

С Т Е Н О Г Р А М М А

парламентских слушаний на тему "О построении опорной транспортной сети Российской Федерации, интегрированной в международную систему трансграничных перевозок" (в режиме видеоконференции)

27 октября 2021 года

Л.Р. САФИН

Добрый день, уважаемые коллеги! Приветствую еще раз вас на парламентских слушаниях. Сегодня мы их проводим в режиме ВКС, поэтому, коллеги, прошу тех, кто не на связи, подключиться, тех, кто нас слышит, принять участие в активном обсуждении.

Сегодня мы обсуждаем очень актуальную тему, а именно вопросы, связанные с построением единой опорной транспортной сети. С чем связана актуальность данного мероприятия? На протяжении всего периода реализации Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года, утвержденной распоряжением Правительства Российской Федерации № 1734-р еще в конце 2008 года, рассматривались вопросы развития объектов инфраструктуры транспортной системы Российской Федерации, инфраструктуры отдельных видов транспорта. При этом высокоскоростных железнодорожных магистралей на сегодняшний день не построено, узкие места на Восточном полигоне в полной мере не устранены, количество объектов аэропортовой инфраструктуры, подлежащих реконструкции и модернизации, существенно сокращается. Основной причиной такого положения дел, на наш взгляд, является отсутствие частных инвестиций в

развитие транспортного комплекса на основе государственно-частного партнерства, компенсирующих при необходимости дефицит финансирования из государственного бюджета, а этот дефицит по целому ряду причин существует.

В проекте новой редакции Транспортной стратегии Российской Федерации до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года указывается, что стратегия является основой для формирования генеральной схемы развития единой опорной транспортной сети Российской Федерации, региональных стратегических планов развития транспортных систем, стратегий развития организаций, работающих в сфере транспорта. В стратегии даны определения основных терминов для понятийного аппарата.

Генеральная схема развития единой опорной транспортной сети Российской Федерации — документ, содержащий сбалансированный план развития и размещения объектов транспортной инфраструктуры на территории страны на этот период, до 2035 года, на основе транспортно-экономического баланса характеризующий реализацию мероприятий стратегии по развитию единой опорной сети или потребности отдельных видов транспорта в единой опорной сети.

Единая опорная транспортная сеть Российской Федерации — сбалансированная и связанная транспортная сеть, объединяющая в себе важные объекты транспортной инфраструктуры для всех видов транспорта и обеспечивающая функциональное единство транспортной системы, устойчивую взаимосвязь и транспортное развитие крупнейших населенных пунктов, экономических центров, основных минерально-сырьевых и производственных зон, геостратегических территорий, объектов культурного наследия Российской Федерации, наиболее востребованных объектов туризма.

Даны также определения опорных сетей для каждого вида транспорта. В этой связи возникает вопрос, связанный с реализацией государственных программ, федеральных, ведомственных проектов, направленных на достижение этих целей и решение задач.

Что нужно сделать, чтобы финансирование не сокращалось, а увеличивалось? Возможно, законодательно нужно закрепить табу на их секвестрирование, возможно, нужны еще какие-то меры. Давайте все эти аспекты сегодня обсудим.

В обсуждении вопросов принимают участие наши коллеги – сенаторы Российской Федерации, представительная группа Минтранса России, представители Минвостокразвития России, Минпромторга России, органов исполнительной власти субъектов – Республики Башкортостан, Республики Татарстан, Республики Саха (Якутия), Хабаровского края, Иркутской, Ленинградской, Мурманской и Свердловской областей, государственных некоммерческих компаний, осуществляющих развитие транспортной инфраструктуры.

Для эффективной и продуктивной работы предлагаю установить сегодня следующий регламент: основной доклад представителя Минтранса России – до 15 минут, содоклады – до пяти минут, вопросы и комментарии – до трех минут.

Проект рекомендаций будет подготовлен по итогам проведения наших парламентских слушаний. В этой связи в своих выступлениях, коллеги, прошу давать конкретные предложения.

Слово для доклада предоставляется директору Департамента экономики и проектов Минтранса России Грушникову Владиславу Викторовичу.

Пожалуйста. Вы на связи?

А.Н. БАХАЕВ

Ленар Ринатович, добрый день!

Мы заявлялись вдвоем, я его заместитель. Владислав Викторович с министром на совещании у заместителя председателя правительства Хуснуллина, поэтому сегодня я вместо него.

Л.Р. САФИН

Представьтесь, пожалуйста.

А.Н. БАХАЕВ

Бахаев Андрей Николаевич, заместитель директора Департамента экономики и проектов.

Л.Р. САФИН

Слушаем Вас внимательно.

А.Н. БАХАЕВ

Уважаемый Ленар Ринатович, уважаемые участники совещания! Я бы хотел начать с общих принципов разработки единой опорной транспортной сети, как мы к этому подходили в рамках стратегии.

Изначально концепция формирования и развития единой опорной транспортной сети была одобрена на заседании Правительственной комиссии по транспорту 30 июля 2021 года. Данная концепция является частью механизмов транспортной стратегии, которая разработана при участии отраслевого и научного сообществ, одобрена Правительственной комиссией по транспорту, Комитетом Государственной Думы по транспорту и развитию транспортной инфраструктуры, комиссией Госсовета по направлению "Транспорт". Также хотел бы отметить, что на заседании Президиума Госсовета Министром транспорта Российской Федерации Виталием Геннадьевичем Савельевым доложено президенту Владимиру Владимировичу Путину о подходах по

развитию единой опорной транспортной сети, и президентом данный подход также был поддержан.

Я бы назвал развитие единой опорной транспортной сети важнейшей инновацией разработанной стратегии. Хотел бы остановиться на том, что она собой представляет, но Вы уже основную часть сказали — что единая опорная транспортная сеть объединяет важнейшие объекты всех видов транспорта и обеспечивает функциональное единство транспортной системы. Вместе с тем хотел бы отметить, что Минтрансом России выработаны критерии по отнесению тех или иных объектов транспортной инфраструктуры к составам 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 находится в нормативном состоянии. При этом развитие единой сети не снимает задачи по поддержанию инфраструктуры в нормативном состоянии (например, как сейчас на всей сети железных дорог), не отменяет механизма государственных программ, взаимодействия с регионами в части мер по поддержке субъектов Российской Федерации в части разработки и реализации региональных стратегий развития транспорта.

Развитие инфраструктуры сети включает следующие направления: развитие участков международных транспортных коридоров; развитие сети аэродромов 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.

Разумеется, реализация концепции единой опорной транспортной сети невозможна без стыковки с региональными планами развития транспортной инфраструктуры, именно данная синхронизация будет важнейшей составляющей нового механизма.

Кроме того, отмечу важный момент — что по итогам утверждения Правительством Российской Федерации транспортной стратегии Минтранс России совместно с федеральными органами исполнительной власти, региональной властью, бизнес-сообществом, а также различными организациями в шестимесячный срок разработает план ее реализации. Также планируется разработка генеральной схемы единой опорной транспортной сети. На наш взгляд, эти документы позволят детализировать и расширить транспортную стратегию — как раз субъекты увидят, где они и каковы планы по развитию транспорта.

По общим подходам в части единой опорной транспортной сети доклад окончен. Дальше коллеги — представители Минтранса уже по отраслям более конкретно доложат. Спасибо.

Л.Р. САФИН

Спасибо.

Коллеги, дальше у нас по плану Акопян Акоп Артурович, заместитель директора Департамента государственной политики в области обустройства пунктов пропуска через государственную границу Министерства транспорта Российской Федерации.

Коллеги, у нас есть очень много узких мест и много, мы знаем, пропусков, которые, к сожалению, в некоторых случаях работают в двустороннем режиме. Поэтому, коллеги, мы хотели бы услышать именно от наших коллег из департамента государственной политики

в области обустройства пунктов пропуска, как это увязывается, коррелируется с нашей транспортной схемой и новой стратегией.

Пожалуйста, Вам слово.

А.А. АКОПЯН

Ленар Ринатович, приветствую! Коллеги, добрый день! В первую очередь я хотел бы сказать спасибо за возможность поучаствовать в работе на совещательной площадке, чтобы получить и вернуть обратную связь коллегам как из регионов, так и из органов исполнительной власти.

Действительно, текущая ситуация, которая сложилась в области обустройства пунктов пропуска на сегодняшний день, оставляет желать лучшего. Потому что большая часть объектов (их на сегодняшний день 388, а функционирующих – 313) находится в ненормативном состоянии. Это преимущественно объекты наследия Советского Союза, требующие существенной модернизации в части дооснащения, создания инфраструктуры.

Но, как Андрей Николаевич до этого подметил (и Вы тоже на это обращали внимание), у нас в принципе ряд объектов не отвечает современным требованиям. Здесь нужно понимать, что пункт пропуска как объект является конечным звеном в транспортной сети. И, когда мы увеличиваем пропускную способность пункта пропуска, если сопутствующая инфраструктура не развита, то это нам не дает никакого эффекта. У нас есть такие примеры на сегодняшний день.

Но тем не менее что сделано за текущий период и что планируется как в рамках транспортной стратегии, так и на бюджетный цикл 2022–2024 годов?

