

Стенограмма парламентских слушаний на тему
«Актуальные вопросы модернизации и расширения магистральной инфраструктуры
с учетом стратегии пространственного развития Российской Федерации»

15 ноября 2018 года

О.В. МЕЛЬНИЧЕНКО

Коллеги, давайте начинать нашу работу. Основной докладчик прибыл, кто-то находится в пробках и в ближайшее время также прибудет.

Я хочу напомнить, что у нас сегодня проходят парламентские слушания, которые продолжают очень конструктивное обсуждение в Совете Федерации самых актуальных вопросов формируемой в настоящее время системы стратегического планирования, которая у нас осуществляется в свете Федерального закона "О стратегическом планировании в Российской Федерации", принятого в 2014 году. Эти вопросы занимают важное место в работе нашего комитета, так как формирование эффективной системы стратегического планирования является ключевым условием успешной реализации задач устойчивого социально-экономического развития регионов, муниципалитетов и всего нашего государства в целом.

В ноябре прошлого года члены Совета Федерации активно включились в работу по проектированию стратегии пространственного развития Российской Федерации. Хочу сказать, что 29 ноября 2017 года на заседании Совета Федерации в рамках "правительственного часа" была заслушана информация Заместителя Председателя Правительства Российской Федерации Козака по вопросу "О реализации Основ государственной политики регионального развития Российской Федерации на период до 2025 года". И по итогам обсуждения было принято соответствующее постановление Совета Федерации.

Основные положения проекта стратегии мы обсуждали на заседании "круглого стола" в марте. Это было у нас первое заседание "круглого стола" после оглашения Послания Президента Российской Федерации. Также были парламентские слушания в июне этого года, которые проходили под председательством Валентины Ивановны Матвиенко. В Совете Федерации подготовлены замечания и предложения по проекту стратегии пространственного развития, которые были в большей части учтены его разработчиками.

В октябре мы провели совещание на тему "Актуальные вопросы стратегического планирования и законодательного обеспечения реализации государственной политики регионального развития Российской Федерации", на котором были рассмотрены имеющиеся

проблемы в этой сфере и предложения по их решению. В частности, на совещании 22 октября членами Совета Федерации и представителями Российской академии наук было признано значительной проблемой отсутствие в настоящее время подготовки специалистов по экономической географии чуть ли не во всех вузах, выпускающих экономистов. И в результате сегодня мы пришли к тому, что у нас нехватка специалистов, которые способны вообще разрабатывать какие-либо стратегические документы с четким пониманием и осознанием того, как выглядит и как устроена наша страна, в том числе с точки зрения размещения ее производственных мощностей и экономики. Поэтому было также предложено рассмотреть вопрос о создании национального центра пространственных исследований, который осуществлял бы системное научное обеспечение формирования и реализации государственной политики регионального развития. И это было предложено в том числе сделать на базе одной из существующих научных организаций.

26 октября этого года в ходе заседания Совета при Президенте Российской Федерации по международным отношениям я был содокладчиком при выступлении Барина, руководителя ФАДН, который озвучил стратегию национальной политики Российской Федерации в сопряжении со стратегией пространственного развития. Этот вопрос я поставил в ходе своего выступления и попросил президента учесть это при формировании перечня поручений, которые будут даны по результатам заседания совета. Было предложено наполнить вторым дыханием СОПС уже с точки зрения новых подходов.

Уважаемые коллеги! 30 сентября во исполнение майского Указа Президента Российской Федерации Владимира Владимировича Путина "О национальных целях и стратегических задачах развития Российской Федерации на период до 2024 года" Правительством России утвержден комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года. В комплексном плане определены цели, показатели реализации транспортно-энергетических частей плана, перечень входящих в их состав федеральных проектов с описанием планируемых результатов реализации с количественными характеристиками, объемами и источниками финансирования.

Важно отметить, что в этом плане приведены наименования только крупных мероприятий и описание задач федеральных проектов без расшифровки в разрезе объектов по субъектам Российской Федерации. Так, в рамках федерального проекта "Коммуникации между центрами экономического роста" предусмотрены мероприятия по строительству и реконструкции

32 автодорожных мостов на автомобильных дорогах федерального значения, но мы пока не понимаем, где, в каких регионах. Возможно, это будет расшифровано в последующих документах. Но хотелось бы сегодня услышать ответ на этот важный для регионов вопрос от коллег из ответственных министерств.

В распоряжении правительства, которым был утвержден комплексный план, в частности, предусмотрена возможность корректировки этого плана после утверждения стратегии пространственного развития Российской Федерации. Также согласно этому распоряжению трем правительственным комиссиям предстоит сформировать и обеспечить утверждение перечней мероприятий проектов, предусмотренных комплексным планом. О ходе этой работы я тоже прошу более подробно рассказать представителей министерств.

При подготовке к сегодняшним парламентским слушаниям мы направляли запросы во все субъекты Российской Федерации с просьбой предоставить информацию по рассматриваемой теме и предложения в итоговый документ парламентских слушаний. Практически все материалы, поступившие из регионов, содержат предложения по включению в комплексный план и в разрабатываемые перечни мероприятий конкретных объектов и мероприятий по модернизации и расширению инфраструктуры в регионах.

Важно, чтобы голоса регионов были услышаны, и очень важно, чтобы те объекты, которые регионы указывают, по возможности нашли максимальное отражение в этих документах. Чтобы у нас не получилось так, что мы здесь, в Москве, что-то планируем, а потом оказывается, что регионы не в полной мере понимают, что мы тут планируем без учета их интересов и предложений.

Полагаю, что взаимодействие между Министерством экономического развития и представителями субъектов Российской Федерации по столь важным для регионов вопросам можно сделать в этой части более эффективным за счет более интерактивного обмена информацией, оперативного информирования о принимаемых решениях.

Значительную часть предложений регионов составляют предложения по строительству или реконструкции автомобильных дорог и строительству автодорожных обходов городов. Это Барнаул, Владимир, Краснодар, Киров, Пенза, Горно-Алтайск и многие другие города. Например, с 2007 года была приостановлена из-за нехватки средств реконструкция имеющей стратегическое значение автомобильной дороги, связывающей Республику Алтай и Казахстан, в результате

сегодня отсутствует соответствующая современным требованиям автомобильная дорога из этого региона в Казахстан.

Также актуальным вопросом является вопрос по реконструкции автомобильных дорог М-5 "Урал", Краснодар – Крымск – Новороссийск и других.

Кроме того, как нам написали коллеги из Ямало-Ненецкого автономного округа, в комплексный план не были включены проекты "Северный широтный ход" и "Северный широтный ход-2", которые необходимы для создания единой арктической транспортной системы до порта Сабетта в Ямало-Ненецком автономном округе с выходом на Северный морской путь. Стратегическое значение этих проектов было отмечено на федеральном уровне неоднократно.

Также оказался за бортом комплексного плана проект строительства железнодорожной магистрали "Белкомур" от Соликамска до Архангельска.

Много предложений касается реконструкции инфраструктуры региональных аэропортов, а также создания и модернизации энергетической инфраструктуры. Тему развития аэропортов и авиатранспорта мы считаем приоритетной с учетом того, как устроена наша страна и какие расстояния нам приходится преодолевать. Поэтому мы уделяем этому особое внимание, и вчера коллеги из Комитета Совета Федерации по экономической политике провели парламентские слушания, специально посвященные этой теме, на которых достаточно обстоятельно в течение двух с половиной часов были рассмотрены конкретные предложения. И здесь мы полностью солидарны с нашими коллегами, поддерживаем их и готовы в дальнейшем прорабатывать эту крайне важную для регионов проблематику.

Хочу привести положительный пример того, как в регионах решается вопрос инфраструктуры. В начале этого месяца крупная российская энергокомпания "РусГидро" ввела в эксплуатацию ветряную электростанцию мощностью 900 киловатт в Арктической зоне, в поселке Тикси в Якутии. Реализация этого проекта повысит надежность электроснабжения Тикси и снизит потребление в Булунском улусе Якутии дорогостоящего привозного дизельного топлива.

В общем-то, пока, к сожалению, то оборудование, которое было установлено в процессе реализации этого проекта, является импортным и не производится у нас, в Российской Федерации. Но хотелось бы, чтобы подобные проекты еще и подкреплялись к тому же импортозамещением в части того оборудования, которое используется при их реализации. Очевидно, что необходимы меры государственной поддержки таких проектов, в том числе по производству у нас такого

оборудования. Этот опыт, несомненно, важен для всего Севера, Арктической зоны нашей страны и других регионов.

Важный вопрос – вопрос железнодорожного транспорта. Этот вопрос является очень чувствительным для населения. Я здесь не просто как председатель комитета, а как член Совета Федерации, представляющий Пензенскую область, получаю огромное количество обращений от граждан по поводу изменения маршрута движения поезда "Сура" (поезд № 051Й/№052Й). РЖД изменило маршрут движения. Теперь он по решению "Российских железных дорог" должен двигаться из города Пензы в сторону Рузаевки и потом через мордовские и нижегородские леса – до станции Рязань-1. При этом две трети Пензенской области, по которой ранее проходил маршрут этого поезда, фактически выпадает из системы транспортного сообщения (это такие города, как Белинский, Пачелма). Поэтому люди возмущены, потому что подобные изменения, которые якобы направлены, как утверждается, на улучшение транспортно-логистической схемы, приводят к тому, что население, которое ранее на протяжении 50 или 60 лет перемещалось по понятному ему маршруту (люди ездили в командировки, была удобная логистика, когда они в 8 часов утра прибывали в Москву)... Вдруг каким-то решением без учета мнения людей, без учета мнения субъектов Федерации "Российскими железными дорогами" изменяется маршрут. В результате мы видим рост недовольства среди населения в связи с принятым решением. И таких примеров у нас, к сожалению, огромное количество. И мы должны тоже как-то на эти вещи реагировать.

Еще хотел бы обратить внимание на такую важную проблему, как отставание в уровне решения задач по модернизации и созданию объектов региональной инфраструктуры от динамики решения задач по модернизации и расширению магистральной инфраструктуры федерального значения. Существенно затрудняют решение этой проблемы недостаточность средств бюджетов субъектов Российской Федерации и значительные дисбалансы в бюджетной обеспеченности регионов. Поэтому представляется целесообразным рекомендовать выработать на федеральном уровне дополнительные меры по совершенствованию действующих и созданию новых механизмов выравнивания бюджетной обеспеченности субъектов Федерации, что является необходимым условием эффективного выполнения комплексных планов модернизации и расширения региональной инфраструктуры. Такие меры были бы большим подспорьем для реализации подготовленных в Министерстве экономического развития рекомендаций по

разработке субъектами Федерации комплексных планов модернизации и расширения региональной инфраструктуры.

Хочу обратить внимание еще на одну проблему, решение которой напрямую может значительно улучшить условия жизни миллионов наших граждан. В проектах, планах и перечнях мероприятий по развитию транспортной инфраструктуры большое внимание уделяется строительству и реконструкции автомобильных дорог федерального и регионального значения. Но автомобильным дорогам местного значения, многие из которых были переданы на муниципальный уровень без достаточных средств на их содержание, не уделяется должного внимания. А между тем, особенно вне городов, у нас население передвигается в основном по муниципальным дорогам, которые находятся в ненадлежащем состоянии. Общий эффект от того, что мы делаем на региональных и федеральных дорогах, фактически нивелируется тем состоянием, в котором находится муниципальная дорожная транспортная сеть. И совершенно ясно, что, если дороги местного значения не привести в нормативное состояние и не построить новые там, где без них сплошная целина, трудно и проблематично поменять мнение людей о комфортности условий проживания людей в нашем государстве, в нашей стране.

Чтобы устранить дисбаланс в этой сфере, учитывая реальное финансовое состояние большинства муниципальных образований, полагаю, что необходимо специальное решение на федеральном и региональном уровнях по муниципальным дорогам с соответствующим финансированием для поэтапного решения этой проблемы. Понятно, что решить ее в один момент невозможно, но подступиться к этой проблеме просто необходимо, потому что муниципальная дорожная сеть – это один из самых больных вопросов практически всех субъектов Федерации. Поэтому хотелось бы, чтобы сегодня в выступлениях эти и другие важные темы были соответствующим образом затронуты.

По итогам нашего обсуждения будут подготовлены рекомендации, проект которых у вас имеется. Я думаю, что по результатам парламентских слушаний они будут расширены. Мы постараемся учесть все конструктивные предложения, которые здесь прозвучат, и в течение 10 дней подготовить рекомендации наших парламентских слушаний для утверждения.

У меня предложение работу построить таким образом: докладчикам мы, наверное, предоставим время для выступлений – до 10 минут, ну и потом, после того как записавшиеся коллеги выступят, обсудим те вопросы, которые будут подняты в ходе парламентских слушаний.

У нас сегодня с основным докладом выступает заместитель Министра экономического развития Российской Федерации Живулин Вадим Александрович.

Пожалуйста, Вадим Александрович.

В.А. ЖИВУЛИН

Большое спасибо, Олег Владимирович.

Уважаемые коллеги, уважаемый президиум! Мы не первый раз обсуждаем тему стратегии пространственного развития на площадке Совета Федерации. Сегодня мы говорим о необходимости развития инфраструктуры для обеспечения связанности территории. По сути, тема пространственного развития стала сквозной, и мы уже с разных точек зрения ее обсуждаем именно в Совете Федерации. Вопросы стратегического планирования, пространственной организации экономики, транспортной инфраструктуры – это все то, что нас беспокоило при разработке стратегии, и в момент начала работы над ней мы ставили перед собой несколько задач.

Первая задача, которая была поставлена перед нами, – это обеспечение связанности центров экономического роста, снятие существующих инфраструктурных и транспортных ограничений, возможность раскрытия потенциала территории нашей огромной страны. И, безусловно, вопросы, связанные с развитием экспорта, обеспечением транзита, так или иначе упираются в потребность в развитии инфраструктуры.

