

Доклад Министра транспорта РФ Максима Соколова на расширенном заседании коллегии Министерства транспорта Российской Федерации 12 апреля 2016 года

Тема: «О результатах деятельности Министерства транспорта Российской Федерации за 2015 год, целях и задачах на 2016 и на плановый период до 2018 года»

Уважаемый Аркадий Владимирович!
Уважаемые члены и участники коллегии!
Уважаемые гости!

Сегодня мы проводим расширенное заседание коллегии Министерства транспорта, чтобы подвести **итоги 2015 года**, оценить достигнутые результаты и **наметить планы на будущее**.

Как и год назад, итоговая коллегия проходит в Доме Правительства Российской Федерации, и я приветствую присутствующих в зале ответственных работников Администрации Президента и членов Правительства, представителей Совета Федерации и Государственной Думы, Счетной Палаты, Общественной Палаты, федеральных органов власти и органов власти субъектов Российской Федерации, а также представителей науки, образования, общественных и профессиональных организаций, средств массовой информации.

И, конечно, сегодня здесь находятся лучшие транспортники страны, чей каждодневный труд позволяет с этой высокой трибуны говорить о достигнутых результатах, ставить новые задачи и уверенно смотреть в завтрашний день!

Основные направления развития транспортной отрасли обозначены в Транспортной стратегии России, а также в «майских» Указах Президента Российской Федерации.

В 2015 году мы продолжили реализацию поставленных стратегических задач.

Как и для всей страны 2015 год был для транспортного комплекса непростым. Неблагоприятные экономические и внешнеполитические факторы отразились и на нашей отрасли, однако мы сделали все возможное, чтобы обеспечить не только устойчивую работу отрасли, но и ее развитие.

Коммерческий грузооборот транспортного комплекса остался практически на уровне прошлого года (*100,1%*) и составил более **2,5 трлн. тонно-км**.

Объем коммерческих перевозок грузов транспортным комплексом **сократился на 2,6%** к уровню 2014 года (*2015 - 3,57 млрд. тонн*), что обусловлено в основном снижением объемов строительного сектора (*90,2% к 2014 г.*) и импорта товаров (*62 % к 2014 г.*).

Перевалка грузов в морских портах страны **увеличилась на 6 %** и достигла почти **680 млн. тонн** (*676 млн. тонн*).

Экспорт транспортных услуг составил в 2015 году в валютном эквиваленте **более 14 млрд. долларов США**, то есть около **30 %** (*29,2%*) от общего объема экспорта услуг России. Объем экспорта транспортных услуг превысил объем экспорта угля (*11,6 млрд. долларов США*) и удобрений (*10,0 млрд. долларов США*), составил около **70%** от экспорта черных металлов и более **30%** от экспорта природного газа.

Кризисные явления отразились на показателях деятельности пассажирского транспорта. **Объем перевозок пассажиров** транспортом общего пользования **снизился на 2,7%** к уровню 2014 года (2015-18780,2 млн. чел), **пассажируоборот - на 5 процентов** (2015 - 521,4 млрд. пасс.-км).

Сокращение пассажирооборота обусловлено в основном снижением спроса на международные перевозки воздушным транспортом.

В 2015 году отмечен устойчивый **тренд роста перевозок на внутренних воздушных линиях** - объем внутренних перевозок увеличился почти на **14 %**.

2014 и 2015 годы стали рекордными по объемам перевозок пассажиров за всю историю российской гражданской авиации – ежегодно перевозилось более 90 млн. пассажиров.

Закрытие воздушного сообщения с Украиной, Турцией и Египтом, уход с рынка второй по величине авиакомпании «Трансаэро» не оказали значительного влияния на отрасль.

В полном объеме были выполнены обязательства перед 2 млн. пассажирами авиакомпании «Трансаэро». Мировая авиация не знает таких примеров! Это была уникальная по своей четкости и организованности кампания.

Транспортная подвижность населения в 2015 году (*которая рассчитывается с учетом легкового автомобильного транспорта*) осталась на уровне 2014 года и составила **7,8 тыс. км на 1 человека**.

Достижение указанных результатов было бы невозможно без реализации Министерством **комплекса мер государственного нормативно-правового регулирования**. В 2015 году Президентом России подписано **18 Федеральных законов** в сфере транспорта.

Более подробно на итогах правовой деятельности Минтранса в 2015 году и задачах на среднесрочный период остановится в своем выступлении Статс-секретарь-заместитель Министра транспорта Сергей Алексеевич Аристов.

Международное сотрудничество в 2015 году оставалось неотъемлемым элементом как транспортной, так и **международной** политики России.

В 2015 году была продолжена реализация **взаимовыгодных международных проектов** в сфере транспорта, направленная на укрепление взаимодействия со странами СНГ, АТР, ШОС и БРИКС.