Минтрансом совместно с федеральными органами исполнительной власти проведена приоритизация в текущем году. То есть у нас 313 функционирующих объектов, но, для того чтобы

провести комплексную модернизацию всех этих объектов, нужно более 300 млрд рублей (это ориентировочная стоимость). На сегодняшний день понятно, что с учетом ежегодного бюджетирования системы пунктов пропуска на уровне 15 миллиардов в год мы такой огромный объем финансов не охватим за год. Поэтому нам необходимо было понять, какие объекты и мероприятия для нас являются приоритетными, чтобы в первоочередном порядке приступить к их реализации.

Мы такую приоритизацию провели (это масштабная работа) совместно с 40 организациями, включая транспортников, органы исполнительной власти и государственные контрольные органы, Пограничную службу ФСБ, ФТС России, Россельхознадзор, Роспотребнадзор. Коллеги результаты приоритизации согласовали, и у нас определен перечень из 58 приоритетных пунктов пропуска, которые участвуют в обеспечении более 80 процентов грузопотока, пассажиропотока и транспортного потока.

Ленар Ринатович, это основные мероприятия, которые необходимо реализовать в первоочередном порядке. На сегодняшний день, чтобы привести в нормативное состояние пункт пропуска, нужно в среднем порядка 2 млрд рублей. Если там проходит 100–200 человек в день или 50–60 транспортных средств в день, то на сегодняшний день вовлекать бюджетные инвестиции в этот объект не представляется целесообразным.

Вот эти 43 пункта пропуска на сегодняшний день не обеспечены деньгами из 58, потому что 15 из них уже реализуются в рамках федеральной целевой программы по государственной границе и государственной программы Минтранса "Развитие транспортной системы", они уже обеспечены финансированием, до 2024 года мы планируем завершить эти мероприятия. Остаются 43 объекта,

которые требуют дополнительного финансирования и подлежат модернизации в период с 2022 по 2027 год.

Протоколом заместителя председателя правительства Дмитрия Юрьевича Григоренко поддержано выделение средств на указанные мероприятия. На сегодняшний день в системе "Электронный бюджет" бюджетные ассигнования на 2022–2023 годы уже предусмотрены, на начало проектирования и дальнейшую модернизацию. Поэтому вот эти объекты являются основной головной болью в части опорной транспортной сети, поскольку они располагаются в створах международных транспортных коридоров, они обеспечивают основной грузопоток и транспортный поток. Эти объекты мы модернизируем к 2027 году. Финансовое обеспечение уже предусмотрено.

Что касается текущего содержания и эксплуатации имущества во всех пунктах пропуска, в этой части тоже проделана существенная работа в текущем году. Были внесены изменения в статью 12 закона о Государственной границе, предусматривающие полномочия правительства по утверждению нормативов затрат и правил расчета размера бюджетных ассигнований на содержание пунктов пропуска.

Говоря простым языком, у нас на протяжении 10 лет дефицит финансирования на содержание имущественного комплекса – больше 60 процентов. Износ действующей инфраструктуры – 70 процентов. У нас очень много объектов работает на резервных кабелях электропередачи. Поэтому вот эта ситуация уже обращает на себя внимание как правительства, так и коллег из Совета Федерации, и Счетная палата проверяет ежегодно, и на сегодняшний день, скажем так, она достигла точки кипения. Уже правительство вовлекается в этот процесс, поддержало нас в части нормативов: если нам ежегодно предусматривалось 1,5 млрд рублей на

содержание всего имущественного комплекса, то со следующего года у нас уже в проекте закона о бюджете заложены бюджетные ассигнования, соответствующие нашим нормативам, — это чуть более 4 млрд рублей. Эти средства позволят надлежащим образом содержать действующую инфраструктуру пунктов пропуска.

Я сейчас не говорю о какой-то существенной модернизации и увеличении пропускной способности, но все, что связано с капитальным ремонтом, ремонтом помещений, территорий пунктов пропуска, дооснащением недостающим оборудованием, — на всех участках государственной границы мы со следующего года эту работу организуем, соответствующий план мероприятий также разработан. Поэтому в общую логику транспортной стратегии и концепции опорной сети пункты пропуска укладываются.

Однако необходимо учитывать самый главный фактор: для того чтобы развивать комплексно транспортную инфраструктуру Российской Федерации, необходимо синхронизировать мероприятия по обустройству пунктов пропуска и расширению, увеличению пропускной способности с развитием транспортной инфраструктуры, потому что, просто оснастив объект, мы не добьемся никакого эффекта. Пример тому — железнодорожные пункты пропуска, когда станция не имеет достаточной провозной мощности, но постоянно поднимаются вопросы: "а давайте реконструируем пункт пропуска", "а давайте оснастим", — никакого эффекта это не дает. Поэтому мы должны рассматривать эти процессы в увязке: если наши коллеги — железнодорожники либо воздушники развивают аэропортовый комплекс, железнодорожный комплекс, то в таком случае мы должны планировать мероприятия по дооснащению соответствующего объекта (пункта пропуска).

Доклад окончен. Спасибо.

Л.Р. САФИН

Спасибо, Акоп Артурович.

Я согласен с Вами. Я думаю, что ни у кого нет сомнений, что наши планы должны коррелироваться.

Вот по тем 43 объектам, о которых Вы говорили, проектная документация есть? Или вы только еще в стадии разработки?

А.А. АКОПЯН

Ленар Ринатович, еще даже контракты не заключены. План мероприятий был сформирован в начале текущего года, когда формировался бюджетный цикл, то есть мы закончили приоритизацию только к концу весны. В проект федерального закона деньги заложили, но планируем приступить к проведению торгов и заключению государственных контрактов в феврале – марте следующего года. То есть ПИР еще нет у нас, проектной документации по ним нет.

Л.Р. САФИН

Спасибо.

Коллеги, идем дальше по плану.

Слово предоставляю исполняющему обязанности начальника Управления аэропортовой деятельности Федерального агентства воздушного транспорта Александру Андреевичу Аверкиеву. Пожалуйста.

А.А. АВЕРКИЕВ

Добрый день, Ленар Ринатович! Добрый день, коллеги! В части развития аэропортовой сети в рамках проекта транспортной стратегии мы себе обозначили следующие ключевые цели.

Первый момент – это поддержание существующей сети аэродромов и посадочных площадок в целях ее сохранения.

Второй – поддержание и развитие системы организации воздушного движения в районах и аэропортах с малой интенсивностью полетов, что тоже является немаловажным фактором, так как отсутствие органов обслуживания воздушного движения, как правило, не позволяет нам реализовывать тот потенциал, который в этих аэропортах есть.

Следующим моментом является устранение ограничений пропускной способности аэропортов и аэровокзалов в крупнейших точках зарождения пассажиропотоков и туристических центрах, которые сейчас государство активно развивает. К этим механизмам, как Вы уже подчеркивали, мы пытаемся привлечь и средства инвестиционного характера. Так, у нас в ряде аэропортов сейчас аэровокзалы и аэропортовая инфраструктура строятся за счет частных инвестиций, суммарный объем инвестиций – более 60 млрд рублей.

Следующим моментом мы для себя отметили проведение реконструкции существующей аэродромной сети, для того чтобы обеспечить перспективы развития авиации.

И наше новое направление, которое мы сейчас активно пытаемся реализовать, – это ввод в действие механизмов капитального ремонта для аэродромов, для которых реконструкция сейчас не требуется. Ни для кого не секрет, что особенно на территориях Крайнего Севера, Арктики, Дальнего Востока у нас аэродромы реконструируются со значительными резервами мощностей. И вопрос избыточности этой инфраструктуры мы планируем решать именно вводом механизмов капитального ремонта.

Справочно: для Арктической зоны у нас сейчас всего 39 аэродромов. Запланирована до 2030 года реконструкция в Арктической зоне 21 аэродрома, в том числе таких ключевых

аэродромов, как Архангельск, Мурманск, Нарьян-Мар и Певек. Все эти мероприятия, за исключением Нарьян-Мара, сейчас уже начаты, и Певек в 2022 году мы планируем закончить.

Также мы планируем осуществить реконструкцию ряда аэропортов регионального, местного значения, таких как Депутатский – на территории Республики Саха (Якутия), Кепервеем, Бухта Провидения – на территории Чукотского автономного округа.

Существующий уровень развития перевозок, мы все это понимаем, препятствует повышению связанности сети воздушного транспорта и увеличению транспортной подвижности районов Арктики и Дальнего Востока. Мы понимаем, что для большинства регионов единственным, безальтернативным видом транспорта, круглогодичным, является авиация, именно поэтому все шаги и все свои усилия мы в большей степени, конечно, концентрируем на этой зоне.

В целях дальнейшего устранения тех проблем, которые я обозначил, кроме вышеуказанных механизмов мы планируем также в дальнейшем выделить приоритетные направления в части аэропортов, для которых у нас на самом деле не существует альтернативного сообщения, а также реконструировать аэропорты, аэродромы, для того чтобы обеспечить развитие в первую очередь маршрутной сети активно развивающейся сейчас дальневосточной авиакомпания. Ну и, соответственно, для того чтобы обеспечить полеты, реконструкцию необходимо осуществлять с учетом тех типов воздушных судов, которые будет использовать дальневосточная авиакомпания, чтобы не нарушать целостность, связанность и взаимоувязку всех этих мероприятий.