Еще одна задача, которая стояла перед нами, была связана с обеспечением круглогодичного доступа на всю территорию Российской Федерации. И в этом смысле то, что сейчас упомянул Олег Владимирович относительно развития сети региональных аэропортов, развития Северного широтного хода... Кстати, он сейчас в распоряжении имеется, он подтвержден как проект, необходимый для реализации.

Все эти вопросы, которые были поставлены изначально и перед нами, как разработчиками стратегии, которые ставили регионы, так или иначе привели к выводу о том, что существующий уровень развития транспортной инфраструктуры во многом не отвечает потребностям как самих субъектов Российской Федерации, так и нашей экономики и во многих случаях является сдерживающим фактором.

Сегодня много говорится о необходимости совершить рывок в развитии человеческого капитала, экономических процессов. В этом смысле инфраструктура сегодня выходит на первый план, становится тем самым фактором, который позволяет это сделать. Долгие годы объем расходов на транспортную инфраструктуру находился на уровне 2–2,5 процента ВВП. Это очень

серьезные деньги, но тем не менее он нередко отставал от расходов на похожую инфраструктуру во многих других странах.

В начале года Минэкономразвития в рамках работы по стратегии организовало работу вместе с регионами, и мы постарались вместе с коллегами из субъектов Российской Федерации понять примерный объем потребностей в той инфраструктуре, которая сегодня так или иначе вошла в комплексный план. Мы вместе с коллегами из федеральных органов подготовили такую заявку, опрос, направили в адрес субъектов и спросили вас, какие объекты транспортной и энергетической инфраструктуры сегодня ограничивают развитие региональных экономик, реализацию крупных инвестиционных проектов. В ответ от субъектов Российской Федерации мы получили очень широкий отклик – предложения по более чем 2 тысячам объектов транспортной, энергетической и даже социальной инфраструктуры.

В процессе работы над стратегией мы работали с этим перечнем объектов, и у нас было несколько задач, критериев, исходя из которых мы те или иные объекты включали в документы, которые разрабатывали в рамках стратегии, и некоторые из них не включали. В частности, например, не попали объекты, которые заявлялись регионами, но они носили строго региональный или даже муниципальный характер. Были предложения по строительству участка автодороги до близлежащего населенного пункта. Понимая все потребности и сложности, которые возникали у субъектов в связи с отсутствием такой инфраструктуры, в федеральный стратегический документ такие объекты мы не включали.

Далее. После того как вышел указ № 204, который зафиксировал конкретные направления работы по инфраструктурным объектам, мы сформировали некий условный алгоритм отбора тех объектов, которые должны быть отражены в стратегии, в том числе с учетом указа президента. А в указе президента были, по сути, поименованы конкретные направления, по которым те или иные объекты должны формироваться.

В итоге работа по инфраструктурным объектам вылилась в отдельное направление, которое предполагало разработку комплексного плана магистральной инфраструктуры. Изначально на этапе работы по стратегии мы предполагали, что это может быть приложением, частью стратегии пространственного развития, но сейчас это стало комплексным планом. В этом комплексном плане объекты, которые туда вошли, опять же проходили фильтрацию с регионами, с Аналитическим центром при Правительстве Российской Федерации. Был проведен предварительный скоринг, оценка тех объектов, которые должны туда попасть. И в итоге было

отобрано порядка 314 объектов инфраструктуры, которые так или иначе соответствовали требованиям как стратегии, так и указа президента. Чуть позже расскажу об этих объектах. Думаю, что еще и коллеги из Минтранса тоже подробно расскажут, чтобы я сейчас по транспортным объектам не стал подробно говорить.

Комплексный план включает в себя девять категорий объектов. По сути, это объекты, которые во многом совпадают или вытекают из указа президента: инфраструктура маршрута Европа – Западный Китай, часть объектов, которые объединяются в категорию "морские порты", Северный морской путь, железнодорожный транспорт и транзит, транспортно-логистические центры, коммуникации между центрами экономического роста, развитие региональных аэропортов и маршрутов, высокоскоростное железнодорожное сообщение и внутренние водные пути. Это часть, остальное не буду перечислять.

Общий смысл примерно следующий. Комплексный план включает в себя первоочередные объекты, которые должны стать основой для пространственного развития страны и связанности центров экономического роста. В стратегии мы постарались определить те центры экономического роста, которые сегодня дают вклад в ВРП более 1 процента, дают вклад до 1 процента. И те центры, которые сегодня имеют отрицательную динамику, были названы перспективными центрами экономического роста. И мы по рекомендации наших коллег из Совета Федерации для такой категории регионов тоже определили их роль и место в стратегии.

Принципиально важно: чтобы те объекты, которые сегодня не вошли в комплексный план магистральной инфраструктуры, не потерялись, мы включаем их в качестве обосновывающих материалов к стратегии, и весь тот перечень объектов, который был отработан вместе с субъектами Российской Федерации, входит в обосновывающие материалы к стратегии пространственного развития.

Понимая, что сформировать сейчас исчерпывающий перечень объектов на шесть лет будет непросто, могут возникать новые вызовы, задачи, приоритеты могут измениться, те или иные объекты будут рекомендованы к включению в состав комплексного плана. Мы вместе с коллегами из федеральных органов власти, в том числе Минтранса, договорились о том, что должна быть разработана технология, методика изменения этого комплексного плана и в него должны попадать те объекты, которые сегодня по каким-то причинам в него не включены. Понятно, что включение и исключение объектов из комплексного плана так или иначе будут связаны с расходами на их создание.

Это один из важнейших сдерживающих факторов. Поэтому каждый раз, когда будет приниматься решение о том, какие объекты в комплексный план должны попасть, безусловно, нужно будет оценивать эффекты от строительства и реализации того или иного объекта. Мы предложили разработать (и проект такого документа уже есть) методику оценки социально-экономических эффектов, которые возникают в связи с реализацией объектов инфраструктуры. Повторю: проект подготовлен, сейчас его рассматривают наши коллеги в ведомствах. И мы рассчитываем, планируем, предлагаем, чтобы решение о включении объектов в комплексный план носило обоснованный характер. И нужно понимать, что выгоды от реализации объектов для экономики, для жителей, для регионов должны быть сопоставимыми с теми затратами, которые мы можем понести в связи с их реализацией.

В стратегии пространственного развития мы, говоря о планах развития инфраструктуры, предлагаем на региональном уровне постепенно формировать региональные планы инфраструктурного развития. Это нужно для того, чтобы субъекты Российской Федерации, понимая, каким образом будет проходить магистральная инфраструктура через территории регионов, какие объекты будут на территориях регионов построены, могли бы обеспечить стыковку своих стратегических планов и документов с федеральными объектами. Сейчас мы работаем над планом реализации стратегии пространственного развития. Он, напомню, должен быть утвержден в течение шести месяцев после утверждения самого документа, и там этот пункт тоже будет отражен. Сама стратегия сейчас в завершающей стадии. Были уточняющие замечания наших коллег из ведомств (Министерства по развитию Дальнего Востока, министерства труда и Министерства энергетики). Эти уточнения сейчас включены в текст, и буквально на днях последняя редакция, которая учитывает предложения наших коллег из федеральных органов, была направлена.

Хотел бы поблагодарить со своей стороны наших коллег из Совета Федерации, Олега Владимировича лично, потому что очень серьезное внимание комитет уделяет разработке документов, несколько серьезных заседаний было проведено на площадке Совета Федерации. Безусловно, благодарность в адрес коллег из регионов, ВКС. Очные обсуждения и в том числе перечень объектов, который в этот комплексный план сейчас попал, во многом определили, сформировали конструкцию документа и комплексного плана, который сейчас, в общем, уже утвержден. Спасибо.

О.В. МЕЛЬНИЧЕНКО

Спасибо, Вадим Александрович.

Я думаю, что на вопросы, если они возникнут, мы потом будем отвечать, когда уже к обсуждению перейдем.

Слово предоставляется Вячеславу Степановичу Тимченко, заместителю председателя Комитета Совета Федерации по экономической политике.

В.С. ТИМЧЕНКО

Добрый день, уважаемые коллеги! Актуальность рассматриваемой темы не вызывает ни у кого сомнений. Я представляю сегодня здесь позицию Комитета по экономической политике, поэтому несколько не пытаюсь заходить на площадку и территорию комитета по федеративному устройству. Хотел бы изложить по поручению председателя комитета некие моменты, связанные в целом с реализацией стратегии пространственного развития.

Разработка одного из важнейших документов стратегического планирования – стратегии пространственного развития – имеет сегодня, пожалуй, ключевое значение для развития России в целом и для развития каждого региона.

Хочу напомнить основные цели стратегии пространственного развития. Их можно будет сформулировать в качестве трех предложений. Первое – это создание условий для сбалансированного пространственного развития, направленного на сокращение межрегиональных различий в уровне социально-экономического развития и благосостояния населения. Второе – это обеспечение ускорения экономического роста и технологического развития Российской Федерации за счет социально-экономического развития перспективных крупных центров экономического роста нашей страны. И третье – это обеспечение национальной безопасности Российской Федерации за счет социально-экономического развития геостратегических территорий.

Нужно быть объективным, первоначально предложенный вариант проекта стратегии вызвал неоднозначную оценку. Отмечались как в целом положительная проработка основных компонентов стратегии, так и наличие существенных недоработок в части детализации конкретных форм и инструментов развития и реализации.

Мы не раз подчеркивали, что конкурентные преимущества каждого субъекта Российской Федерации следует определять комплексно с учетом факторов его развития, оценки социально-демографического, природно-ресурсного, производственно-экономического, транспортно-инфраструктурного, географического и иных факторов, составляющих потенциал региона.

И, нужно отдать должное, Министерство экономического развития откликнулось на наши предложения, на наши рекомендации, и важно, что в процессе совместной работы мы старались придать стратегии характер предельно конкретного, организующего документа, имеющего в виду минимизацию изложения в стратегии общетеоретических и политических оценок.

Важной составляющей в ходе обсуждения, разработки, выработки проекта стратегии стали парламентские слушания, которые инициировал наш комитет. 27 июня эти слушания под председательством Валентины Ивановны Матвиенко были проведены, и основными докладчиками и основными участниками дискуссии стали Министр экономического развития Орешкин и известный академик Боков. Разработчиками были учтены рекомендации этих парламентских слушаний. В тексте стратегии объединены предложения федеральных органов исполнительной власти, парламентариев, руководителей регионов, авторитетных экспертов. Учтен предложенный нами комплексный подход при решении вопроса размещения производительных сил. Он предусматривает создание экономических условий для сохранения культурных и духовных ценностей, сбережения объектов культурного наследия, памятников архитектуры. С учетом наших предложений доработан раздел о развитии макрорегионов в России и совершенствовании межрегионального взаимодействия. Кроме того, среди перспектив развития геостратегических территорий шире прописаны перспективы развития БАМа, Арктической зоны, Северного морского пути (об этом уже говорили Олег Владимирович и основной докладчик).

Мое глубокое убеждение – что реализация настоящей стратегии приведет к сокращению межрегиональных различий в уровне жизни населения. Этого можно добиться путем ускорения экономического роста в Российской Федерации за счет сформировавшихся крупных центров роста, а также обеспечения условий для формирования новых крупных региональных центров экономического роста, повышения уровня инфраструктурной обеспеченности субъектов Российской Федерации, устойчивого развития геостратегических территорий малых, средних городов, сельской местности.

В стратегии учтено, что обеспечение преимуществ цифровой экономики возможно только через устранение цифрового неравенства – через создание информационно-телекоммуникационной инфраструктуры, доступной для всех территорий, внедрение технологий спутниковой связи, повышение ценовой доступности данных услуг для населения труднодоступных и удаленных районов.

Нам не обойтись без повышения мобильности трудовых ресурсов, без профессионального развития и непрерывного образования экономически активного населения, без переподготовки и повышения квалификации работников различных отраслей, обучения и воспитания подрастающего поколения наших граждан.

Считаем, что в разделе, посвященном профессиональному образованию, необходимо уточнить, что кадры должны готовиться в первую очередь по профессиям, востребованным в данном конкретном регионе.

Полагаем, что необходимо указать культуру как важнейшее направление повышения качества человеческого капитала.

Несомненно, надо гарантировать единые стандарты качества жизни граждан Российской Федерации, в том числе государственных, муниципальных медицинских услуг и достойных условий труда и социальной защиты.

Как уже говорил заместитель министра, хотя проектом предполагалось в течение трех месяцев разработать план, но я сегодня услышал, что разработка плана – в течение шести месяцев. Так вот, от того, насколько конкретно этот план будет разработан и учтены все нюансы, зависит успех реализации стратегии в целом.

Я думаю, что необходимо подумать и принять меры по организации и проведению системного мониторинга реализации стратегии. Возможно, необходимо создать центр анализа и мониторинга пространственного развития. Как вариант это может быть площадка Совета Федерации, как площадка, представляющая регионы Российской Федерации. Спасибо за внимание.

О.В. МЕЛЬНИЧЕНКО

Спасибо, Вячеслав Степанович.

Слово предоставляется первому заместителю Министра транспорта Российской Федерации Алафинову Иннокентию Сергеевичу.

Пожалуйста, Иннокентий Сергеевич.

И.С. АЛАФИНОВ

Уважаемые члены комитета! Спасибо большое за возможность выступить сегодня здесь и рассказать коротко о проекте комплексного плана.

Действительно, комплексный план сформирован исходя из задачи, которая обозначена в указе президента, которую определил президент, – реальный скачок в развитии магистральной транспортной инфраструктуры за шесть лет. В рамках него, как уже было до меня сказано, девять

федеральных проектов – это "Европа – Западный Китай" и морские порты (не буду перечислять, их уже перечислили до меня).

Вместе с тем на чем бы я хотел остановиться?

Первое. В части развития автодорожной инфраструктуры за шесть лет планируется обеспечить строительство 70 путепроводов. Казалось бы, что такое 70 путепроводов? Это не такая большая цифра. Но они отобраны с учетом того, что это путепроводы, отсутствие которых реально мешает экономическому развитию Российской Федерации в местах пересечения с железными дорогами.

