

Стратегия подготовлена в соответствии с национальными целями и задачами развития России и призвана обеспечить максимальный учёт экономических интересов и ожиданий всех субъектов рынка транспортных услуг, прежде всего прямых пользователей – граждан Российской Федерации, проживающих в городах и сёлах, удалённых и труднодоступных районах страны.

* * *

В.Путин: Уважаемые коллеги, добрый день!

Сегодня в рамках Президиума Государственного Совета предлагается обсудить проект транспортной стратегии России. Она просчитана на период до 2030 года и включает прогноз на более отдалённый период, на более дальний горизонт – до 2035-го.

Этот документ призван не только задать долгосрочные ориентиры, но и, что принципиально важно, стать основой для практической работы государства, субъектов Федерации, ключевых отраслей бизнеса, а также строительных, инжиниринговых, логистических компаний, предприятий транспортного машиностроения.

Смотрите также

Участники заседания Президиума Государственного Совета по вопросу «О транспортной стратегии Российской Федерации до 2030 года с прогнозом до 2035 года» (в режиме видеоконференции)

19 октября 2021 года

Будущие контуры отечественной транспортной системы необходимо определить с учётом новых технологических вызовов, наших экономических и социальных задач, планов развития регионов и страны в целом, создания конкурентоспособных транзитных коридоров.

И конечно, нужно принимать во внимание глобальные тенденции в сфере транспорта, который во всём мире становится более экологичным, эффективным и с точки зрения потребления топлива, и по другим параметрам. Мы поговорим сегодня об этом.

Отмечу, что в подготовке стратегии участвовали не только специалисты министерств и ведомств. Большая работа проведена комиссиями Государственного Совета и профильными комитетами Государственной Думы.

Знаю, что вчера на площадке Госсовета состоялись предметные обсуждения стратегии и механизмов её реализации. При участии руководителей регионов, бизнеса, экспертов в Российском университете транспорта прошли заседания рабочих групп.

Сегодня университет на связи с нами, и, пользуясь случаем, хочу поздравить его сотрудников, руководителей, студентов, конечно, с замечательной датой: в этом году Российский университет транспорта – **легендарный МИИТ – отмечает 125 лет со дня своего основания.** Отрадно, что этот вуз, заложенный ещё в Российской империи, имеющий богатые образовательные, просветительские традиции, принимает активное участие в подготовке стратегических планов страны, формирует научную,

исследовательскую базу для развития отечественного транспорта. Желаю коллективу университета успехов, всего самого доброго.

Переходя к повестке нашей встречи, отмечу несколько принципиальных моментов.

Обновлённая транспортная стратегия, как мы и договаривались с коллегами, должна строиться вокруг современных запросов человека, в интересах высокого качества жизни наших граждан, открывать дополнительные возможности для развития бизнеса, в том числе малого и среднего. На практике это означает, что **каждый гражданин России, где бы он ни жил, должен быть обеспечен надёжным, безопасным транспортным сообщением. Напомню, это требование прямо закреплено и в Конституции нашей страны.** И конечно, это означает, что пассажирские и грузовые перевозки осуществляются, как принято говорить, строго по расписанию, отправляются и прибывают в намеченный день и час.

Исходя из положений стратегии регионы России при поддержке федерального Правительства подготовят свои планы развития транспортного сектора с необходимыми финансовыми, организационными и прочими ресурсами.

Что здесь важно? Регионы у нас разные, страна огромная, большая, регионы отличаются по размеру территории, по численности населения, расстояниям между городами и другими населёнными пунктами – посёлками, деревнями, по своим экономическим, бюджетным возможностям. Отсюда и состояние, уровень развития транспортной инфраструктуры заметно отличается, а нам важно именно повсеместно выходить на высокие стандарты в этой сфере.

Это значит, что по всей стране мы должны не только строить дороги и вокзалы, порты и пристани, но и содержать их достойно – содержать действующие и вновь строящиеся, построенные уже объекты, своевременно, качественно проводить их ремонт, обеспечивать нормативное состояние региональной и муниципальной инфраструктуры. Поэтому важно в рамках имеющихся возможностей найти оптимальный баланс между расходами на новые стройки и на содержание инфраструктуры, чтобы у нас не получалось, как иногда бывает: разворачивают новые стройки, не завершая того, что уже начали, а деньги там пропадают, на незавершённых объектах. **Вчера у вас прошли оживлённые дискуссии на этот счёт. Прошу сегодня рассказать о результатах этих дискуссий.**

При этом хотел бы обратить внимание на следующее: транспорт и в России да и во всём мире становится более «зелёным», как мы сейчас говорим, более экологически чистым. Вместо бензина или дизельного топлива начинают широко использоваться электричество, водород, другие низкоуглеродные источники, газ я бы к этому тоже отнёс. Это касается не только общественного транспорта, но и коммерческих грузоперевозок, а также личных автомобилей в пользовании граждан.

Как вы знаете, в цене традиционного топлива заложен акциз. Он является основой, основной статьёй доходов дорожных фондов, за счёт которых ведётся строительство и ремонт автомобильных дорог. Так, с помощью этого ресурса за последние 10 лет

протяжённость автодорог с твёрдым покрытием в России увеличилась на 400 тысяч километров. Приведены в порядок федеральные трассы – их доля в нормативном состоянии выросла с 39 до 85 процентов.

Важно добиться таких же существенных позитивных изменений и в части региональных и муниципальных дорог. Уверен, руководители субъектов Федерации подтвердят: здесь ещё многое предстоит сделать.

Очевидно, что смещение спроса в сторону экологически чистого топлива может повлиять на наполняемость дорожных фондов. Да, это сейчас ещё, может быть, не очень заметно, но тенденция такая есть, и мы должны это иметь в виду. Прошу Правительство сегодня доложить, какие решения в этой связи планируется принять.

Далее. Для динамичного поступательного движения вперёд национальной экономики в целом, регионов, страны **необходимо комплексное развитие всех видов транспорта: воздушного, водного, железнодорожного, автомобильного.** Нужно так выстроить их работу, чтобы наилучшим образом отвечать потребностям, запросам граждан.

Здесь остановлюсь на вопросе, который имеет особое значение для отдалённых, труднодоступных территорий, мы об этом часто говорим в последнее время, – речь идёт о развитии малой авиации. Мы затрагивали эту тему в сентябре на совещании по социально-экономическому развитию Дальнего Востока. **И вновь хотел бы подчеркнуть: нужно расширять сеть внутрирегиональных авиационных маршрутов, модернизировать малые аэропорты, обновлять парк воздушных судов на этих рейсах.** В целом перелёты малой авиации должны стать более доступными для граждан. Предлагаю сегодня подробно обсудить планы системной, долгосрочной работы по этому направлению, которое напрямую затрагивает интересы жителей многих наших регионов.

И ещё: одна из ключевых задач стратегии – развитие общественного транспорта, городского и пригородного сообщения. Это важно не только для крупных мегаполисов, но и для небольших населённых пунктов, где порой не хватает удобных маршрутов до регионального центра, а автобусы, вагоны, электрички сильно изношены.

В текущем году мы запустили новый кредитный инструмент для обновления общественного транспорта в регионах. В 12 субъектах Федерации готовятся такие пилотные проекты. Важно, чтобы эти инициативы были привлекательны, в том числе и для частных инвесторов. В то же время подчеркну: не везде, далеко не во всех регионах страны подобные проекты могут быть окупаемы, даже в долгосрочной перспективе.

В этой связи Правительству нужно предложить специальные подходы для поддержки инвестиций в общественный транспорт, включая прямые субсидии на погашение процентов по кредитам, чтобы у нас не получилось так, как получилось по некоторым вопросам, напрямую связанным с жилищно-коммунальным хозяйством, имею в виду водоснабжение и водоотведение. Некоторые губернаторы жаловались, что при передаче этих направлений деятельности в частные

компании эти частные компании, к сожалению, далеко не всегда выполняют свои обязательства, а полученные средства из этой сферы деятельности направляют на другие свои проекты, не развивая ни коллекторы, ни систему жизнеобеспечения в виде водоснабжения и водоотведения, а то и за границу вообще выводят – такие случаи тоже у нас были. **Так что попрошу к этому отнестись самым внимательным образом при переносе таких же схем на городской транспорт.**

Уважаемые коллеги, по итогам сегодняшнего обсуждения с учётом мнения регионов проект транспортной стратегии поступит в Правительство. Прошу кабинет министров рассмотреть и утвердить этот документ на одном из своих ближайших заседаний. **И подчеркну: с принятием стратегии должна незамедлительно начаться практическая работа как на региональном уровне, так и на уровне федеральных министерств и ведомств. Прошу Правительство не позднее первого квартала будущего года подготовить детальный план реализации транспортной стратегии и сделать это в прямом диалоге с руководителями регионов и ведущих отраслевых компаний.**

Также в тесном контакте с субъектами Федерации и деловыми объединениями нужно вести работу над крупнейшими, системно значимыми проектами в сфере транспорта – как уже запущенными, так и теми, которые ещё только планируются. А планировать нужно самым тщательным образом, здесь просчёты недопустимы – вложения колоссальные. Всё должно быть гармонично, один проект должен гармонично дополнять другой, и таким образом должна выстроиться транспортная стратегия, **а план должен служить инструментом её реализации. И конечно, всё это должно оказывать позитивное влияние на экономику регионов, на развитие целых отраслей и секторов экономики.**

Ещё раз подчеркну: все наши планы, проекты, программы в сфере транспорта должны преследовать главную цель – повышение качества жизни граждан, чтобы она была более комфортной и удобной. Нужно, чтобы **каждый человек видел, как, в какие сроки будут решаться значимые для него проблемы в сфере транспорта, а регионы чётко понимали, какие инструменты они получат для обеспечения этих изменений.**

А сейчас предлагаю перейти к повестке дня. Давайте пообсуждаем всё, что было запланировано на сегодняшнее совещание.

Слово Виталию Геннадьевичу Савельеву. Пожалуйста, Виталий Геннадьевич.

В.Савельев: Глубокоуважаемый Владимир Владимирович! Уважаемые участники совещания!