Спасибо большое. Доклад окончен.

Л.Р. САФИН

Спасибо, Александр Андреевич.

Идем дальше по плану. Заместитель директора Департамента государственной политики в области железнодорожного транспорта Министерства транспорта Российской Федерации Андрей Олегович Казаковцев. Пожалуйста.

А.О. КАЗАКОВЦЕВ

Уважаемый Ленар Ринтавич, уважаемые коллеги, добрый день всем! Мы совместно с РЖД отработали ключевые аспекты стратегического развития железнодорожного транспорта в рамках актуализированного проекта транспортной стратегии. Хотел бы воспользоваться возможностью и выразить коллегам благодарность, потому что это была долгая и плодотворная работа.

Под опорной сетью железных дорог мы что понимали? Это совокупность участков железных дорог, пропускная и провозная способность которых обеспечивает удовлетворение транспортного спроса на грузовые и пассажирские перевозки, устойчивую взаимосвязь столиц и крупнейших городов субъектов, промышленных и минерально-сырьевых районов.

По каким принципам мы формировали опорную сеть? Первый момент — это участки, которые входят в международные транспортные коридоры. Дальше — участки, которые обладают провозной способностью в объеме не менее 70 млн тонн в год, обеспечивают перевозку не менее 8 миллионов пассажиров, обеспечивают перевозки пассажиров между крупными городами с суммарной численностью населения более 1,5 миллиона человек на расстояниях до 1 тыс. километров.

Также мы не забыли о линиях высокоскоростного движения (со скоростями более 300–350 километров в час), подходы к новым и строящимся морским портам в Арктической зоне, те проекты,

которые обеспечивают подъезд к железнодорожным пунктам пропуска, как ранее сказал Акоп Артурович.

По итогам этой работы, по состоянию на 2021 год, к опорной сети железных дорог относится 39 тыс. километров, а с учетом планируемого строительства новых линий, в том числе ВСМ, это 41,9 тыс. километров.

В опорной сети мы учли такие проекты, как (Вы в начале слушаний сказали) БАМ и Транссиб, подходы к морским портам Северо-Запада и Азово-Черноморского бассейна, строительство всей ВСМ от Москвы до Санкт-Петербурга, ну и, соответственно, подходы к границам с Азербайджаном и Казахстаном в части пунктов пропуска.

Более подробно по проектам, я думаю, далее доложит коллега из ОАО "РЖД" Антон Владимирович Рышков. Спасибо.

Л.Р. САФИН

Спасибо, Андрей Олегович.

Коллеги, я предлагаю в ходе сегодняшнего обсуждения, если есть у кого-то из участвующих вопрос к выступающему, можно обратиться, чтобы мы это на долгую перспективу не откладывали.

И.Н. АБРАМОВ

Ленар Ринатович, у меня сразу есть вопросы, если можно.

Л.Р. САФИН

Пожалуйста. Наш коллега, сенатор.

И.Н. АБРАМОВ

Спасибо большое.

Коллеги, хотелось бы, конечно, сказать о том, что все-таки, когда идут парламентские слушания, необходимо более солидное представительство. Мне кажется, нужно об этом доложить министру

и все-таки попросить, чтобы заместители министра участвовали в таких мероприятиях. Это первое.

Второе. У меня к основному докладчику – заместителю директора департамента такой вопрос. Принята транспортная стратегия Российской Федерации, в которой заложено, что рост транспортной подвижности населения Российской Федерации на Дальнем Востоке возрастет в семь раз. Мне, как представителю дальневосточного субъекта (я представляю Амурскую область), очень интересно, за счет каких процессов это произойдет и как это обеспечено у нас бюджетом, проект закона о котором буквально недавно внесли и завтра будут рассматривать в первом чтении в Государственной Думе.

Дальше. Здесь мы поднимали вопросы трансграничных переходов, и коллега Акопян рассказывал... Мне бы хотелось узнать, когда будет запущен мост у нас в районе Благовещенска. Мы построили и уже не первый год ждем. То есть какие там процессы? Что тормозит открытие моста? Все-таки это точка роста нашей, амурской экономики.

Кроме того, по авиаперелетам. У нас по воздушному транспорту Александр Андреевич докладывал, что развиваются дальневосточные аэропорты. Какая обстановка с переносом финансирования реконструкции полосы в городе Тынде Амурской области? Мы ее перенесли на 2025 год, хотя должны были начинать строительство в следующем году.

И буквально недавно была новость, что из 2 тысяч небольших площадок, которые находятся у нас в субъектах и на которые совершают полеты небольшие самолеты, всего лишь 165 соответствуют новым требованиям. И в этой связи даже в трех

субъектах у нас авиасообщение с малыми населенными пунктами было прекращено.

Как эти вопросы решает Минтранс (каждый – по своему направлению)?

А.Н. БАХАЕВ

Иван Николаевич, добрый день! Первый вопрос был адресован мне. Я отвечу.

Эта стратегия еще не утверждена, она только одобрена на разных уровнях, как я уже сказал, – двумя заместителями председателя правительства (Белоусовым и Хуснуллиным), президентом на заседании Президиума Госсовета была поддержана.

Что касается Дальнего Востока, здесь хотел бы важный момент отметить – что стратегия согласовывалась в том числе со всеми ФОИВ. Что такое стратегия? Это же документ целеполагания. Мы примерно понимаем, как транспорт должен развиваться в будущем. Я сейчас понимаю, о чем Вы говорите с точки зрения финансирования, но тут важные моменты – как это всё рассчитывать и к чему мы движемся. С точки зрения финансирования здесь, наверное, рано пока говорить, потому что Минфин никогда на такую долгосрочную перспективу нам не просчитает. Но это наши планы.

Я уже сказал в своем докладе, что после утверждения стратегии мы будем разрабатывать план ее реализации и генеральную схему. И вот здесь важный момент: когда мы будем отрабатывать непосредственно с субъектами, нам будет нужна их помощь, это будет такое соединение, сверху вниз, Федерации и регионов, и мы будем понимать, как мы будем развивать транспорт, грузопотоки, пассажиропотоки. Это важные аспекты, и здесь нам нужна совместная работа.

Но в рамках стратегии мы свои ключевые направления понимаем, они всеми поддержаны. А вот в дальнейшем мы уже уйдем в детализацию – это совместно с субъектами. Вот если коротко, то так.

Л.Р. САФИН

Иван Николаевич, я думаю, если коллегам из Росграницы и Росавиации нужно время подготовиться, пусть они посмотрят по существу заданных вопросов.

А я тогда по порядку ведения хотел бы предоставить слово нашему коллеге – Костюченко Игорю Владимировичу, заместителю руководителя Федерального дорожного агентства.

Коллеги, тогда вы будьте готовы, в конце я дам вам возможность доложить по существу заданных вопросов.

Игорь Владимирович, мы Вас внимательно слушаем.

И.В. КОСТЮЧЕНКО

Добрый день, уважаемый Ленар Ринатович, уважаемые коллеги! Прежде всего, хотел бы поблагодарить за возможность выступить на столь уважаемой площадке.

Мы сегодня говорим об опорной транспортной сети. Я хотел бы остановиться на развитии опорной сети автомобильных дорог.

Мы прекрасно понимаем, что обеспечение реализации национальных целей, которые были установлены указом Президента Российской Федерации Владимиром Владимировичем Путиным, в значительной степени зависит и от наличия развитой и надежно функционирующей сети автомобильных дорог.

Развитие и транспортно-эксплуатационное состояние нашей национальной дорожной сети – это, с нашей точки зрения, ключевое условие обеспечения связанности национальной территории, эффективность, межмодальная сбалансированность

грузоперевозок в пределах национального рынка, а также эффективное включение страны в систему международных транспортных коридоров. Это и рост мобильности населения, и увеличение радиуса доступности рабочих мест, и повышение эффективности сбыта продукции на региональных рынках. Хотел бы обратить внимание, что развитие национальной сети автомобильных дорог — это и соответствующее условие для использования наиболее эффективных сроков уборки урожая, вывоза сельхозпродукции, существенный вклад в развитие экономического роста и повышение качества жизни населения.

Исходя из этих задач, которые мы перед собой поставили, мы структурировали опорную сеть по следующим индикаторам: это автомобильные дороги, связывающие по кратчайшему маршруту Москву и центры субъектов Российской Федерации; автомобильные дороги, связывающие региональные центры Российской Федерации друг с другом и с городами с численностью населения от 100 тысяч человек; обходы городов; автомобильные дороги, обеспечивающие подъезды к аэропортам, железнодорожным станциям, морским и речным портам, мультимодальным транспортно-логистическим центрам в составе соответствующих опорных сетей наших коллег из других отраслей; все автомобильные дороги с прогнозируемой среднегодовой интенсивностью движения более 10 тысяч автомобилей в сутки, включая улично-дорожную сеть (это так называемые автомобильные дороги, востребованные населением и грузоперевозчиками), и автомобильные дороги, обеспечивающие подъезды к автомобильным пунктам пропуска через государственную границу.