У нас есть такие места, где время простоя автомобильного транспорта исчисляется 10–12–14 часами в сутки. Соответственно, все эти основные путепроводы включены в план развития магистральной инфраструктуры. Кроме этого, планируется увеличить протяженность сети федеральных магистральных автомобильных дорог более чем на 1700 километров, более чем на 122 часа в сутки уменьшить простой автотранспорта на пересечении федеральных дорог и железных дорог, обеспечить строительство 16 обходов городов.

Здесь говорили, что, наверное, тоже цифра не такая большая. Я хочу напомнить, что, когда Министерство экономического развития вместе с причастными министерствами собрали все заявки, общий объем заявок дополнительного финансирования на шестилетний период составил 13,5 трлн. рублей. В августе дополнительное финансирование на комплексный план еще было 648 миллиардов. Я даже не буду говорить, сколько это в процентах от общей потребности экономики с учетом всего, о чем говорило Министерство экономического развития. В итоге общий объем дополнительного финансирования на магистральный план составил 1,5 трлн. рублей в шестилетний период.

Соответственно, из этих 13,5 триллиона методом отбора, в котором участвовали эксперты и министерств, и Аналитического центра при Правительстве Российской Федерации, были отобраны наиболее эффективные по социально-экономическим методикам (затраты-выгоды) объекты для реализации в шестилетний период.

32 мостовых сооружения (действительно, есть такая цифра) – это самые напряженные, аварийные и ремонтнепригодные мосты в основном на региональной сети (потому что на федеральной сети, слава богу, финансирование идет достаточное и этот вопрос решается).

В рамках проекта "Европа – Западный Китай" будет закончен наконец полностью за этот период коридор от Санкт-Петербурга до границы с Казахстаном, который обеспечит транзитные

перевозки грузов и товаров. Здесь будет построено более 800 километров новой дороги I категории, которая обеспечит круглосуточную скорость: для легковых автомобилей это соответственно 130 километров в час и для грузовых автомобилей – 90 километров в час. Время в пути автомобильным транспортом сократится в два раза.

По развитию железнодорожной инфраструктуры. Провозная способность Байкало-Амурской магистрали и Транссибирской железнодорожной магистрали будет обеспечена на уровне 210 млн. тонн. Средняя скорость доставки транзитного контейнера будет составлять 1320 километров в сутки. У нас срок доставки контейнера через территорию Российской Федерации из Китая в Европу сократится до семи дней и менее, что, естественно, увеличит транзитный потенциал Российской Федерации и обеспечит возможность переключения ряда грузов на транзит через территорию России.

Хотелось бы отметить, что на реализацию железнодорожных проектов, связанных с развитием БАМа и Транссиба, связанных с развитием российской территории в том числе с точки зрения транзитного потенциала, не выделяется ни одного рубля бюджетных ассигнований – все включено в программу деятельности ОАО "РЖД". Общий объем средств ОАО "РЖД" в шестилетний период, направляемых на реализацию магистрального плана, составляет 1,4 трлн. рублей.

Начнется реализация первого этапа проекта высокоскоростной железнодорожной магистрали Москва – Казань. Общий объем финансирования – чуть более 600 млрд. рублей, из которых из федерального бюджета в рамках комплексного плана будет выделяться 200 млрд. рублей, 400 млрд. рублей включено в программу РЖД. Это обеспечит наличие в Российской Федерации технологий развития высокоскоростной магистрали (более 300 километров). Естественно, одним из условий развития этого движения является локализация мощностей сопутствующих промышленных производств в виде тягового состава и, соответственно, вагонов.

В целях развития региональных аэропортов и маршрутов продолжится субсидирование региональных перевозок в части авиационных маршрутов, а также будут реконструированы 66 аэродромов, из которых 38 располагаются в Дальневосточном федеральном округе. Более 25 миллионов пассажиров (собственно, у нас есть цифра в указе) будут иметь возможность совершать перелеты, минуя Московский авиационный узел.

Отдельно будут реализованы задачи по полному переходу на нормативное содержание речного транспорта (я имею в виду гидротехнические сооружения) и дноуглублению судоходных

рек Российской Федерации. Кроме того, в части развития Северного морского пути плановый объем перевозок по СМП, который также увеличит валовой внутренний продукт Российской Федерации, будет обеспечиваться на уровне не менее 80 млн. тонн.

Отдельно хочу остановиться (буквально еще две минуты) на нескольких цифрах. Общий объем финансирования магистрального плана составляет 6 трлн. рублей на шестилетний период, из которых 3 триллиона – это внебюджетные источники, причем 1,4 внутри этих 3 триллионов – это средства ОАО "РЖД". 3 трлн. рублей – это средства федерального бюджета: 1,5 триллиона было выделено дополнительно в шестилетнем периоде, и 1,5 триллиона – те средства (базовая цифра), которые правительство и так планировало направлять на инфраструктуру.

Я услышал очень правильный вопрос: а что же у нас будет происходить с муниципальными образованиями и региональными дорогами? Хочу доложить, что Правительством Российской Федерации в рамках исполнения указа президента также принят национальный проект "Безопасные и качественные автомобильные дороги", на который дополнительно к нулю выделяемых ассигнований предусмотрено 1,5 трлн. рублей, из которых 800 млрд. рублей (точнее – 798) пойдет на реализацию задачи по доведению доли магистральных улиц, находящихся в нормативном содержании, в городских агломерациях (а городскими агломерациями с учетом той методики, которая принята, считаются все города с численностью населения больше 200 тысяч, а также административные центры) до 85 процентов. Кроме того, с учетом этой программы средний уровень состояния региональной сети, находящейся в нормативном состоянии, составит более 50 процентов. Вот в этих 1,5 триллиона 1 триллион 12 – это абсолютно новые поступления (ну, все они новые, но это абсолютно новые поступления) напрямую в бюджеты регионов, это передаваемые акцизы с федерального уровня, уровень которых в 2024 году составит 100 процентов. Таким образом, из 1,5 трлн. рублей по проекту "Безопасные и качественные автомобильные дороги" 1 триллион 12 будет направлено на те полномочия, которые регионы будут финансировать самостоятельно, без получения дополнительно каких-либо средств из федерального бюджета путем передачи этого доходного источника, который в том числе останется у регионов после 2024 года.

Проект "Безопасные и качественные автомобильные дороги" включает в себя также задачу по реализации капиталоемких объектов, таких как путепровод в той же городской агломерации, который позволит качественно улучшить жизнь в этой агломерации.

Я приведу один конкретный пример. В городе Туле есть район, у которого транспортная доступность затруднительная из-за того, что переезд в городе расположен достаточно далеко. Там объект стоит порядка 700–800 млн. рублей. Федеральная поддержка на такие объекты предусмотрена, причем она предусмотрена до уровня 95 процентов от стоимости объекта. Соответственно в рамках этого мероприятия такие объекты по регионам будут поддерживаться. В рамках реализации этой задачи всеми регионами на сегодняшний день подготовлены программы дорожных работ на шестилетний период, и они рассмотрены Федеральным дорожным агентством, которое как раз формирует в том числе перечень капиталоемких объектов, но которые реально изменят жизнь в той или иной агломерации. Доклад окончен. Спасибо большое.

О.В. МЕЛЬНИЧЕНКО

Спасибо.

Я хотел бы обратить внимание на два момента. Первый момент. Можно в наш адрес направить информацию об этих мостовых переходах, применительно к каким регионам они будут реконструироваться?

И.С. АЛАФИНОВ

Хорошо.

О.В. МЕЛЬНИЧЕНКО

Потому что мы при подготовке данных слушаний так и не увидели эту информацию.

И.С. АЛАФИНОВ

Хорошо.

О.В. МЕЛЬНИЧЕНКО

И второй момент (вот то, что я сказал). Убедительная просьба: все-таки разберитесь, пожалуйста, с ситуацией, когда изменяются маршруты поездов, которые на протяжении 60 лет ходили по одним маршрутам, а потом вдруг ни с того ни с сего начинают ходить по другим маршрутам без учета мнения вообще людей.

Я еще раз говорю, в данном случае не как председательствующий, а как сенатор от Пензенской области: у нас две трети Пензенской области выпало из маршрута движения поезда № 051Й/052Й "Сура", в том числе три достаточно крупных для Пензенской области города, через которые этот поезд проходил. Кем принималось решение? Как принималось решение? Почему это решение принималось? Почему никто не посоветовался с субъектом Федерации, не спросил у губернатора, вообще, выгодно это субъекту, не выгодно это субъекту? А сейчас среди населения

есть такое латентное недовольство принятым решением. То есть либо мы людям делаем жизнь удобнее, либо не понятно, каким образом принимаем подобные решения. У меня убедительная просьба: разберитесь, пожалуйста, как это решение принималось, вообще, и как оно вырабатывалось. Ладно?

И.С. АЛАФИНОВ

Да, хорошо. У РЖД выясним обязательно.

А.В. ЯЦКИН

Олег Владимирович, а вопросы когда?.. Вопросы потом будем задавать?

О.В. МЕЛЬНИЧЕНКО

Если хотите, Андрей Владимирович, пожалуйста.

А.В. ЯЦКИН

Сначала Андрей Анатольевич.

О.В. МЕЛЬНИЧЕНКО

Пожалуйста, Андрей Анатольевич.

А.А. ШЕВЧЕНКО

Спасибо.

У меня вопрос касается того, о чем Вы сказали, – проекта "Европа – Западный Китай". Там первоначально немножко другим был маршрут, по-моему, да? Его сейчас изменили. И сами дороги (если первая часть дороги идет, честно скажу, до границы с Казахстаном через Оренбургскую область...) потом меняли-меняли – до сих пор работы не начаты никакие. В плане указаны какая-то первая категория и какой-то частный инвестор.

И.С. АЛАФИНОВ

Нет, там есть два момента. На самом деле если мы говорим об Оренбургской области, то точка входа в Оренбургской области не изменилась – это Сагарчин. Капитальный ремонт и ремонт участка дороги Оренбург – Сагарчин закончены в этом году. Дорога соответствует нормативным требованиям и той пропускной способности, которая на сегодняшний день там требуется.

Действительно, принято решение об изменении маршрута с использованием существующей сети, в том числе это сделано с учетом объема финансирования, выделенного на магистральный план, это надо понимать. Соответственно, сегодняшний маршрут таков: Сагарчин – Оренбург – Самара, обход Тольятти, который включен со строительством мостового перехода в комплексный план, дальше федеральная дорога идет на Сергач, дальше идет новая автомобильная

дорога первой категории на Москву – ЦКАД – М-11 – Усть-Луга – "Скандинавия" (это если мы идем на северо-запад). Если мы идем на запад, к белорусским соседям, – это М-1.

А.А. ШЕВЧЕНКО

Понятно. Спасибо.

И второй вопрос. Хотел бы вторить Олегу Владимировичу... Фирменный скорый поезд "Оренбуржье" № 43 (Оренбург – Москва) отменили. С декабря будет прицепной вагон из Самары. Я не знаю, конечно, решение какое-то стратегически очень интересное, наверное, но нам непонятное.

О.В. МЕЛЬНИЧЕНКО

Нам надо разобраться с этим.

А.А. ШЕВЧЕНКО

В колокола бьют все – и губернаторы, и все-все-все.

О.В. МЕЛЬНИЧЕНКО

Потому что по всей стране уже начинается что-то непонятное.

А.А. ШЕВЧЕНКО

Непонятно.

О.В. МЕЛЬНИЧЕНКО

Население возмущается.

И.С. АЛАФИНОВ

Спасибо за вопрос. Министерство транспорта не занимается, понятное дело, утверждением или снятием маршрутов. Вместе с тем, поскольку ОАО "РЖД" так или иначе находится в нашем ведении, все соответствующие запросы я сегодня же сделаю и справочную информацию для дальнейшего обсуждения вам предоставлю.

О.В. МЕЛЬНИЧЕНКО

Спасибо.

А.В. ЯЦКИН

Олег Владимирович, здесь просто немножко поддержал бы, наверное, Иннокентия Сергеевича. У нас был "час РЖД", Комитет по экономической политике готовил слушания. Договорились, что у каждого члена Совета Федерации будет онлайн-кабинет от РЖД с возможностью направить прямой запрос руководителю Белозёрову Олегу Валентиновичу (то есть

можно кнопку...). Я просто хотел, чтобы вы это состыковали, и вам будет легче отвечать на вопросы сенаторов.

И.С. АЛАФИНОВ

Хорошо. Спасибо.

А.В. ЯЦКИН

Потому что это было публичное обсуждение. Это первый вопрос.

Второй вопрос. Иннокентий Сергеевич, все-таки руководитель сегодняшних парламентских слушаний просил делать замечания и предложения в рекомендации парламентских слушаний. Все-таки, может быть, Вы в письменном виде потом как-то представите?.. Потому что ряд принципиальных замечаний, которые здесь изложены, адресован и нам, правительству, и отдельно министерствам. Пока есть общая концепция – как Минтранс это видит, а хотелось бы увидеть ваше мнение по этому вопросу.

И крайний вопрос. Вы упомянули, что у нас планируется сократить количество перелетов через Московский авиатранспортный узел. В основных направлениях деятельности правительства на шестилетний срок этот показатель составляет 50 процентов.

И.С. АЛАФИНОВ

Да.

А.В. ЯЦКИН

Тогда у меня два вопроса. Каков этот показатель на сегодняшний день? И каким он планируется, как мы обычно планируем, на трехлетку – на 2019–2021 годы, на 2019-й, 2020-й, 2021-й? Чтобы мы эту задачу не в целом ставили – 50 процентов к 2024 году, а по годам: 2018 год – это 10 процентов, 2019 год – 13 процентов и так далее. Пока есть только общие фразы, за которые нам придется потом отвечать.

И.С. АЛАФИНОВ

Абсолютно правильно. Здесь будет еще вопрос, почему до сих пор нет этого утвержденного списка. Дело в том, что после утверждения... не скажу национального проекта – распоряжения правительства о комплексном плане (он был утвержден на самом деле самым первым, рассмотрен на заседании президиума у президента и у председателя правительства) сейчас формируются паспорта федеральных проектов, где будет пообъектовка и где будет по каждому федеральному проекту базовый показатель и показатель достижения по годам, чтобы в

части управления проектами можно было спрашивать не так: "давайте дождемся 2024 года", а именно в годовом разрезе.