Министерство транспорта Российской Федерации представляет вашему вниманию проект транспортной стратегии до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года.

Проект разработан при участии отраслевой и научной общественности, одобрен Правительственной комиссией по транспорту, Комитетом Государственной Думы Российской Федерации по транспорту и развитию транспортной инфраструктуры, комиссией Государственного Совета по направлению «транспорт».

При разработке мы применили ряд новых подходов к целеполаганию для транспортной отрасли, которые стали основой для стратегии. Позвольте доложить вам о новых принципах стратегии подробнее. Слайды структурированы в соответствии с разделами документа.

На слайде два – транспортная стратегия, основные её изменения.

Первое: ключевой принцип стратегии – это клиентоцентричность. **Стратегия отрасли впервые структурирована не по видам транспорта, а по категориям услуг в интересах граждан, предпринимателей и государства.** Транспорт – это обеспечивающая отрасль для экономики, её основа и скелет, она не может существовать в отрыве от запросов общества и государства.

Второе: главными базисами для стратегии стали инновации и мировой опыт. Технологическая основа экономики и отрасли изменилась за последние десятилетия, и это нашло отражение в новой стратегии.

Третье: введён механизм Единой опорной транспортной сети, разработаны критерии отнесения объектов инфраструктуры к Единой опорной транспортной сети на всех видах транспорта для создания мультимодальной синергии. Для обоснования направлений развития инфраструктуры **мы впервые в новейшей истории планируем начать разработку транспортно-экономического баланса. Данную масштабную работу мы планируем вести совместно с Минэкономразвития России и с заинтересованными организациями.**

Четвёртое: один из основных акцентов стратегии – **ускоренная цифровизация и прорывные технологические решения.** Мы должны идти в ногу со временем и внедрять современные технологии – от беспилотного транспорта до низкоуглеродных решений.

Пятое: особое внимание уделено концепции устойчивого развития, включающей инициативы по экологии, безопасности и развитию человеческого капитала.

На слайде три представлены целевые результаты транспортной стратегии. Ранее я уже сказал, что мы поставили потребителя услуг в центр внимания, и наши прогнозные результаты отражают их ожидания. Приведу несколько примеров из ключевых индикаторов.

Нам важно, чтобы каждый житель нашей страны почувствовал изменения и получил новые возможности для поездок. Стратегия предполагает рост мобильности населения более чем на 80 процентов. Этот показатель будет достигнут за счёт мер по развитию инфраструктуры, строительства дорог, развития региональной и местной авиации, пригородных перевозок и других видов сообщения.

Массовое применение биометрических технологий позволит ускорить прохождение контрольных процедур. В этом году мы уже внедрили аналогичные проекты, например, в аэропорту Шереметьево. Ожидаем, что к 2035 году доля пассажиров, использующих биометрическую идентификацию, составит 80 процентов на пригородных, междугородных и международных перевозках.

Мы будем продолжать работу по снижению транспортного риска, планируем добиться его снижения в три раза. Речь идёт о человеческих жизнях, и это важнейший вектор нашей работы.

Для жителей крупных городов остро стоит вопрос экологичности транспорта, выбросов азота и парниковых газов. На горизонте стратегии будет достигнуто уменьшение негативного влияния от эксплуатации общественного транспорта в крупных и крупнейших агломерациях в первую очередь за счёт обновления парка транспортных средств и развития рельсового каркаса. Для второй группы потребителей транспортных услуг – это грузовладельцы, будут созданы условия для эффективных, бесшумных грузоперевозок с высоким уровнем качества, скоростью и сниженной себестоимостью.

К 2035 году планируется достигнуть следующих прогнозных результатов.

Ускорение перемещений несырьевых грузов в четыре раза – до тысячи километров в сутки, и это должно быть достигнуто в первую очередь за счёт контейнерных поездов, электронных документов и беспилотников.

Развитие и поддержание в нормативном состоянии инфраструктуры.

Мы ввели понятие Единой опорной транспортной сети, при этом сквозной нитью в стратегию заложена идея поддержания основных фондов транспортного комплекса в нормативном состоянии, о чём Вы, Владимир Владимирович, сейчас сказали. Конкретно для Единой опорной транспортной сети, куда входят как федеральные, так и некоторые региональные дороги, будет [обеспечено] нормативное [состояние] до 85 процентов для всех в совокупности [дорог сети] к 2035 году.

Ожидаем, что доля документов для перевозок, оформляемых в электронном виде, составит сто процентов.

Увеличение провозной способности железнодорожных участков в экспортном направлении запланировано до 327 миллионов тонн в зависимости от сценария развития. Мы говорим о совокупности проектов КПМИ [Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры], подходов к портам северо-запада, Азово-Черноморского бассейна, Восточного полигона. Итоговая цифра зависит от качественного прогнозирования внешней конъюнктуры, спроса на нашу продукцию, включая уголь. Государство получит колоссальный вклад в экономику, рост безопасности транспортной системы и производительности труда.

Слайд четыре – основные достижения транспортного комплекса России за период 2014–2019 годов.

В рамках разработки новой стратегии мы проанализировали состояние отрасли, её проблемы, достижения за предыдущий период реализации действующей стратегии. 2019 год взят как базовый из-за влияния пандемии на работу отрасли в 2020 году. Многие были сделаны и с точки зрения развития инфраструктуры, и с точки зрения инструментов развития.

На пятом слайде мы приводим мировые тренды, влияющие на развитие транспортного комплекса Российской Федерации. Мы учли ключевые мировые тренды, оказывающие влияние на транспортную отрасль, в том числе в части декарбонизации, цифровизации, роста международной торговли на направлениях восток–запад, роста агломераций и, конечно, влияния пандемии на глобальные рынки.

На слайде шесть – прогнозные экономические условия. При разработке мы сформировали прогнозную модель – прообраз транспортно-экономического

баланса. В данной модели в части грузоперевозок наибольшую эффективность показали перевозки железнодорожным и внутренним водным транспортом.

Предлагается нарастить долю внутреннего водного транспорта в два раза в грузообороте. Мировая практика и опыт СССР показывают существенные перспективы использования внутренних водных путей, экологического и эффективного водного транспорта. Во многих странах доля такого транспорта ощутима в общем объеме грузооборота, например, в США – семь процентов, в Германии – 11 процентов, в Китае при сопоставимой протяженности путей – восемь процентов. В рамках стратегии планируется обеспечить рост перевозок внутренним водным транспортом в Российской Федерации на 4,5 процента ежегодно: со 108 миллионов тонн в 2019 году до 222 миллионов тонн, или до 2,6 процента от объема перевозок без учета трубопроводного транспорта.

В пассажирских перевозках основной акцент планируется сделать на развитии магистрального пассажирского каркаса в агломерациях, региональных авиаперевозках, сокращении в конечном итоге доли поездок на личном автомобиле. Меры, заложенные в стратегии, приведут к росту доли поездок на общественном транспорте в крупных и крупнейших агломерациях с нынешних 54 процентов до 69 процентов.

На слайде семь представлены цели и задачи развития транспортного комплекса Российской Федерации. Исходя из анализа существующей ситуации, мировых тенденций развития смежных отраслей, мы поставили себе следующие цели. Первое – повышение пространственной связанности и транспортной доступности территорий. Второе – повышение мобильности населения и развитие внутреннего туризма. Третье – цифровая, низкоуглеродная трансформация отрасли и ускоренное внедрение новых технологий. Четвёртое – увеличение объема и скорости доставки грузов, в том числе транзитных, и развитие мультимодальных логистических технологий.

Отдельно выделили базовые задачи стратегии: защита национальных интересов России, безопасность на транспорте и транспортная безопасность, обслуживание внешней торговли и экспорт транспортных услуг, обороноспособность и мобилизационная подготовка, кадровое сопровождение и развитие человеческого капитала, экология и устойчивое развитие.

Слайд восемь – принципы развития Единой опорной транспортной сети. Важнейшей инновацией стратегии стала концепция Единой опорной транспортной сети. Разные виды транспорта развиваются с различной динамикой, и нам необходимы методы оценки сбалансированности их развития в составе Единой опорной транспортной сети с целью приоритизации наиболее экономически, экологически, социально значимых транспортных связей. Минтранс России выработаны критерии по отнесению тех или иных объектов транспортной инфраструктуры к составу соответствующих сетей.

Целью развития единой сети является достижение нормативного состояния для 85 процентов сети к 2035 году и устранение узких мест. Сегодня на единой сети порядка 62 процентов объектов и сооружений

находятся в нормативном состоянии. При этом развитие единой сети не снимает задачу по поддержанию инфраструктуры в нормативном состоянии, например, на всей сети железных дорог, не отменяет механизмов государственных программ, взаимодействия с регионами.

Развитие инфраструктуры сети включает следующие направления: развитие участков международных транспортных коридоров, развитие сети аэродромов, аэропортов, гражданской авиации, устранение ограничений пропускной способности портовой инфраструктуры, развитие магистральной транспортной сети городских агломераций, развитие опорной логистической инфраструктуры, ликвидация лимитирующих участков на внутренних водных путях.

Слайд девять – принципы развития транспортных услуг на пассажирские перевозки, повышение мобильности в дальнем сообщении и в развитии туризма.

В целях развития пассажирских услуг мы предусмотрели следующие направления: это оптимизация маршрутных сетей международных перевозок, **обеспечение сбалансированности государственной поддержки для всех видов транспорта**, развитие региональных и местных воздушных перевозок, развитие новых низкобюджетных перевозчиков и региональных узловых аэропортов, **новые модели организации транспорта агломераций**, в том числе «мобильность как услуга», обеспечение комфорта пассажира в поездке и при пересадках, **обеспечение парка транспортных средств**.

Слайд 10 – принципы развития грузовых перевозок, в том числе транзита.

Для грузовладельцев будут созданы условия для повышения скорости доставки товаров, её точности. Совокупность мер развития позволит нарастить в шесть раз контейнерный транзит через территорию России. За счёт развития внутренних водных путей сократится себестоимость перевозки для грузоотправителей, тяготеющих к Единой глубоководной системе европейской части России. Стимулирование создания новых транспортно-логистических центров придаст импульс развитию электронной торговли.