Что у нас на сегодняшний день получилось? Исходя из протяженности автомобильных дорог федерального, регионального и

межмуниципального значения, по статистическим данным на 1 января 2021 года, это 567 тыс. километров (505 тыс. километров – автомобильные дороги регионального и межмуниципального значения, 62 тыс. километров – федерального).

Чего мы хотим достичь? И что есть в нашем понимании опорная сеть? Опорную сеть мы классифицируем как совокупность важнейших автомобильных дорог, обеспечивающих устойчивые связи между основными точками генерации транспортного спроса. Это так называемый дорожный каркас транспортной системы Российской Федерации.

Проведя анализ по уже указанным мною критериям совместно со всеми субъектами Российской Федерации, мы структурировали опорную сеть порядка 138 тыс. километров: 62 тысячи – федеральные, 76 тысяч – региональные и межмуниципальные. В абсолютном выражении это 450 автомобильных дорог (76,5 тысячи), связывающих Москву и 80 столиц субъектов Российской Федерации. 880 автомобильных дорог, или 48,5 тыс. километров, – это дороги, связывающие центры субъектов Российской Федерации друг с другом и с городами с численностью населения от 100 тысяч человек (это 171 город), обходы городов с численностью населения 100 тысяч человек.

203 дороги, или 16,1 тыс. километров, обеспечивающие подъезды в составе соответствующих опорных сетей к 91 аэропорту, 107 железнодорожным станциям, 32 морским портам и 117 речным портам с соответствующим соединением мультимодальных транспортно-логистических центров.

165 автомобильных дорог, или 13,1 тыс. километров, – это подъезды к 109 автомобильным пунктам пропуска через государственную границу.

Перспективы. Мы не останавливаемся на этой задаче и до 2035 года предполагаем развитие нашей опорной сети. Она, как живой организм, постоянно развивается. Это туристические маршруты, связь минерально-сырьевых и производственных зон, развитие объектов на Дальнем Востоке и в Сибири. И 275 автомобильных дорог (9,6 тыс. километров) – это, как я говорил, так называемые востребованные автомобильные дороги с прогнозируемой интенсивностью движения более 10 тысяч автомобилей в сутки.

Уважаемые коллеги, хотел бы обратить внимание, что на сегодняшнюю дату это 138 тыс. километров, 85 миллионов человек – жителей нашей страны будут обеспечены надежной, качественной и безопасной дорожной инфраструктурой. К 2030 году, мы предполагаем, это будет 195 тыс. километров и 97 миллионов человек, и до 2035 года – 270 тыс. километров, 103 миллиона человек.

Но хотел бы остановиться на текущем состоянии дел в рамках бюджетного процесса до 2024 года. Мы на сегодняшний день разработали концепцию опорной сети, мы дали ее определение (я только что вам об этом доложил), сформировали критерии, по которым мы предполагаем осуществлять отбор автомобильных дорог, которые предполагается включить в опорную сеть. Мы провели работу с каждым (подчеркиваю: с каждым) субъектом Российской Федерации, лично руководитель Росавтодора проводил соответствующие совещания. Мы обсуждали с коллегами соотнесение указанных участков автомобильных дорог с отработанными критериями, находили компромиссы и решения, находили возможность бюджетирования указанных процессов с точки зрения бюджетной обеспеченности субъектов Российской Федерации.

Федерации (я классифицирую только дорожный фонд) и необходимости предоставления федеральной поддержки на указанные виды работ.

В начале своего доклада я упомянул достижение национальных целей, установленных указом президента, поэтому ту работу, которая нами совместно с субъектами ведется в рамках нашего национального проекта "Безопасные и качественные автомобильные дороги", мы предполагаем и в дальнейшем развивать, исходя из обеспечения указных показателей по 50 процентам региональных дорог и 85 процентам автомобильных дорог, входящих в состав опорной сети.

В мае текущего года мы рассмотрели программы дорожной деятельности каждого субъекта Российской Федерации и подготовили 84 соглашения – между каждым субъектом Российской Федерации и Федеральным дорожным агентством – о сотрудничестве в сфере развития автомобильных дорог и объектов улично-дорожной сети на территории субъекта Российской Федерации. Мы посмотрели и оценили предполагаемые затраты на реализацию единой программы развития опорной сети автомобильных дорог на период бюджетного процесса до 2024 года включительно. В том числе обратили особое внимание на необходимость дополнительного финансирования, о чем Вы, Ленар Ринатович, говорили в своем вступительном слове.

Вкратце по опорной сети доклад окончен. Готов ответить на вопросы.

Уважаемый Ленар Ринатович, у меня есть просьба. В 11 часов 50 минут Дмитрий Николаевич Чернышенко проводит совещание по ВКС, так что, если позволите, я убуду. Наши коллеги из

Министерства транспорта здесь присутствуют. Буду очень признателен, если вы меня отпустите. Спасибо огромное.

Л.Р. САФИН

Спасибо, Игорь Владимирович. Очень понятный и доходчивый доклад. Благодарю за ту работу, которую Вы проводите. Вы сказали очень правильную вещь – что действительно нужно в рамках соглашений Росавтодора и субъектов все эти моменты проговаривать. Лучше, чем на местах, никто не знает, где и какие коридоры нужны. И это правильный, я думаю, посыл, который Вы сейчас только что нам озвучили.

Коллеги, есть ли какие-то вопросы к Игорю Владимировичу сразу, по ходу? Вопросов нет.

Спасибо, Игорь Владимирович. Коллеги дальше отработают.

И.В. КОСТЮЧЕНКО

Спасибо.

Л.Р. САФИН

Идем дальше по плану нашего мероприятия.

Заместитель директора Департамента государственной политики в области морского и внутреннего водного транспорта Министерства транспорта Российской Федерации Ирина Владимировна Ориничева.

Пожалуйста, Вам слово.

И.В. ОРНИЧЕВА

Спасибо, Ленар Ринатович.

Добрый день, коллеги! В части внутренних водных путей в рамках транспортной стратегии была также проведена большая работа по формированию опорной сети. Всего из 101 тыс. километров внутренних водных путей в нее включено 50,4 тыс. километров. Делалось это по следующим критериям. Первый

критерий – обеспечение не менее 70 процентов, то есть внутренние водные пути, которые обеспечивают не менее 70 процентов общего объема перевозок по внутренним водным путям. И второй критерий – это обеспечение безальтернативности.

Вы знаете, что у нас внутренние водные пути очень разные по своим характеристикам. То есть в центральной части России создана единая глубоководная система, которая обеспечивает как раз эти 70 процентов перевозок грузов. И внутренние водные пути Сибири и Дальнего Востока, как правило, обеспечивают безальтернативные перевозки.

Что касается приведения участков этих путей в нормативное состояние, как уже было сказано, в транспортной стратегии заложен такой показатель – к 2035 году не менее 80 процентов всех объектов опорной транспортной сети должно быть приведено в нормативное состояние. Как уже говорил Игорь Владимирович Костюченко, мы видим те проекты, которые нам нужно выполнить четко на период до 2024 года, имеем план проектов, которые должны быть за этим горизонтом – до 2024 года. Мы понимаем объемы финансирования и дополнительные потребности, которые, я так понимаю, будут утрясаться на стадии подготовки плана мероприятий по реализации транспортной стратегии.

Что касается основных проектов, реализация которых сейчас уже начата (и они должны быть реализованы до 2024 года), я бы остановилась на Багаевском гидроузле на реке Дон, по которому буквально несколько дней назад был заключен государственный контракт, и начата работа по строительству основных сооружений гидроузла. То есть срок окончания – 2024 год. Надеемся, что этот гидроузел станет украшением на Нижнем Дону.

Второй проект – это строительство дополнительных камер Городецкого шлюза, который призван исключить лимитирующий участок реки Волги от Городца до Нижнего Новгорода. Уже выпущено распоряжение правительства о едином заказчике по проектированию и строительству. И мы также надеемся, что в этом году этот единый заказчик у нас уже появится и контракт тоже будет заключен.

Не могу не остановиться на большом проекте, реализация которого тоже начнется до 2024 года и до 2030 года должна быть завершена, – это обеспечение круглогодичной навигации на так называемой южной подкове, то есть на направлении Каспий – Азов. Это одна из составляющих частей международного транспортного коридора, которая может обеспечить бесперевалочную перевозку грузов судами "река – море" из Каспия в направлении портов Европы и в Турцию, в Азово-Черноморский и Средиземноморский бассейны. Определен объем финансирования, определены основные объекты. Сейчас дополнительно проводятся НИР по окончательному уточнению всех мероприятий, которые должны быть выполнены. И перед нами стоит задача до 2030 года это сделать. То есть это тоже очень большая работа, когда должны быть реконструированы для работы в зимних условиях 19 гидроузлов, построен судоходный флот, – и тогда наши воднотранспортные соединения заработают в круглогодичном режиме.

На сибирских реках тоже предусмотрены большие проекты по увеличению гарантированной глубины и 100-процентному использованию грузоподъемности судов.

