ.РФ. Господдержка проекта на текущий момент суммарно составляет порядка 120 млрд. рублей, включая 12 млрд. рублей – капитальный грант в рамках концессии, 70 млрд. рублей – средства ФНБ и 35 млрд. рублей – средства, которые в уставный капитал ОАО «РЖД» переведёт Ямало-Ненецкий автономный округ за счёт инфраструктурных бюджетных кредитов. По всем этим параметрам решение принято, оформляются необходимые документы.

Общий объем затрат на проект оценивается в 517 млрд. руб. в прогнозных ценах. Планируется, что о ОАО «РЖД» вложит 187 млрд. руб., средства ФНБ составят 70 млрд. руб., средства ЯНАО – 35 млрд. руб., Газпром вкладывает порядка 40 млрд. руб. в развитии своей структуры, почти 150 млрд. руб. планируется привлекать от банков в рамках концессии, собственные средства концессионера ООО «СШХ» оцениваются в 38 млрд. рублей. Главный риск по части стоимости проекта – это рост цен на строительные материалы, которые, к сожалению, не показывают положительной динамики. Будем прикладывать все усилия, чтобы по результатам проектирования мы не увидели резких скачков стоимости.

График реализации инвестиционной стадии проекта составлен до 2028 года. Проект начал реализовываться в 2018 году, после того, как было принято решение Правительства Российской Федерации о заключении концессионного соглашения. На текущий момент завершено проектирование мостового перехода через Обь, сейчас проектная документация находится в Главгосэкспертизе, мы ожидаем что в первом квартале 2022 года будет положительное заключение и, в соответствии планом-графиком, и в 2022 году можно будет приступить к строительству мостового перехода. В инвестиционной программе ОАО «РЖД» в следующем году предусмотрены средства в размере 4,4 млрд. руб. В третьем квартале 2022 года планируется начать завоз инертных материалов и подготовку площадки, чтобы в зимний период начать работы по подготовке свайных оснований. Активное начало работы планируется уже на четвёртый квартал 2022 года, окончание строительства мостового перехода ожидается в 2027 году. Ведется проектирование концессионного участка Салехард-Надым и мероприятия по развитию Северной и Свердловской железных дорог. Общее количество мероприятий по инфраструктуре ожидается порядка 105 титулов. Средства на проектирование в инвестиционной программе заложены. Запланировано поэтапное завершение проектирование в 2024 году. Строительная фаза это 2025-2028 год. Таким образом, мост и концессионной участок планируется завершить в 2027 году, чтобы обеспечить перевозку порядка 14 млн. тонн грузов по СШХ и после полного завершения мероприятий по Северной и Свердловской дороге в 2028 году планируется выйти на проектную мощность 23,9 млн. тонн.

Большое значение для проекта имеет будущий состав собственников концессионера - ООО «СШХ». На сегодняшний день эта компания принадлежит ОАО «РЖД». Однако уже достигнута договоренность с Ямало-Ненецким автономным округом о вхождении в уставный капитал. Другие регионы также заинтересованы, их вхождение возможно, обсуждается вариант через региональные корпорации развития. В настоящее время ведутся переговоры с ВЭБ.РФ. Недавно было получено письмо от Газпромбанка о готовности войти в уставный капитал концессионера. В целом можно констатировать достаточно большой интерес инвесторов к проекту, особенно после того импульса, который придал проекту Президент России.

Нагорных Ю.Д. (комментарий)

Компания «РЖД» взаимодействует с 77-ю субъектами Российской Федерации, на территории которых расположены железные дороги общего пользования. Везде это взаимодействие осуществляется системно на основе соглашений, которые затрагивают многие аспекты. Это и решение производственных задач, и развитие социальных проектов. В проекте СШХ мне бы хотелось отметить тесное взаимодействие с ЯНАО с 2016 года, когда стартовала подготовка концессионного соглашения. Коллеги всячески поддерживают проект, помогают решать вопросы, связанные с проектом на разных уровнях власти. Компания «РЖД» со своей стороны также открыта для всех заинтересованных в проекте СШХ, чтобы обеспечить синергию для успешной реализации проекта для экономики России, для экономики субъектов Федерации, для решения производственных задач грузоотправителей.