В рамках СНГ утверждена **Стратегия обеспечения транспортной безопасности** (29 мая 2015 г.) на территориях государств-участников СНГ при осуществлении перевозок в международном сообщении, разработанная по инициативе Минтранса России. В условиях изменения геополитической ситуации защита и продвижение интересов российского перевозчика на международном уровне постоянно находится в центре внимания Министерства.

Также Минтрансом России **последовательно поддерживается открытый формат обсуждения** важнейших вопросов развития транспортного комплекса и ведомственных инициатив.

Особое внимание Минтранс уделяет **инновационному и научно - техническому аспекту развития отрасли**. В рамках научно-исследовательской деятельности мы активно разрабатываем решения, направленные на надежное навигационно-связное обеспечение территорий Крайнего Севера, Сибири и Дальнего Востока.

Наши успехи в научно-технической политике, а также в сфере государственных закупок были высоко оценены в рамках всероссийского проекта Объединенного Народного Фронта «За честные закупки» на форуме «Госзаказ – 2016», где Минтранс России удостоился ряда дипломов.

В 2015 году деятельность Министерства транспорта была направлена на достижение следующих **ключевых целей**:

- 1. Повышение** доступности и качества транспортных услуг для населения;
- 2. Обеспечение** стабильного и безопасного функционирования транспортной инфраструктуры;
- 3. Реализация** комплекса проектов, направленных на устранение инфраструктурных ограничений.

Эти ключевые цели были определены в нашей **публичной декларации на 2015 год**.

Концентрация на достижении **конкретных целей** позволила удовлетворить спрос на грузовые и пассажирские перевозки и обеспечить реализацию стратегически важных проектов.

Из федерального бюджета в 2015 году на финансирование транспортного комплекса в рамках **всех государственных программ** было выделено почти **935 млрд. рублей**, на расходы инвестиционного характера - более **540 млрд. рублей**.

Всего объем инвестиций в транспортный комплекс остался на уровне 2014 года и составил в 2015 году почти **1,4 трлн. рублей (1382,4 млрд. рублей)** или **1,7% от ВВП**.

Важнейший приоритет отчетного года - **повышение доступности и качества транспортных услуг для населения**.

Принятие закона о невозвратных тарифах создало предпосылки к появлению низкобюджетного перевозчика - «Авиакомпания «Победа». В прошлом году в среднем тарифы этой авиакомпании были на 60 % ниже, чем у других авиакомпаний, что обеспечило ей пятую позицию в рейтинге авиаперевозчиков России. По итогам 2015 года «Победа» перевезла более 3 млн. пассажиров.

На воздушном транспорте меры государственной поддержки были направлены на формирование стабильного **внутреннего рынка перевозок**. В этих целях была продолжена реализация **5 программ субсидирования**, в рамках которых было задействовано порядка **300** социально-значимых маршрутов, что позволило перевезти с использованием мер государственной поддержки **1,5 млн. пассажиров**.

Также поддержать спрос на внутренние авиаперевозки позволило введение льготной ставки НДС в размере **10 процентов**.

Подводя итоги этих мер, стоит отметить динамику **аэропорта Симферополь**, который уже вошел в пятерку крупнейших аэропортов России по пассажиропотоку. «Воздушные ворота Крыма» в прошлом году обслужили более **5 млн. пассажиров**.

Пригородные железнодорожные перевозки, на которые приходится более **90%** объема перевозок пассажиров железнодорожным транспортом, занимают важную роль в транспортном обеспечении большинства регионов России.

С учетом принятых мер в 2015 году, в расписании было предусмотрено порядка **пяти тысяч семисот (5700)** поездов пригородного сообщения. Объемы перевозок пассажиров в пригородном сообщении в 2015 году составили **более 930 млн. человек (на 4,3% меньше, чем в 2014 году)**.

Несмотря на принятые на федеральном уровне меры, по итогам 2015 года выпадающие доходы пригородных пассажирских компаний сложились в размере 12,2 млрд. рублей.

При этом субъектами Российской Федерации, в чьих полномочиях и ответственности находятся пригородные перевозки, и кто является их фактическим заказчиком, а также принимает решение об уровне тарифов для населения, перечислено только 9,8 млрд. рублей.

В текущем году уровень федеральной поддержки сохранен в полном объеме - более 40 млрд. рублей (32,6 млрд. руб. - субсидия, более 8 млрд. руб. - НДС), хотя для этого пришлось перераспределить федеральные средства с инвестиционных проектов.

В целях поддержки перевозок пассажиров на железнодорожном транспорте в **дальнем следовании** была продолжена компенсация выпадающих доходов компаний при перевозке пассажиров в плацкартных и общих вагонах, а также в направлении Калининграда. Сохранены льготные условия проезда для школьников и студентов.

Следует отметить, что в декабре прошлого года **принят федеральный закон**, предусматривающий ставку НДС в размере **10 %** на перевозки пассажиров и багажа **в дальнем следовании**. Это позволило снизить потребность в субсидиях из федерального бюджета на данные перевозки почти на **9 млрд. рублей**, а также дало возможность Федеральной пассажирской компании закупить новые вагоны на сумму более **10 млрд. рублей**.