11-й слайд – цифровая трансформация отрасли.

Другим важным направлением работы станет цифровая трансформация – один из важнейших разделов стратегии. Он включает наши известные инициативы, такие как «Автономный транспорт», включая «виртуальную сцепку», проект «Бесшовная грузовая логистика» – он предполагает переход на электронные перевозочные документы, а также дальнейшее внедрение электронных пломб, – **проект «Зелёный цифровой коридор пассажира» – биометрическая идентификация пассажиров и безналичная оплата проезда**. Оцифровка инфраструктуры, интеллектуальные пункты пропуска, ВІМ-технологии, цифровые двойники, интеллектуальные транспортные системы. **Цифровизация позволит достичь снижения издержек и роста производительности труда минимум в два раза.**

На слайде 12 – базовые задачи: кадры, экология, безопасность, экспорт транспортных услуг и защита национальных интересов.

Цифровизация и развитие технологий ставят новые требования к транспортному образованию и развитию человеческого капитала. В этом году по предложению Минтранса России Правительство утвердило Концепцию подготовки кадров для транспортного комплекса на период до 2035 года, где подробно изложены направления развития.

В стратегии предлагается отдавать приоритет экологическим технологиям и транспортным средствам на альтернативных видах топлива, созданию преференций для железнодорожного и водного транспорта как более экологичных, введению ограничений на использование транспортных средств с низкими экологическими классами, реализации принципов социально ответственного инвестирования.

В части экспорта транспортных услуг у России есть возможность развивать международные хабы и занять более существенную долю рынка, чем сейчас. Вместе с реализацией инициатив по росту объёма грузового транзита ожидается рост экспорта услуг транспортного комплекса в 2,2 раза.

Слайд 13. Выполнение целей стратегии потребует согласованного развития в смежных отраслях. Реализация стратегии создаёт новые возможности для смежных отраслей: энергетики, включая переход на новые виды топлива, машиностроения – новые транспортные средства, информационных технологий и связи, для перехода на новые строительные материалы, для таможни и других отраслей.

Повышение связанности территорий придаст импульс развитию внутреннего туризма.

Слайд 14. Увеличение инвестиций в транспортный сектор создаст мультипликативный эффект на экономику.

Мы ожидаем, что увеличение инвестиций в транспортный сектор создаст мультипликативный эффект на экономику, и для достижения целей стратегии в базовом сценарии необходимо увеличить инвестиции в транспорт с существующих 2,3 процента ВВП в среднем за 2014–2019 годы до 3,1 процента ВВП, что будет соответствовать среднемировому уровню.

По нашей совместной с Минэкономразвития оценке, ожидаем, что совокупный эффект от реализации стратегии до 2035 года превысит 90 триллионов рублей, при этом с эффектами до 2050 года цифра возрастает до 180 триллионов рублей. Конечно, это предварительные оценки, и наш главный вызов – скорость внедрения новых технологий.

Стремительно меняется ландшафт транспортной отрасли. Яркий пример – это рынок городских перевозок, где сегодня доминируют операторы мобильности, объединяющие услуги каршеринга, такси, самокатов, доставки. Мы также постарались спрогнозировать новые риски в стратегии. Планируем работать с нашей научной общественностью, чтобы превращать эти риски в наши возможности.

Уважаемый Владимир Владимирович, просим поддержать стратегические направления, предложенные Минтрансом России в рамках проекта транспортной стратегии, в качестве вектора развития транспортной отрасли.

Мы также просили бы Вас провести совещание по вопросу отбора и реализации крупнейших инфраструктурных проектов стратегии. Считаем, что многие из них могут быть реализованы в рамках сложившихся

инструментов национальных проектов, в связи с чем просим Вашего решения о продлении Комплексного плана модернизации и расширения транспортной инфраструктуры, а также проекта «Безопасные и качественные дороги» до 2030 года и с прогнозом до 2035 года.

Мы хорошо понимаем, что утверждение стратегии – это только начало работы. С Вашей поддержкой мы готовы приступить к следующему этапу – это разработка генеральной схемы развития Единой опорной транспортной сети и плана реализации стратегии. Данные документы мы будем готовить с регионами на базе предложений, сформулированных в том числе вчера на подготовительном совещании-семинаре при участии глав субъектов Федерации. Мы договорились, что у стратегии должен быть региональный уровень в формате регионального стратегического плана, в котором будет учтена местная специфика, каскадированы показатели стратегии. Совместными усилиями с регионами мы сможем сделать так, чтобы каждый житель нашей страны ощутил положительные изменения в области транспорта независимо от места проживания, от Калининграда до Сахалина. Доклад окончен. Благодарю за внимание.

В.Путин: Хорошо, спасибо. Я потом некоторые вещи прокомментирую, а сейчас коллег слушаем.

Пожалуйста, **Алексей Самбуевич Цыденов.**

А.Цыденов: Уважаемый Владимир Владимирович! Уважаемые коллеги! Виталий Геннадьевич представил стратегию, которая была разработана по Вашему, Владимир Владимирович, поручению. Хочу отметить высокое качество стратегии, её проработанность. На стадии разработки и согласования стратегии Правительством была выстроена конструктивная работа с регионами и комиссией Госсовета по транспорту под кураторством Игоря Евгеньевича Левитина, и практически все предложения и замечания регионов Минтрансом были учтены на стадии подготовки документа, а также на совещаниях в Правительстве у Андрея Рэмовича Белоусова.

Вместе с тем есть вопрос, на который я хотел бы обратить внимание. Владимир Владимирович, **Вы уже отметили общественный транспорт, это действительно очень актуальный вопрос.** По экспертным оценкам, требуется в среднесрочной перспективе обновление порядка 60 процентов парка автобусов, 6,5 тысячи трамваев, семи тысяч троллейбусов, а также более пяти тысяч вагонов пригородного железнодорожного сообщения. **Предлагается в рамках стратегии предусмотреть меры прямой поддержки регионов, как Вы и говорили.**

По Вашим ранее данным поручениям по общественному транспорту, Владимир Владимирович, уже предложен механизм финансирования с **привлечением средств ФНБ, но это на возвратной основе.** **Но поскольку даже в городах-миллионниках стоимость билета и объёмы перевозок не позволяют за счёт продажи билетов окупить автобусы, а тем более трамваи, то погашать этот кредит будет субъект из своего бюджета. Это, по сути, кредитная нагрузка на региональные бюджеты, пусть по льготной ставке, но всё же. В данном случае более обеспеченные субъекты смогут в этом участвовать, а менее**

обеспеченные, в которых как раз наиболее остро и стоит проблема общественного транспорта, не смогут.

Владимир Владимирович, Вы на это обратили внимание, и предлагаем вернуться к рассмотрению вопроса поддержки общественного транспорта на условиях, доступных для всех субъектов Российской Федерации. А также предлагаем сформировать отдельный программный документ развития общественного транспорта, в котором будут как раз собраны все меры, поскольку сегодня они и так есть, но [рассредоточены] по разным программам, по разным направлениям, и сделать общую программу по развитию общественного транспорта.

Следующий вопрос, Владимир Владимирович, Вы также на него обратили внимание, – это дороги, имею в виду местные, муниципальные дороги. В рамках Вашего указа Правительством ведётся большая работа по приведению в норматив региональных дорог и дорог в агломерациях. По агломерации установлен порог: 85 процентов норматива должно быть, по региональным дорогам – это 50 процентов норматива к 2024 году и 60 – к 2030 году. **Вместе с тем по муниципальным дорогам, дорогам непосредственно в населённых пунктах, не входящих в агломерацию, никаких целевых показателей на сегодня нет.**

С учётом принятого решения о доведении начиная с 1 января 2025 года ста процентов акцизов до региональных дорожных фондов, соответственно, возможности региональных дорожных фондов также будут увеличены. Считаем целесообразным это отметить в стратегии, и на период 2025–2030 годов и до 2035-го **предусмотреть сбалансированное развитие не только региональных, но и муниципальных дорог.**

Также хотел бы отметить, что одним из эффективных механизмов развития инфраструктуры является запущенная Вами программа инфраструктурных бюджетных кредитов на 500 миллиардов рублей на возвратной основе. Условия программы оказались настолько востребованными, что на сегодня уже весь лимит регионами полностью выбран. **С учётом этого прошу Вашего поручения о продлении данной программы инфраструктурных бюджетных кредитов, предоставив дополнительное финансирование в объёме не менее 500 миллиардов. Подчеркну, эти средства нужны не единовременно, а в период до 2030 года, также на возвратной основе.**

Актуальным остаётся вопрос совершенствования нормативной базы и регуляторных условий. За прошлый и этот год Правительством и Госдумой уже внесены значительные изменения в законодательство, существенно упростившие и сократившие сроки и процедуры по жилищному строительству. Надо продолжить эту работу и в части инфраструктурных объектов и совместно с комиссиями Госсовета обеспечить подготовку первоочередных предложений по сокращению инвестиционно-строительного цикла не менее чем на 30 процентов.

Также прошу продлить действующий сейчас переходный период установления зон с особыми условиями использования территорий. Сейчас действуют нормы до 1 января следующего года, но работы ещё много

в части приведения законодательства в соответствие, в связи с чем прошу продлить переходный период до 1 января 2025 года.

В части 44-го ФЗ актуальным является его дальнейшее совершенствование. Предлагается предусмотреть в законе возможность долгосрочного финансирования при условии ускоренного темпа производства работ, чтобы можно было работу делать опережающими темпами, а также возможность заключения трёхсторонних соглашений «заказчик – подрядчик – банк» по аналогии с концессионным законодательством, а также заключение контрактов «под ключ».

Уважаемый Владимир Владимирович, ещё раз хочу поблагодарить за поддержку и за созданный Вами формат вовлечения регионов в работу в формате комиссии Госсовета, очень эффективный формат получился, и предлагаю план мероприятий по реализации стратегии также в дальнейшем принять совместно с регионами и комиссией Госсовета по направлению «транспорт».