Терешина Н.П. (комментарий)

Реализация проекта строительства и обустройства прилегающих территорий Северного широтного хода имеет не только важное экономическое значение, но и, несомненно – стратегическое и оборонное. Повышение транспортной доступности северных территорий и особенно - Арктической зоны позволит развить экспортный потенциал страны, будет способствовать привлечению грузопотоков и повышению качества транспортного обслуживания на базе Северного морского пути, а также создания устойчивых цепей поставок через порты Северо-Западного региона до территорий Северного Урала и далее – зарубежным странам – партнерам.

Данный комплексный проект позволит отработать новые подходы к инвестированию с применением концессий. Однако уже на этапе проектирования целесообразно уделить особое внимание вопросам закрепления кадров и решения социальных задач. Этому будет способствовать разработка отдельной подпрограммы социального развития и брендинга территорий Северного широтного хода на основе исследования конъюнктуры рынка труда и оценки влияния конкуренции на этом рынке. Компании – выгодоприобретатели вне транспортного эффекта и получатели доходов от использования новых инфраструктурных объектов должны быть включены в процесс финансирования социальных программ на основе разработанных

квот. Комплексный вариант потребует выделения целевых бюджетных ассигнований, без которых полностью решить на должном уровне социальные задачи не удастся, о чем свидетельствует и международный опыт.

Чернов С.И. (комментарий)

Проект СШХ очень важен для страны, его очень ждут в регионах, у меня нет сомнения в том, что он будет реализован.

Сегодня формируется основная документация, происходит планирование основных параметров проекта. Хотелось бы обратить внимание на социальные аспекты, с которыми мы неизбежно столкнемся в дальнейшем. Проект большой, протяженный, трасса проходит в сложных климатических условиях, в отдаленных районах. Необходимо четко спрогнозировать условия эксплуатации с точки зрения людских ресурсов с пониманием того, в каких условиях этим людям придется жить и работать.

Сегодня главная проблема отдаленных регионов — это отток кадров. Люди переезжают с Севера, с Дальнего Востока в центральные регионы. И решить этот вопрос отдельным ведомствам не под силу. На федеральном уровне необходимо планирование отдельной программы привлечения населения в регионы инфраструктурного строительства. Подчеркиваю, не вахтовым методом, а на постоянной основе.

У нас есть пример Байкало-Амурской магистрали, мы разбирали это на предыдущих заседаниях Общественного совета и в Общественной палате. Когда строили дорогу финансирование мероприятий по строительству социальной инфраструктуры было недостаточно. В итоге сейчас там тяжелое положение с обеспечением товарами первой необходимости, с медициной, образованием, культурой и прочими важными для людей составляющими быта.

Нужно уже сейчас заложить на федеральном уровне отдельную социальную подпрограмму закрепления трудовых ресурсов в регионах Северного широтного хода. Это в первую очередь поддержка жилищного строительства, строительства социальных объектов. Необходимы такие меры стимулирования как привилегии по пенсионному возрасту, другие льготы и гарантии для работников отдельных регионов. Необходима отдельная программа по привлечению молодежи. Сегодня необходимо очистить минимальный размер оплаты труда от тех стимулирующих выплат и надбавок, которые учитывают некоторые регионы, что связано с работой в тяжелых условиях. Я предлагаю дополнить в решения сегодняшнего заседания Общественного совета вот эту часть, и я уверен, что мы совместно мы эти вопросы решим.

РЕШИЛИ:

1. Принять к сведению информацию о ходе реализации проекта Северный широтный ход.
2. Обратить внимание руководства Федерального агентства железнодорожного транспорта и ОАО «РЖД» на необходимость уделить

особое внимание вопросам закрепления кадров и решения социальных задач в регионе строительства СПХ.