Минтранс России в прошлом году проведена работа по нормативно-правовому регулированию функционирования **автомобильного и городского электрического транспорта**.

В июле 2015 г. **принят Федеральный закон об организации регулярных перевозок**, в соответствии с которым регулярные перевозки пассажиров и багажа автомобильным и городским наземным электрическим транспортом могут осуществляться по **регулируемым и нерегулируемым тарифам** (ст.14 и 17 Федерального закона № 220-ФЗ). Необходимые для **реализации** закона нормативные правовые акты уже разработаны и зарегистрированы в Минюсте России.

С целью повышения эффективности перевозок и качества услуг городского пассажирского транспорта была продлена **программа софинансирования из федерального бюджета закупок субъектами России автобусов и техники для жилищно-коммунального хозяйства**, работающих на газомоторном топливе, троллейбусов и трамваев (3,0 млрд. рублей в 2015 году).

Одним из основных инструментов обновления парка подвижного состава стал **лизинг**. В 2015 году Государственной транспортной лизинговой компанией, которая сегодня занимает **4** место в рейтинге лизинговых компаний страны, было поставлено лизинговой техники на сумму **57 млрд. рублей**.

Так, компанией заключены следующие контракты на поставку в лизинг:

- **140 автобусов** на газомоторном топливе и более **100 троллейбусов** в Республику Крым (в декабре 2015 года уже была поставлена первая партия автобусов в количестве **40 единиц**);

- **100 воздушных судов «Сухой Суперджет 100»** (первые **5 самолетов** в конце 2015 года переданы двум российским региональным авиакомпаниям);
- **7 отечественных универсальных судов класса река-море** (для ООО «БФ ТАНКЕР»).

Следующие ключевые цели, которые мы в целом достигли в отчетном году - **обеспечение стабильного и безопасного** функционирования транспортной инфраструктуры и **реализация проектов**, направленных на снятие инфраструктурных ограничений.

В 2015 году в условиях оптимизации финансирования приоритетным направлением использования бюджетных средств было выполнение в полном объеме работ **по содержанию и ремонту уже существующей транспортной инфраструктуры**. В этих условиях нами принято решение сохранить объем финансирования текущих расходов и скорректировать инвестиционные расходы, уточнив приоритетные проекты транспортной инфраструктуры.

За прошлый год было построено и реконструировано более **420 км (422,8) автомобильных дорог федерального значения**.

Завершено строительство отдельных **участков важнейших федеральных дорог**: «Урал», «Уссури», «Виллюй», «Байкал», «Лена», «Сортавала», «Нарва», также построены **обходы** Пятигорска и первая очередь обхода Гудермеса в Чеченской Республике, поселка Тарасовка на дороге М-8 «Холмогоры».

Ключевым направлением деятельности оставалось **приведение федеральных автомобильных дорог в нормативное состояние**. В 2015 году протяженность дорог федерального значения, соответствующих нормативным требованиям, была **увеличена** более чем на **5 тыс. км** и составила около **64 %** от общей протяженности.

Безусловно, улучшение состояния федеральных автомобильных дорог стало возможным **благодаря дорожным фондам**, которые позволили увеличить объем финансирования дорожного хозяйства из федерального бюджета.

Начиная с 2014 года впервые финансирование ремонта и содержания федеральных было осуществлено в полном объеме, в размере 100 % от нормативов. Уверен, что данный подход к финансированию позволит к 2019 году привести все федеральные дороги в нормативное состояние (в случае отсутствия оптимизации этих расходов).

В результате улучшения транспортно-эксплуатационного состояния федеральных автомобильных дорог за последние годы удалось **сократить количество ДТП**, произошедших по причине сопутствующих дорожных условий. По данным официальной статистики ГИБДД количество таких ДТП снизилось **на 6,6 %**, количество погибших снизилось на **10,4%**.

В 2015 году в субъектах Российской Федерации на условиях **софинансирования** из федерального бюджета было построено и реконструировано около **3 тыс. км (2,8 тыс. км)** региональных дорог. Стоит отметить введенные в эксплуатацию автодорожные мосты через реку Енисей в г.Красноярске (*1272,4 м*), судоходный канал в г.Балаково Саратовской области (*1070 м*), мост через р. Аксаут на подъезде к международному центру отдыха «Архыз» в Карачаево-Черкесской Республике. На федеральных автомобильных дорогах реконструировано 12 ремонтонепригодных мостов в Республике Саха (Якутия), Приморском и

Краснодарском краях, других регионах. Завершена реконструкция подъезда к станции Гусиное Озеро и к старейшему на территории нашей страны центру буддизма – Тамчинскому дацану в Республике Бурятия.

Особо хочу отметить еще один региональный проект – мостовой переход через реку Надым (1334 м.) в Ямало-Ненецком автономном округе, являющийся одним из важнейших участков проекта «Северного широтного хода». В прошлом году открыто движение по его автомобильной части, в этом году планируется открытие железнодорожной части.