Спасибо за внимание. Доклад окончен.

В.Путин: Спасибо большое, Алексей Самбуевич.

Пожалуйста, Роман Владимирович, Курская область.

Р.Старовойт: Уважаемый Владимир Владимирович! Уважаемые участники заседания Президиума Госсовета!

Владимир Владимирович, прежде всего хочу поблагодарить за предоставленную возможность в удобном и уже ставшем привычным формате участвовать в подготовке заседания Президиума.

В дополнение к предложениям, которые озвучил Алексей Самбуевич, и по итогам обсуждения в рамках «круглых столов» предлагаю в целом проект транспортной стратегии одобрить.

Современный этап развития транспортной сети Российской Федерации требует сконцентрировать финансовые средства на создании и модернизации инфраструктуры в виде Единой опорной транспортной сети Российской Федерации, это ясно из стратегии.

Однако, Владимир Владимирович, Вы в своём вступительном слове очень чётко подметили, что важно при строительстве новой инфраструктуры также **уделять особое внимание поддержанию в нормативном состоянии и содержанию уже существующей транспортной инфраструктуры** одновременно с серьёзным контролем эффективности расходования денежных средств на эти цели.

Поэтому предлагаем, **во-первых, представить предложения по обеспечению финансирования механизма формирования опорной сети, в том числе в целях опережающего доведения её нормативного состояния до 85 процентов, с установлением источника финансирования работ по содержанию и ремонту. Это касается слайда номер восемь презентации, которую нам представил Виталий Геннадьевич. Во-вторых, предусмотреть синхронизацию целевых показателей по состоянию федеральной, региональной и муниципальной инфраструктур всех видов транспорта с учётом оптимального баланса затрат на содержание и строительство инфраструктуры.**

Также предлагаем предусмотреть источники устойчивого наполнения дорожных фондов в объёме, необходимом для реализации мероприятий стратегии по содержанию и созданию автодорожной сети. Владимир Владимирович, на сегодняшний день в целях исполнения Бюджетного кодекса в части перечисления в Федеральный дорожный фонд финансирования с учётом расчётного коэффициента предлагаем применение коэффициента **0,83** к объёму доходов от акцизов на нефтепродукты, отменив временно действующую меру. К сожалению, каждый год в диалоге находимся с Министерством финансов, но договориться в этой части не можем.

Очень важная тема – безопасность дорожного движения. Понятно, что все штрафы, которые действуют у нас на дорогах, направлены не на пополнение бюджетов, а на исключение нарушений. Предлагаем закрепить за субъектами Российской Федерации право разработки собственной системы дифференцированных административных штрафов за нарушение правил дорожного движения с учётом платёжеспособности населения конкретного региона. **В столицах штраф в тысячу рублей иногда воспринимается просто как право нарушить правила дорожного движения. Поэтому об этом вчера на «круглых столах» подробно говорили, предлагаем такое решение зафиксировать.**

И, наконец, Владимир Владимирович, – то, о чём Вы говорили, – необходимо представить предложения Правительству Российской Федерации по обновлению механизмов формирования дорожных фондов, в том числе с учётом перехода на альтернативные виды топлива, а также предоставлению субъектам Российской Федерации права реализации принципа «пользователи платят» на региональных и местных дорогах. **Наука и эксперты говорят о том, что в горизонте до 2025 года рисков по уменьшению платежей в дорожные фонды существенных нет, но после 2025 года какой-то переходный период, нам видится, обязательно необходимо будет предусмотреть.**

Уважаемый Владимир Владимирович, хочу поблагодарить Вас за поддержку всех субъектов Российской Федерации, Курской области в частности, в развитии транспортной инфраструктуры.

Большое спасибо за внимание.

В.Путин: Спасибо большое.

Пожалуйста, Михаил Борисович, Центральная пригородная пассажирская компания.

М.Хромов: Уважаемый Владимир Владимирович! Уважаемые участники заседания!

Прежде всего хотел поблагодарить Вас, уважаемый Владимир Владимирович, за особое внимание к проблематике общественного транспорта и понимание его значимости для всех без исключения граждан нашей страны.

Я представляю группу компаний, которая занимается перевозкой пассажиров в 13 субъектах Российской Федерации.

Например, в рамках проекта по запуску трамвайного движения в городе Твери планируется восстановить 20 километров трамвайных путей. Для возврата заёмных средств необходимо повысить тариф для

жителей города почти в три раза, с 25 рублей до 89 рублей. Для недопущения такого роста регион будет вынужден увеличить расходы бюджета на субсидирование транспорта на 480 миллионов рублей в год, а это очень существенная сумма для бюджета региона.

Указанные обстоятельства, учитывая финансовое состояние бюджетов, не позволяют многим регионам реализовать проекты по обновлению общественного транспорта. Поэтому, исходя из приоритетов стоимости проезда для пассажиров и недопущения роста тарифов, предлагаем рассмотреть для проектов общественного транспорта предоставление средств Фонда национального благосостояния и инфраструктурных бюджетных кредитов на специальных условиях, а именно: **минимальная ставка при максимальном сроке использования этих денег, а также, что очень важно, целевых субсидий федерального бюджета, направляемых напрямую регионам.**

Также для недопущения существенного роста стоимости проезда пассажиров в городском и пригородном железнодорожном сообщении просим и предлагаем продлить до 2035 года, а именно на горизонт планирования по стратегии, действующие меры – это льготный коэффициент 0,01 к тарифу на услуги инфраструктуры и нулевой НДС для пригородных железнодорожных перевозок.

И ещё одно предложение, **уважаемый Владимир Владимирович. Правительством предусмотрено много ресурсов на развитие общественного транспорта, но они распределены по разным инструментам и программам. Понимая важность общественного транспорта для повседневной жизни каждого человека, предлагаем сконцентрировать ресурсы на его развитие в рамках одного проекта или одной программы, определив конкретные цели, перечень мероприятий и финансирование по каждому виду: автобусу, электротранспорту, городскому и пригородному железнодорожному транспорту.**

Считаем, что предлагаемые меры позволят существенно ускорить обновление общественного транспорта в стране и достичь целевых показателей, заложенных в транспортной стратегии, **сохранив при этом, что очень важно, доступный уровень стоимости для пассажиров.**

Спасибо большое за ваше внимание.

В.Путин: Благодарю Вас.

Пожалуйста, **Хуснуллин Марат Шакирзянович.**

М.Хуснуллин: Уважаемый Владимир Владимирович! Уважаемые коллеги! Хочу справочно интересную информацию представить. **Мы закончили с регионами отбор первых проектов на 500 миллиардов [рублей], и вы знаете, из 500 миллиардов регионы приняли решение 89 проектов на 320 миллиардов вложить в транспортную инфраструктуру. Это показатель того, насколько важно сегодня развитие транспорта для каждого региона. Причём эти деньги распространяются следующим образом: на дорожные объекты, где мы строим дороги и мосты, – 175 миллиардов, на приобретение транспорта – электричек, автобусов – больше 100 миллиардов. И строительство мостов, даже аэропорты включают в эту программу, это очень востребованная программа.**

Но что самое интересное, на вторые 500 миллиардов, которые мы планировали до 2030 года, до 2026 года с регионами отработать, у нас при лимите 500 миллиардов уже поступило заявок на 590 миллиардов только на транспорт. **То есть транспорт – самая востребованная и интересующая тема для всех регионов.** И конечно, мы сейчас с Антоном Германовичем [Силуановым] рассматриваем возможность, как дальше двигаться по этому проекту. Думаю, что отработаем, Вам предложения представим.

Теперь что касается решений, которые очень подробно обсуждались. Очень много обсуждалось решений, на что просил бы обратить внимание.

Мы достаточно подробно обсудили тему развития железнодорожного транспорта внутри населённых пунктов. В первую очередь в агломерациях, но в том числе и в небольших городах это может быть использовано как городской, так и как пригородный транспорт. Вообще в рамках увеличения объёма пассажирских перевозок и комфорта населения это одна из самых приоритетных задач, её все поддерживают. Она у нас пока на сегодняшний день не обеспечена финансированием, потому что, конечно, включить её в инвестиционную программу РЖД достаточно сложно. Но мы с РЖД достаточно тесно эти вопросы проработали, у нас уже восемь регионов есть с готовыми схемами, плюс ещё порядка 15 регионов, которые проявляют большую заинтересованность в этом проекте. Поэтому я всё-таки предлагаю в решение, Владимир Владимирович, это включить, и Правительству, нам вместе с РЖД эту тему отработать. За этой темой – большое будущее, мы это видим на примере Москвы, сейчас мы это активно начинаем внедрять в Санкт-Петербурге, ещё в целом ряде регионов.

Также я хотел бы сделать акцент на сокращении сроков инвестиционно-строительного цикла, потому что у нас как никогда много сейчас средств на реализацию различных транспортных объектов. У нас в этом году увеличились деньги в бюджете на приведение дорог в нормативное состояние на ближайшие два года, у нас большие заявки на ФНБ. Вы, Владимир Владимирович, знаете эти проекты, мы с Вами их обсуждали. Там действительно огромные деньги, и чтобы вот эти деньги реально в плане реализовать, и чтобы население в максимально короткие сроки почувствовало [улучшения], у нас самый большой резерв – это сокращение инвестиционно-строительного цикла.

Мы много достаточно уже сделали, но ещё больше предстоит сделать. У нас на сегодняшний день при строительстве транспортных объектов максимальное количество согласующих процедур может достигать 600, а максимальное количество дней – 1800. В протоколе у нас написано отработать и Правительству, и Думе, и совместно с Госсоветом нормативные документы, но у нас очень большой объём согласований на уровне регионов.

Вы несколько раз уже об этом говорили, я бы ещё раз просил протокольно записать, чтобы мы с регионами, с главами очень подробно это обсудили, посмотрели, как это сократить. Без этого эти грандиозные планы, причём они у нас финансированием обеспечены, реализовать будет крайне сложно.

А базово я считаю, что стратегия несколько месяцев прорабатывалась очень подробно, со всеми мы прямо пережили эту стратегию и, мне кажется, она максимально всё учла. Теперь самое главное – её реализовать.

