



**ОБЩЕСТВЕННЫЙ СОВЕТ**  
**МИНИСТЕРСТВА ТРАНСПОРТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ**  
109012, Москва, ул. Рождественка, д. 1, стр. 1.

---

«31» марта 2013 г.

№ 14/2

**Заключение**  
**Общественного совета Министерства транспорта Российской Федерации**  
**на проект государственной программы Российской Федерации**  
**«Развитие транспортной системы» (в новой редакции)**

Проект государственной программы Российской Федерации «Развитие транспортной системы» (в новой редакции) вынесен на заочное обсуждение на Общественном совете Министерства транспорта Российской Федерации (далее – Общественный совет) в соответствии с постановлением Правительства Российской Федерации от 01.09.2012 № 877 «Об утверждении состава нормативных правовых актов и иных документов, включая программные, разрабатываемых федеральными органами исполнительной власти, которые не могут быть приняты без предварительного обсуждения на заседаниях общественных советов при этих федеральных органах исполнительной власти».

1. В рамках заочного обсуждения Общественным советом было отмечено.

Новая редакция Госпрограммы подготовлена с учетом роли и места национальной транспортной системы в решении приоритетных задач социально-экономического развития Российской Федерации на период до 2020 года, а также исходя из современных макроэкономических и бюджетных реалий.

Новая редакция Госпрограммы отражает требования Бюджетного послания Президента Российской Федерации о бюджетной политике в 2014 – 2016 годах: объемы финансирования государственных программ приведены в соответствие с реальными возможностями федерального бюджета, а также предельными объемами расходов федерального бюджета на их реализацию на период до 2020 года. В новой редакции Госпрограммы (в том числе – в индикаторах достижения ее целей и задач) учтены уточненные параметры прогноза социально-экономического развития Российской Федерации, положенных в основу формирования проекта федерального бюджета на 2014 год и на плановый период 2015 - 2016 годов. В новой редакции также учтено сокращение на 622,5 млрд. руб. предельных объемов расходов федерального

бюджета на реализацию госпрограммы в 2017-2010 годах по сравнению с ранее утвержденной редакцией, предусмотренное поручением Председателя Правительства Российской Федерации от 13 марта 2014 г. № ДМ-П13-1681.

Новая редакция Госпрограммы соответствует требованиям, предусмотренным «Порядком разработки, реализации и оценки эффективности государственных программ Российской Федерации», утвержденным постановлением Правительства Российской Федерации от 02.08.2010 № 588. В ней также учтены новации, введенные в «Методических указаниях по разработке и реализации государственных программ Российской Федерации, утвержденных приказом Минэкономразвития России от 20 ноября 2013 г. № 690».

Цели, задачи, целевые индикаторы, мероприятия новой редакции Госпрограммы, сроки их реализации и источники финансирования синхронизированы с актуализированной Транспортной стратегией Российской Федерации на период до 2030 года; с учетом уже отмеченных макроэкономических и бюджетных реалий за основу был взят ее консервативный сценарий.

В актуализированной Транспортной стратегии, прошедшем в 2013 году широкое обсуждение на экспертном и общественном уровне, был отмечен ряд ключевых проблем национальной транспортной системы, наиболее острыми из которых признаются:

- высокая доля транспортных затрат в себестоимости продукции: 20-25% по сравнению с 7-8 % в странах – членах ОЭСР;

- низкая транспортная подвижность населения, которая составляет порядка 7 тыс. км на душу населения, что в 3-4 раза ниже, чем в развитых странах;

- неадекватно низкое место страны в системе международных транспортных коридоров: на долю России – с ее исключительно выгодным географическим расположением в центре мировых торговых путей – в настоящее время приходится не более 1,5-2 % рынка транзитных перевозок. В тоже время по самым осторожным экспертным оценкам этот показатель может и должен быть доведен до рубежа порядка 10-15 процентов;

- низкий уровень безопасности транспортных процессов, прежде всего, на дорогах и в гражданской авиации. В частности, уровень транспортных рисков в России составляет более 6 погибших в расчете 10 тысяч автомобилей, что 10-12 раз хуже, чем аналогичные показатели в странах – лидерах мирового рейтинга безопасности дорожного движения и вдвое хуже, чем в соседней Белоруссии.

Общественный совет отмечает, что новая редакция Госпрограммы является в целом адекватным – в пределах реальных бюджетных возможностей – откликом на основные проблемы транспортной системы России.