3. Обратиться в Правительство Российской Федерации с просьбой разработать отдельную подпрограмму социального развития территорий Северного широтного хода.

Итоги голосования по вопросу: за -14, против -нет, воздержался -нет.

Вопрос 3. О рейтинге общественных советов при ФОИВах и требованиях Общественной палаты Российской Федерации по повышению эффективности работы общественных советов.

Талашкин Г.Н. (выступление)

Мы работаем в этом составе Совета почти три года. За это время мы смогли наладить рабочее взаимодействие с Федеральным агентством железнодорожного транспорта, необходимое для успешного выполнения задач. Сегодня мы услышали положительный отзыв о нашей работе от руководства Росжелдора. Я считаю, что Совет держит руку общественного контроля на пульсе основных событий в железнодорожной отрасли.

Мы неуклонно стремимся выполнять основные рекомендации Общественной палаты Российской Федерации, которая является нашим вышестоящим органом.

В этом году мы провели 4 заседания Совета, включая одно выездное совместное заседание с Общественным советом при Ространснадзоре. Мы подписали с коллегами соглашение о постоянном взаимодействии в вопросах общественного контроля. В составе нашего совета работает 8 комиссий по основным направлениям деятельности. В здании Росжелдора работает постоянная Общественная приемная Совета.

Выполняя рекомендации Общественной палаты, мы планируем усилить информационную составляющую нашей работы, создаем сайт Совета, развиваем активность Совета в социальных сетях. Всё это обеспечивает нам обратную связь от пользователей услуг железнодорожного транспорта.

Приведу один пример. Два года назад к нам обратились представители общественности республики Ингушетия с просьбой оказать содействие в вопросах развития железнодорожного сообщения. Мы провели целый комплекс экспертных мероприятий, организовали встречи, переговоры заинтересованных лиц. В итоге процесс сдвинулся с мёртвой точки. В сентябре этого года был запущен постоянный пригородный маршрут Назрань – Минеральные Воды, в октябре – маршрут этой Ласточки был продлён до Кисловодска. К нам приходят слова благодарности, люди обрели современный, комфортный способ перемещения.

В настоящее время идёт проработка проекта восстановления путей, соединяющих столицы двух соседних республик - Назрань и Грозный, которые были разрушены в годы военных конфликтов. Пользуясь случаем, что сегодня у нас присутствует руководство департаментов экономического блока

ОАО «РЖД» я бы хотел от имени Общественного совета при Росжелдоре ходатайствовать за продвижение этого инвестиционного проекта. Он нужен людям, регионам, он даст толчок развитию экономики, туризма, со временем там безусловно появится и грузовая база.

Возвращаясь к вопросу повестки хотел бы сказать, что в ноябре этого года в рамках форума «Сообщество» состоялась сессия по вопросам открытости и результативности общественных советов при ФОИВах. Общественная палата провела рейтинг Общественных советов при ФОИВах. В эти минуты в Общественной палате проходит как раз совещание с председателями Общественных советов по этим вопросам, наш представитель там работает. Но параллельно основные тезисы этого совещания руководство Общественной палаты согласилось представить в рамках нашего заседания.

Балашов В.В. (выступление)

Благодарю вас за предоставленную возможность принять участие в работе вашего Общественного совета. На площадке Общественной палаты на это время сегодня действительно проходит встреча с председателями общественных советов на тему аналогичную вашей повестке. Одним из важных вопросов обсуждения это оценка эффективности деятельности общественных советов при ФОИВах.