Реализация масштабных проектов в транспортной отрасли помимо государственного участия требует привлечения и **внебюджетных инвестиций**.

На сегодняшний день в отрасли реализуются **12** операторских, долгосрочных инвестиционных и концессионных соглашений общей стоимостью более **500 млрд. рублей**. Для реализации этих проектов привлечено 125 млрд. руб. частных инвестиций (12 контрактов жизненного цикла: 11 у ГК «Автодор» (МЗ-1, ЦКАД-2, М1 Обход Одинцово – 1, М4 -2, М11 -5) и 1 у ФДА - Платон)).

Потенциал **ГЧП** для решения задач транспортной отрасли постепенно раскрывается, и на сегодняшний день наиболее активное развитие ГЧП получило в дорожном хозяйстве. Уже сегодня на автомобильных дорогах Государственной компании «Автодор» в платном режиме функционируют **11** участков общей протяженностью более **520 км** (на автомобильных дорогах М-1 «Беларусь», М-4 «Дон», строящейся М-11 «Москва-Санкт-Петербург»).

В 2015 году капитальный ремонт и реконструкция осуществлена почти на **5 тыс. км** железнодорожных путей.

За последние годы на железнодорожном транспорте реализовано и продолжается реализация ряда крупных проектов развития железнодорожной инфраструктуры, на которые в 2015 году на государственном уровне были предприняты беспрецедентные по своим масштабам меры поддержки.

Так, существенные средства выделены на реализацию первоочередных инфраструктурных проектов, направленных на ликвидацию «узких мест» и увеличение пропускной способности инфраструктуры Восточного полигона, подходов к крупнейшим российским портам (в том числе Азово-Черноморского и Северо-Западного бассейнов) и транспортным узлам, развитие Московского транспортного узла, организацию скоростного движения пассажирских поездов, на начало строительства обхода Украины.

В рамках реализации перечисленных проектов за 2015 год было построено **118 км дополнительных главных путей и новых железнодорожных линий**.

В 2015 году принято важное решение о начале реализации **проекта строительства высокоскоростной магистрали «Москва-Казань»**, начато проектирование трассы, которая пройдет по территории **7** субъектов России, общая численность населения которых около **30** млн. человек. Это - крупнейший инфраструктурный проект в современной России.

На воздушном транспорте в 2015 году **введены в эксплуатацию** после реконструкции объекты аэропорта «Игарка» в Красноярском крае, завершена в полном объеме реконструкция взлетно-посадочной полосы в аэропорту г. Волгограда, аэродромных комплексов в городах Абакане, Архангельске, Минеральных Водах, Владикавказе и Махачкале, аэродромной инфраструктуры аэропорта Уфа к проведению саммита глав государств-членов ШОС.

Построен новый пассажирский терминал в Самаре.

После реконструкции введено в эксплуатацию здание аэровокзального комплекса «**Пулково-1**». Важно отметить, что этот проект реализован на принципах государственно-частного партнерства.

Реализация мероприятий **по содержанию внутренних водных путей и судоходных гидротехнических сооружений** позволила в 2015 году увеличить протяженность путей с гарантированными габаритами судовых ходов более чем на **180 км** по сравнению с 2014 годом (*49 тыс. км*).

Среди крупных введенных в эксплуатацию объектов можно отметить реконструкцию гидросооружений **Беломорско-Балтийского канала (1 этап), Камского бассейна (1 этап), Волховского шлюза**.

Работа по максимальному использованию такого естественного потенциала России, как внутренние водные пути, в 2015 году была активизирована. В результате этой работы в феврале текущего года принята **Стратегия развития внутреннего водного транспорта** (*распоряжение Правительства Российской Федерации от 29.02.2016 №327-р*). Также мы активно участвуем в подготовке рассмотрения в 2016 году вопроса о развитии **внутренних водных путей** на заседании Госсовета.

Значительную роль в повышении конкурентоспособности транспортной системы страны играют **морские порты**. Прирост перегрузочных мощностей морских портов составил более **23 млн. тонн**, за счет реализации мероприятий по развитию инфраструктуры в **морских портах Санкт-Петербурга и Мурманска** (*введены в эксплуатацию: 1 – ая очередь многофункционального перегрузочного комплекса Бронка и перегрузочного комплекса в порту Мурманск*).

Объем перевозок через порты и пункты в акватории Северного морского пути в прошлом году составил около **5,5 млн. тонн грузов**.

В прошлом году Правительством РФ утвержден **Комплексный проект развития Северного морского пути**, реализация которого к 2030 году обеспечит надежность транзитных перевозок, а также вывоза углеводородного сырья с мест добычи, расположенных на арктическом побережье и континентальном шельфе.

Продолжается обновление нашего **ледокольного флота**. В 2015 году государственный флаг страны поднят на двух дизель-электрических **ледоколах «Владивосток» и «Мурманск»**, построенных на Выборгском судостроительном заводе. Это ледоколы нового поколения с неограниченным районом плавания и высокой степенью автоматизации, способные преодолевать льды толщиной до **1,5 м**.