Это вкратце по формированию нашей опорной сети и основным проектам, которые должны быть выполнены, для того

чтобы она соответствовала тем высоким стандартам, которые закладываются в транспортной стратегии. Спасибо.

Л.Р. САФИН

Спасибо, Ирина Владимировна.

Вот Вы упомянули Городецкий гидроузел в Нижегородской области. Скажите, пожалуйста, а какие Вы видите сроки реализации этого проекта? Вот сроки какие? Понятно, что были и есть вопросы. Насколько я понимаю, все вопросы с регионами сняты, есть решение. Когда будет реализован этот проект?

Объясню, почему спрашиваю. Сейчас строится (большой проект) М-12. И мы в Приволжском федеральном округе крайне заинтересованы именно в поставке инертных материалов, а водный — это самый дешевый вид транспорта (понятно, все это сказывается на себестоимости строительства). Поэтому, по Вашему мнению, каковы сроки окончания реконструкции этого гидроузла?

И.В. ОРНИЧЕВА

Спасибо, Ленар Ринатович.

Это не по моему мнению, а по тому, как уже стоит в программе. Как мы уже неоднократно докладывали (и поставлена задача правительством), срок окончания строительства обоих гидроузлов — и Багаевского гидроузла, и второй камеры шлюзов Городецкого гидроузла — это 2024 год, декабрь 2024 года. То есть оба проекта должны будут быть завершены.

Л.Р. САФИН

Спасибо, я услышал Вас. Понятно.

Коллеги, есть вопросы к Ирине Владимировне? Нет.

Спасибо, Ирина Владимировна.

Мы дальше движемся по плану. Генеральный директор АНО "Дирекция международных транспортных перевозок" Петров Алексей Павлович.

Пожалуйста, Вам слово.

А.П. ПЕТРОВ

Добрый день, Ленар Ринатович! Добрый день, коллеги! Действительно, наша дирекция создана по поручению Правительства Российской Федерации по этой тематике, и мы занимаемся в целом координацией развития международных транспортных коридоров, которые проходят по территории Российской Федерации.

Что касается сегодняшней тематики, я хотел бы сказать, что прозвучали очень правильные слова о синхронизации в целом строительства инфраструктуры (это и дороги, и пункты пропуска, соответственно, железнодорожные пути), потому что мы понимаем, что сейчас мультимодальные перевозки выходят на первый план. Клиенты становятся более ориентированными на какие-то удобства, на развоз по небольшим складам, поэтому это важно.

Но что касается нашей зоны ответственности, мы сейчас как раз исследуем стыки инфраструктуры Российской Федерации с инфраструктурой сопредельных государств. И здесь важна не только синхронизация строительства пунктов пропуска с инфраструктурой Российской Федерации, а здесь также нужно понять, каковы планы строительства, в том числе пунктов пропуска, у наших коллег в Казахстане, Азербайджане, естественно, в Китае и других странах. И как раз связать это в единый узел, так скажем, чтобы опорная транспортная сеть Российской Федерации была включена в международный логистический рынок, очень важно.

Мы сейчас ведем большую работу с коллегами из Минтранса, со всеми департаментами, получаем (большое им спасибо) нужную

нам информацию, активно работаем с нашими зарубежными партнерами и как раз будем выходить в адрес министерства с теми рекомендациями, которые мы, как эксперты, дадим в плане синхронизации с сопредельными государствами. Потому что без этого будет очень трудно развивать грузопотоки между государствами, если, с одной стороны будет голое поле, а у нас все будет очень хорошо, либо наоборот. Поэтому здесь мы принимаем активное участие и призываем всех, кто в этом участвует с нами, к сотрудничеству. И мы будем максимально реализовывать, точнее, брать в нашу работу все те планы, которые будут реализовываться в развитие транспортной стратегии Российской Федерации до 2030 года с прогнозом до 2035 года. Спасибо.

Л.Р. САФИН

Спасибо, Алексей Павлович.

Коллеги, все выступления коллег из Минтранса завершены.

Я хотел бы, чтобы коллеги из Росграницы и Росавиации ответили на вопросы, которые задал Иван Николаевич Абрамов, и дальше мы будем по плану двигаться в рамках выступлений.

Коллеги, пожалуйста, выскажитесь по вопросам Ивана Николаевича (или кто-то один). Пожалуйста. Кто?

Акоп Артурович, готовы ответить?

А.А. АКОПЯН

Ленар Ринатович, позвольте... Можно еще раз озвучить вопрос?

И.Н. АБРАМОВ

Да. Вопрос к Вам – по поводу моста в Китай, который мы построили уже давным-давно. Каковы сроки открытия этой транспортной переправы? Это первый вопрос.

И второй вопрос был к представителям Минтранса, которые занимаются авиаперевозками. Аэродром в Тынде: реконструкция

полосы в этом году ушла на 2025 год, хотя начало строительства должно было состояться в 2022 году. Какие меры приняты? И будет ли возврат к 2022 году?

Л.Р. САФИН

Ну, здесь вопрос, я так понимаю, сначала давайте адресуем Росавиации. Это не по пунктам пропуска, в данном случае, я так понимаю, речь идет о реконструкции аэродромной инфраструктуры. Да, Иван Николаевич, правильно?

И.Н. АБРАМОВ

Да, это взлетно-посадочная полоса. То есть мы просто говорим, что у нас стратегия разработана, что мы очень много времени и очень много внимания уделяем отдаленным местностям, дальневосточным субъектам, а потом принимаем сами вот такие решения и переносим сроки. То есть я об этом противоречии хотел сказать.

Л.Р. САФИН

Да, слышали.

Из Росавиации есть у нас кто-то?

А.А. АВЕРКИЕВ

Есть. Разрешите?

Л.Р. САФИН

Да-да.

А.А. АВЕРКИЕВ

Аверкиев Александр Андреевич, Росавиация.

Л.Р. САФИН

Да, пожалуйста.

А.А. АВЕРКИЕВ

Я разделю на два вопроса: Тында и постановление правительства № 1603. По Тынде мероприятие было исключено в

2020 году в рамках секвестра федерального бюджета. То есть это было плановое мероприятие в ковидное время. Соответственно, что касается тех аэродромов, которые мы могли исключить, мы провели оценку возможности эксплуатации до 2025 года этих аэродромов силами операторов, и в аэропорту Тынды была выявлена такая возможность – силами оператора обеспечить полностью безопасную эксплуатацию взлетно-посадочной полосы. Соответственно, в рамках секвестра бюджета мы это мероприятие перенесли за 2025 год.

Л.Р. САФИН

По площадкам, я так думаю, которые на сегодняшний день...

А.А. АВЕРКИЕВ

Я доложу.

Л.Р. САФИН

Продолжайте, продолжайте.

А.А. АВЕРКИЕВ

Выдержал паузу, может быть, кто-то вопросы какие-то задавал бы.

По посадочным площадкам, на которых у нас в связи с изданием постановления правительства № 1603 оказалось невозможным обеспечить, по сути, мероприятия по транспортной безопасности, докладываю, что в настоящее время судебных решений о прекращении деятельности таких посадочных площадок нет. Для того чтобы исключить избыточные требования (они действительно являются избыточными), Министерством транспорта разработан проект постановления правительства о внесении изменений в существующие положения постановления № 1603 и в начале декабря планируется к внесению в Правительство Российской Федерации. В настоящее время проект этого документа находится на общественных слушаниях в связи с тем, что по

результатам его доработки с учетом всех заинтересованных ведомств был большой объем правок и возникла необходимость проведения повторных общественных слушаний.

Соответственно, мы планируем, что в первую...

Л.Р. САФИН

Спасибо, Александр Андреевич. Ждем в новом году нового постановления. Я думаю, что действительно все избыточные требования должны быть исключены. Надо упростить работу и регионам, и нашим коллегам из авиационной отрасли.

Иван Николаевич, по мосту был вопрос. Я правильно понимаю, это мост, который строится в рамках федеральной программы?

И.Н. АБРАМОВ

Да, это мост в Китай.

Л.Р. САФИН

Росавтодор занимался или госкомпания?

И.Н. АБРАМОВ

Ну, с двух сторон были компании — с китайской стороны и с амурской стороны, были инвестиции.

Вопрос там... Я так понимаю, на сегодняшний день чиновники, которые сегодня присутствуют, не владеют ситуацией. Там вопрос в том, что китайская сторона пока не принимает груз, и мы ждем, когда эта синхронизация произойдет на уровне наших ведомств, когда все-таки движение откроется, потому что у нас переносится, переносится открытие. Люди ждали еще год назад. Это же сопутствующая инфраструктура там строится, люди ждут рабочие места. Ну и, собственно, вложен туда не один миллиард средств.

Я думаю, Ленар Ринатович, в рабочем порядке пусть тогда направят информацию в комитет.

Л.Р. САФИН

Иван Николаевич, мы в рабочем порядке, я думаю, зададим этот вопрос. Хорошо.

Коллеги, дальше движемся по плану проведения наших сегодняшних парламентских слушаний. Переходим к выступлениям наших коллег из ведомств.

