**Доклад первого заместителя министра транспорта**

**Иннокентия Алафинова**

**на итоговом заседании коллегии Минтранса России**

*Вопрос 2. «О переформатировании национального проекта «Транспортная часть комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры*

*на период до 2024 года»*

Уважаемые коллеги!

В июле текущего года Президентом Российской Федерации поставлена масштабная задача по переосмыслению реализуемых нами национальных проектов, среди которых одним из крупнейших и капиталоемких является транспортная часть комплексного плана.

На сегодняшний день определен состав объектов каждого федерального проекта до 2030 года, сформированы их паспорта в «Электронном бюджете».

Отмечу следующие основные структурные изменения.

Во-первых, федеральный проект «Железнодорожный транспорт и транзит» разделен на три проекта: это «Развитие Восточного полигона железных дорог», «Развитие железнодорожных подходов к морским портам Северо-Западного бассейна» и «Развитие железнодорожных подходов к морским портам Азово-Черноморского бассейна».

Кроме того, из федерального проекта «Коммуникации между центрами экономического роста» выделен отдельный федеральный проект – «Развитие железнодорожной инфраструктуры Центрального транспортного узла».

Во-вторых, автодорожная часть федеральных проектов КЦЭР и «Морские порты России» переносится в национальный проект БКАД.

В-третьих, исключаются федеральные проекты КЦЭР, «Внутренние водные пути» и «Транспортно-логистические центры».

Мероприятия указанных проектов будут реализовываться в рамках Госпрограммы, а федеральные автодороги в составе НП БКАД.

Минтрансом России готовятся предложения по программе развития глубоководной системы внутренних водных путей, на основании которых будет принято решение о статусе реализации данной программы.

Финансирование обновленной структуры КПМИ на период 2021 − 2030 годов предполагает составить порядка 6,6 трлн. рублей, в том числе в период 2021 − 2023 годов за счет средств федерального бюджета – 808 млрд. рублей.

Здесь хотел бы отметить, что упомянутый перенос автодорог в БКАД, а также секвестр финансирования федеральных проектов на 2021 − 2023 годы, привели к общему снижению бюджета КПМИ.

Так, вместо предусмотренных в рамках действующей структуры комплексного плана 5,4 трлн руб. на период с 2021 по 2024 год, общее финансирование новой редакции составляет 3,8 трлн руб. При этом, доля внебюджетного финансирования выросла с 55 % до 68 %.

Кроме того в рамках изменения национального проекта уменьшилось и общее количество целевых показателей до 45.

Теперь предлагаю рассмотреть более детально новую структуру.

В рамках федерального проекта «Строительство автомобильных дорог международного транспортного коридора «Европа – Западный Китай» реализуется 10 объектов: 9 этапов строительства автомобильной дороги М-12, включая участок обхода Балашиха-Ногинск, и строительство обхода г. Тольятти.

Полностью коридор должен ввестись в эксплуатацию в 2024 году.

Отмечу, что из 9 этапов М-12 уже сейчас законтрактованы 8 этапов на принципах проектирование плюс строительство, так сказать, первые крупные ласточки ЕРС контрактов в автодорожном строительстве.

Продолжается активная реализация обхода г. Тольятти, концессионером пройдена Главгосэкспертиза на внеклассный мостовой переход через Волгу, идет подготовка территории строительства.

Общее финансирование этого федерального проекта составит 705 млрд руб., в том числе 332 млрд руб. в 2021 − 2023 годах за счет средств федерального бюджета.

Федеральным проектом «Развитие морских портов» планируется реализация 51 объекта, которые должны обеспечат развитие транзитного потенциала страны, повышению экспорта углеводородного сырья и продукции АПК.

Проведена инвентаризация ранее предусмотренных проектом мероприятий, по результатам которой были исключены 6 объектов в связи с неготовностью инвесторов на их дальнейшую реализацию. При этом проект был дополнен еще 15-ю новыми объектами.

Финансовое обеспечение проекта на период до 2030 года составляет более 620 млрд руб., в том числе практически 60 млрд руб. в 2021 − 2023 годах за счет средств федерального бюджета.

Говоря об этом федеральном проекте, хотел бы затронуть тему частных инвесторов.

