**Доклад министра транспорта Евгения Дитриха на итоговом расширенном заседании коллегии Министерства транспорта РФ по вопросу** «**О результатах деятельности Министерства транспорта Российской Федерации за 2018 год, целях и задачах на 2019 год и плановый период до 2021 года**»

Уважаемый Максим Алексеевич!

Уважаемый Игорь Евгеньевич!

Уважаемый Сергей Борисович!

Уважаемые члены коллегии,

участники заседания!

Тенденции, которые мы наблюдали в 2018 году и над которыми мы эффективно работали, продолжились и в 2019 году. В первом квартале рост по основному объему грузоперевозок продолжился. Транспортом, железными дорогами перевезено на 2,5 % больше грузов, чем в первом квартале 2018 года.  По пассажиропотоку продолжается существенный рост на авиа- и железнодорожном транспорте. По МЦК перевезено на 3,5% больше пассажиров, чем в прошлом году.

В 2018 работа Министерства была сосредоточена на выполнении поставленных руководством страны задач по достижению темпов экономического роста до уровня выше среднемировых и повышению качества жизни граждан России.

В своем Послании Федеральному Собранию Президент России Владимир Владимирович Путин подчеркнул, что для эффективного развития «нам нужно буквально прошить всю территорию России современными коммуникациями».

Хочу отметить, что 2018 год − рубежный, когда надо было не только закончить крупнейшие транспортные проекты, но и разработать и принять целый ряд новых масштабных документов по развитию транспортной инфраструктуры до 2024 года, а также обеспечить начало их реализации через внедрение и развитие системы проектного управления.

Несомненно, среди важнейших проектов – открытие движения автомобильного транспорта по автодорожной части транспортного перехода через Керченский пролив и транспортное обеспечение чемпионата мира по футболу. Благодаря четким и скоординированным действиям был обеспечен высокий уровень их реализации, в том числе в части обеспечения транспортной безопасности.

Решая эти задачи, мы убедились, насколько важно работать в команде, в тесном взаимодействии с регионами, общественностью и  привлекать кадры высокой квалификации.

В полном объеме с итогами работы транспортного комплекса за 2018 год можно ознакомиться в информационных и аналитических материалах коллегии, которые также размещены на нашем официальном сайте.

А сейчас разрешите остановиться более подробно на приоритетных задачах Минтранса на среднесрочный период  и механизмах их реализации.

Безусловно, эффективное решение этих задач внесет значительный вклад в достижение целей, поставленных в «Майском указе» Президента.

Важнейшими стратегическими инструментами достижения целей являются федеральные проекты национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги» и Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры, которые составляют основу госпрограммы «Развитие транспортной системы».

В его состав входят девять федеральных проектов, реализация которых позволит решить к 2024 году две основные задачи: 1) повысить экспортный потенциал России на основе развития транспортных коридоров «Запад – Восток» и «Север – Юг» и 2) уровень территориальной связанности на основе сбалансированного развития всех видов транспорта.

Одним из основных направлений нашей деятельности является развитие автомобильных дорог общего пользования.

Начну с национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги» (БКД 2.0), который фактически продолжает приоритетный проект «Безопасные и качественные дороги» и включает четыре федеральных проекта.

Основная «региональная» составляющая входит в федеральный проект «Дорожная сеть».

К концу 2021 года в нормативное состояние должно быть приведено почти 46% автомобильных дорог регионального значения и 75% дорожной сети городских агломераций.

В феврале в Минтрансе была проведена коллегия, где были рассмотрены важнейшие результаты, проблемы, риски  национального проекта и определены основные механизмы его реализации.

Было отмечено, что согласно разработанной модели реализации национального проекта в ряде субъектов РФ значение целевого показателя «доля региональных дорог в нормативном состоянии» не будет доведено до 50 %. Это обусловлено стартовыми условиями проекта в тех субъектах, где в ненормативном состоянии находится в среднем свыше 5 тысяч километров. В 2019 году поставлена задача, чтобы все субъекты достигли этого показателя.

Базой для построения системы управления будет зарекомендовавшая себя при реализации приоритетного проекта в 2017 − 2018 годах система оперативного управления СОУ «Эталон».