Итак, слово предоставляется директору Департамента развития инфраструктуры Дальнего Востока и Арктики Затравину Кириллу Михайловичу.

Пожалуйста, Вам слово.

К.М. ЗАТРАВИН

Добрый день, уважаемый Ленар Ринатович, уважаемые коллеги! Коротко хотел бы остановиться на некоторых принципах и направлениях развития опорной транспортной сети в привязке к реалиям и перспективам развития транспортной сети Дальнего Востока и Арктики.

Безусловно, положительно на достижении устойчивых взаимосвязей и пространственном развитии Арктической зоны скажется принцип увеличения периода навигации в акватории Северного морского пути. В противном случае организовать на базе СМП транспортный коридор глобального значения просто невозможно. Экономическая эффективность СМП будет зависеть в первую очередь от регулярности, круглогодичности и безопасности перевозок.

Другой важный принцип в ликвидации узких мест на транспортной сети как нельзя лучше закрепляет вектор развития железнодорожной инфраструктуры.

Напомню, что по итогам 2020 года не было перевезено порядка 15 млн тонн продукции дальневосточных грузоотправителей,

а за девять месяцев 2021 года этот показатель уже составил 6,7 млн тонн. Разумеется, для сокращения объема недовывоза продукции и повышения доступности предприятий для глобальных рынков необходимо реализовать систему мероприятий, уже заложенную в основу опорной сети. Но также это и строительство новых направлений к портам Арктического и Дальневосточного бассейнов, способных разгрузить Восточный полигон железных дорог и одновременно обеспечить развитие СМП в части как каботажных, так и транзитных перевозок.

Огромное значение имеют развитие автодорожной инфраструктуры и приведение ее в нормативное состояние. В этой связи в качестве примера обращу внимание на одну из старейших дорог Республики Саха (Якутия) и Магаданской области – федеральную автомобильную дорогу "Колыма". В зоне тяготения проживает более 108 тысяч человек. Дорога является единственной связью Магаданской области с БАМом. Общая протяженность – почти 2 тыс. километров, при этом около 90 процентов трассы – с щебеночным (гравийным) покрытием. Текущее состояние автодороги не обеспечивает должного уровня транспортной доступности регионов и служит дополнительным драйвером роста цен, а круглогодичное автомобильное движение по ней просто невозможно в связи с отсутствием мостового перехода через реку Алдан.

Отдельно хотел бы также остановиться на принципе формирования опорной сети – это перевозка пассажиров и грузов между городами с населением более 100 тысяч человек. При этом лишь 12 городов Дальнего Востока отвечают этому критерию, а общее количество населенных пунктов превышает 1800. Аналогичное соотношение соблюдается и в Арктической зоне. В транспортной

стратегии говорится о перспективе включения автодорог между населенными пунктами с населением более 10 тысяч в опорную сеть. Хотелось бы, чтобы эта перспектива была достаточно близкой.

Еще хотел бы остановиться на создании единых транспортно-логистических узлов — таких, как, например, восточная транспортная хорда, которая представляет собой проект строительства системы автомобильных дорог регионального значения с целью развития автодорожной сети, примыкающей к федеральной магистрали "Уссури". Пока в состав проекта входят Владивостокская кольцевая автомобильная дорога и трасса Владивосток — Находка — порт Восточный.

Реализация этого проекта обеспечит обширные возможности развития агломерации города Владивостока, включая планируемый город-спутник, а также связанность портов Владивосток и Находка в единый транспортно-логистический узел, сокращая неудобства жителей, в том числе вызванные возрастающим объемом грузовых перевозок.

Наконец, уважаемые коллеги, одним из ключевых принципов построения опорной транспортной сети является ее опережающее планирование и строительство. Уверен, что неукоснительное соблюдение указанного принципа должно в будущем позволить избежать масштабных мероприятий по устранению узких мест и доведению инфраструктуры до нормативного состояния постфактум.

Уважаемый Ленар Ринатович, если позволите, хотел бы также прокомментировать вопрос коллеги в отношении моста в Благовещенске.

Л.Р. САФИН

Да, пожалуйста.

К.М. ЗАТРАВИН

Коллеги, в настоящий момент неоткрытие движения по данному мосту связано в первую очередь с тем, что китайские коллеги заканчивали свои работы по достройке и введению в эксплуатацию пунктов пропуска и другой инфраструктуры. В настоящий момент уже получена нота китайских коллег о том, что они готовы к открытию. Аналогичная нота готовится в том числе Министерством транспорта и МИДом. И подчеркну: планируется, что открытие грузового сообщения будет произведено уже в ноябре. Надеюсь, что эти планы будут реализованы. Спасибо.

Л.Р. САФИН

Спасибо, Кирилл Михайлович.

И.Н. АБРАМОВ

Можно вопрос еще?

Л.Р. САФИН

Пожалуйста, Иван Николаевич.

И.Н. АБРАМОВ

Спасибо большое, Кирилл Михайлович, за то, что Вы нас проинформировали. Ждем с нетерпением, что в ноябре пойдут уже первые грузы в направлениях туда и обратно.

Так как Вы курируете Дальний Восток, у меня еще есть такой вопрос. Мы с коллегой из Магадана где-то год назад обсуждали такой проект, как строительство трассы Магадан – Охотск – Аян – Огорон вдоль Охотского моря, которая затрагивала бы несколько субъектов (Магаданскую область, Хабаровский край) и теоретически заканчивалась бы в Амурской области, что придало бы импульс развитию всех этих территорий, на которых сконцентрированы большие запасы. На сегодняшний момент есть ли в недрах вашего министерства какое-то понимание по этому проекту? Если нет, тогда тоже в рабочем порядке проинформируйте нас.

К.М. ЗАТРАВИН

Спасибо, Иван Николаевич, за вопрос.

Мы над этим проектом работаем в настоящее время. В том числе, как коллеги из Минтранса озвучили, в течение шести месяцев должен быть разработан детальный план мероприятий. К этому времени мы планируем уже более детально этот проект (его параметры) рассмотреть и коллегам предложить его для включения в этот указанный детальный план мероприятий. У меня пока все.

Л.Р. САФИН

Спасибо, Кирилл Михайлович.

Я, Иван Николаевич, выражу, наверное, общее мнение. Мы с Вами точно готовы в ноябре следующего года поехать на открытие этого моста.

Кирилл Михайлович, пригласите нас?

К.М. ЗАТРАВИН

На открытие моста в Благовещенск?

Л.Р. САФИН

Да-да. Я говорю, пригласите нас с Иваном Николаевичем, мы обязательно примем участие.

К.М. ЗАТРАВИН

Обязательно. Только не следующего года, а будем надеяться, что уже этого.

Л.Р. САФИН

Ну, если в этом году – мы вдвойне будем рады. Хорошо.

Коллеги, движемся дальше. Рышков Антон Владимирович, начальник Департамента экономической конъюнктуры и стратегического развития ОАО "РЖД".

Пожалуйста, Вам слово.

А.В. РЫШКОВ

Здравствуйте, уважаемый Ленар Ринатович, уважаемые коллеги! Мое выступление будет посвящено перспективам развития сети железных дорог.

Во-первых, конечно, тоже со своей стороны благодарим Минтранс за большую работу по транспортной стратегии, разработчиков и всех, кто присылал замечания, потому что они существенным образом повлияли в том числе на те предложения, которые формировало ОАО "РЖД".

Говоря об опорной транспортной сети... Как уже Андрей Олегович доложил, ее протяженность составляет практически 42 тыс. километров с учетом строительства новых линий в соответствии с теми критериями, которые сейчас в транспортной стратегии зафиксированы. Но тем не менее считаю важным подчеркнуть, что мы с Минтрансом одинаково смотрим на этот вопрос – что крайне важно, конечно, смотреть на всю сеть железных дорог, потому что она покрывает практически все субъекты. Поэтому этот аспект отражен в транспортной стратегии, и благодарим за этот момент.

Возвращаюсь теперь к целевым параметрам, которые отражены как КПЭ в транспортной стратегии. Они, на наш взгляд, сбалансированы. Что касается вопросов развития подходов к портам северо-запада, Азово-Черноморского бассейна, Восточного полигона, по двум сценариям цифры прописаны. Поэтому мы формируем тоже свои планы и свои предложения по дальнейшей работе над проектами КПМИ в этом ключе.

Мы считаем, важно, что в транспортной стратегии действительно отражены такие аспекты, как развитие коридора "Север – Юг", на длинную перспективу в разделе по Арктике предлагается более внимательно посмотреть на соединение Норильска и Транссиба (как развитие сети это тоже колоссальная

задача), и большое значение придается вопросам развития городских электричек, общественного транспорта, интеграции их в единую сеть. И, соответственно, таким образом, это даст стимул крупным агломерациям по социально-экономическому развитию.

Переходя к дальнейшему следованию, считаю важным подчеркнуть, что в транспортной стратегии отражены вопросы государственной поддержки, предусматриваются субсидирование перевозки наиболее эффективным на данном направлении видом транспорта, а также иные формы государственной поддержки.