Соответственно, в каждом федеральном проекте это будет. У нас срок представления федеральных проектов в Правительство Российской Федерации – начало декабря (по-моему, 1–2 декабря, я сейчас не буду вспоминать), соответственно, все это там будет учтено.

Базовая цифра действительно такая – более 50 процентов (это достижение к 2024 году).

А.В. ЯЦКИН

Министра просто подготовьте, он 22-го числа придет сюда, чтобы предварительная оценка у него была.

И.С. АЛАФИНОВ

Да.

О.В. МЕЛЬНИЧЕНКО

Екатерина Филипповна, пожалуйста.

Е.Ф. ЛАХОВА

Иннокентий Сергеевич, относительно федерального проекта "Развитие региональных аэропортов и маршрутов" цифры в основном указаны, какое количество объектов. А в последующем сами эти объекты кем будут утверждаться? Конкретно ведомством? Потому что, предположим, с Министерством транспорта мы уже сталкивались по этому поводу.

Возьмем аэропорт в Брянской области. В конце 2017 года аэропорт был, а после переименования одной программы в другую (переход в 2018-й) он исчезает. Поэтому если будет корректировка, условно: перечень конкретных объектов на три бюджетных года... прошли, следующие три года... Поэтому, я поняла, очень хорошо маневрировать, если это будет в ведении только непосредственно Министерства транспорта, которое будет, извините... перечень один, а потом он будет меняться.

И.С. АЛАФИНОВ

Это не совсем так. Нам тоже это не дают сделать. Дело в том, что в соответствии с распоряжением правительства перечень объектов утверждается Правительственной комиссией по транспорту и подлежит включению в государственную программу.

Заседание правительственной комиссии состоится, если я не ошибаюсь, 22 ноября (могу сейчас ошибиться, стою перед вами, волнуюсь). О чем мы договорились? Что на этом заседании правительственной комиссии будут утверждены те объекты, которые мы начинаем в 2019 году.

Нам дано поручение вместе с Министерством экономического развития выработать методику включения (перевключения) объектов в комплексный план, потому что у нас меняется жизнь, иногда меняются некоторые задачи.

Более того, мы исходили сейчас из того, что некоторые объекты, у которых небольшой срок реализации (2023–2024 годы), еще не имеют проектно-сметной документации, но они уже предварительно включены. Но это не означает, что они не могут быть исключены и добавлены другие объекты. У нас на сегодняшний день единственный ограничитель, вы сами понимаете, – это финансирование.

А.В. ЯЦКИН

Я здесь помог бы... Екатерина Филипповна, в комиссию по транспорту...

Е.Ф. ЛАХОВА

(Микрофон отключен.) Постановления даже были...

А.В. ЯЦКИН

Да. В комиссию по транспорту, на которую ссылался Иннокентий Сергеевич, входит заместитель Председателя Совета Федерации Бушмин Евгений Викторович. Просьба с ним корректировать эти вопросы. Я думаю, он всегда очень четко сопровождает все вопросы членов Совета Федерации.

И второй вопрос уже напрашивается, Иннокентий Сергеевич, и Вы должны это принять к сведению. Необходимо, чтобы та методика, о которой Вы говорите (дано поручение Минэкономразвития и Минтрансу), не обсуждалась только Минэкономразвития и Минтрансом. Она должна быть более публичной. Как минимум...

И.С. АЛАФИНОВ

У нас так не получится, к сожалению. Мы бы хотели, но у нас так...

А.В. ЯЦКИН

Да, я понимаю, что вы хотели бы. Было бы правильно ее вынести как раз на заседание комиссии по транспорту.

Е.Ф. ЛАХОВА

Андрей Владимирович, когда мы заслушиваем субъекты, мы те или иные вопросы вносим в постановления Совета Федерации. В частности, по Брянской области, я говорю, аэропорт конкретно там был внесен, и мы на промежуточном контроле заслушивали этот вопрос.

О.В. МЕЛЬНИЧЕНКО

Более того, это постановление Совета Федерации.

Е.Ф. ЛАХОВА

Да, а его выбросили оттуда и оттуда. Поэтому, я говорю, сейчас будем смотреть опять.

И.С. АЛАФИНОВ

Могу ответить: 66 аэропортов, аэропорта Брянска там нет, он не прошел ранжирование (я открыто говорю) по социально-экономическим эффектам. Но опять же, поскольку мы делали на базе предварительной, временной методики этот отбор, это не означает, что невозможно дополнительно представить эти обоснования к тем материалам, которые предоставлял субъект. Поэтому, собственно, и принято решение, что правительственная комиссия утвердит только объекты, начинающиеся с 2019 года, то есть в промежуток уже завтра.

Е.Ф. ЛАХОВА

(Микрофон отключен.) Приграничный регион всегда должен быть...

И.С. АЛАФИНОВ

Как говорит Ваш сосед из Белгорода: "У меня международный аэропорт не загружен, приезжайте ко мне". *(Смех в зале.)*

Е.Ф. ЛАХОВА

(Микрофон отключен.) А у нас Украина рядом.

И.С. АЛАФИНОВ

Говорит: "У меня не загружен, не надо..."

О.В. МЕЛЬНИЧЕНКО

Виктор Алексеевич, пожалуйста.

В.А. ОЗЕРОВ

Спасибо, Олег Владимирович.

Иннокентий Сергеевич, руководство Хабаровского края обратилось к министру в соответствии с законом о морских портах в Российской Федерации с просьбой об издании нормативно-правового акта об объединении портов Советская Гавань и Ванино. В ответе, который был получен от Вашего коллеги – руководителя федерального агентства Цветкова, говорится, что 12-го числа такой проект нормативно-правового акта был внесен в правительство. Хотелось бы узнать (если сегодня не сможете, я 22-го числа приду на встречу с министром, чтобы министр сказал), какова судьба этого нормативно-правового акта (уже прошло более двух месяцев).

И то, что Вы волнуетесь, – это не страшно. Я вообще люблю говорить: человеку, который перестает волноваться, надо менять место работы.

И.С. АЛАФИНОВ

Спасибо.

Не отвечу, но к 22-му числу министр будет подготовлен, это епархия коллеги. Спасибо.

О.В. МЕЛЬНИЧЕНКО

Спасибо.

Пожалуйста, Александр Константинович.

А.К. АКИМОВ

У меня вопрос к Иннокентию Сергеевичу. Вот начало строительства мостового перехода через реку Лена – в этой части все поручения и президента, и правительства есть, но, к сожалению, до сих пор оно не начато. Это первое.

Второе. Для пространственного развития, Вы знаете, строительство дороги должно быть продолжено до Магадана. Северо-восточная часть России сегодня практически не имеет связи с большой землей. В планах есть наметка такая?

И.С. АЛАФИНОВ

Начну с моста через реку Лена. Действительно, проект имеет уже историю развития его и на базе государственно-частного партнерства, и развития его в различных областях. Буквально за последние три месяца я встречался несколько раз с представителями региона, с членами и Совета Федерации, и в целом Федерального Собрания, и ровно такие же вопросы мне задавали. Мы договорились, что мы этот вопрос сейчас начнем рассматривать подробнее, будем пытаться его защитить, исходя из той методики, которая принята была, временная. Он действительно был заявлен в те 13,5 триллиона, но не прошел ранжирование на тот момент, потому что затраты очень большие. Когда считали социально-экономические выгоды в целом по России, он несколько проигрывал ряду других объектов.

Вместе с тем о чем мы договорились? Вот буквально две недели назад мы встречались с руководством региона – договорились о том, что мы до конца года еще раз пересмотрим подходы по проектно-сметной документации. Там трассировка в принципе понятна, рассмотрим сроки реализации, добавим социально-экономические эффекты, не только социальные, но и экономические, что очень важно, – то есть какие грузы могут через этот мост в круглогодичном режиме пойти, и еще раз вернемся к этому вопросу. Вопрос нам известен.

Что касается ускоренного развития автомобильной дороги от Якутска на наш Север, то, естественно, в этом шестилетнем периоде мы его просто не сможем осуществить по причине нехватки ресурсов опять же с учетом существующего механизма ранжирования.

В.А. ЖИВУЛИН

Александр Константинович, у меня небольшое дополнение. Я говорил об этом в выступлении и сейчас хотел бы тоже сказать.

Мы все объекты, которые первоначально были заявлены регионами, но не вошли в комплексный план, включаем в обосновывающие материалы к стратегии. Для чего? Для того, чтобы они не потерялись, чтобы субъекты, которые заявляли, понимали, что они у нас есть в поле зрения. И вот та методика, о которой сегодня говорили, позволяющая включать, исключать, – это некое широкое меню, из которого этот объект потом может попасть, если изменились положения методики, дополнительная аргументация представлена регионом. Выгоды какие-то, может быть, какой-то инвестиционный проект, связанный с этим объектом, возможен к реализации. Поэтому все эти объекты обязательно у нас на учете.

А.К. АКИМОВ

Я Иннокентия Сергеевича хотел бы поправить. Не только экономические, больше надо социальные эффекты рассматривать, потому что целый регион оторван. Без моста люди страшно мучаются. Возить оттуда, конечно, есть что, но на самом деле больше всего это имеет социальное значение. Нельзя регион отрывать от других регионов, понимаете? Строительство моста... он давно должен был быть построен, еще в 90-е годы. Сейчас уже более 20 лет прошло, и до сих пор неизвестно...

О.В. МЕЛЬНИЧЕНКО

Александр Константинович, в принципе вопрос понятен. Единственное, что меня интересует, – техническая документация, которая сейчас есть на мост... он все-таки будет у нас автомобильным или автомобильно-железнодорожным?

И.С. АЛАФИНОВ

Последняя информация, полученная из региона: они предлагают автомобильный мост.

О.В. МЕЛЬНИЧЕНКО

Но это нелогично.

А.К. АКИМОВ

(Говорят одновременно.) Нелогично. Это совмещенный...

О.В. МЕЛЬНИЧЕНКО

Коллеги, если мы хотим развивать движение в сторону Магадана, в том числе удешевлять северный завоз, тогда надо сочетанным строить этот мост.

И.С. АЛАФИНОВ

Уважаемые члены комитета, ровно этот вопрос три месяца назад я задал нашим коллегам из республики.

Вы, когда выходите с предложениями... Потому что АЦ рассматривал сразу несколько вариантов – автомобильный, железнодорожный ("Железные дороги Якутии" предлагали такой вариант) и совмещенный мост. Когда невозможно еще определиться, вот все эти шатания... Мы встретились с премьер-министром Якутии, он у меня был. Они мне пообещали, что представят концепт автомобильного моста, что они определятся. Мы посмотрим, посчитаем выгоды, которые может принести с точки зрения затрат на строительство железнодорожная составляющая, но она же может приносить и доходы. Это же тарифы. Соответственно, то акционерное общество, которое управляет железнодорожной инфраструктурой, может вложиться в эту часть и через тарифы ее окупить, а может быть, и окупить часть автомобильного моста. Конечно, мы всё это посмотрим, но мы сейчас ждем наших коллег. *(Оживление в зале.)*

А.К. АКИМОВ

Но совмещенный надо, это правильно.

А.В. ЯЦКИН

Ну, согласитесь, что надо в республике вернуться и с ними переговорить. *(Оживление в зале.)*

В.А. ОЗЕРОВ

Олег Владимирович, я прошу прощения. Вот для уточнения того, что сейчас было сказано. Говорят, что методика плавающая, но бюджет у нас не плавающий, а постоянный. С учетом принятия уже во втором чтении проекта бюджета на 2019 год и на плановый период 2020 и 2021 годов ваша методика уже может быть рассчитана только на 2022 год и последующие годы? Или есть возможность за счет этой методики с учетом дополнительных доходов рассчитывать, что какие-то объекты могут появиться и раньше? Спасибо.

И.С. АЛАФИНОВ

Мы, наверное, вместе ответим. Мы сейчас говорим, что у нас железобетонно – только объекты, начинаемые в 2019 году. А это означает, что у объекта есть проектно-сметная документация, она свежая, есть понимание о том, как будут... *(Оживление в зале.)*

В.А. ОЗЕРОВ

(Микрофон отключен.) Все это понятно. Проект бюджета уже утвержден на 2019, 2020 и 2021 годы.

В.А. ЖИВУЛИН

(Микрофон отключен.) Утверждены средства бюджета на реализацию...

И.С. АЛАФИНОВ

И показатели.

В.А. ЖИВУЛИН

(Микрофон отключен.) Но пообъектовки...

А.В. ЯЦКИН

Виктор Алексеевич, то есть ответ такой – бюджет по 2020 и 2021 годам (даже с учетом того, что бюджет...) открыт, наполняться будет непосредственно в 2019 году. *(Оживление в зале.)*

В.А. ОЗЕРОВ

(Микрофон отключен.)

И.С. АЛАФИНОВ

Естественно, у нас есть до 2026 года пообъектовка, которая одобрена на... По 2024 год пообъектовка есть, но утверждаться будет только с 2019 года.

О.В. МЕЛЬНИЧЕНКО

Коллеги, у меня есть предложение начать двигаться дальше, потому что у нас не только здесь железные дороги, аэропорты и транспорт, у нас тут еще присутствуют энергетика и Дальний Восток. Поэтому у меня предложение сейчас предоставить слово Дедюшко Марине Владимировне, заместителю Министра Российской Федерации по развитию Дальнего Востока.

Подготовиться Сниккарсу Павлу Николаевичу (Министерство энергетики Российской Федерации).

А.В. ЯЦКИН

Олег Владимирович, прежде чем Марина Владимировна начнет, я хотел бы поблагодарить наших коллег из федеральных органов власти. Вот Озеров, я... мы каждый день сидим и обсуждаем вопросы. Да, Виктор Алексеевич?