Очевидно, что для достижения целей национального проекта потребуется не только стабильное финансирование региональной составляющей дорожного хозяйства, но и повышение эффективности его реализации в субъектах РФ.

36 регионов, которые участвовали в реализации приоритетного проекта в 2017-2018 годах были первыми кто подписали документы, связанные с получением федеральных средств, передачей на муниципальный уровень и началом проведения торгов и заключения контрактов по проведению дорожных работ по национальному проекту.

По проекту «Общесистемные меры развития дорожного хозяйства» предусмотрена реализация мероприятий  по повышению эффективности каждого вложенного рубля. Для этого предусматривается применение контрактов жизненного цикла, которые будут вводиться постепенно. Их доля к концу 2021 года составит 40% в общем объеме новых госконтрактов на выполнение работ по капитальному ремонту, ремонту и содержанию.

Решение масштабных задач по улучшению состояния региональной дорожной сети невозможно без применения инновационных технологий и информатизации.

Мы планируем создать реестр новых технологий и общеотраслевой центр компетенций в дорожном хозяйстве.

Будет сформирована общедоступная информационная система контроля за формированием и использованием средств дорожных фондов всех уровней, включая цифровую модель  всей дорожной сети.

Это позволит в первую очередь повысить уровень бюджетной дисциплины субъектов Российской Федерации, внедрить и расширить инструментарий общественного контроля.

Третий федеральный проект – Безопасность дорожного движения, основная задача которого – существенно повысить безопасность на автомобильных дорогах. С этой целью в октябре прошлого года принят федеральный закон, который направлен на совершенствование лицензирования деятельности по перевозкам пассажиров и иных лиц автобусами. К реализации закона уже приступили. Служба по надзору в сфере транспорта выдала 647 лицензий на осуществление этой деятельности. На рассмотрении сейчас находится 3694 заявки. В течении трех месяцев с момента начала реализации закона все организации и индивидуальные предприниматели, осуществляющие перевозку автобусами  по заказу или для собственных нужд, должны получить лицензии. Это внесет существенный вклад в решение вопроса безопасности при перевозке людей автобусами.

Развитие автомобильных дорог общего пользования планируется еще в рамках трех федеральных проектов Комплексного плана.

В целях формирования транзитных коридоров на территории страны мы продолжаем выстраивать скоростной коридор «Запад – Восток». Наша конечная задача – бесшовная автомагистраль от границы с Казахстаном в Оренбургской области до западных границ России.

На территории Российской Федерации общая протяженность международного транспортного маршрута «Европа – Западный Китай» составляет около 2 400 км.

Объем финансирования проекта в 2019-2021 годах составит более 76 млрд. рублей, в том числе около 40 % из внебюджетных средств.

В рамках проекта в 2021 году доля автомобильных дорог, работающих без перегрузки, составит более 30% .

В рамках федерального проекта «Коммуникации между центрами экономического роста» за 2019-2021 годы нам предстоит построить и модернизировать более 1,3 тыс. км федеральных автодорог, в том числе 690 км  скоростных. Это реконструкция и ликвидация узких мест на федеральных автодорогах и подъездах к ним на трассе М-4 «Дон», строительство обходов городов, которые помогут улучшить связанность территорий, снизить нагрузку на существующие автодороги и улучшить экологию за счет вывода из города транзитного трафика.

Предполагается ликвидировать значительное число одноуровневых пересечений и реконструировать десятки мостовых сооружений. Все это сократит простой автомобилей и снизит аварийность.

Приоритетом станут территории опережающего развития.

В Дальневосточном федеральном округе планируется построить и реконструировать более 100 км автомобильных дорог федерального значения, Северо-Кавказском федеральном округе – более 160 км, Арктической зоне – около 100 км .

Важнейшее влияние на экономику страны и развитие регионов оказывает железнодорожный транспорт.

В ближайшие три года планируется увеличить пропускную способность БАМа и Транссиба, что обеспечит объем провозной способности до 144 млн. тонн. В 2017 году было 123,4 млн. тонн.

Будут реализованы мероприятия, направленные на сокращение времени доставки контейнеров с Дальнего Востока до западной границы страны, рост скорости и объемов транзитных перевозок. Время доставки контейнеров с Дальнего Востока до западных границ в 2021 году составит 8 дней.