В части пригородного сообщения также обозначено адресное субсидирование, и за счет средств федерального бюджета в первую очередь, также предусматривается это на соответствующем маршруте, где это наиболее эффективно и где вообще нет другой альтернативы. При этом предусматривается создание эффективной модели обновления подвижного состава пригородного железнодорожного сообщения, в том числе посредством формирования мер государственной поддержки. И, как я уже сказал, предусмотрены задачи по мультимодальным перевозкам и развитию городских агломераций.

Здесь также по всем видам транспорта, в частности по железнодорожному транспорту, зафиксированы доли бюджетных средств и внебюджетных средств. В частности, по железнодорожному транспорту в части грузовых перевозок этот баланс составляет 15 процентов (бюджет) и 85 процентов (внебюджет), по пассажирским перевозкам – 60 процентов (бюджет) и 40 (внебюджет).

Также я хотел бы подчеркнуть, что в части опорной транспортной сети и других железных дорог, мы предполагаем, та цифра, которая сейчас зафиксирована (это порядка 20 трлн рублей

до 2035 года в качестве инвестиций на железнодорожный транспорт), позволит увеличить на 17 процентов всю сеть железных дорог. И, по укрупненным пока оценкам, мы достигнем уже 100 тыс. километров протяженности общей сети железных дорог ОАО "РДЖ" в Российской Федерации.

По грузовым перевозкам позвольте тоже два слова сказать. Динамика закладывается существенная – плюс 20 процентов по консервативному сценарию, плюс 30 процентов – по базовому. Краеугольным камнем, конечно, является для всех (и все задают этот вопрос) тарифная политика, поэтому в транспортной стратегии этот вопрос отражен. Предусматривается совершенствование системы железнодорожных тарифов, и, главное, оно будет направлено на обеспечение баланса интересов всех участников рынка железнодорожных перевозок, а также на устойчивое развитие инфраструктуры и, что самое главное, поддержание ее в нормативном состоянии.

Поэтому, конечно, транспортная стратегия затрагивает большие вопросы – по цифровизации, по гармонизации с другими видами транспорта. Сформулированы требования к другим отраслям, в том числе к строительной индустрии, к машиностроению. Поэтому, мы считаем, этот документ создаст большой стимул для всех, чтобы мы достигали тех параметров, которые в том числе ставят перед нами Президент Российской Федерации, правительство и Минэкономразвития в рамках долгосрочных проектов и программ социально-экономического развития.

Спасибо. Выступление закончено.

Л.Р. САФИН

Спасибо, Антон Владимирович.

Вопросы, коллеги, будут? Вопросов нет.

Далее у нас по плану выступает первый заместитель председателя правления по экономике и инвестициям Государственной компании "Автодор" Перников Сергей Григорьевич.

Пожалуйста, Вам слово.

С.Г. ПЕРНИКОВ

Уважаемые Ленар Ринатович, участники совещания! Спасибо большое за предоставленную возможность дать дополнительный комментарий относительно опорной сети к тому, что уже озвучил представитель Федерального дорожного агентства.

Хочу напомнить, что деятельность государственной компании сосредоточена на развитии сети скоростных автомобильных дорог и ее доверительном управлении, а также развитии объектов дорожного сервиса. На сегодняшний день в доверительном управлении компании находится 3771 километр дорог. Мы за последнее время построили и реконструировали 1724 километра, и общий объем инвестиций, вложенных в дорожную инфраструктуру, составил 1 258 млрд рублей.

Цели развития сети скоростных автомобильных дорог полностью увязаны с целями транспортной стратегии, о которой сегодня говорилось. Среди эффектов создания сети хотелось бы назвать эффекты инвестиционного спроса, формируемые на стадии инвестиций и строительства, прямые эффекты, формируемые на стадии эксплуатации, это экономия времени в пути, агломерационные эффекты и эффекты от роста транспортной доступности до глобальных рынков.

Проекты компании, которые сегодня составляют опорную сеть, – это дорога Санкт-Петербург – Москва (М11), это дорога М1 на Белоруссию, М3 "Украина", М4 – Юг Российской Федерации и,

соответственно, Центральная кольцевая автодорога, которая была введена в прошлом году.

Перспективные проекты, которые мы планируем завершить до 2024 года. В первую очередь это всем известный проект "Москва – Казань". Проект активно реализуется, и перед нами поставлена задача завершения этого проекта до 2024 года. Также по поручению президента мы планируем в этом году начало реализации проекта "Казань – Екатеринбург". Также планируем до 2024 года начать реализацию проекта обхода Твери (это часть завершения проекта М11), начало устранения узких мест на ЦКАД (в частности, это проект "Малые Вяземы") и завершение до 2024 года проектов, связанных с реконструкцией трассы М4 "Дон" (это обход Аксая и Дальний западный обход Краснодара).

Начиная с 2025 года до 2030 года перспективные проекты, рассматриваемые госкомпанией, – прежде всего это трасса Джубга – Сочи (южный кластер). Сейчас мы находимся в стадии окончательных расчетов и формирования транспортной и финансовой моделей этого проекта, а также точной трассировки. Это проект юго-западной хорды, которая объединит Урал и Юг Российской Федерации, общей длиной 1600 километров. Это проект с горизонтом до 2035 года с учетом его масштабов и требуемых объемов финансирования.

И также мы планируем ряд региональных проектов (в частности, проект по Орехово-Зуеву) и рассматриваем возможность, обсуждаем проекты, связанные с "Золотым кольцом России". Пока более детальных проработок у нас нет, мы находимся на стадии предварительного транспортного моделирования этих проектов.

Это то, что касается основных проектов опорной сети как до 2024 года, так и до 2030 года.

В заключение хотел бы сказать, что, безусловно, основными значимыми особенностью и эффектом работы государственной компании является компенсация эксплуатационных расходов на всем жизненном цикле проекта за счет сбора платы по эксплуатации наших дорог, который мы имеем. Могу сказать, что за предыдущий период – 11 лет – нам, госкомпания, за счет этого ресурса удалось компенсировать эксплуатацию и, соответственно, дополнительно построить около 500 километров дорог. Почему? Потому что у нас в соответствии с законом четко определены направления расходования этих средств – мы их можем тратить только либо на строительство новых дорог, либо на компенсацию привлеченного внебюджетного финансирования. Доля внебюджетного финансирования сегодня (об этом говорилось) проектов госкомпания составляет от 20 до 40 процентов.

Мы работаем со всеми внебюджетными источниками и со всеми видами возвратного финансирования. Почему я делаю на этом акцент? Потому что мы работаем не только с рынком, но и с государственным возвратным финансированием, в частности с Фондом национального благосостояния. Здесь у нас есть опыт работы уже по ЦКАД. И сейчас мы работаем еще с тремя проектами – это "Москва – Казань", "Казань – Екатеринбург" и обход Твери. Во всех этих проектах будет использован этот источник.

У меня все. Доклад окончен. Готов ответить на вопросы.

Л.Р. САФИН

Спасибо, Сергей Григорьевич.

Вы упомянули сейчас о работе госкомпания с Фондом национального благосостояния. Мы в ближайшее время будем проводить "круглый стол" по этой теме, и я бы Вас просил принять в нем самое активное участие.

И вопрос у меня такой к Вам. Вы обозначили срок реализации проекта "Москва – Казань" (трасса М12) – 2024 год. А до Екатеринбурга – какой срок ставит госкомпания для себя?

С.Г. ПЕРНИКОВ

Ленар Ринатович, обязательно приму участие в "круглом столе" и, если возможно, буду ждать Вашего приглашения.

Что касается срока по проекту "Казань – Екатеринбург", срок поставлен не нами, а руководством страны – 2024 год, и мы будем все делать для того, чтобы в эти параметры уложиться.

Л.Р. САФИН

Я хотел как раз сказать о том, что срок поставлен президентом, поэтому мы должны вместе с вами эту работу к 2024 году обязательно завершить. Спасибо.

Какие еще вопросы будут к Сергею Григорьевичу? Нет.

Коллеги, мы далее переходим к выступлениям представителей субъектов. Я хотел бы слово предоставить министру транспорта и дорожного хозяйства Республики Саха (Якутия) Сивцеву Владимиру Михайловичу. Пожалуйста. *(Нет связи.)*

Министр дорожного хозяйства Челябинской области Нечаев Алексей Сергеевич на связи.

А.С. НЕЧАЕВ

Добрый день, Ленар Ринатович! Добрый день, уважаемые коллеги! Игорь Владимирович Костюченко, заместитель руководителя Росавтодора, более подробно все в принципе рассказал. Действительно, так оно и есть. В марте текущего года у нас заместитель губернатора проводил большое мероприятие в части защиты опорной сети. Хотел бы сказать, что наши критерии, которые были отобраны... Понятно, это связано со всеми субъектами,

которые нас окружают, но у нас еще есть и граница с Республикой Казахстан.

Это связанность территорий, это социально-экономический рост, это востребованность и среднесуточная интенсивность движения свыше 10 тысяч автомобилей в сутки. Соответственно, мы все эти критерии применили. Из той протяженности сети регионального, федерального значения, которая проходит по территории Челябинской области, было выбрано 39 автомобильных дорог. На сегодняшний день это 2019 километров автомобильных дорог регионального значения и шесть автомобильных дорог федерального значения в Челябинской области (это 609 километров).