В.А. ОЗЕРОВ

Да. *(Оживление в зале.)*

А.В. ЯЦКИН

Марина Владимировна вчера приходила и докладывала, сегодня приходит и докладывает. Я хотел бы обратить внимание на то, что независимо от постановки вопроса федеральные органы исполнительной власти всегда откликаются на запросы членов Совета Федерации.

О.В. МЕЛЬНИЧЕНКО

Все правильно, Андрей Владимирович. Спасибо большое.

Пожалуйста, Марина Владимировна.

М.В. ДЕДЮШКО

Уважаемый Олег Владимирович, уважаемые участники парламентских слушаний! Я начну со стратегии пространственного развития, потому что сегодня с утверждением стратегии пространственного развития появляется документ высшего уровня стратегического планирования, на основе которого будут формироваться все иные документы стратегического планирования, включая уточнение национальных, федеральных проектов и государственных программ. Поэтому мы проекту стратегии пространственного развития уделили очень большое внимание. Наверное, изрядно утомили своих коллег из Минэкономразвития, но подготовили замечания и предложения и нашли понимание в Минэкономразвития.

В окончательном варианте стратегия учитывает дифференцированный подход к Дальнему Востоку (то, о чем мы постоянно говорим), и при приоритизации государственной программы мы пытаемся найти понимание. И здесь мы нашли понимание. И в стратегии очень ярко и четко обозначен дифференцированный подход к Дальнему Востоку и иным особым территориям. Дальний Восток, Арктическая зона учтены как геостратегические территории, развитие которых опережающими темпами признано приоритетным.

Зафиксирована текущая ситуация: низкий уровень социально-экономического развития и необходимость доведения этого уровня до среднероссийского. И, конечно, одна из ключевых проблем, которая обозначена в стратегии пространственного развития, – это несоответствие существующего уровня развития магистральной транспортной инфраструктуры потребностям экономики и населения.

Вы знаете о том, что на сегодня существуют и очень активно реализуются меры государственной поддержки инвестиционных проектов на Дальнем Востоке – это территории

опережающего развития, это поддержка центров экономического роста, это свободный порт Владивосток. И есть определенные уже результаты в части реализации проектов по приходу инвесторов на Дальний Восток. И здесь очень важно, конечно, подключить... и ликвидировать проблемы с магистральной транспортной инфраструктурой.

Все потребности, все заявки субъектов Дальнего Востока были рассмотрены и в Минвостокразвития, и на площадках Минтранса, Минэкономразвития и Минэнерго и в основном поддержаны. Но что на сегодняшний день тревожит? На сегодняшний день тревожит то, что для реализации всех поддержанных мероприятий необходимо 1,5 трлн. рублей. И сегодня мы видим, что в самом комплексном плане объем средств предусмотрен в размере 3 триллиона 100.

И здесь, конечно, сейчас основная наша забота в том и основные наши риски мы связываем с тем, чтобы все объекты (ну, или основные объекты) вошли в приоритетном порядке и были включены в комплексный план модернизации магистральной инфраструктуры. И здесь очень важны методика и ранжирование проектов.

И правильно Олег Владимирович и присутствующие обратили на это внимание – чтобы тема ранжирования проектов не осталась темой, закрытой для обсуждения, чтобы все субъекты знали правила игры, которые будут установлены, и свою очередность. Здесь действительно нечего скрывать, средств недостаточно сразу на шесть лет для реализации всего комплекса накопленных проблем. Но это справедливое и уважительное отношение к субъектам, чтобы субъекты понимали, в какие периоды можно ожидать начало реализации тех или иных объектов.

И очень хотелось бы, чтобы при разработке методики и в самой системе ранжирования все-таки учитывалась степень обеспеченности инфраструктурой. Понятно, что во всех субъектах выбраны только самые приоритетные, самые важные объекты, но все-таки просьба учитывать наличие инфраструктуры и обеспеченность инфраструктурой вообще территории. 36 процентов территории (теперь с Забайкальским краем и с Республикой Бурятия это почти 40 процентов) – и такая низкая обеспеченность инфраструктурой. Поэтому при ранжировании, я считаю, степень обеспеченности инфраструктурой должна учитываться. Спасибо.

О.В. МЕЛЬНИЧЕНКО

Спасибо.

Есть вопросы у вас к Марине Владимировне?

В.А. ОЗЕРОВ

(Микрофон отключен.) Каждый день ходит – мы все вопросы ей уже задали.

О.В. МЕЛЬНИЧЕНКО

Если вопросов нет, тогда поблагодарим Марину Владимировну.

Спасибо Вам большое.

М.В. ДЕДЮШКО

Спасибо.

О.В. МЕЛЬНИЧЕНКО

Наверное, уже надо в Совете Федерации кабинет отдельный выделять.

М.В. ДЕДЮШКО

Мы согласны.

О.В. МЕЛЬНИЧЕНКО

Да? Хорошо.

Сниккарс Павел Николаевич, директор Департамента развития электроэнергетики Министерства энергетики Российской Федерации. Пожалуйста.

П.Н. СНИККАРС

Добрый день, уважаемый Олег Владимирович, уважаемые сенаторы! В своем докладе Олег Владимирович очень четко охарактеризовал те, наверное, вызовы и угрозы, в рамках которых Минэкономразвития совместно с нами и со всеми ФОИВ пришлось разрабатывать этот план развития магистральной инфраструктуры.

В первую очередь это, конечно же, те результаты реализации ранее существовавших планов развития (именно экономическая география, смещенные центры нагрузок), которые в любом случае уже сейчас, на сегодняшний момент (я сейчас говорю про электроэнергетику) оголили, выявили проблемы незагруженности готовой, действующей энергетической инфраструктуры. Ранее были определенные планы по развитию экономики одни, и мы, как обеспечивающая отрасль электроэнергетики, строили необходимые линии электропередачи, электрические станции для обеспечения необходимого объема электропотребления данных предприятий. Однако жизнь показала, что на сегодняшний момент эти изменения произошли, и это для нас одно из существенных ограничений.

Следующий вызов – это, бесспорно, учет региональных мнений и позиций регионов. И здесь возникает некая конкуренция, в особенности при прокладке магистральных линий электропередачи, размещении основных источников крупных генерирующих мощностей. Бесспорно, все регионы хотят отфиксировать и получить у себя данный центр производства

электрической энергии, но тут уже приходится нам на федеральном уровне считать более оптимальный для всех потребителей вариант размещения, исходя из стоимостных ограничений. Бесспорно, уважаемые коллеги, может возникать вопрос со стороны регионов – почему. Мы готовы эту тематику объяснять и показывать более четко и правильно.

Следующая позиция, которую Олег Владимирович обозначил, – это импортозамещение. Бесспорно, на сегодняшний момент это одно из ключевых направлений в развитии в целом всех отраслей российской экономики. И, разрабатывая этот план, мы постарались в своей части со стороны Министерства энергетики отразить все эти необходимые вызовы и на них ответить.

Ключевым пунктом плана на сегодняшний момент является электрификация транспортных коридоров Запад – Восток и Север – Юг, для нас это не новая работа. Мы с коллегами из Минтранса и "Российских железных дорог" уже достаточно долго взаимодействуем. Первый этап расширения восточного полигона железной дороги уже реализуется на сегодняшний момент, он уже погружен в инвестиционную программу электросетевых организаций и включает строительство и реконструкцию более 3,5 тыс. километров высоковольтных линий и более 3 тысяч мегавольт-ампер трансформаторной мощности. Мы достаточно долго отработывали с "Российскими железными дорогами" этот вопрос, и на площадке правительства еще у Аркадия Владимировича Дворковича эта тема долго обсуждалась, и на площадке Администрации Президента Российской Федерации у помощника президента, курирующего это направление, мы эту тему обсуждали и пришли к решению о необходимости тех энергетических мероприятий, которые сейчас реализуем.

Второй этап учитывает возможный дополнительный прирост нагрузки АЭС Сибири на 18 процентов к 2025 году и предусматривает мероприятия по внешнему электроснабжению тяговых подстанций железной дороги. Здесь мы в настоящее время разрабатываем с "Российскими железными дорогами", Минтрансом, субъектами Российской Федерации и профильными отраслевыми институтами этот перечень мероприятий, потому что технология такова, что мы должны понять трассу прохождения дороги, перечень электрических нагрузок, и это нам даст основания для проведения проектирования и облечения этих результатов, соответственно, в инвестиционные решения электросетевых организаций.

Здесь я еще раз хотел бы вернуться к проблеме финансирования строительства, потому что в соответствии с действующим законодательством у нас есть плата за техприсоединение самих заявителей. Мы понимаем ту нагрузку, которую на себя будет брать железная дорога, заказывая у

электроэнергетиков те или иные технические решения по вопросу электроснабжения. И здесь, бесспорно, эта плата будет определена и оплачена со стороны железной дороги, однако есть же еще и часть инфраструктуры, которую нам придется реконструировать в соответствии с действующим законодательством за счет действующих тарифно-балансовых решений. И, чтобы эти решения не послужили сдерживающим фактором в целом для экономики, мы совместно с Минэкономразвития при разработке прогноза социально-экономического развития будем учитывать эти вещи. Мы с Алексеем Анатольевичем вели долгий диалог и на площадке аналитического центра, и Вадим Александрович эту тему знает, и, слава богу, спасибо коллегам из Минэкономразвития, они учитывают в этом плане особенности и специфику электроэнергетики. Здесь мы им за это очень благодарны.

Следующая задача, которая определена, – это развитие централизованных энергосистем в комплексном плане. Она включает адресный перечень особо важных общегосударственных (я прошу заметить: именно общегосударственных) системных объектов. Там находятся мероприятия и по развитию сетей, и по подключению новых крупных производств, и по обеспечению надежного энергоснабжения потребителей Калининградской области, Республики Крым и Дальнего Востока. В абсолютных значениях это более 6 тыс. километров линий электропередачи и 3,5 тысячи мегавольт-ампер трансформаторной мощности.

В дополнение к конкретным проектам комплексный план предусматривает мероприятия по совершенствованию системы планирования в электроэнергетике и повышению эффективности работы отрасли. Здесь как раз, я считаю, будут реализованы, на наш взгляд, все региональные вызовы и особенности с учетом позиций регионов. Мы хотим в рамках изменений действующего законодательства четко прописать те методические документы и требования для формирования схем программ развития электроэнергетики, которые сформируют необходимую модель обоснования необходимости того или иного электроэнергетического мероприятия и облегчат субъектам Российской Федерации принятие этих решений, а нам – учет их в сборе всей энергосистемы на федеральном уровне.

Также хочется отметить, что как раз в рамках мероприятий по импортозамещению поддержанный президентом проект по модернизации генерирующих мощностей также вошел в комплексный план. Да, там предусматривается конкурсная основа, поэтому отсутствует на сегодняшний момент какой-то конкретный перечень этих тепловых электростанций, потому что введен механизм некоторой конкуренции, соответственно, за получение необходимого источника

на модернизацию с гарантированным возвратом доходности. На наш взгляд, это абсолютно правильно. Еще раз повторю: это решение рассматривалось на уровне президента, президентской комиссии, и как раз было зафиксировано в этой логике, для того чтобы оптимизировать ценовую, стоимостную нагрузку в целом на потребителей в Российской Федерации.

Здесь проекты модернизации, на наш взгляд, будут отобраны в объеме до 40 гигаватт, в том числе в период до 2024 года – не менее 11 гигаватт. И здесь хотелось бы отметить, не забывая предыдущего докладчика (отметили уже его активную работу с коллегами из Совета Федерации), что в этом проекте предусмотрен уже ряд новых объектов – электростанций (их модернизация либо строительство) в Дальневосточном федеральном округе. Мы этот вопрос отдельно обсуждали и с компанией "РусГидро", и с коллегами из Минвостокразвития.

В части распределенной генерации комплексным планом предусмотрено создание механизмов привлечения инвестиций в развитие ВИЭ и другой малой генерации для повышения эффективности электроснабжения удаленных и изолированных территорий. Это позволит заменить морально и физически устаревшие дизельные электростанции Дальнего Востока и Крайнего Севера. Но тут, я думаю, коллеги из Якутии, как никто, знают эту проблематику в рамках тех поручений президента, которые были, и отработки по программе ПОЛЭ. Мы здесь находимся с коллегами тоже в диалоге и надеемся, что в ближайшее время найдем вариант в части финансирования и замены порядка 144 дизельных станций.

Также комплексным планом предусмотрена реализация задач в части внедрения интеллектуальных систем управления электросетевым хозяйством на базе цифровых технологий. Мы до 2024 года планируем, что будут внедрены интеллектуальные системы управления электросетевым комплексом в 70 субъектах Российской Федерации. Я думаю, что здесь эти намерения будут поддержаны и необходимая помощь будет оказана, в том числе и со стороны субъектов. Коллеги, здесь, я думаю, мы найдем взаимопонимание.

Также в части электроэнергетической инфраструктуры в комплексный план вошли объекты нефте- и газотранспортной инфраструктуры. Они определены отдельным федеральным проектом "Гарантированное обеспечение транспорта нефти, нефтепродуктов, газа и газового конденсата".

В части развития указанной инфраструктуры я лишь коротко обозначу основные крупные... без определенной детализации, коллеги, с вашего позволения. Это магистральный газопровод "Сила Сибири", это развитие системы газотранспортной инфраструктуры Северо-

Запада для обеспечения подачи газа в "Северный поток", это расширение газопровода "Сахалин – Хабаровск – Владивосток". Также будет реализовано несколько крупных проектов для развития газоснабжения регионов Северо-Запада и восточной части страны.

В части нефтетранспортной инфраструктуры ключевое значение имеют расширение ВСТО на участке Тайшет – Сквородино, расширение магистрального нефтепровода "Куюмба – Тайшет", а также другие проекты по развитию магистральных нефтепроводов. На этом я хотел бы закончить свой доклад.

Уважаемые коллеги, готов ответить на вопросы, если они есть.

О.В. МЕЛЬНИЧЕНКО

Спасибо, Павел Николаевич.

Есть ли какие-то вопросы к Павлу Николаевичу?

Г.И. ОРДЕНОВ

Олег Владимирович...