Продолжалась работа по повышению **конкурентоспособности международных транспортных коридоров и развитию крупных транспортных узлов**.

Примером проектного подхода к вопросам комплексного развития транспортной инфраструктуры является развитие транспортных узлов, таких как Московский и Санкт-Петербургский.

Важным итогом 2015 года стало открытие в декабре **Свияжского межрегионального мультимодального логистического центра** в Республике Татарстан. Этот центр расположен в зоне прохождения международного транспортного коридора **«Европа – Западный Китай»** на пересечении с международным транспортным коридором **«Север-Юг»**.

В условиях растущих транспортных потоков и возможностей террористической угрозы безусловным приоритетом остаются вопросы **комплексной безопасности** транспорта Российской Федерации.

В Министерстве создана и функционирует Единая государственная информационная система обеспечения транспортной безопасности (ЕГИС ОТБ), продолжается работа по **категорированию, утверждению оценок уязвимости и планов обеспечения транспортной безопасности** объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств. Особое внимание уделяется обеспечению транспортной безопасности при **строительстве транспортного перехода через Керченский пролив**.

Подготовлен перечень приоритетных мероприятий по обеспечению безопасности при перевозках болельщиков в рамках проведения международных спортивных мероприятий в 2017-2018 годах.

Принятые меры по обеспечению комплексной безопасности позволили **снизить число актов незаконного вмешательства** на объектах транспортного комплекса в **4,4** раза, что привело в целом к снижению происшествий на единицу транспортных средств в 2015 году на **13%** к уровню 2014 года.

Отдельно необходимо отметить, что принимаемые Министерством транспорта меры по профилактике авиационных событий позволили закрепить тенденцию к снижению частоты и тяжести авиационных происшествий в коммерческой авиации. Межгосударственный авиационный комитет признал 2015 год самым безопасным за период с 1991 года. Наша система безопасности полетов в 2014-2015 годах успешно прошла аудит Международной организации гражданской авиации (ИКАО), который показал, что система функционирует на приемлемом уровне, а показатели всех ее критических элементов превышают среднемировые результаты проверок.

Важным инструментом повышения безопасности является **контроль и надзор на транспорте**.

2015 год прошел под знаком перехода на **риск-ориентированный подход** при организации и проведении контрольно-надзорных мероприятий, создания единого реестра проверок и проведение их в едином публичном формате.

Важность совершенствования контрольно-надзорной деятельности в сфере транспорта подчеркивается Планом мероприятий («дорожной картой») по совершенствованию контрольно-надзорной деятельности в Российской Федерации на 2016–2017 годы, утвержденным Председателем Правительства России Дмитрием Анатольевичем Медведевым.

Хотел бы остановиться на одном важном событии в истории нашей страны. **Сегодня Россия отмечает День космонавтики**. Ровно 55 лет назад, 12 апреля 1961 года, был начат отсчет космической эры человечества.

Без этого события не было бы спутниковых технологий навигации, мониторинга, логистики, обеспечения безопасности. Эти технологии являются обязательной составной частью современных транспортных систем, и все активнее используются в нашей деятельности.

Ярким примером использования космических технологий является **система ГЛОНАСС**. По оценкам экспертов потенциальный экономический эффект от использования навигационных технологий ГЛОНАСС превышает 0,5 % ВВП страны.

Наша целенаправленная работа по развитию технологий ГЛОНАСС, в том числе по созданию национальной системы экстренного реагирования «ЭРА-ГЛОНАСС», позволили создать новую высокотехнологичную навигационную отрасль страны, а России стать одним из мировых лидеров в сфере гуманного применения спутниковых технологий. Эффект от внедрения «ЭРА-ГЛОНАСС» по экспертным оценкам составит **более 4000 спасенных человеческих жизней в год.**

От лица Министерства транспорта я хочу **поздравить работников космической отрасли и всех нас с Днем космонавтики!** Надеемся, что благодаря космической отрасли со временем у нас станет на один вид транспорта больше!

Уважаемые участники Коллегии!

Мы подвели основные итоги и достижения транспортной отрасли в 2015 году.

Но есть еще одно важнейшее достижение большой команды транспортной отрасли (Министерства, подведомственных агентств и службы, транспортных организаций) – нами создан эффективный, отлаженный системный механизм, позволяющий решать любые, даже самые сложные, задачи.

В 2015 году мы перешли к практической реализации поставленной Правительством задачи по введению Системы взимания платы в счет вреда, причиняемого транспортными средствами разрешенной массой свыше 12 тонн. Слаженные действия и оперативное реагирование на запросы пользователей системы позволяют говорить о том, что сегодня система работает в штатном режиме и решает поставленные задачи по уменьшению нагрузок на федеральные трассы и созданию справедливой конкуренции между перевозчиками (*в том числе естественному вытеснению недобросовестных перевозчиков*) в интересах конечных потребителей – наших граждан.