Спасибо за внимание.

В.Путин: Хорошо, спасибо большое.

Пожалуйста, коллеги, кто хотел бы выступить, добавить что-то к тому, что было сказано докладчиками?

А.Шохин: Владимир Владимирович, Шохин, РСПП, если позволите.

В.Путин: Да, Александр Николаевич, прошу Вас.

А.Шохин: Спасибо, Владимир Владимирович.

Уважаемые коллеги!

Я хотел бы напомнить, что предыдущая стратегия 2008 года была выполнена где-то на 60 процентов. С одной стороны, это позволило значительно повысить качество транспортной системы, с другой стороны, мы прекрасно понимаем, что многие нерешённые проблемы переключались в некотором смысле и в новый вариант стратегии. Но дело не только в том, что нерешённые проблемы предстоит решать. Действительно, за это время мир радикально изменился, и хорошо то, что новые вызовы включены в обсуждаемый сегодня проект транспортной стратегии.

Действительно, самые современные тенденции и вызовы для мирового транспорта, – они включены: это экология и климат, цифровизация, беспилотные технологии. Хорошо, что целый раздел посвящён в презентации и в самой стратегии этим вопросам.

Хотел бы также зафиксировать, что стратегия проходила полноценное обсуждение с бизнесом, около 700 предложений всего было учтено при проработке последней версии стратегии, и мы с удовлетворением отмечаем, что несколько сот предложений от бизнеса были также инкорпорированы в неё.

Важно то, что транспортная стратегия должна позволить повысить конкурентоспособность не только транспортной системы, но экономики страны в целом через развитие в том числе и транспортных коридоров, максимальное использование транзитного потенциала, ликвидацию узких мест при экспорте, снижение транспортных издержек как для бизнеса, так и для граждан. Поэтому мы вполне можем поддержать проект стратегии.

Но сегодня мы должны говорить, наверное, и о направлениях дальнейшей работы, в том числе по реализации стратегии. Я хотел бы несколько сюжетов здесь упомянуть.

Во-первых, необходима не только подготовка с участием регионов и бизнеса «дорожной карты» по реализации стратегии, но и её увязка с действующими программами и нацпроектами. Ряд стратегических документов в транспортной сфере прекращает своё действие в обозримой перспективе, и нужно решить, то ли нужно их продление, то ли нужны новые стратегические документы.

Я поддерживаю предложение, которое здесь уже звучало, что необходимо продлить и такие проекты, как «Безопасные и качественные дороги» и Комплексный план модернизации инфраструктуры. Их нужно продлить на срок действия стратегии – до 2030-го и с прогнозным выходом на 2035 год.

Второе направление – это развитие не только бюджетного, но и рыночного инструментария финансирования проектов, тем более что у нас уже сложился целый набор инструментов, которые надо активно использовать. В ряде случаев, наверное, понадобится их доработка, а в других случаях нужно продлить их применение во времени. Это и ГЧП, включая концессии, капитальные гранты, в том числе с привлечением ФНБ, это и транспортные облигации, и бюджетные инфраструктурные кредиты. По всем этим направлениям нужно, видимо, тоже определиться – что продлевать, что развивать, что дорабатывать. Было здесь сказано и о необходимости научного сопровождения стратегии. Также поддерживаем это направление, поскольку без этого научного сопровождения и мониторинга изменений в технологиях будет невозможно реагировать на технологические вызовы времени. Безусловно, мы сейчас уже эти вывозы определили в стратегии, но за 10–15 лет появятся наверняка и новые.

Для бизнеса очень важно увеличение пропускных возможностей транспортной системы, и хотелось бы, чтобы приоритетность инфраструктурных проектов определялась с учётом транспортно-экономического баланса. Хотел бы поприветствовать подход Минтранса, который предложил в стратегии разрабатывать этот баланс, и хотелось бы, чтобы приоритеты (мы все проекты, наверное, сразу запустить не можем) определялись именно исходя из этого баланса.

Здесь, безусловно, нужно развивать широтные транзитные коридоры. Это не только Восточный полигон – БАМ и Транссиб, но, безусловно, это и Северный широтный ход, по нему надо тоже принимать решение. Это и Северный морской путь – это не только ледокольный флот, но это система портов с подходными путями, это и современные грузовые суда и так далее. Отдельная тема, которую тоже нужно обозначить, – это развитие железнодорожных подходов к портам, в том числе в Азово-Черноморском и Балтийском бассейнах, что необходимо для переориентации российских грузов из портов сопредельных государств. И целый ряд других подходов к формированию и меридианных транзитных коридоров, и локальных коридоров. О них было в том числе и вчера много сказано на подготовительном совещании.

Хотел бы поддержать в качестве одного из ключевых направлений такой регуляторный реинжиниринг транспортно-строительной отрасли. Я здесь с Маратом Шакирзяновичем [Хуснуллиным] полностью согласен, мы можем, так же как и в промышленном строительстве, за счёт нормализации регуляторики сэкономить где-то одну треть инвестиционных ресурсов, а вернее, даже не сэкономить, а получить их для реализации новых инвестиционных проектов. И это направление может оказаться одним из ключевых для реализации стратегии.

И последнее, о чём я хотел бы сказать. Вчера при подготовке Госсовета на нескольких из круглых столов ставился вопрос о введении платы за использование региональных дорог. Понятна озабоченность руководителей субъектов Федерации: большегрузы уходят с федеральных

трасс на региональные дороги, чтобы избежать платы за использование дорог, и в этой связи предложение о введении этой платы по региональным дорогам, безусловно, имеет право на существование. Мы хотели бы этот вопрос более детально обсудить, но учесть при этом несколько параметров, которые должны быть заданы, как говорится, «на берегу».

Во-первых, введение такой платы должно быть правом субъектов Федерации и не должно в обязательном порядке внедряться. И должны быть, видимо, и альтернативные бесплатные дороги, и тарифы не должны быть завышенными, иначе большегрузы не дойдут до региональных дорог, и эта система, может быть, не сработает. Но самое главное то, что в случае введения такой платы должны быть встречные обязательства субъектов Федерации по качеству, эксплуатации дорог, доведению их постепенно до нормативного состояния и так далее. В случае если такое встречное движение будет в механизме введения платы за использование региональных дорог разработано и реализовано, тогда, мы думаем, этот механизм будет в интересах и бизнеса, и субъектов Федерации.

В целом я хотел бы сказать о том, что бизнес готов к активному участию в реализации стратегии. Обсуждения и в Правительстве, и на площадках Госсовета показали, что бизнес и слышат, и прислушивается.

В.Путин: Приятно слышать. Спасибо.

Так, пожалуйста, коллеги, кто ещё?

А.Белоусов: Владимир Владимирович, можно?

В.Путин: Да, пожалуйста, Андрей Рэмович.

А.Белоусов: Спасибо большое.

Я хотел просто остановиться, прокомментировать ряд предложений, которые сегодня прозвучали, но прежде всего высказать большую благодарность коллегам, которые приняли участие в работе, и это касается и Алексея Самбуевича Цыденова с коллегами из комиссии, это касается и депутатов, потому что, конечно, работа велась практически целый год и прошла несколько итераций. И то, что сегодня практически все выступающие говорят, что стратегия находится в высокой степени готовности, – это оценка такого коллективного труда.

Тем не менее несколько моментов, на которые я хотел обратить внимание.

По общественному транспорту. **Сегодня коллеги говорили о том, что общественный транспорт в ряде случаев – некупаемая модель и нужно субсидировать. Конечно, субсидия должна быть. Но я хочу обратить внимание коллег, что если сначала раздать наиболее выгодные, рентабельные маршруты частным компаниям, оставить в распоряжении муниципалитетов те маршруты, которые другие частные компании не берут, а потом говорить «давайте развивать», то, конечно, при таком подходе априори они не будут окупаемы с самого начала. И поэтому, когда мы расширяем, смотрим модели, с 12 городов будем переходить на 15–20 и расширять дальше, то эта работа обязательно должна сопровождаться очень болезненной работой по реструктуризации маршрутов внутри городов и внутри субъектов. Без этого мы будем просто федеральными деньгами заливать дефицит средств, который сами себе и создали на муниципальном, на региональном уровне.**

Поддерживаю коллег в том, что у нас проект «Общественный транспорт» разбросан по разным документам. Что касается эксперимента, который мы проводим в Твери, – отдельно лежит, там и Внешэкономбанк участвует, и так далее. Обновление общественного транспорта, в том числе за счёт ФНБ, – это другой проект. Дороги в агломерациях – это третий проект. Нам это всё надо свести в отдельный федеральный проект и, наверное, если Марат Шакирзянович будет согласен, сделать это внутри проекта «Безопасные и качественные дороги».

Вторая тема, которую затронул Роман Владимирович Старовойт, очень важная – это тема о балансе между развитием дорожной сети и поддержанием её в нормативном состоянии. Мы действительно строим всё больше и больше, а поддерживать то, что мы уже построили и даже вводим... Здесь это не вопрос незавершённости. Вопрос незавершённости – это понятно, вообще он должен быть исключён. Нам надо доводить то, что начали строить, до конца, но то, что построим, надо содержать.

Мы сейчас столкнулись в полный рост с этой темой и с железнодорожной инфраструктурой, но что касается автомобильных дорог, – то, о чём сейчас говорилось, – тема местных дорог. Понятно, что люди ездят, у нас местная дорожная сеть самая протяжённая в стране, и на неё практически нормативные правила никакие не распространяются. Но, прежде чем мы с вами введём её в нормативное поле, нам нужно понять, каковы источники финансирования местных дорог. Это вопрос ключевой, поскольку, абсолютно правильно, мы эту тему обсуждали, и сегодня Роман Владимирович эту тему поднял, – по мере того, как у нас транспорт будет переходить на другие виды топлива, даже на газомоторное топливо, я уж не говорю про электроэнергию, у нас источники поступления средств прежде всего в региональные дорожные фонды будут сужаться. Тогда возникает вопрос: мы потребность будем расширять, а деньги будем сокращать? Поэтому я прошу здесь поручения, это очень важная история.