О.В. МЕЛЬНИЧЕНКО

Да, пожалуйста.

Г.И. ОРДЕНОВ

Павел Николаевич, у меня вопрос как раз по последнему абзацу Вашего выступления, по трубопроводам.

П.Н. СНИККАРС

Как директор Департамента развития электроэнергетики, я только за них...

Г.И. ОРДЕНОВ

Но представителей Минэнерго я больше не вижу в списке, поэтому...

П.Н. СНИККАРС

Готов...

Г.И. ОРДЕНОВ

Вопрос такой, может быть, чисто в порядке информации. В октябре состоялось заседание с участием Козака, и было дано поручение Минэнерго, Минтрансу, Минстрою, Минпромторгу именно к 15 ноября закончить разработку по трубопроводам, по охранным зонам, газотрубопроводам, магистральным, внутрипромысловым и так далее... Сделано это, не знаете?

П.Н. СНИККАРС

Я готов Вам сообщить отдельно эту информацию. Насколько мне известно, внутри площадки министерства однозначно работа велась, обсуждение было достаточно жарким, в силу того что мы с министром взаимодействуем в рамках многих совещаний. Поэтому, если вы позволите, я бы взял паузу и ответил отдельно на этот вопрос.

Г.И. ОРДЕНОВ

Хорошо. Пожалуйста.

П.Н. СНИККАРС

Я думаю, коллеги, это возможно.

Г.И. ОРДЕНОВ

Чтобы просто понимать, работа сделана, не сделана.

П.Н. СНИККАРС

Готов Геннадия Ивановичу ответ направить в этой части.

О.В. МЕЛЬНИЧЕНКО

Хорошо.

Пожалуйста, коллеги, еще.

Пожалуйста.

В.А. ОЗЕРОВ

Скажите, пожалуйста, я не ослышался, Вы сказали, что будет расширение газопровода "Комсомольск – Хабаровск – Владивосток"? Потому что всего три месяца назад мы ставили перед вашим министром этот вопрос, он нам пообещал его решить. Если это уже в такой стадии решения, тогда вдвойне ему спасибо.

П.Н. СНИККАРС

Как представитель Министерства энергетики, я могу только согласиться с Вами в том, что Министерству энергетики нужно чаще говорить огромное спасибо. *(Смех в зале.)* Я абсолютно это поддерживаю, не могу вести себя по-другому.

В части газопровода, если позволите, я тоже бы уточнил отдельно...

В.А. ОЗЕРОВ

Так Вы только что в своем выступлении... Вы вернитесь в последний абзац.

РЕПЛИКА

Вы перечислили...

П.Н. СНИККАРС

"Сахалин – Хабаровск – Владивосток".

В.А. ОЗЕРОВ

Да.

П.Н. СНИККАРС

Расширение газопровода – до 30 млрд. куб. метров.

В.А. ОЗЕРОВ

Ну вот, а Вы говорите – уточнять. Я за Вас знаю, что Вы прочитали. Вас тоже похвалить надо?

П.Н. СНИККАРС

Видите, как Вы знаете... Срок ввода – 2020 год.

О.В. МЕЛЬНИЧЕНКО

Пожалуйста, коллеги, есть еще вопросы.

Пожалуйста, Дмитрий Геннадьевич.

Д.Г. КУЗЬМИН

Павел Николаевич, у меня вопрос в рамках распределенной генерации. Вы сказали о том, что есть одно из направлений и есть направление так называемой зеленой генерации. Есть ли на повестке дня обсуждение вопросов, касающихся строительства объектов малой генерации, используя угольное топливо? То есть этот вопрос сегодня в рамках Кузбасса достаточно активно обсуждается...

П.Н. СНИККАРС

В рамках чего, извините? Просто коллеги обсуждают расширение газопровода.

Д.Г. КУЗЬМИН

В рамках блока "распределенная энергетика"... Я хочу понять, есть ли на повестке дня сегодня в министерстве вопрос, касающийся возможности строительства именно объектов малой генерации, мощностью до 25 мегаватт, используя именно уголь? А у нас в Кузбассе достаточно много некондиционного угля и того, что остается после его обогащения. И вот мы сегодня на уровне субъектов достаточно активно начинаем обсуждать возможность строительства объектов именно такой генерации, но по России, насколько я понимаю, пока нет прецедентов, которые могли бы...

П.Н. СНИККАРС

Вот смотрите: опять-таки на сегодняшний момент Кузбасс – это централизованный энергорайон. У вас есть проблемы с дефицитом электрической мощности? Априори – нет. Исходя из текущей ситуации, у вас есть крупные станции, которые обеспечивают необходимый объем электрической мощности. В поручении президента, которое было определено в указе, указано, что преимущественно в изолированных, удаленных районах. Соответственно, рассматриваются изолированные энергосистемы. В рамках централизованной энергосистемы нет никакого запрета на строительство данных объектов генерации. Однако с учетом опять-таки, Вы сказали, некондиционного угля (это серность, зольность), соответственно, тут же возникают вопросы, касающиеся экологической сферы. И здесь вы, как представители регионов, все-таки для себя должны решить, что это. Это утилизация, извините, некондиционного топлива либо же это решение вопросов по энергоснабжению с определенными ценовыми параметрами.

Для нас, электроэнергетиков, важны, получается, помимо техники и надежности еще и стоимостные параметры, потому что нам отвечать, коллеги, перед вами, перед потребителями в этой части. И здесь нужно рассчитывать чисто технико-экономическое обоснование. Мер поддержки для таких объектов мы не предусматриваем. Мы считаем, что пока на сегодняшний момент это нецелесообразно. Экономическая возможность реализации данных проектов у вас есть, вы можете самостоятельно эти решения принять, законодательные решения и нормы это позволяют сделать. То есть вы посмотрите среднюю цену внутри Кузбасса, рассчитайте на киловатт-час одноставочный тариф, прикиньте, сколько будет стоить электроэнергия, вырабатываемая данным производственным объектом, и поймите, в чем инвестиционная привлекательность данного проекта. Потому что, на наш взгляд, с учетом небольшого объема мощности он будет не совсем конкурентоспособен. Плюс вы еще потратите дополнительные средства на экологию.

Д.Г. КУЗЬМИН

Нет, но мы уходим от сетевой составляющей – это раз. И у нас есть угли, которые, по сути, низкосортные, которые не стоят...

П.Н. СНИККАРС

Вот мне очень понравился Ваш тезис. Что значит "уходим от сетевой составляющей"?

Д.Г. КУЗЬМИН

Ну, потому что это локальный объект, который мы строим на борту разреза, вот и всё. И мы за сетевую составляющую не платим.

О.В. МЕЛЬНИЧЕНКО

Так, коллеги, вопрос задан – ответ получен.

Д.Г. КУЗЬМИН

Спасибо.

О.В. МЕЛЬНИЧЕНКО

У нас здесь не режим свободной дискуссии, у нас парламентские слушания.

Д.Г. КУЗЬМИН

Да. Извините, Олег Владимирович.

О.В. МЕЛЬНИЧЕНКО

Пожалуйста, есть ли еще вопросы. Нет.

Если вопросов нет, тогда давайте поблагодарим Павла Николаевича. Спасибо.

П.Н. СНИККАРС

Спасибо.

О.В. МЕЛЬНИЧЕНКО

Пожалуйста, Вардомский Леонид Борисович, руководитель Центра постсоветских исследований Института экономики Российской академии наук.

Л.Б. ВАРДОМСКИЙ

Уважаемые коллеги! Я представляю академию наук, которая активно участвовала в разработке стратегии и в обсуждении на разных этапах. Наш институт давал развернутую рецензию некоторое время назад на содержание стратегии. Так что я могу сказать только одно – что работа над стратегией, конечно, взволновала ученых, потому что это действительно крупная проблема, крупная задача. Научные заделы для ее решения были в стране накоплены в разных научных коллективах, было довольно много исследований по трансформации российского пространства, по тем проблемам, которые возникали, – это опустынивание многих территорий, несбалансированное развитие городских сетей, рынок сильно ударил по многим производствам, проблема моногородов и так далее. Научные круги всё это обсуждали многократно, и писали на эту тему.

Так что для выполнения такой задачи, конечно, научный задел был, и ученые это использовали. Но в любом случае я должен сказать, что впервые такой документ подвергся такому широкому обсуждению, причем многократному. Это редкость. И он действительно имел открытый характер – туда вносились идеи, представления, более точные формулировки. Я не

видел последнего варианта, последней редакции, но я, как ученый, могу сказать, что, конечно, этот документ выполнен на высоком научном уровне, безусловно. Но, в силу того что это документ, который касается абсолютно всех, конечно, возникали разные представления об идеальной стратегии: одним нужна была подробная детализация, другим – какие-то общие идеи, третьим – еще что-то. И это, понятное дело, сказывалось. Трудно угодить всем сразу. Но тем не менее работа над этим документом с привлечением представителей широких общественных кругов из разных сфер деятельности, разной направленности – и научной, и политической, и практической – конечно, на мой взгляд, это очень большое дело, и надо это практиковать. И по другим документам – то же самое.

Перед разработчиками документа стояла задача – обеспечить ускоренное развитие страны и одновременно устранить перекосы в межрегиональных различиях. На мой взгляд, это очень тяжелая задача, но был найден этот ход, эти центры роста, инфраструктура, безусловно, инфраструктура (она связывает всё). Без связанного пространства у нас нет внутреннего рынка, мы не можем в полной мере использовать фактор внутреннего спроса для развития. Все логично, понятно, но возникают, конечно, вопросы.

Я попрошу включить презентацию.

Обратите внимание, это структура ВРП по крупным... макрорегионам начиная с 2013 года. Годы социалистической индустриализации позволили сделать резкий рывок в сторону более равномерного распределения экономики по территории страны. Но потом, где-то в середине 70-х, рост наш остановился, стал медленным. И в целом мы видим, что почти 50 лет у нас пропорции основные не меняются между Европейской и Азиатской Россией, но внутри происходят изменения.

И вот мы видим падение доли Сибири, сибирских регионов (в данном случае это в рамках Сибирского федерального округа), в общем ВРП. В чем тут дело, что происходит? Дальний Восток – мы видим, что, хотя большие усилия прикладываются, пока каких-то серьезных изменений доли этого макрорегиона в общем ВРП России не заметно. В чем тут дело? Сибирь – это ключевой регион, я думаю, все это понимают. Вот карта, которая была до революции. Вы видите, тут у нас европейская часть. А это уже начало 90-х годов – мы видим, что значительно более равномерное... Но главный вклад был сделан в годы социализма, социалистической индустриализации, – рывок в освоении пространства страны. И с конца 70-х этот процесс стал затухать – уже меньше активных вложений, стало меньше возникать городов. И фактически,

несмотря на то что была плановая экономика, потом рыночная, никаких таких существенных продвижений нет. В табличном выражении это выглядит так: велика доля Москвы, резко увеличилась доля примыкающей к ней Московской области, увеличились доли Санкт-Петербурга, Краснодарского края, а доля Красноярского края уменьшилась и так далее.

Возьмем еще одну небольшую табличку – это приграничные регионы с Казахстаном и Украиной. Здесь видно, что с Украиной за 10 лет суммарная доля выросла на 1,5 процента, а на границе с Казахстаном сократилась на такой же процент. То есть тут видно, что существует проблема внутриконтинентальности. То есть у нас страна внутриматериковая, бóльшая часть наших пространств удалена от морей, им развиваться сложнее, чем прибрежным, приморским регионам. И здесь, конечно, инфраструктура играет исключительно важную роль.

Сибирские регионы... Мне не понятно, какая модель развития. Прорекспортная, но основанная на сырье, не дает роста. Основанная на внутреннем потреблении – там численность населения не слишком большая. Государственной поддержки регион не получает такой, как, скажем, Дальний Восток. Значит, мы можем ожидать, что доля ее будет постепенно снижаться. Если через 10–15 лет такую же табличку кто-нибудь составит, то он сможет увидеть, что будет уже не 10, скажем, а 8 процентов.

В интересах ли нашей страны сокращение доли Сибири в ВРП России? Я думаю, это не в интересах, потому что это очень важный регион. Это центральный регион, занимающий центральное положение в стране (географически центральное, не экономически, а географически), он связывает и Дальний Восток, и европейскую часть. Он выходит к очень важным территориям для нашей безопасности – Центральной Азии, Китаю, Монголии и южнее (там Индия и так далее). Но пока он плохо связан с ними, мы не можем в полной мере использовать внешние факторы для развития сибирских регионов.

О.В. МЕЛЬНИЧЕНКО

Леонид Борисович, а у Вас есть какие-то практические рекомендации применительно к стратегии?

Л.Б. ВАРДОМСКИЙ

У меня есть только одна практическая рекомендация. Помимо того, что мы здесь обсуждаем, что надо всячески поддерживать развитие инфраструктуры, связей, нужно, конечно, учитывать в наших региональных проработках, в стратегиях фактор Евразийского экономического союза. Он фактически упущен. Потому что сейчас Казахстан сделал громадный рывок в

транспортном развитии, надо использовать его коммуникации для транзита как раз сибирских товаров на рынки Южной Азии. Чем больше, тем лучше, потому что транзит – это не только средства дохода государственного бюджета или средства геополитической борьбы, но и средства ускорения доставки грузов до потребителя и удешевления. И в этом смысле, конечно, надо в полной мере использовать потенциал Евразийского экономического союза. К сожалению, в стратегии этому вопросу уделено недостаточно внимания. Спасибо.

О.В. МЕЛЬНИЧЕНКО

Спасибо.

Вопросы есть какие-то к выступающему? Нет.

Тогда Станислав Васильевич Шульцев, министр транспорта и дорожного хозяйства Новгородской области.

С.В. ШУЛЬЦЕВ

Уважаемый Олег Владимирович!

О.В. МЕЛЬНИЧЕНКО

У меня просьба говорить достаточно конкретно, какие есть предложения, чтобы мы могли их учесть.

С.В. ШУЛЬЦЕВ

В настоящее время правительством Новгородской области совместно с Министерством транспорта Российской Федерации прилагаются все усилия для включения Новгородской области в маршрутную сеть регулярных авиаперевозок Российской Федерации.