Общественной палатой как субъектом общественного контроля была разработана система рейтингования деятельности общественных советов, результативности этой деятельности. Эта система была впервыезвучена в рамках форума «Сообщество» который прошел 3 ноября в Москве. Соответственно там более подробно рассматривались условия рейтингования и детально Владислав Валерьевич Гриб пояснял, что это за новый подход. После этого мы разослали всем общественным советам те рекомендации, которые были сделаны по итогам проведения этого рейтинга. Данные рекомендации основаны на информации, которую мы получили исходя из структуры этого рейтинга, но опять же она не является догмой, это достаточно подвижная структура. Были выбраны несколько направлений по которым проводилась данная оценка, в первую очередь это информационная открытость общественного совета, активность в социальных сетях.

Мы проводили опросы и выяснилось, что не такое уж большое количество граждан знают в принципе о существовании такого института общественного контроля как общественные советы при органах федеральной власти. Только 2% от опрошенных граждан подтвердили, что имеют информацию о существовании общественных советов. Рекомендации, которые выпустила Общественная палата как раз, по нашему мнению, и служат большей узнаваемости советов как субъектов общественного контроля. Поэтому призыв Общественной палаты состоит в том, чтобы максимально члены общественного совета ассоциировали себя и в средствах массовой информации и в социальных сетях именно как члены общественного совета конкретного при конкретном органе исполнительной власти. Таким образом, будет повышаться узнаваемость общественного совета.

Рекомендации были выстроены исходя из Стандарта взаимодействия между Общественной палатой и общественными советами. В целом, чтобы не повторять буквально дословно всё, что было сказано в рамках форума «Сообщество», оставляю вам для работы свою презентацию.

Я хотя бы обратить внимание уважаемых коллег на то что рекомендую быть более нацеленными на общественном повестку, то есть, при возможности, в первую очередь рассматривать именно эти вопросы.

С точки зрения регламента деятельности общественного совета есть установки по проведению определенного количества мероприятий, которые в то же время не должны носить формальный характер. Отсюда была дана рекомендация максимально проводить мероприятия и заседания общественного совета в очном формате или, по крайней мере, в формате видеоконференцсвязи, с тем чтобы сохранился сохранялась возможность обсуждения рассматриваемой повестки и, в то же время, минимизировать заочное голосование. Безусловно, наверное, без заочного формата не обойтись, но важные социально значимые вопросы, конечно, в первую очередь рекомендуется обсуждать, для чего и нужна очная дискуссия общественного совета.

Если есть какие-то вопросы у общественных советов, мы всегда готовы прийти на помощь, что-то подсказать, порекомендовать со стороны Общественной палаты. Мы полностью открыты и готовы к любому взаимодействию. Призываем также максимально увеличить количество мероприятий, которые проводят общественные советы на площадке Общественной палаты. В этом случае мы готовы приглашать на заседания общественных советов представителей профильных комиссий Общественной палаты, которые могли бы принимать участие в обсуждении ваших социально-значимых вопросов, привлекать экспертов, которые входят в научно-консультационный совет Общественной палаты для рассмотрения тех вопросов, которые ставят перед собой общественные советы.

Свои рекомендации мы направили официально на адрес руководителей общественных советов, мы также продублировали эти рекомендации в адрес руководителей ФОИВов с просьбой оказать содействие общественным советам. Прошу вас активнее использовать эти рекомендации, если что-то вызывает вопросы, то готовы оказать помощь.

Талашкін Г.Н. (комментарий)

Спасибо Владимир Владимирович! Мы обязательно постараемся учесть и выполнить все рекомендации Общественной палаты, будем совершенствовать нашу работу. В этой связи я бы хотел обратиться к членам Общественного совета.

Коллеги! Эффективность Совета зависит от эффективности каждого его участника. Мы с вами хорошо сработались, но резерв для повышения эффективности у каждого из нас огромный. Давайте его использовать. Все слышали рекомендации Палаты, пропустите их через себя, оцените свои силы,

мобилизуйте резервы для работы в новом составе Общественного совета ещё на три года.