Также в прошлом году решались задачи, обусловленные кризисом в сфере пригородного сообщения на территории целого ряда субъектов Российской Федерации. К началу 2015 года было нарушено транспортное сообщение в 42 российских регионах. (*Псковская и Вологодская области полностью лишились пригородного сообщения*). Такая ситуация сложилась в результате постоянного недофинансирования пригородных пассажирских компаний субъектами Российской Федерации. Благодаря командной работе Минтранса и ОАО «РЖД», а также при большой поддержке Заместителя Председателя Правительства Российской Федерации Аркадия Владимировича Дворковича проблемы удалось решить – выстроена эффективная модель взаимоотношений с субъектами; обеспечен спрос на перевозки в пригородном сообщении в полном объеме и перевезено более 930 млн. пассажиров; установлен льготный тариф для перевозчиков за **использование инфраструктуры железнодорожного транспорта (0,01)**; внесены изменения в Налоговый кодекс, предусматривающие установление **нулевой ставки** по НДС по пригородным железнодорожным пассажирским перевозкам. За счет фактического обнуления инфраструктурного тарифа и нулевой ставки НДС, суммарный объем федеральной поддержки в прошлом году составил порядка 42 млрд. рублей. Хочу обратить внимание на то, что такой уровень прямой федеральной поддержки достигнут впервые за всю историю пригородных перевозок.

В 2015 году нами также выявлена сложнейшая **отраслевая проблема - существенное недофинансирование дорожного хозяйства из региональных бюджетов.** Искусственное занижение показателей по поступлениям в дорожные фонды и преднамеренное нецелевое использование средств федерального бюджета

на цели, не связанные с поддержанием сети региональных дорог в нормативном состоянии, крайне негативно отразилось на качестве дорожной сети в регионах. В сложной экономической ситуации значение транспортной инфраструктуры многократно возрастает и приобретает стратегическое значение. Именно по этой причине намеренное ослабление транспортной инфраструктуры является недопустимым, и я уверяю руководителей субъектов, что Минтранс и Федеральное дорожное агентство найдут возможность применить эффективные санкции к тем субъектам, которые позволяют себе «залезать в карман» дорожных фондов.

Указом Президента Российской Федерации от 02.02.2016 № 40 упразднена Росграница, функции которой переданы Минтрансу. Все необходимые организационно-штатные решения и мероприятия нами выполняются, все пункты пропуска работают в штатном режиме и по оценкам заинтересованных служб и ведомств переход полномочий Росграницы в ведение Минтранса прошел без сбоев и ущерба для национальных интересов.

Указанные мной примеры позволяют констатировать, что в транспортной отрасли сформировалась четкая эффективная вертикаль, единая команда, способная оперативно выполнять самые сложные задачи.

Однако не менее важной для нас является поддержка со стороны руководства страны и федеральных органов власти. Решения заседаний Госсовета, посвященных вопросам транспортной отрасли, служат мощнейшим импульсом для улучшения и систематизации нашей работы: на заседании Госсовета в Ярославле Президентом приняты важнейшие для отрасли решения, которые позволяют существенно повысить безопасность дорожного движения; уверен, что по итогам ближайшего Госсовета необходимый вектор развития получат и внутренние водные перевозки.

Мы искренне благодарим за сотрудничество и неоценимую помощь в течение 2015 года Администрацию Президента, Аппарат Правительства, Счетную Палату, Общественную палату, членов Совета Федерации и депутатов Государственной Думы, руководителей федеральных органов исполнительной власти, представителей общественности, бизнеса и научных организаций.

Уважаемые коллеги, в заключительной части выступления позвольте остановиться на целях и задачах Министерства на 2016 год и среднесрочную перспективу, направленных на дальнейшую реализацию Транспортной стратегии.

В ходе подготовки к Коллегии мы проработали с Общественным советом Министерства **ключевые цели и задачи на 2016 год**.

Считаем, что с учетом положительных результатов отчетного года, а также экономической ситуации в 2016 году должна быть обеспечена **преемственность ключевых целей и задач**, а способы их решения должны стать более эффективными.

Нами определены следующие приоритеты на 2016 год:

1. **Сохранение доступности** услуг пассажирского транспорта в социально значимом сегменте перевозок на железнодорожном и воздушном транспорте.
2. **Повышение** качества, работоспособности транспортной инфраструктуры и кадровой обеспеченности транспортного комплекса.
3. Реализация **стратегически** важных инфраструктурных проектов.

Первоочередные задачи будут решаться в рамках государственных программ в сфере транспорта, а также мер по поддержке отрасли, включенных в План действий Правительства Российской Федерации.

Важнейшей задачей останется **обеспечение** доступности транспортных услуг в **социально значимом сегменте** перевозок на железнодорожном и воздушном транспорте.