Новгородская область расположена в северо-западной части России, имеет уникальное транспортно-географическое положение. В советское время базовым аэропортом в Новгородской области был аэропорт Новгород (Юрьево), который располагался в Великом Новгороде. Действовал он до 2007 года. В то время межрегиональные полеты осуществлялись в Москву, Санкт-Петербург, Киев, Минск, Петрозаводск, Ригу. В 2014 году Министерство обороны Российской Федерации передало в собственность Новгородской области земельные участки и комплекс объектов инфраструктуры аэродрома Кречевицы.

В целях возрождения воздушного сообщения на территории Новгородской области в 2016 году принятая на баланс инфраструктура от Минобороны была зарегистрирована в качестве посадочной площадки для самолетов 4-го класса и вертолетов. Впоследствии Новгородской областью проведено обследование данного аэропорта. Также были проделаны...

О.В. МЕЛЬНИЧЕНКО

Станислав Васильевич, Вы хотите поставить вопрос о вашем аэропорте? Нам не нужны такие подробные характеристики на самом деле, потому что это парламентские слушания. Они не подразумевают, что мы прямо здесь, на месте должны изучить технические характеристики вашего объекта.

Если у Вас какой-то вопрос, давайте тогда Иннокентия Сергеевича попросим...

С.В. ШУЛЬЦЕВ

У меня не вопрос. Я хотел бы отметить, что распоряжением Правительства Российской Федерации от 30 сентября наша заявка на включение в магистральный план была одобрена и включена в план. Соответственно, мы сейчас проводим работу по проектированию и планируем до 2024 года реализовать проект по аэропорту в Великом Новгороде.

О.В. МЕЛЬНИЧЕНКО

Видите, Станислав Васильевич, вам повезло больше, чем Екатерине Филипповне с Брянской областью. *(Оживление в зале.)*

С.В. ШУЛЬЦЕВ

Олег Владимирович, я вышел с докладом, с благодарностью к Правительству Российской Федерации, а также к Минтрансу...

В.А. ОЗЕРОВ

Министерство энергетики не забудьте. *(Смех в зале.)*

С.В. ШУЛЬЦЕВ

Нет, Министерство энергетики...

...за то, что учли наши предложения, пожелания. И надеемся, что возобновление авиасообщения в северо-западной части Российской Федерации, в Великом Новгороде произойдет.

О.В. МЕЛЬНИЧЕНКО

Всё у Вас?

С.В. ШУЛЬЦЕВ

Да.

О.В. МЕЛЬНИЧЕНКО

Спасибо Вам большое.

В.С. ТИМЧЕНКО

Результаты пространственного развития...

О.В. МЕЛЬНИЧЕНКО

Вот уже пошли первые результаты стратегии, да. Стратегии еще нет, а результаты уже есть.

Слово предоставляется Жирнелю Евгению Викторовичу, заместителю председателя Комитета экономического развития и инвестиционной деятельности Ленинградской области.

Евгений Викторович, просьба: конкретно по стратегии и предложения.

Е.В. ЖИРНЕЛЬ

Да.

Уважаемый Олег Владимирович, уважаемые участники слушаний! Хотелось бы отметить ряд важных, на наш взгляд, моментов. При сопоставлении комплексного плана магистральной инфраструктуры и проекта стратегии пространственного развития мы выделили ряд несоответствий, хотя уже в предыдущих выступлениях ответы на эти вопросы частично прозвучали.

Так, речь идет о трассировке международного автодорожного маршрута Европа – Западный Китай. В материалах по обоснованию стратегии приводится маршрут с обходом Московского транспортного узла, а в комплексном плане закладывается уже другой вариант – проходящий через Московскую область. Соответственно, к альтернативному варианту мы относим строительство трассы по северному маршруту от Усть-Луги через Вологду, Казань и далее на Казахстан. Считаем этот вариант более целесообразным с точки зрения стимулирования развития депрессивных территорий и формирования альтернативных сегментов магистральной инфраструктуры России, развития не только агломераций, но и периферийной зоны. Это первое.

Второе. В комплексном плане не конкретизированы мероприятия по развитию Санкт-Петербургского железнодорожного узла. Считаем этот вопрос важным в условиях растущих грузопотоков в направлении портов помимо мероприятий по расшивке и пересечению автодорог и железной дороги.

И хотели бы также отметить, что проект стратегии пространственного развития устанавливает 20 центров экономического роста – крупнейших городских агломераций. В свою очередь, в комплексном плане содержится федеральный проект "Коммуникации между центрами экономического роста". В этом проекте предполагается строительство почти 1 тыс. километров дорог, но не указывается, о каких дорогах идет речь. То же касается и строительства 12 автодорожных обходов крупных городов.

Считаем, что данные объекты должны быть поименованы в комплексном плане, и предлагаем включить в этот список строительство второго транспортного обхода Санкт-Петербурга, или КАД-2. На сегодняшний день существующая кольцевая автомобильная дорога работает в режиме перегрузки и фактически является частью улично-дорожной сети города, не выполняя свою именно транзитную функцию.

Мы предложения свои подготовили и направили. Надеемся, что они будут учтены при определении конкретных объектов.

О.В. МЕЛЬНИЧЕНКО

Здесь как раз Иннокентий Сергеевич присутствует...

И.С. АЛАФИНОВ

Я отвечу очень просто. У нас по Московскому транспортному узлу и Санкт-Петербургскому транспортному узлу созданы координационные советы с участием... Мы все объекты рассматриваем там. Планируем в начале декабря (даже скажу точную дату – 7 декабря) в Санкт-Петербурге провести совещание с исполняющим обязанности губернатора, с главой Ленинградской области по проблемам Санкт-Петербургского транспортного узла. Таких проблем действительно много, мы их будем рассматривать и, собственно, на них реагировать.

Что касается железнодорожных обходов, то вся необходимая пропускная способность по грузовому транспорту на сегодняшний день в Северо-Западном регионе учтена. Спасибо.

Е.В. ЖИРНЕЛЬ

Спасибо.

О.В. МЕЛЬНИЧЕНКО

Спасибо.

Евгений Викторович, удовлетворены ответом?

Е.В. ЖИРНЕЛЬ

В целом – да.

О.В. МЕЛЬНИЧЕНКО

Есть еще какие-то у вас вопросы, предложения?

В.А. ОЗЕРОВ

(Микрофон отключен.) Минэнерго... (Смех в зале.)

Е.В. ЖИРНЕЛЬ

Всем спасибо. 7 декабря будем участвовать в обсуждении.

О.В. МЕЛЬНИЧЕНКО

Хорошо. Спасибо.

Слово предоставляется Владимиру Яковлевичу Литвинцеву, ученому секретарю Межведомственного координационного совета Российской академии наук "Транснациональное развитие Евразийского континента". Пожалуйста.

В.Я. ЛИТВИНЦЕВ

Уважаемые коллеги! Спасибо за приглашение. У меня есть такая возможность – с учетом этого обсуждения, которое сегодня проходит... Я услышал несколько весомых подтверждений тех мыслей, которые обсуждаются здесь, в части развития регионов и стратегии пространственного развития страны (они прозвучали от разных выступающих) с точки зрения детальности проработки плана стратегического развития, с точки зрения детальной проработки планов развития регионов и так далее.

Мне, единственное, хочется сказать во вступлении, что, на мой взгляд, если мы говорим об эффективности стратегии пространственного развития, социально-экономическом развитии регионов, их выравнивании и достижении стандарта благополучия, как неоднократно говорилось здесь, то этот уровень планирования надо выводить не на пять лет и не на шесть лет – надо говорить действительно о стратегическом планировании, которое будет долгосрочным, комплексным, охватывать все факторы, которые мы имеем на данный момент, с точки зрения развития страны, геополитической ситуации, инфраструктуры и ее состояния и развития регионов. Я обращаю на это внимание принципиально.

Я сейчас кратко скажу о проекте. Времени мало, поэтому не буду вдаваться в детали. Если кому-то будет интересно, то готов в другое время это сообщить. Проект начали разрабатывать в 2008 году. Один из авторов этого проекта сидит здесь – академик Осипов Геннадий Васильевич. Авторами проекта были прежде всего Виктор Антонович Садовничий, уважаемый Осипов Геннадий Васильевич, руководители РЖД и других государственных компаний. Он носил информационный характер, он тогда носил концептуально-философский характер.

Дальше мы пошли по пути доработки этого проекта, ставя в основу комплексное, глубокое развитие регионов России в плане соединения возможностей территорий на базе двух пространственно-транспортно-логистических маршрутов (это высокоскоростная магистраль и Северный морской путь) и развития решетчатой транспортно-логистической, энергетической и информационно-коммуникационной, которая должна быть интегрирована, по мнению

разработчиков, прежде всего со стратегией размещения производительных сил. Не говорить о развитии транспортной инфраструктуры и ее элементов или еще каких-то вещей, в основу должна быть положена стратегия размещения производительных сил. Размещение производительных сил за собой потянет стратегию развития транспортной инфраструктуры. Потому что тянуть транспортную инфраструктуру ради транспортной инфраструктуры... Сегодня село есть – туда дорогу тянем. Завтра его не стало, больницу убрали, школу убрали – а мы тянем.

РЖД сейчас занимается реконструкцией Транссиба (это в адрес Минтранса) – правильная работа, ничего не скажешь. Увеличивают объемы под потребность перевалки угля, да, и развивается портовый комплекс там. Но стратегический-то прогноз показывает, что потребление угля основным потребителем, Китаем, будет уменьшаться. Сейчас мы доведем до 15 млн. тонн перевалку и по этому порту, потратим огромные деньги – а через пять лет скажем: "Ох!"

Примерно такая же история с Ямалом, с "НОВАТЭК". Мы много говорили на эту тему с ними. Сделали великолепный портовый комплекс, вложили огромные деньги под конкретную задачу – перевалку сжиженного газа. Если вложить туда еще миллиардов 30 и сделать мультимодальный порт – тогда он будет работать на весь регион. Это называется стратегическим планированием, а не то, что мы сейчас обсуждаем. Мы обсуждаем один из этапов стратегического планирования с точки зрения инфраструктуры, который имеет горизонт планирования – 2024 год. И всё. А что дальше?

Почему я говорю, что, с одной стороны, рад, а с другой стороны, мне грустно? Вот товарищ говорит: "Мост нужен", – и так далее. Нужен, конечно. Мы вместе с Виктором Алексеевичем на Дальнем Востоке много работали и знаем этот регион сверху донизу. Нужен мост только тогда, когда спланировано государством на государственном уровне, на уровне планирования развития макрорегионов, на уровне планирования развития социально-экономического (а не только экономического, инфраструктурного и так далее), развития региона, дойдя до муниципалитета. Тогда будет понятно, нужен ли мост.

Вот сегодня надо вкладываться, жилы рвать, но построить мост, потому что он даст в будущем отдачу, или не нужен мост, а можно построить мостовой переход, и так далее. Я почему так подробно и, может быть, эмоционально говорю? Потому что я, как координатор этого проекта, три года этим занимаюсь. Три года занимаюсь, и история "этой болезни" достаточно длинная. Мы докладывали это в Совете Безопасности – успешно: запрос в правительство, у правительства все

отзывы, начиная от МИДа и кончая... Всё здорово. Правительство меняется – начинается разговор по новой.

Разговаривали многократно и с Алексеем Леонидовичем, и с Министром экономического развития, и с Министром транспорта, и так далее. В состав межведомственного координационного совета вошли представители наших ведущих государственных инфраструктурных компаний. "Российские железные дороги" (я там каждую неделю подолгу бываю с учетом этого проекта), "Россети", "РусГидро", Объединенная авиастроительная корпорация, Объединенная судостроительная корпорация – эти компании участвуют с нами в проработке этого проекта. И мы их привлекаем для чего? Для того, чтобы соединить науку с экономикой, чтобы это дало результат с точки зрения перспективы научно-технологического развития, возможностей науки и потребностей инвестиционного плана в развитии госкомпаний. Но это теперь надо объединить в рамках стратегии пространственного развития – и, еще раз повторю, не на четыре года, а до 2035 года и далее. Тогда это будет стратегия. Тогда будет эффективное бюджетное планирование на государственном, макрорегиональном, региональном и муниципальном уровнях. Это даст эффект экономии, это обеспечит эффективность, это обеспечит выгодность этого базового проекта в большей степени, чем совокупность отдельных частных проектов (я вам попытался привести примеры).

Теперь бегло по проекту. Я вам сказал, что в его разработке участвовали и Министерство обороны, и МИД, и госкомпании, и так далее. И не думайте, что эта красненькая книжечка – это весь мегапроект. Это большой труд, причем практический, а не теоретические рассуждения и анализ. Это практический результат планирования совместного использования инфраструктуры с Министерством обороны с точки зрения доставки грузов в отдаленные регионы для интернет-торговли и так далее.

Отвлекусь, попытаюсь сориентировать. Есть сеть взлетно-посадочных полос, которые брошены Министерством обороны, но которые можно быстро восстановить и использовать для доставки малогабаритных грузов. Мы такой опыт изучали с представителями "Оборонлогистики" на примере Аляски, и предложения в этом плане подготовлены. Это можно сделать быстро. Аэродромно-техническое оборудование наши производственные компании, в том числе и государственные, сделают тоже быстро. Обучить специалистов, чтобы это работало, – тоже быстро. ОЭК, S7 (мы с ними говорили) готовы вложить деньги, чтобы Superjet сделать не пассажирским, а сократить, и грузовым – для среднемагистральных перевозок. Сделать малую

авиацию, пусть по лицензии (новозеландцы делают хороший самолет и так далее), и запустить на внутренние линии.

На ВСМ надо ставить мультимодальные комплексы, которые будут работать на всю эту решетку. Но под это надо подвести соответствующие энергетику, информационно-коммуникационные средства, для того чтобы создать условия жизнеобеспечения, разместить там производство, которое на основе стратегического прогноза научно-технологического развития мира и страны можно будет приблизить к источникам сырья, привлечь туда высокотехнологичных специалистов и выпускать продукцию, которая будет конкурентоспособна и в стране, и на международном рынке.