Задачи, которые стоят в части развития опорной сети, мы понимаем. Прежде всего это приведение в нормативное состояние с соответствующими показателями. На сегодняшний момент у нас 1,5 тыс. километров уже имеют показатель соответствия нормативным требованиям, это порядка 1,5 тыс. километров из 2 тыс. километров дорог регионального значения. Соответственно, наши проекты в рамках национального проекта "Безопасные и качественные автомобильные дороги" финансируются и дороги приводятся в нормативное состояние, но, соответственно, проведение работ по содержанию данных автомобильных дорог финансируется из средств дорожного фонда областного значения, Челябинской области.

Нам это все на самом деле понятно. Что еще добавить? Был определен перечень, была составлена картография. И на самом деле эту информацию мы потом, в итоге взяли для подготовки данного документа, который сегодня обсуждаем.

Кратко все. Спасибо. Готов ответить на вопросы.

Л.Р. САФИН

Спасибо, Алексей Сергеевич.

Коллеги, у нас сегодня по плану все выступающие, кто был заявлен, завершили свои выступления. Если у кого-то есть по ходу ведения что сказать – пожалуйста.

В.М. СИВЦЕВ

Ленар Ринатович, меня слышно, видно?

Л.Р. САФИН

Видно, слышно. Я так понял, что Вы не будете выступать.

В.М. СИВЦЕВ

Нет, извините, был срочный звонок, а, оказывается, по регламенту мне предоставили слово. Если позволите, я очень коротко, в течение трех минут выступлю по заявленной теме.

Л.Р. САФИН

Пожалуйста, Владимир Михайлович.

В.М. СИВЦЕВ

Мы планировали еще показать слайды, но... В рамках заявленной темы – о развитии опорной сети, которая интегрирована в международную систему трансграничных перевозок, – основываясь на принципе формирования самой опорной транспортной сети в части ликвидации узких мест транспортной сети по северо-востоку страны, я хотел бы (здесь уже об этом представитель Минвостокразвития говорил) подробнее сказать о том, что целесообразно было бы рассмотреть (и это действительно рассматривается, есть составные части, которые сегодня реализуются) так называемый Северный широтный пояс, который связывает Восточную Сибирь через территорию Якутии с Магаданской областью и портами Охотского моря. Это маршрут круглогодичной автотрассы протяженностью порядка 5 тыс. километров, проходящий из Тулуна Иркутской области через Братск, Усть-Кут, Мирный до

Якутска, далее – по мосту через реку Лену по автодороге "Колыма" и мост через Алдан до Магаданской области. Сегодня часть данного маршрута уже реализуется Федеральным дорожным агентством – по автомобильной дороге "Виллюй". Остаются еще четыре мостовых перехода. Следующий строится в следующем году через реку Виллюй. Идут обоснования инвестиций по мосту через реку Алдан на федеральной дороге "Колыма".

И хотелось бы коллегам из Минтранса России задать вопрос по нашему основному проекту – мостовому переходу через реку Лену в районе города Якутска.

В целом данная дорога позволит нарастить порядка 3 процентов ВРП ежегодно. Стоимость – примерно 215 млрд рублей. И данный транспортный коридор позволит сократить путь автомобильного транспорта от Иркутска до Магадана на 905 километров. Монетизированный эффект в среднем составит 76 миллиардов ежегодно.

Еще один проект, который сейчас активно рассматривается. Хотелось бы сказать о строительстве железнодорожной линии Нижний Бестях – Мома – Магадан протяженностью 1866 километров, ориентировочной стоимостью 377 млрд рублей. Сегодня идут также работы по обоснованию инвестиций. Как вы знаете, у нас железная дорога дошла только до Нижнего Бестяха. Есть предложение для развития Восточной горнорудной провинции и запасов полезных ископаемых Магаданской области продлить железнодорожную линию до Магадана. Здесь есть несколько вариантов ее прохождения, мы активно работаем с Институтом экономики и развития транспорта.

И последний проект, который предлагается все-таки рассмотреть (мы ранее на "круглых столах" в рамках обсуждения

транспортной стратегии все эти проекты заявляли), еще один международный транспортный коридор, на который мы хотели бы обратить внимание, – это северный транзит, это Китай – БАМ – река Лена – Тикси – Севморпуть – Европа. По аналогии с Северным широтным ходом, который сейчас строится до Норильска, мы считаем возможным и необходимым также рассмотреть вопрос и о строительстве через сухопутные (железнодорожные) переезды из Китая, далее – через БАМ до Нижнего Бестяха (у нас сегодня там портовые мощности и грузовые терминалы строятся) и, соответственно, далее – на Севморпуть.

И сегодня мы занимаемся декларацией по разработке проекта глубоководного морского порта в селе Найба Булунского улуса (это близ Тикси). Проектный грузооборот закладываем порядка 30 млн тонн в год. Проект активно развивается, планируем включиться в основную портовую инфраструктуру Севморпути.

У меня вкратце все о развитии опорной сети на северо-востоке нашей страны. Спасибо большое.

Л.Р. САФИН

Спасибо, Владимир Михайлович. Спасибо, что были на связи.

Андрей Николаевич, вопрос был адресован Минтрансу. Если можно, дайте короткий ответ по мостовому переходу.

Е.П. НЕФЁДОВ

Добрый день, Ленар Ринатович! Нефёдов Евгений Павлович, заместитель директора Департамента государственной политики в области дорожного хозяйства Минтранса России. Я на этот вопрос отвечу.

Сначала хотел бы прокомментировать выступление коллеги из Минвостокразвития Затравина Кирилла Михайловича по поводу трассы "Колыма" (Якутск – Магадан). Этой трассе агентством и

Минтранс уделяется особое внимание, она находится на контроле у Президента Российской Федерации. Ритмично обеспечиваются проведение реконструкции и капитального ремонта и приоритетный перевод в капитальный тип покрытия участков в населенных пунктах и на подходах к ним.

В настоящее время в строительстве и реконструкции находится порядка 85 километров дорог, в капитальном ремонте, также с переводом в капитальный тип покрытия, до 2023 года — около 200 километров дорог. И после 2023 года, в цикле 2025–2030 годов, эти мероприятия будут продолжены. Таким образом, к 2024 году на подходах и в самых крупных населенных пунктах дорога будет с капитальным типом покрытия.

Что касается моста через реку Алдан, на который коллега из Минвостокразвития также обратил внимание. В настоящее время Росавтодором проводится работа по разработке обоснования инвестиций. В 2022 году она должна быть завершена и должно быть получено положительное заключение Главгосэкспертизы по аудиту, после чего возможно будет приступить к выполнению одновременно проектных и строительных работ по ликвидации этой паромной переправы. Такие планы в Минтрансе и Росавтодоре также есть.

Что касается моста через реку Лену, этот объект также на особом контроле в министерстве. В Минфин направлены предложения Минтранса об обеспечении его финансирования уже в текущем году, в настоящее время они находятся на рассмотрении.

Вместе с тем ожидаем от коллег информацию о получении заключения экспертизы по основному этапу строительства моста, чтобы такое финансирование можно было обеспечить. И также с коллегами из Минфина и правительства прорабатываем возможность

обеспечения федеральной доли софинансирования этого проекта в бюджете 2022–2024 годов, начиная также с 2022 года.

Доклад окончен. Спасибо.

Л.Р. САФИН

Спасибо, Евгений Павлович, за конкретные ответы.

Коллеги, будем подводить итоги наших сегодняшних парламентских слушаний.

Прежде всего, я абсолютно разделяю позицию моего коллеги Абрамова Ивана Николаевича по представительскому составу – все-таки в таких слушаниях должен участвовать как минимум заместитель министра. Мы обязательно перед руководством Минтранса этот вопрос поставим. Так что, коллеги, донесите. Все-таки мы обсуждаем стратегию, а это руководство к действию, сроки. Соответствующая стратегия обсуждалась на заседании Президиума Госсовета, мы ее очень активно обсуждали, готовились к ней, доложили ее президенту. Поэтому я думаю, что в ходе таких мероприятий мы как раз должны именно выработать подходы и принципы, ведь стратегия – это руководство к действию, и мы соответственно должны дальше думать о программе, о конкретном наполнении этой программы мероприятиями. Поэтому как никогда наши коллеги в Минтрансе и других ведомствах должны слышать и регионы (а мы – палата регионов), это очень важно.

Особо я хотел бы отметить (и обратить внимание), что, наверное, нам необходимо совершенствовать и законодательную базу, которая на сегодняшний день требует уже каких-то изменений. В настоящее время в Государственной Думе находится ряд законопроектов, которые следует, наверное, сейчас новому составу активно продвигать. В этой связи, естественно, на нашей площадке и, в частности, на площадке Комитета по экономической политике

будут и дальше проводиться такого рода мероприятия, поэтому, коллеги, прошу вас принимать в них активное участие.

А по результатам наших сегодняшних парламентских слушаний мы обязательно подготовим протокол и рекомендации.

Благодарю всех за внимание. Спасибо за сегодняшнюю работу.