В этих целях будет продолжена государственная поддержка **пригородных железнодорожных перевозок** (продление **нулевой** ставки НДС и сохранение **льготного** коэффициента (0,01) к тарифу). Сумма поддержки составит более 40 млрд. рублей.

Приоритетом на **воздушном** транспорте останется развитие **региональных и местных** воздушных перевозок. На эти цели планируется направить около **13 (12,7) млрд. рублей**.

В 2016 году продолжится действие установленной в рамках реализации Антикризисного плана льготной ставки НДС в размере **10 %** на услуги по перевозке пассажиров на внутренних авиалиниях.

Одним из важнейших приоритетов остается выполнение в **полном объеме работ по содержанию и ремонту** уже созданных объектов транспортной инфраструктуры - внутренних водных путей и федеральных автомобильных дорог.

В результате выполнения этой цели протяженность федеральных автомобильных дорог в нормативном состоянии составит более **70%** от общей протяженности, а также будет обеспечено сохранение качественных характеристик внутренних водных путей.

Важно отметить, что наличие нормативов на содержание автомобильных дорог и внутренних водных путей позволяет нам надлежащим образом планировать работу, по сути нормативы и регламенты содержания являются базой для стратегического отраслевого планирования по этим видам транспорта.

Для решения масштабных задач по развитию транспортной инфраструктуры, внедрению инновационных технологий и современных транспортных средств, которые требуют подготовки высококвалифицированных специалистов, на базе Московского государственного университета путей сообщения будет создан **Национальный (Российский) университет транспорта**.

В структуре университета предусмотрено формирование **Центра транспортной науки**, который обеспечит потребности в научной поддержке и координацию научной деятельности в отрасли.

Сегодня в этом зале находятся лучшие представители нашего студенчества, будущее российской транспортной отрасли.

Дорогие друзья! Хочу сказать, что мы верим в вас и очень рассчитываем, что благодаря своим знаниям, труду и энергии вы продолжите укрепление транспортной отрасли России!

Стратегическим направлением деятельности для нас в этом году является **реализация инвестиционных проектов по развитию транспортной инфраструктуры, по которым уже приняты принципиальные решения**.

В сфере гражданской авиации после реконструкции и строительства будут введены в эксплуатацию **3 взлетно-посадочные полосы** (*Краснодар, Самара и Уфа*).

Предусматривается развитие **международных аэропортов-хабов**, включая развитие Московского и Санкт-Петербургского авиационных узлов.

В части железнодорожного транспорта отмечу, что в настоящее время объем реализуемых проектов по развитию инфраструктуры по своим масштабам беспрецедентен со времен СССР.

К 2020 году планируется построить **до двух с половиной тысяч (2494 км) дополнительных главных путей и новый железнодорожных линий**.

Производственная мощность морских портов увеличится в 2016 году на **32 млн. тонн**. (*Развитие Порта Санкт-Петербург и арктического терминала круглогодичной отгрузки нефти с Новопортовского месторождения*).

В текущем году планируется дополнительно построить и реконструировать **более 360 км автомобильных дорог федерального значения**, в том числе на условиях государственно-частного партнерства - около **80 км (78,2 км)**.

Важнейшие проекты 2016 года - это строительство скоростной автомобильной дороги Москва-Санкт-Петербург и Центральной кольцевой автомобильной дороги.

На поддержку региональных программ дорожного строительства дополнительно в 2016 году предусмотрено выделение **84,2 млрд. рублей (с учетом планируемой оптимизации)**. Планируется построить **более 3 тыс. км (3170 км) региональных дорог**.

В **среднесрочном периоде** мы планируем сконцентрировать усилия на следующих основных направлениях.

Завершение реализации крупномасштабных инфраструктурных проектов, которые являются примером лучших мировых практик, как в части проектных решений, так и технологий работ, и обеспечивают существенные мультипликативные эффекты.

Одним из знаковых проектов транспортной отрасли на сегодняшний день является строительство самого протяженного в России, **19 километрового совмещенного автомобильного и железнодорожного моста через Керченский пролив**.

Проект, который обеспечит транспортную связь Крыма с территорией России, планируется реализовать в сжатые сроки. Уже к концу 2018 года состоится запуск автомобильной части моста, в 2019 году — железнодорожной.

В рамках подготовки к проведению Чемпионата мира по футболу в 2018 году будет проведена реконструкция аэропортовых комплексов в **Москве (Шереметьево, Домодедово), Нижнем Новгороде, Калининграде, Саранске, Волгограде и построен современный аэропорт «Южный» в Ростове-на-Дону**. Кроме того, будет осуществлена реконструкция прилегающих автомобильных дорог и иной инфраструктуры, развитие метрополитена в Санкт-Петербурге и Нижнем Новгороде.

В рамках проекта по развитию транспортного комплекса Московского региона планируется ввести **Малое кольцо Московской железной дороги**, как второе кольцо для метрополитена и первый пересадочный контур для радиальных направлений железных дорог.