Теперь в отношении пространственных коридоров. Эта идея родилась не вдруг. И тут еще неизвестно, кто у кого эту идею, грубо говоря, позаимствовал. Потому что, когда началась разработка этого проекта, в это же время в Китае (5 ноября 2008 года) Госсовет в связи с кризисом принял крупномасштабный антикризисный инвестиционный пакет размером 586 млрд. долларов. Важнейшая роль в нем отводилась транспортно-логистическому комплексу (железным дорогам, водным путям, авиасообщению и так далее).

Реализация плана согласовывалась по единому замыслу, плану и предусматривала подъем экономики в отсталых центральных и северо-западных регионах Китая. Ничего не напоминает с точки зрения стратегических задач, которые были поставлены на Восточном экономическом форуме? Это как раз то, что есть.

Мы имеем уникальное географическое преимущество с точки зрения построения глобальных транспортно-логистических коридоров (это вторая задача, первая задача – все-таки глубокое комплексное освоение на базе того, что я сказал) с использованием того, чтобы наша ВСМ со скоростями 250–300 километров в час для контейнерных перевозок стала конкурентом Шелкового пути, стала конкурентом морскому маршруту, который идет через Суэцкий канал, используя те преимущества, которые есть. Мы общались и с представителями Siemens, и с австрийцами, они готовы вкладывать средства, чтобы построить подвижной состав, сперва закупить у них. Они готовы идти на локализацию этого производства, готовы идти дальше с точки зрения развития регионов.

Вот у китайцев (я вам могу привести цифру, я специально взял с ЦСУ их, мы ездили в Китай) это в 2011 году с точки зрения реализации проекта в 2009–2011 годах способствовало созданию 6 миллионов рабочих мест, формированию спроса на 40 млн. тонн стали и 110 млн. тонн

цемента, росту основных типов... И эта тенденция нарастала, и они это сейчас используют как основное средство, для того чтобы бороться со спадом экономики, за увеличение роста рабочих мест и за рост покупательного спроса у себя в стране.

Я занял много вашего времени, но дальше еще хочу остановиться на интегральной модели. Можно сказать, что да, идея хорошая с точки зрения планирования и так далее. Ну а как делать? Мы использовали ту модель, которую опробовали и эксплуатируют "Газпром", "Роснефть" для размещения каких-то своих локальных задач – вышек, каких-то домиков, подтягивания энергетической инфраструктуры и так далее. Вот гендиректор, который эту задачу для них реализовывал.

То есть берется уже опробованная интегральная математическая многофакторная и многоуровневая модель, которая учитывает геоподоснову (что под землей), которая учитывает изменение климата на основе стратегического прогноза, исходя из этого – где и какие магистрали строить надо, чтобы не "плыл" наш БАМ сейчас, потому что в свое время надо было делать прогноз, что там могут быть изменения с точки зрения геоподосновы, чтобы был понятен прогноз с точки зрения перспектив создания производств, приближенный к тем источникам сырья, чтобы новоліпецкий комбинат не возил руду с Курской аномалии, и в результате этого себестоимость продукции новоліпецкого комбината была бы немножко меньше с точки зрения конкуренции. И так далее.

Эта математическая модель может служить... Она опробована и работает на уровне государства, на уровне макрорегиона, на уровне региона и может опуститься до муниципалитета, до конкретного объекта. Но тогда будет максимальный эффект от того, что мы называем распределением производительных сил, тогда будет наиболее эффективной инфраструктура, когда будет туда подведена, тогда будет мультипликативный эффект использования бюджетных сил, ума и так далее.

Спрашивают часто (вот мы спорили) об источниках. Мы со своей стороны предлагаем (и проработали это), чтобы источниками финансирования строительства, например, ВСМ... а согласованная стоимость (мы много на эту дискутировали с точки зрения проекта РЖД) порядка 210–270 млрд. долларов на 10 лет строительства ВСМ – это не так много для нашего государства. Эффект окупаемости и так далее, но эффект освоения и закрепления территорий огромный вместе, в соединении с Северным морским путем и всей остальной инфраструктурой. Это и есть комплексное освоение и закрепление территорий.

Но источники финансирования (мы в том числе и с Алексеем Леонидовичем много об этом говорили) – это прежде всего структурные облигации. Мы со своей стороны предлагаем (мы посчитали вместе с учеными, структурными компаниями и так далее), что ВСМ надо строить на базе международного консорциума, а исходя из этого структурные облигации должны быть международными (один источник финансирования), внутригосударственными (как общегосударственными, так и региональными), частными (для использования... частных лиц), но при условии включения этих облигаций в имущественный комплекс.

Вот я специально сфотографировал облигации государственного займа Российской империи (1896 год), видите? Их выпустила Россия под строительство Транссиба. Собрали, между прочим, 750 млн. золотых франков, Российская империя, даже после окончания войны и революции, Советский Союз, и современная Россия только к 2007 году закончила выплату по этим инфраструктурным облигациям.

Я к чему говорю? Будет международный консорциум – будет доверие к финансовым инструментам, поверит население, понесет свои сбережения, если сделать нормальную банковскую ставку под эти облигации, и гарантии даст государство, но не краткосрочные, а стратегические гарантии и так далее. Это и частные инвестиции, и увеличение государственного долга, и так далее (не хочу останавливаться, уже многие смотрят на часы).

О.В. МЕЛЬНИЧЕНКО

Владимир Яковлевич, у меня предложение: Вы нам сформулируйте предложения в проект решения, а мы с точки зрения работы нашего комитета готовы договориться, запланировать мероприятие, может быть, на январь – февраль следующего года, пригласить Вас и посвятить рассмотрению вашей стратегии и Ваших предложений заседание комитета, если Вы не возражаете.

В.Я. ЛИТВИНЦЕВ

Только обеими руками за. Тут, как говорится, общим миром и батьку бить легче.

О.В. МЕЛЬНИЧЕНКО

Да, "час эксперта", кстати, – тоже один из вариантов, для того чтобы Вы могли все это озвучить.

В.Я. ЛИТВИНЦЕВ

Предложение следующего плана...

О.В. МЕЛЬНИЧЕНКО

Я хочу сказать, что все это достаточно интересно и, мне кажется, перспективно. Это надо однозначно озвучивать, обсуждать и подходить к этому серьезно.

В.Я. ЛИТВИНЦЕВ

Единственное, что я скажу, чтобы было понимание...

О.В. МЕЛЬНИЧЕНКО

Здесь за пять минут это мы не рассмотрим.

В.Я. ЛИТВИНЦЕВ

Безусловно. Поэтому я так спешил и, может быть, сумбурно где-то что-то говорил. Но, как человек военный, я привык все-таки громко и напористо...

Единственное, что могу сказать, помимо того что я сказал, чтобы было понимание, как лучше выйти, как говорится, на принципиальное решение. Проект обсуждался и на уровне Совбеза, и на уровне правительства (я вам сказал, на каком этапе). Проект обсуждался на уровне Интеграционного клуба при Председателе Совета Федерации в 2016 году, вы все это знаете, проект был поддержан. О нем было доложено президенту – последний раз в ходе встречи в Курчатовском институте, переданы наши письмо и обращение. 8 ноября текущего года проект был представлен на совместном заседании палаты и президиума.

Что предлагается, помимо всего прочего, что интересно и так далее? Мы предлагаем, чтобы прийти в конце концов к какому-то решению в этом плане, вынести проект на Совет при Президенте Российской Федерации по стратегическому развитию и приоритетным проектам и окончательно определиться там с точки зрения своевременности, с точки зрения степени использования и так далее.

Вот если включите это в проект решения, то мы от имени разработчиков и межведомственного координационного совета будем искренне благодарны.

О.В. МЕЛЬНИЧЕНКО

Хорошо, договорились. Тогда давайте мы запланируем и послушаем всё это на заседании комитета. Мне кажется, это будет достаточно интересно. И дальше определимся по последующим шагам. Спасибо.

Коллеги, у кого есть еще какие-то предложения, выступления? Пожалуйста.

В.С. ТИМЧЕНКО

Предложение – завершить.

О.В. МЕЛЬНИЧЕНКО

Пожалуйста. Вы с места можете.

К.В. ЯНКОВ

Добрый день! Янков, я тоже из Российской академии наук, Институт народнохозяйственного прогнозирования.

Я скажу конкретно несколько вещей...

О.В. МЕЛЬНИЧЕНКО

Только просьба: в рамках лимита времени.

К.В. ЯНКОВ

Да, пять минут.

О.В. МЕЛЬНИЧЕНКО

Три.

К.В. ЯНКОВ

По плану развития магистральной инфраструктуры. Наверное, перспективный проект "Европа – Западный Китай", и, наверное, его надо развивать, но если мы посмотрим на план развития немножко с другой стороны, то увидим следующее – что у государства есть деньги построить одну высокоскоростную железнодорожную магистраль и одну скоростную автомагистраль, и почему-то они строятся по одному маршруту: Москва – Казань. Вот если с такой точки зрения посмотреть на план, то возникает действительно вопрос, насколько это рациональное решение.

Опять-таки если мы посмотрим на географию и если мы поймем, что транспортный коридор Европа – Западный Китай должен в районе Оренбургской области уходить в Казахстан, то маршрут через Казань – это маршрут с поворотом практически на 90 градусов в районе Казани, чтобы выйти на Оренбург. Да, вот эти вопросы все-таки есть.

Я думаю, что план будет еще не раз пересматриваться. Не понятно пока, что будет с проектом дороги "Меридиан", которая должна идти от Смоленской области в Саратовскую область и дальше в Казахстан. Да, он стоит, как известно, со звездочкой – если будет финансирование. Но вот именно в плане коридора Европа – Западный Китай те решения, которые сейчас есть в комплексном плане, вызывают вопросы.

И есть еще одно мероприятие, которое тоже вызывает большие вопросы, – это 2,8 в связи между центрами роста. 2,8 – это электрификация железнодорожной линии Ожерелье – Узловая – Елец со специализацией под пассажирское движение. Но я больше знаю об этом проекте, я читал

его обоснование. Обоснование – что предполагается практически все поезда, которые идут по казанскому ходу от Москвы на юг, в Сочи, Анапу (надеемся, через год они и в Крым тоже поедут), перенести на новую линию. Но никто не мог ответить на вопрос: новая-то линия на 75 километров длиннее, чем нынешний ход через Рязань.

Вот, Иннокентий Сергеевич, надо все-таки обратить еще раз внимание на то, почему этот проект попал прямо в магистральный план, нет ли каких-то более важных и эффективных проектов, чем удлинять на 75 километров движение пассажирских поездов между Москвой и югом. Если бы, допустим, вместо этого электрифицировали дорогу Рязск – Пенза, то, Олег Владимирович, у Вас бы не возникло вопроса, почему изменили маршрут пензенского поезда № 051Й/№052Й "Сура".

О.В. МЕЛЬНИЧЕНКО

Но я знаю, почему его изменили – потому что на электрифицированной линии.

К.В. ЯНКОВ

Да.

О.В. МЕЛЬНИЧЕНКО

Я все это знаю и прекрасно представляю. Но не соответствует потребностям населения региона это изменение.

К.В. ЯНКОВ

Так что я просто на эти два момента хотел обратить внимание. По обоим моментам есть вопросы о целесообразности присутствия в таком виде этих мероприятий в магистральном плане.

О.В. МЕЛЬНИЧЕНКО

Хорошо, давайте подумаем.

Иннокентий Сергеевич, если хотите сказать пару слов – пожалуйста.

И.С. АЛАФИНОВ

Буквально 30 секунд.

Мы ответили на самом деле на первый вопрос, который касается... Мы не ведем две дороги в Казань, мы не реконструируем до первой категории существующие М5, М7, потому что экономически выгоднее строить новую инфраструктуру, которая (в предыдущем докладе абсолютно четко сказали об этом) дает дополнительный эффект.

Что касается ВСМ, то во всем мире ВСМ – это конкуренция с авиаперевозками. Если мы говорим об этом, то автомобильная дорога не конкурирует с высокоскоростной железнодорожной

магистралью ни по одному из параметров – ни по пассажирам, ни по, собственно говоря, перевозкам в будущем, возможно, контейнеров. Китайцы якобы испытали тележку 1520, результатов мы пока не видели. Там специальный контейнер, как авиационный. Здесь конкуренции нет.

Что касается развития узких мест, узкое место надо развивать и на том регионе, и удлинение этого участка... Мы отдельно на него обязательно посмотрим, но удлинение этого участка не означает удлинение маршрута движения с точки зрения времени, потому что другие слоты, другое движение грузового и... транспорта.

Что касается вашей ситуации, мы тоже договорились посмотреть.

Почему мы говорим с уверенностью о конкуренции между скоростным и высокоскоростным движением? Когда мы открывали скоростное движение на Санкт-Петербург, думали: да кто будет ездить, зачем? Сейчас билет не купишь. Конкуренции между автомобилем и... все равно нет и не будет. Мы выбираем маршрут движения в Самару, пользуясь нашими предпочтениями, что нам комфортнее, удобнее – самолет или поезд в зависимости от ситуации. То же самое будет и здесь.

Полностью при этом поддерживаю, что строительство ВСМ надо будет продолжать. Надо будет продолжать ее и на Урал в этом направлении, и на Китай, и так далее. Но все зависит от ресурсной базы. Сегодня она вот такая. Спасибо за предоставленную возможность.

О.В. МЕЛЬНИЧЕНКО

Спасибо, Иннокентий Сергеевич.

Коллеги, я предлагаю таким образом поступить: направить все предложения в письменном виде в течение 10 дней, пока будет идти доработка проекта решения наших парламентских слушаний.

Коллеги, если больше ничего принципиального никто не хочет сказать, давайте завершать нашу работу.

Спасибо. Я хочу поблагодарить наших коллег из федеральных министерств за то, что они сегодня к нам пришли и, мне кажется, достаточно плодотворно и содержательно ответили на все поступившие вопросы. Спасибо.