2. Общественный совет отмечает реалистичность и взвешенность, проявленную при выборе приоритетов новой редакции Госпрограммы на период до 2020 года:

– выполнение в полном объеме работ по содержанию и ремонту транспортной инфраструктуры. В частности, в Госпрограмме нашли адекватное отражение вопросы повышения несущей способности дорог, включенных в состав международных транспортных коридоров;

– устранение «узких мест» транспортной инфраструктуры и развитие крупных транспортных узлов (Московский транспортный узел, Санкт-Петербургский транспортный узел). В данном контексте, в соответствии с поручениями Президента и Правительства Российской Федерации, исключительно важная роль в Госпрограмме отводится реализации крупномасштабного инвестиционного проекта ЦКАД;

– реализация мероприятий по повышению доступности транспортных услуг для населения, в том числе развитие региональных перевозок пассажиров воздушным транспортом. В данном контексте была подчеркнута высокая эффективность мер, предусмотренных постановлением Правительства Российской Федерации от 25.12.2013 г. №1242 «О предоставлении субсидий из федерального бюджета организациям воздушного транспорта на осуществление региональных воздушных перевозок пассажиров на территории Российской Федерации и формирование региональной маршрутной сети Российской Федерации»;

– реализация проектов на условиях государственно-частного партнерства, в том числе строительство скоростных автомобильных дорог. В данном контексте была отмечена успешная деятельность ГК «АВТОДОР» по имплементации в отечественную практику дорожного хозяйства наиболее продвинутых форматов ГЧП, включая концессии и контракты жизненного цикла.

– повышение комплексной безопасности на транспорте.

3. Общественный совет констатирует, что в новую редакцию Госпрограммы внесено ряд необходимых и весьма конструктивных добавлений:

– отражены поручения Президента и Правительства Российской Федерации, принятые в период с ноября 2012 года. Речь идет, прежде всего, об обеспечении в приоритетном порядке достижение целей и реализации мероприятий, предусмотренных указами Президента Российской Федерации от 7 мая 2012 г., а также мероприятий, направленных на социально-экономическое развитие Дальнего Востока и Байкальского региона;

– отражены поручения протокола заседания Правительства Российской Федерации, на котором была одобрена действующая редакция госпрограммы (от 23 ноября 2012 г. № 42). В частности, в Госпрограмму включены мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры в целях

проведения чемпионата мира по футболу 2018 года, развитию транспортного комплекса Московского региона, реализации крупномасштабных проектов развития транспортной инфраструктуры – реконструкции БАМА и ТРАССИБА, строительству ЦКАД;

– предусмотрена подпрограмма «Развитие гражданского использования системы «ГЛОНАСС» на транспорте»;

– предусмотрен комплекс мер, направленный на оптимизацию стоимости объектов транспортной инфраструктуры в течение срока их эксплуатации;

– введен раздел, посвященный механизмам использования внебюджетных источников финансирования и стимулирования инвестиций в развитие транспортного комплекса;

– включено ряд новых показателей, в том числе - «прирост высокопроизводительных рабочих мест», «доля продукции наукоемких отраслей транспорта в ВВП», «инвестиции в основной капитал по транспортному комплексу за счет всех источников финансирования в % от ВВП».

4. Общественный совет принимает к сведению, что сокращение объемов финансирования госпрограммы в 2017-2020 годах (в сравнении с ее действующей редакцией) приведет к снижению ряда ранее принятых (и весьма важных) программных целевых показателей в сфере дорожного хозяйства, инфраструктуры авиационного транспорта, морских портов, внутренних водных путей.

При отчетливом понимании необходимости этих сокращений в сложившихся макроэкономических и бюджетных реалиях Общественный совет выражает особую озабоченность сокращением финансирования дноуглубительных работ на внутренних водных путях. В результате этого сокращения даже к 2020 году Единая глубоководная система европейской части России обеспечит свойства «единства и глубоководности» только на 80 процентах своей протяженности. Здесь надо иметь в виду следующие обстоятельства:

– бюджетная экономия от данного сокращения крайне незначительна в сравнении со многими прочими статьями Госпрограммы;

– обеспечение гарантированных глубин на внутренних водных путях является наилучшим (многokrатно проверенным на практике) стимулом для роста частных инвестиций в развитие транспортного комплекса, а именно – в приобретение новых речных судов.

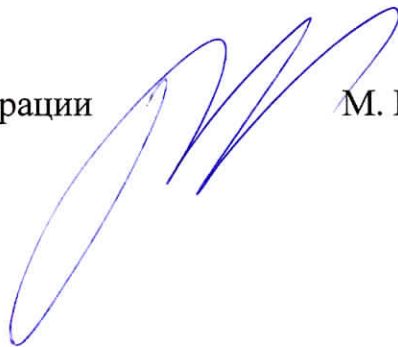
5. Общественный совет выражает понимание того факта, что с учетом известных поручений Президента и Правительства Российской Федерации в Госпрограмму будут неотложным образом включены позиции,

связанные с разработкой ТЭО, инженерными изысканиями, проектированием и строительством транспортного перехода через Керченский пролив.

**Вывод.** Проект государственной программы Российской Федерации «Развитие транспортной системы» (в новой редакции) прошел в установленном порядке заочное обсуждение на Общественном совете Министерства транспорта Российской Федерации и получил одобрение по результатам этого обсуждения.

Председатель Общественного совета

Министерства транспорта Российской Федерации

A handwritten signature in blue ink, consisting of several fluid, overlapping loops and strokes, positioned to the right of the text.

М. Бликин