Этот масштабный проект позволит связать пригородные перевозки и городской общественный транспорт в единую транспортную систему. Услугами дороги смогут воспользоваться не менее **250 млн. пассажиров в год**.

Будет завершено строительство объектов морского порта в районе поселка **Сабетта** на полуострове Ямал, включая подходной канал в Обской губе, который станет катализатором развития Северного морского пути.

В настоящее время активно реализуется проект **развития железнодорожной инфраструктуры Байкало-Амурской и Транссибирской железнодорожных магистралей**. Мероприятия проекта направлены на увеличение пропускной способности железнодорожной инфраструктуры, повышению уровня технического и энергетического оснащения, что непосредственно влияет на увеличение скорости и безопасности движения поездов, а также повышению эффективности работы железнодорожного транспорта.

В сложившихся экономических условиях реализация масштабных инфраструктурных проектов связана с существенными **рисками**, в первую очередь, в части их **финансирования**.

Особое внимание будет уделено **развитию механизмов государственно-частного партнерства** при строительстве инфраструктуры на всех видах транспорта. Несмотря на то, что, как я уже говорил, механизмы государственно-частного партнерства и концессии на данный момент получили развитие в основном только в сфере строительства автодорог, и в других видах транспорта есть положительные сигналы. Новым этапом в развитии государственно-частного партнерства стало принятие в июле 2015 года Федерального закона (№ 224-ФЗ), который существенно расширил возможные формы взаимодействия государства и бизнеса, в том числе в рамках **механизма частной концессионной инициативы**. Так, в настоящий момент на рассмотрении Минтранса России находится предложение о заключении концессионного соглашения в отношении объектов **железнодорожной инфраструктуры на Таманском полуострове**, необходимых для развития существующих в южной части полуострова портовых мощностей. Минтранс России считает целесообразным заключение соответствующего концессионного соглашения, и я надеюсь, что это будет сделано в ближайшее время, в соответствии с установленными законодательством процедурами.

Необходимо усилить роль **технологического и ценового аудита**, внедрить принцип «**затраты – выгоды**» при ранжировании проектов.

Такие подходы при оценке проектов должны применяться как при **использовании** бюджетных средств, так при **формировании** инвестиционных программ всех крупных компаний. Также необходимо обеспечить **координацию** их программ с документами стратегического планирования, что позволит получить максимальный **мультипликативный** эффект с каждого рубля, вложенного в развитие транспортной системы.

Примером эффективности такого подхода является проведение независимого технологического и ценового аудита проекта по модернизации железнодорожной инфраструктуры БАМа и Транссиба, в результате которого уже сейчас определены наиболее оптимальные технологические решения по реализации отдельных мероприятий, что обеспечило оптимизацию стоимости на **8,3** млрд. рублей и, как следствие, возможность выполнения дополнительных мероприятий ранее не охваченных проектом.

В целях своевременного ввода инфраструктурных проектов необходимо организовать мониторинг хода их реализации, **усилить контроль за соблюдением сроков, обеспечив снижение дебиторской задолженности и объемов незавершенного строительства**.

Увязка всех элементов транспортной системы, синхронизация их развития в целях повышения эффективности транспортной системы, комплексный отраслевой

мониторинг (анализ взаимного влияния инфраструктурных проектов по видам транспорта, транспортных планов федерального и регионального уровней и т.д.) – одна из приоритетных задач Министерства. Одним из инструментов реализации этой задачи является **Автоматизированная система управления транспортным комплексом**, апробация которой уже начата в текущем году.

Серьезные вызовы и проблемы стоят перед государственными компаниями, в первую очередь, такими как «РЖД», «Аэрофлот», ГК «Автодор». Наиболее важные вопросы – сокращение непроизводительных издержек, обеспечение транспарентности закупок, что позволит повысить эффективность транспортных услуг и экономическую активность в секторе малого и среднего бизнеса.

Особое внимание должно быть уделено **росту производительности труда**. В настоящее время Минтранс России разработан и находится на согласовании проект «Дорожной карты» по повышению производительности труда в транспортном комплексе. Считаю необходимым в кратчайшие сроки доработать проект дорожной карты и обеспечить выполнение ее мероприятий.

Считаем, что в сложившихся условиях сокращение инвестиций в транспортный комплекс, в частности из федерального бюджета, не способствует ускорению выхода экономики на траекторию роста. Опыт многих зарубежных стран (Китай, США, Индия) на протяжении длительного периода подтверждает, что **инвестиции в инфраструктурные транспортные проекты стимулируют внутренний спрос и являются импульсом социально-экономического развития**.

Приведенные мной итоги нашей работы и цели, которые мы ставим перед собой, демонстрируют нашу нацеленность на эффективные результаты. Большая команда транспортников своим ежедневным трудом доказывает нашу устойчивость и готовность к решению сложных задач.

Уверен, что транспортная отрасль станет локомотивом для преодоления кризисных явлений, динамичного развития российской экономики и повышения качества жизни наших граждан.

Мы не подведем!

Спасибо за внимание!