В целях повышения их ответственности за невыполнение своих обязательств в рамках инвестпроектов Минтрансом России разработан проект федерального закона о внесении изменений в Федеральный закон «О морских портах», которым предусмотрена необходимость заключения с инвесторами обязывающих соглашений, предусматривающих соблюдение ими графика и объема инвестиций, а также ответственность за неисполнение.

Федеральный проект «Развитие Северного морского пути», направлен на развитие инфраструктуры и увеличение пропускной способности грузовых морских портов в акватории Северного морского пути.

Проектом планируется реализация 27 объектов с общим финансированием 2030 года в объеме практически 270 млрд руб., в том числе практически 143 млрд руб. в 2021 − 2023 годах за счет средств федерального бюджета*.*

Перейду к железнодорожному блоку.

Федеральным проектом «Развитие железнодорожной инфраструктуры Центрального транспортного узла» планируется реализация 129 объектов.

Финансирование проекта обеспечено за счет средств РЖД, Федерального бюджета и бюджета Москвы. Напомню, что реализация проекта переведена на качественно новый уровень транспортной услуги пассажирам центральной агломерации, входящей в топ 20 крупнейших агломерация мира.

Реализация федерального проекта «Развитие железнодорожных подходов к морским портам Азово-Черноморского бассейна» позволит повысить транспортную доступность и увеличить скорость доставки грузов в морские порты Черноморского побережья.

Кроме того, в рамках этого проекта также планируется реализация мероприятий по формированию специализированного пассажирского коридора «Центр – Юг», что после проведения работ только на участке Москва – Горячий ключ сократит к 2028 году усредненное время движения пассажирского поезда до Сочи с 32 до 18 часов, а в Симферополь до 20 часов.

Проектом планируется реализация 65 объектов с общим объемом финансированием в 2021 − 2030 годах в объеме более 1,7 трлн руб., преимущественно за счет средств ОАО «РЖД».

Федеральный проект «Развитие железнодорожных подходов к морским портам Северо-Западного бассейна» предусматривает реализацию 180 объектов с объемом финансирования до 2030 года − более 350 млрд руб.

Как и АЧБ, федеральный проект реализуется практически на 100 % за счет внебюджетных источников.

Федеральный проект «Развитие железнодорожной инфраструктуры Восточного полигона железных дорог» предусматривает ввод более 500 объектов на период до 2024 года с финансовым обеспечением на период реализации в объеме 685 млрд руб.

Отмечу, что проектом паспорта также предусмотрены мероприятия по электрификации Восточного полигона, реализуемые в рамках компетенции Минэнерго России.

В рамках федерального проекта «Развитие высокоскоростных железнодорожных магистралей» по итогам 2027 года планируется завершение строительства магистрали Санкт-Петербург – Москва протяженностью 630 км.

Финансирование проекта на период реализации предусматривает как бюджетные, так и внебюджетные средства порядка 1,4 трлн руб.

Реализации данного проекта направлена не только на ускорение пассажирского движения, внедрение новых технологий, в том числе в российском машиностроении, но на освобождения путей на этом участке для возможности увеличения и ускорения грузового движения.

Проектом паспорта обновленного федерального проекта «Развитие региональных аэропортов» предусмотрена до 2030 года реализация реконструкции или строительства 117 объектов аэропортовой инфраструктуры.

Финансовое обеспечение проекта на период 2021 − 2024 годов составит почти 141 млрд руб., из которых 96 млрд руб.будут направлены на эти цели в 2021 − 2023 годах за счет средств федерального бюджета.

При этом, из федерального проекта перегружены в Госпрограмму расходы на субсидирование перевозок пассажиров.

Для осуществления контроля 100% объектов комплексного плана занесены в систему «Эталон» уже сегодня. Я бы попросил всех кураторов федеральных проектов активно пользоваться этой системой, что несомненно придаст дополнительны импульс по актуализации данных. От объема и качества заполненной информации в этой системе зависит количество вопросов к нашей работе.

Хотел бы резюмировать, что министерство, подведомственные агентства и служба, общества с госучастием не только приложат 100 % сил и средств на реализацию всех задач КПМИ, но и готовы при соответствующей бюджетной политике раньше реализовывать проекты развития инфраструктуры, уходящие за параметр 2030 года.

Спасибо за внимание.