Поручения может быть два. Во-первых, нам всё-таки провести эксперимент – включение местных дорог в такое правовое поле с поддержкой, с выстраиванием вертикали. Я бы сначала выделил 4–5 регионов, которые наиболее готовы к этому, и провёл там эксперимент по выстраиванию такой вертикали, приведению в нормативное состояние местных дорог. Эксперимент может продолжаться где-то два года, до 2023 года, а там уже принимать окончательное решение. И второе – это предложение по изменению механизма наполнения дорожных фондов финансовыми ресурсами по мере того, как у нас будет сокращаться акциз.

Третья тема, мы с Маратом Шакирзяновичем её обсуждали, – это тема городских железных дорог. Я честно скажу, мы в Правительстве эту тему не обсуждали. Но то, что Марат Шакирзянович её вынес, – спасибо ему.

Но здесь есть два вопроса, на которые нужно ответить.

Вопрос первый: кто будет эти железные дороги содержать? Потому что, если мы это содержание повесим на РЖД, мы получаем, что сначала РЖД

строит, тратит деньги, потом РЖД содержит это всё, ремонтирует, и ещё РЖД платит налог на имущество с этих дорог. Перегружать, конечно, РЖД таким образом, я считаю, абсолютно недопустимо. Инвестиционная программа РЖД перегружена, мы сейчас добавляем туда ещё и капитальный ремонт по Вашему поручению, Владимир Владимирович, и нам надо искать тогда источники. Поэтому здесь надо принимать сбалансированные с финансовой точки зрения решения. Это, с моей точки зрения, главный вопрос сейчас.

И второе – кто будет строить эти дороги и какую там роль будут принимать субъекты Российской Федерации. Я предлагаю эти вопросы подготовить вместе с РЖД и вынести, рассмотреть их на транспортной комиссии в Правительстве, потом уже принимать окончательное решение о том, где и в каких масштабах мы это всё будем делать.

Я поддерживаю решение и буду очень благодарен, если в перечне поручений или в протоколе сегодняшнего заседания Президиума Государственного Совета это найдёт своё отражение, о продлении КПМИ (комплексного плана модернизации) и федерального проекта «Безопасные и качественные дороги» до 2030 года, потому что нам уже сейчас надо вести подготовительные работы. Но, для того чтобы нам продлить до 2030 года, Владимир Владимирович, я прошу – об этом сегодня Виталий Геннадьевич [Савельев] говорил – у Вас на совещании рассмотреть перечень инфраструктурных проектов до 2030 и 2035 годов. Мы этот перечень сейчас подготовили, он у нас сбалансирован с нашими финансовыми возможностями в той мере, в которой мы эти финансовые возможности видим. Там есть вопросы, но это, по сути дела, приоритеты того, как будет развиваться транспортный комплекс страны, опорная транспортная сеть в ближайшие десять лет. Крайне важный вопрос, от этого, собственно, зависит стратегия нашего развития в будущем.

Спасибо.

В.Путин: Спасибо, Андрей Рэмович.

Пожалуйста, коллеги, кто ещё?

В.Уйба: Владимир Владимирович, можно? **Республика Коми, Уйба Владимир Викторович.**

В.Путин: Да, прошу Вас.

В.Уйба: Глубокоуважаемый Владимир Владимирович! Уважаемые коллеги! Безусловно, транспортная стратегия Российской Федерации до 2030 года с прогнозом до 2035 года учитывает практически все проблемные аспекты в развитии транспортной сферы, особенно в Арктической зоне Российской Федерации, где обеспечение именно стабильной, круглогодичной транспортной доступностью удалённых и труднодоступных территорий является национальным приоритетом.

Для Республики Коми транспорт играет ключевую роль в решении социально-экономических проблем, а современная транспортная инфраструктура имеет стратегическое значение для экономического роста. На сегодняшний день авиационное сообщение является единственно возможным способом добраться в 184 труднодоступных населённых пункта республики, входящих в Арктическую зону России, которые в периоды весеннего ледохода и осеннего ледостава не имеют альтернативного

транспортного сообщения. В связи с этим хотелось бы заострить внимание на проблемах авиаперевозок и авиатранспорта в арктических регионах, в том числе в Республике Коми.

Требования в части транспортной безопасности влекут значительные издержки субъектов транспортной отрасли. На территории республики функционирует семь аэропортовых комплексов, а если посмотреть, Владимир Владимирович, 2003 год, не далёкий, то более 100 малых аэропортов, на которых была малая авиация, – знаменитый наш Ан-2. Так вот аэропортовым оператором является стопроцентное региональное авиапредприятие «Комиавиатранс», общая численность сотрудников – 1700 человек. И, учитывая техническое состояние наземной инфраструктуры и убыточность именно малодетальных аэропортов, для исполнения требований по транспортной безопасности региональный авиаперевозчик на сегодня не имеет возможностей для технического оснащения аэропортов средствами транспортной безопасности.

В связи с этим предлагаю законодательно пересмотреть вопрос минимизации требований на воздушном транспорте, синхронизируя требования в области авиационной и транспортной безопасности. Это позволит исключить риск закрытия малодетальных, но социально очень значимых аэропортов России, снизить расходы на их содержание.

Ещё очень важный аспект для республики. Городу Воркуте совсем недавно при Вашей поддержке, Владимир Владимирович, было присвоено почётное звание Российской Федерации «Город трудовой доблести». Функционирует гражданский аэродром двойного назначения, совместного базирования с авиацией ФСБ России. Объединённый арктический авиационный отряд ФСБ России выполняет более 60 процентов рейсов с аэродрома Воркута, остальное – это уже межмуниципальные, межрегиональные пассажирские авиаперевозки. Взлётно-посадочная полоса аэродрома введена в эксплуатацию в конце 1960-х годов, а крайняя реконструкция была проведена в 1975 году. Естественно, построенные в конце 1960-х годов объекты аэропорта выработали отведённые им ресурсы и требуют срочной реконструкции. Содержать аэропортовый комплекс в надлежащем состоянии и обеспечивать его функционирование в режиме, необходимом для совместного базирования с ФСБ России, за счёт региона сегодня невозможно.

В целях исключения риска закрытия аэродромного комплекса Воркута и приведения его в нормативное состояние прошу Вас, Владимир Владимирович, поддержать предложение республики о передаче его в федеральную собственность.

И в заключение. В целях развития авиасообщения именно в Арктической зоне Российской Федерации, а также повышения мобильности населения, о чём сказано в транспортной концепции, и выполнения совместной санитарно-авиационной эвакуации, предоставления воздушных судов и экипажей для полётов с целью обследования лесных пожаров, в целях дальнейшей эксплуатации аэропортов прошу рассмотреть вопрос возможности выделения из Резервного фонда Правительства Российской Федерации необходимых средств для дальнейшей эксплуатации «Комиавиатранса» и наших аэропортовых комплексов. Председателю

Правительства Российской Федерации Михаилу Владимировичу Мишустину доложено.

Глубокоуважаемый Владимир Владимирович, прошу поддержать наши предложения в целях осуществления социально значимых авиаперевозок, в том числе в Арктической зоне Российской Федерации.

Благодарю за внимание.

В.Путин: Хорошо. Спасибо. Постараемся учесть Ваши предложения.

Пожалуйста, коллеги, кто ещё?

Антон Германович, прошу Вас.

А.Силуанов: Спасибо.

Уважаемый Владимир Владимирович! Уважаемые коллеги!

Про деньги. Всем хочется побольше на дороги, и я хочу сказать, что для Правительства транспортная инфраструктура – приоритет.

Несколько цифр: в 2021 году мы дополнительно к тому, что было заранее предусмотрено, добавили где-то более 320 миллиардов рублей, и общий объём средств у нас будет под триллион 300 [миллиардов] в текущем году на все мероприятия транспортной инфраструктуры. И то же самое на предстоящую трёхлетку. Мы перенесли, сконцентрировали с трёхлетки деньги на текущий год больше чем на 300 миллиардов рублей, и по сравнению с ранее предусмотренными плановыми назначениями увеличили трёхлетку ещё на 300 миллиардов. То есть, по сути дела, дополнительно на трёхлетку у нас 600 миллиардов рублей предусмотрено транспортных денег, помимо того – ФНБ, на трёхлетку это более триллиона рублей. Инфраструктурные кредиты – из 500 миллиардов там большая часть.

Поэтому у меня какой первый тезис? Сейчас самое главное нам не перегреть этот сектор, с тем чтобы эти деньги – а это огромные деньги, больше, чем обычные плановые назначения, – не переросли в рост стоимости материалов в этом секторе. За этим просто нам надо следить. Первое соображение.

Второе – вторые 500 миллиардов рублей регионам. Об этом тут многие говорили. В целом мы не возражаем. Какие есть риски? Риски для ряда регионов – увеличить резко свой долг. Это же займы? Займы. Мы только что добились от регионов контроля над их долгом. Если мы резко сейчас будем увеличивать долговые вливания, долг будет превышать пределы.

Я знаю, по ряду регионов, три региона строят метро. Стоимость метро за счёт бюджетных кредитов – под 100 миллиардов рублей. Не все регионы выдержат нормативы Бюджетного кодекса: 100 процентов от собственных доходов. А нормативы нарушать нельзя. Поэтому здесь вопрос следующий – о том, что мы готовы идти на увеличение первых 500 [миллиардов рублей], и мы с Маратом Шакирзяновичем говорили о том, что в 2023 году сможем вторую партию предусмотреть, раскассировать, но вопрос-то долговой нагрузки регионов сохраняется, он никуда не девается. **Это первое.**

И второе. Как такие регионы, которые строят метро, будут отдавать эти деньги? Кредиты на 15 лет, надо уже начинать с третьего года потихонечку гасить. Мы говорим: если метро – хорошо, новые регионы отстраиваются, земли продаются под жилищное строительство – давайте возвращать. И мы создадим «револьверный» фонд типа Фонда развития промышленности:

будут [деньги] возвращаться – будем новые давать. **Но этот вопрос просто надо запустить, потому что сейчас пока только «давай», а через 15 лет как будем возвращать – там видно будет. Такого нельзя допустить, надо прекрасно понимать, чтобы модель работала.**

Следующая позиция, на которую обращаю внимание, коллеги, – дорожный фонд и коэффициенты: 0,84, 0,73, 0,36. Что это за коэффициенты, Владимир Владимирович, коллеги? Это коэффициент (сегодня 0,36) от общего объёма акцизов, которые собираются по всей стране, сколько поступает денег в федеральный бюджет и сколько идёт в Федеральный дорожный фонд и в региональные дорожные фонды. На самом деле это уже всё устарело давно. Почему? Потому что мы одно время постоянно повышали акцизы. Повысили акцизы, поэтому и коэффициент снизили, с тем чтобы в бюджетах регионов и в федеральном бюджете не было диспропорции между зачислениями акцизов. Поэтому в условиях, когда будут развиваться электродвигатели, электромобили, когда мы запускаем водород, когда запускаем газомоторку, объём акцизов будет меняться, он будет сокращаться, и фонд будет сокращаться.