Каждый из вас имеет определенный опыт работы и специализацию. В соответствии с этим за каждым членом совета может быть закреплено своё направление, своя зона ответственности. Мы все ведём эту работу на общественных началах, совмещаем с основной работой и это порой непросто. Но чтобы быть эффективными нужно увеличить количество времени и сил на общественную деятельность. Надо проявлять инициативу, ответственно вести свое направление, быть активным в информационном пространстве, получать обратную связь от людей, участвовать в работе Общественной приемной.

Иванов А.О. (комментарий)

Очень важно, что сегодня в повестке затронут организационный вопрос о повышении эффективности работы Общественного совета. Общественной палатой Российской Федерации объявлен конкурсный отбор в состав Общественного совета нового созыва. Мы, в свою очередь, согласовали проект новой редакции положения об Общественном совете при Росжелдоре, а также выпустили приказ об увеличении численности Общественного совета в следующем созыве до 24 человек. Мы считаем, что данная мера позволит улучшить качество работы Общественного совета за счет привлечения большего количества специалистов, представляющих различные референтные группы.

Федеральное агентство обеспечивает всестороннюю организационную поддержку работы Совета. В здании Росжелдора выделено помещение под организацию Общественной приемной, где непосредственно работают коллеги и ведется прием граждан. На сайте агентства ведется страница Общественного совета. Все оперативные вопросы деятельности совета решаются быстро.

Недавно Росжелдор получил письмо от Общественной палаты с рекомендациями о том, какие дополнительные мероприятия необходимо провести для укрепления работы Общественного совета. Вместе с председателем Совета Геннадием Николаевичем Талашкиным работаем над выполнением этих рекомендаций.

Хочу пожелать членам Совета успешного переизбрания и плодотворной работы в дальнейшем!

РЕШИЛИ:

1. Принять к сведению членов Общественного совета рекомендации Общественной палаты РФ о повышении эффективности работы общественных советов при ФОИВах, а также принять к сведению информацию о рейтинге общественных советов.
2. Председателю Общественного совета Г.Н. Талашкину проанализировать рейтинговые критерии Общественной палаты по оценке эффективности общественных советов при ФОИВах и принять меры к улучшению показателей Общественного совета в этом рейтинге, а также

выработать рекомендации членам Общественного совета по повышению эффективности личного участия в работе.

3. Активизировать работу Общественной приемной Общественного совета, направленную на прием граждан и работу с их обращениями.

4. Создать сайт Общественного совета в сети интернет в виде подсайта на официальном сайте Росжелдора.

5. Создать и в дальнейшем вести аккаунты Общественного совета в основных социальных сетях.

6. Создать в мессенджере группу (чат) членов Общественного совета для более оперативного информирования о текущих делах, обмена мнениями, обсуждения общих вопросов.

Итоги голосования по вопросу: за -14, против -нет, воздержался -нет.

Талашкин Г.Н. (заключительное слово)

Мы провели с Вами очень продуктивное обсуждение, которое ляжет в основу для работы Общественного совета по рассмотренным вопросам на ближайший период.

Предлагаю поработать над предложениями, которые войдут в протокол нашего заседания. Те члены Совета, кто сегодня выступал с комментариями, прошу оформить письменно основные предложения.

Хочу поблагодарить коллег из Федерального агентства и наших гостей из компаний «Российские железные дороги» за подготовку к сегодняшнему заседанию и содержательные выступления. Отдельное спасибо Общественной палате за участие в работе заседания!

Повестка дня исчерпана. Заседание завершено.

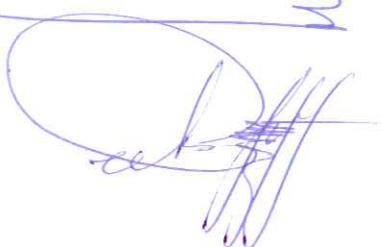
Благодарю всех за хорошую работу! До новых встреч!

Председатель
Общественного совета



Г.Н. Талашкин

Ответственный секретарь



А.М. Беспалов