Так давайте вообще отойдём тогда от этих нормативов и зафиксируем базу, будем индексировать на уровень инфляции, как вариант. Потому что сейчас борьба за эти коэффициенты не приведёт к какому-то результату, понимаете? Потому что нам надо финансировать дороги, федеральным министерствам, регионам надо финансировать свои дороги. Сейчас какие-то резкие движения мы не сможем делать. Это ещё одна позиция.

Следующее – содержание. Надо нам вообще-то с учётом новых технологий, с учётом новых покрытий говорить о сокращении нормативов на содержание. Пока этого нет. Мы с Маратом Шакирзяновичем на эту тему думаем и считаем, что надо реализовать.

И второй вариант по содержанию. Регионы говорят: заберите на федеральный уровень дороги. Тем самым [пытаются] ослабить давление на свои дорожные фонды. И мы таких решений очень много в последнее время приняли, Владимир Владимирович. Но на самом-то деле, и мы тоже говорили, нам нужно понять: что такое федеральная дорога, что такое региональная дорога? В Федеральном дорожном фонде накопилось столько мелких дорог, которые просто не являются федеральными. Мы их отремонтировали, слава богу, привели в нормальное состояние, сейчас их надо передать регионам. Пожалуйста, содержите, там две копейки содержание. И вот эту расчистку с федерального уровня региональных дорог нужно сделать, потому что неправильно нам содержать какие-то дороги, совершенно не соответствующие федеральному уровню.

Поэтому мы поддерживаем эту стратегию, считаем, что её надо принимать, но всё-таки настроить финансы и настроить денежные потоки.

Спасибо.

В.Путин: Хорошо. Спасибо за Ваши замечания.

Пожалуйста, кто ещё?

И.Руденя: Руденя Игорь Михайлович, Тверская область.

В.Путин: Да, прошу Вас, пожалуйста.

И.Руденя: Спасибо.

По поводу проекта по общественному транспорту. Хотел поддержать своих коллег, чтобы этому проекту придали отдельный статус общефедерального либо более высокий статус. Потому что вопрос общественного транспорта в большинстве регионов входит в пятёрку социально значимых вопросов, которые население хочет видеть в более динамичном режиме реализации. Все эти проекты не являются проектами коммерческими с самоокупаемостью.

Владимир Владимирович, прежде всего хотели попросить. Вы абсолютно правильно сказали, что для граждан очень важно повышение качества жизни, удобно и безопасно перемещаться по территории региона. При таком подходе, когда будет самостоятельный проект, можно будет видеть его эффективность, добавить дополнительные мероприятия, такие как модернизация инфраструктуры общественного транспорта. Потому что, говоря сегодня об агломерациях, мы понимаем, что агломерация – это не вся страна, и есть регионы, в которых, даже если полсубъекта объединить в один муниципалитет, всё равно не получится агломерация в 500 тысяч человек. И вопросы по инфраструктуре, по модернизации, по обновлению тоже должны войти в этот проект.

Поэтому, Владимир Владимирович, просим поддержать то, что сказали мои коллеги, в том числе Алексей Цыденов, – сделать это самостоятельным проектом с понятным финансированием, с понятными критериями и с понятной отчётностью.

Большое спасибо.

В.Путин: Хорошо. Благодарю Вас.

Пожалуйста, коллеги, ещё. Не все сразу, пожалуйста. Кто?

О.Белозёров: Белозёров, если можно, РЖД.

В.Путин: Да, прошу.

О.Белозёров: Уважаемый Владимир Владимирович! Уважаемые участники заседания!

Мы с Минтрансом работали по стратегии, и хочу поблагодарить коллег из Минтранса – практически все развилки мы прошли, документ получился для нас в части железнодорожного транспорта очень амбициозным, насыщенным.

При этом проведён был анализ итогов реализации предыдущей стратегии. Я буквально несколько цифр приведу. С 2011 по 2020 год, поскольку они являются значимыми для железных дорог, мы приросли в грузообороте на 22 процента, мы приросли в пассажирообороте на 21 процент. Мы вышли в лидеры по грузонапряжённости, грузообороту, по безопасности и энергоэффективности. За этот промежуток времени мы чётко можем сказать, что мы лидеры здесь.

И один, наверное, из важнейших элементов, который сегодня затрагивался, – с 2015 года мы переломили тренд по наращиванию километров с просроченным ремонтом, несмотря на рост грузооборота, и с 25 тысяч он у нас снизился до 23,9 тысячи.

При этом планы стоят до 2035 года амбициозные – прирасти на 30 процентов в грузовых перевозках, а в пассажирских – практически в 1,5 раза.

Цифра по инвестициям: более трети инвестиций (36 процентов всех инвестиций) в стратегии – это железнодорожный транспорт, 23,7 триллиона

рублей за 15 лет. При этом тот баланс, о котором Вы сказали, как раз необходимо найти и соблюдать, чтобы всё, что мы бы строили, содержалось. Хочу поблагодарить Вас за поручения, поблагодарить Андрея Рэмовича Белоусова. Очень сложная в этом году была работа, и на предстоящую трёхлетку в Правительстве были подготовлены совместные предложения по уточнению параметров, в том числе донастройке ряда механизмов, которые в том числе в 2022-м, 2023-м, 2024 годах позволят выполнить и поручения, и этот баланс поддержать, чтобы не ухудшить безопасность прежде всего. Это первый аспект.

И второй аспект, на который хотел обратить внимание. Коллеги говорят об общественном транспорте. Мы видим, что в ряде случаев, даже в большинстве случаев железные дороги являются одним из самых эффективных городских видов транспорта. Соответственно, спасибо большое и Андрею Рэмовичу, и Марату Шакирзяновичу – полностью разделяю позицию, что нужно доработать, где, чья зона ответственности, но это будет самый эффективный в ряде случаев транспорт по перевозке.

Но есть один момент, по которому Вы давали несколько раз поручения, в 2015 году – по пригороду. Неудобно вспоминать эту ситуацию, но был кризис пригородных перевозок, Вы дали поручение, которое звучало так: «Создание устойчивого механизма финансирования услуг по перевозке пассажиров железнодорожным транспортом в пригородном сообщении в достаточном объёме». Я в Ваш адрес и в этом году обращался, Вы наложили резолюцию и дали поручение Правительству в достаточном объёме заложить средства на предстоящий период. Информировать, что в бюджете, который направлен сейчас в Государственную Думу, по-прежнему дефицит и на 2022-й, на 2023-й, на 2024-й годы, и эта цифра более 34 миллиардов. При этом ещё в этом году весь объём перевозки не закрыт на 8 миллиардов, и исторически сложившаяся задолженность тоже есть.

Поэтому просил бы по этому вопросу дать поручение, чтобы этот вопрос был закрыт, потому что прирост пассажирооборота, качество и комфорт напрямую зависят от создания финансовых условий.

Спасибо большое.

В.Путин: Хорошо. Спасибо.

Пожалуйста, дальше.

А.Николаев: Уважаемый Владимир Владимирович, можно? Николаев, Якутия.

В.Путин: Да, прошу.

А.Николаев: Уважаемый Владимир Владимирович!

Очень хорошо, что одной из главных целей стратегии объявлено повышение транспортной связанности нашей страны, пространственной связанности. Для Якутии это крайне важный вопрос, потому что, к сожалению, пространственная связанность даже по федеральным автомобильным дорогам у нас отсутствует. И я считаю, что для достижения этой цели необходимо в стратегии или уже в документах, которые Правительство будет принимать, обязательно прописать, чтобы до 2030 года у нас было обеспечено круглогодичное автомобильное движение хотя бы по федеральным автодорогам.

У нас на территории Якутии, Вы знаете, три федеральные автодороги: «Лена», «Вилуй» и «Колыма». Каждая из них – тысяча километров, и по каждой почти полгода нет никакого проезда. Вот сейчас у нас движение останавливается, потому что лёд начинает стоять на реках. Весной – потому что лёд начинает сходить. В общей сложности полгода федеральные дороги не могут обеспечивать круглогодичный проезд для населения, для грузов, а на самом деле сегодня развитие всего Северо-Востока России – не только Якутии, но и других регионов – зависит от проезда по этим дорогам. Это первое.

И конечно же, большая тема для всего Севера – это малая авиация. Коллеги по аэропортам уже сказали, здесь я хочу их поддержать и добавить: всё-таки нам необходимо быстрее вводить новые самолёты и класса Ан-2, и класса Ан-24, Владимир Владимирович. Вы ряд поручений давали, но я всё-таки смотрю, что в этой части серийное производство самолётов пока у нас запаздывает. А самолёты, к сожалению, новее не становятся.

Большое спасибо.

В.Путин: Мы сейчас попросим Мантурова Дениса Валентиновича прокомментировать это.

Пожалуйста, Денис Валентинович. Вы на связи?

Д.Мантуров: Спасибо большое, Владимир Владимирович.

Хотел бы начать с того, что у нас делается по региональным перевозкам по типам самолётов. Это 19-местный L-410, который локализован на предприятии «УЗГА» в Екатеринбурге. В общей сложности мы подсчитали, что требуется замена парка региональных перевозок примерно 70 процентов, то есть это около 320 единиц.

С 2023 года должен получить сертификат типа и пойти в серию многоцелевой местный самолёт ЛМС «Байкал», мы Вам показывали его на МАКСе. Это первый в мире самолёт этого типа, где будет установлена автоматическая система парашютирования. За счёт этого мы рассчитываем получить гражданский сертификат не на девять человек, как это предусмотрено нашими авиационными правилами, а за счёт этого инновационного решения увеличить до 14 человек. Мы в этом направлении с Минтрансом и Росавиацией работаем.

В 2025 году мы начнём получать уже турбовинтовой ТВРС-44, это аналог по размерности L-610, количество пассажиров – 44–48. В самых конкурентных сегментах, которые на сегодняшний день реализовываются, это MC-21, Sukhoi Superjet.

Если затрагивать тему по вертолётам, за последние несколько лет, я считаю, произошёл прорыв с точки зрения поставки в регионы вертолётов Ми-8 и «Ансат» под санитарную авиацию и не только, то есть речь идёт уже о нескольких сотнях вертолётов.

Программа лизинга работает, за что отдельно Вам спасибо от всей авиационной отрасли, – за то, что Вы приняли и в прошлом году решение, и в этом году на совещании в рамках МАКС, которое позволит и в дальнейшем обеспечивать ритмичное производство на наших авиационных предприятиях.

Что касается Якутии, отдельно хотел бы обратить внимание на региональную транспортную авиакомпанию «Якутия», там

эксплуатируются Sukhoi Superjet. К сожалению, мы уже на протяжении нескольких лет получаем негативный опыт, связанный с тем, что либо это менеджмент, либо ещё какие-то причины, но обслуживание самолётов не осуществляется своевременно. И здесь мы хотим обратить внимание региона на то, чтобы либо были подписаны контракты жизненного цикла, либо своевременно местная АТБ обеспечивала закупку запасных частей и имела соглашение о сопровождении данных самолётов. В противном случае мы вместе с ГТЛК [Государственной транспортной лизинговой компанией] будем вынуждены изъять из эксплуатации эти самолёты у «Якутии».

А что касается, как я сказал, остальных регионов, работаем достаточно ритмично. Рассчитываем на то, что регионы будут интенсивно покупать нашу технику.

В.Путин: Хорошо. Спасибо, я услышал.

Пожалуйста, коллеги. Всё?

Будем завершать.

Спасибо большое. Я хочу поблагодарить всех, кто работал над этим важнейшим документом. Действительно, работа проведена большая.

Но что бы хотел сказать? Конечно, всё, что было сделано за предыдущее время, – это в принципе в целом работа масштабная, нужная, хорошая. И конечно, сейчас мы говорим о стратегии до 2030-го и на более отдалённую перспективу, и, безусловно, всё, что сегодня прозвучало, в том числе прозвучало в качестве возможного дополнения к подготовленному проекту перечня поручений, – всё это мы используем.

Но на что хотел бы обратить внимание? Всё-таки, если мы посмотрим, как осуществлялась эта работа в предыдущие годы, возьмём отдельные направления развития транспортной инфраструктуры, – у меня в принципе есть информация по каждому из этих направлений, но в качестве примера приведу то, что получено в результате проверок исполнения принятых ранее решений и законов по вопросам развития инфраструктуры морских портов. Действительно, за последние 15 лет – это впечатляющая на первый взгляд цифра – мощности портовые выросли у нас в три раза, до 1,2 миллиарда тонн, но... У нас 67 морских портов работает, но только шесть из них загружены в полную мощность, а 61 – недогружены, мягко говоря. Основной фактор, сдерживающий повышение их конкурентоспособности, – а речь идёт о конкурентоспособности отрасли в целом: когда мы говорим о портах, мы понимаем значение портов в транспортной инфраструктуре в целом, – это отсутствие эффективной системы управления грузопотоками с применением цифровых технологий. А мы принимали решение о развитии этой системы. Они так до конца и не доведены, эти решения, до полного исполнения.

Почему я сейчас об этом говорю? Это, как правило, комплексные проблемы. Вот Калининград: на таможенное оформление уходит примерно 12 часов, а передвижение по самому субъекту Федерации грузов – всего два часа. А на таможне торчат 12 часов.

Результат? Я говорил сейчас о конкурентоспособности. Результат – у наших соседей в морском порту Гданьск только перегрузка с судна на судно увеличилась за 10 лет в 12 раз. Это в том числе результат – пусть они нам

спасибо скажут за нашу нерасторопность и ненадлежащую организацию работы.

Теперь управление имуществом. Вот Министр финансов сейчас говорил о том, что все хотят получить федеральные средства. Самый простой способ, казалось бы, – не казалось бы, а так и есть на самом деле, он прав. Мы часто критически относимся к тем мерам, которые предлагаются экономическим блоком, в том числе Минфином, но в данном случае мне трудно с ним не согласиться, потому что если посмотреть, как распоряжаются имуществом... С августа 2019-го по ноябрь 2020 года, например, одна из коммерческих компаний, которая арендует объекты инфраструктуры в морском порту Выборга, например, перечислила «Росморпорту» 21 миллион рублей, а сама эта коммерческая структура заработала 1,2 миллиарда рублей, в том числе и за сдачу объектов инфраструктуры в субаренду. То есть ей отдали всё за копеечки, она сдаёт в субаренду и денежки зарабатывает. Послушайте, если мы так будем хозяйствовать дальше, то тогда никаких федеральных бюджетных денег и не хватит, – прав Силуанов абсолютно.

Я уже говорил про то, что не сделано всё с точки зрения создания современной системы контроля за потоками грузов, но к этому ещё вернусь. А почему не сделано? В том числе и в связи с тем, что отрасль не направила на эти цели необходимое финансирование. Сейчас только не говорите, что Минфин не дал. Это приоритеты самой отрасли, и, судя по всему, эти приоритеты в прежние годы всё-таки были не должным образом определены.

Теперь по поводу самой инфраструктуры. Посмотрите, мы в течение длительного времени уже говорим и атомный флот развиваем. Для чего? Для использования Северного морского пути. Замечательно, всё правильно делаем: пограничники работают, Минобороны выстраивает свою работу для того, чтобы обеспечить национальные интересы, – а износ основных фондов там достигает 40 процентов. В некоторые порты на Северном морском пути, например Нарьян-Мар или порт Диксон, вообще лет 30 денег никто не вкладывал. Лет 30, а то и больше. В справке написано: более 45 лет. Как же так? Мы говорим об обустройстве Северного морского пути. Я понимаю, и МЧС мы денежки подбрасываем, чтобы они там обеспечили безопасность. А перегружать-то кто будет? Кто будет работать?

Морской порт Диксон имеет акваторию, территорию объекта, инфраструктуру, которые не пригодны к эксплуатации. Социально значимые грузы выгружаются на необорудованный берег, а рядышком, в том числе с известной долей финансирования нашего, строится нефтяной терминал. Надо, конечно, это делать, безусловно. Но почему социально значимые грузы на необорудованный берег просто так разгружаются?

Синхронизация различных видов транспорта. Мы уже говорили про синхронизацию, точнее, говорили о недостаточной синхронизации, скажем, на Восточном полигоне. К портам подходов-то нет должного объёма, железнодорожной инфраструктуры. То же самое, кстати говоря, на южном направлении, в Дагестане то же самое происходит и в Азово-Черноморском бассейне.

Растёт перегрузка прямо борт в борт. А экология? В этой связи возникают вопросы, связанные с экологией. Мы понимаем, насколько это важно сегодня. А Федеральная служба по экологическому, технологическому и атомному надзору, как это ни странно, до сих пор не располагает сводными данными о проведённых в 2018–2020 годах территориальными подразделениями проверках и выявленных нарушениях. Как же так? Сводных данных даже нет. Чем занимаются-то вообще?

Поэтому хочу просто проинформировать вас о том, что, безусловно, по результатам этих проверок будут даны соответствующие поручения Генеральной прокуратуре и другим правоохранительным органам провести проверку соблюдения действующих законов, в том числе это касается и рейдовой перевалки грузов, расходования бюджетных средств и использования государственного имущества.

А в целом – хочу вернуться, так, чтобы это всё-таки прозвучало как результат работы в положительном ключе, работы над транспортной стратегией, – хочу напомнить, здесь могу повториться, но тем не менее считаю абсолютно необходимым сказать об этом ещё раз: основными целями стратегии являются повышение пространственной связанности и территориальной доступности нашей территории, повышение мобильности населения, увеличение объёма и скорости транзита грузов и развитие мультимодальных логистических технологий и, конечно, цифровая и низкоуглеродная трансформация всей отрасли, ускоренное внедрение новых технологий.

Очень рассчитываю на то, что соответствующие показатели будут достигнуты в этой стратегии. В базовом сценарии, напомню, предполагается увеличение инвестиций в транспорт с 2,3 процента ВВП в среднем за 2014–2019 годы (это показатель за эти годы) до 3,1 процента ВВП в периоде 2024–2030 годов.

Мы, напомню, предполагаем направить примерно 60,4 триллиона рублей, это суммарные инвестиции до 2035 года в отрасль, это значительные средства. И рассчитываем получить совокупный эффект на экономику от данных инвестиций где-то в 160 триллионов рублей, из которых 90 триллионов должны быть реализованы в период 2021–2035 годов, а ещё 70 триллионов – в период до 2050-го, на более отдалённую перспективу.

Но мы добьёмся этого результата, страна добьётся этого результата только в том случае, если будем работать ритмично, слаженно, дисциплинировано и с полной ответственностью за то дело, которое нам поручено страной. Я хочу вас нацелить именно на такую созидательную, конкретную совместную работу.

И, возвращаясь к тому, с чего начал, к самому началу, хочу всё-таки поблагодарить тех, кто работал над стратегией. Работа проведена большая, но теперь нужно сделать всё для того, чтобы был представлен план для реализации намеченных мероприятий.

Всем большое спасибо. Всего хорошего.