На реализацию этого проекта планируется направить в ближайшие 3 года 652, млрд. рублей, из которых 85 % – внебюджетные средства ОАО «РЖД».

Сегодня транспортная система не может существовать без современных транспортно-логистических центров, позволяющих обеспечить ускоренную обработку грузов, снизить затраты на их доставку, реализовать экспортный и транзитный потенциал нашей страны.

Ввод мультимодальных логистических центров  позволит уже в 2021 году обеспечить рост средней коммерческой скорости на железнодорожном транспорте до 400 км/ сутки.

В рамках Комплексного плана планируется масштабный проект по строительству первого участка высокоскоростной магистрали Москва – Нижний Новгород. Рассматриваем этот проект как часть часть важнейшего сообщения Санкт-Петербург − Москва − Нижний Новгород. Его реализация позволит разгрузить железную дорогу, переключить часть грузового и пассажирского движений, которые осуществляются в формате скорых поездов, на высокоскоростное движение, и создать принципиально новое качество жизни для наших граждан. Для реализации этого проекта планируется направить более 250 млрд рублей внебюджетных средств.

2019 год – год завершения масштабного проекта по строительству железнодорожной части Крымского моста. Всё идёт по графику. На сегодня нет сомнений, что вся инфраструктура − и мост, и подходы − заработает, как и планируется, синхронно, к декабрю текущего года.

Новые технологии, которые были применены при строительстве моста, будут использованы и в дальнейшем.

Сегодня ОАО «РЖД» активно занимается продвижением технологий строительства на мировом рынке, реализуя на территории иностранных государств инфраструктурные проекты. В Сербии холдинг завершил работы на 2-х участках скоростной железнодорожной магистрали Белград-Будапешт, был дан старт проекту по электрификации линии в Иране. Планируется завершить технико-экономическое обоснование проекта повышения скоростей на железнодорожной линии в Индии.

Для обеспечения доступности услуг железнодорожного транспорта для населения будут продолжены меры его комплексной государственной поддержки. Меры государственного регулирования, в том числе принятые налоговые льготы позволят существенным образом снизить нагрузку на региональные бюджеты и практически решить вопросы финансирования пригородных перевозок.

Со стороны федерального центра будет оказываться существенная поддержка в части обновления пригородного подвижного состава.

В 2019 – 2021 годах запланировано обновление почти 1,5 тыс. вагонов для электропоездов, из них 450 вагонов для электропоездов «Ласточка», что позволит открыть ряд новых маршрутов. Это имеет важное социальное значение, ведь так осуществляется связанность территорий с экономическими центрами страны.

В части развития воздушного транспорта у нас две ключевых задачи. Это расширение сети межрегиональных регулярных маршрутов и реконструкция региональных аэропортов.

В 2019-2021 годах в рамках задачи по развитию межрегиональных регулярных маршрутов предусматривается существенное расширение их сети.

Доля межрегиональных регулярных пассажирских авиационных маршрутов, минуя Москву, должна превысить в 2021 году 44 % от общего количества внутренних маршрутов. Объем внутренних перевозок на таких маршрутах увеличится на 30% и составит почти 20 млн. пассажиров. Количество субсидируемых прямых региональных маршрутов возрастет почти на 24 %. Достигнуть этого результата планируется с использованием механизмов субсидирования маршрутов и лизинга воздушных судов.

Для развития рынка внутренних авиаперевозок Правительством Российской Федерации одобрено предложение Минтранса и принято постановление о круглогодичном действии субсидий на авиаперевозки и включении в льготную категорию многодетных родителей при полетах на Дальний Восток, в Калининград и Крым. Был расширен перечень субсидируемых маршрутов более чем в 2 раза. Также дополнен список труднодоступных пунктов перевозки, которые субсидируются в приоритетном порядке. В 2019-2021 годы на цели развития региональной маршрутной сети планируется направить более 25 млрд. рублей из средств федерального бюджета. Кроме того, для  обновления парка воздушных судов российских авиакомпаний предусмотрены программы субсидирования лизинга в размере 3 млрд. рублей.

Хочу выразить благодарность субъектам Российской Федерации за плодотворное участие в мероприятиях по развитию государственной поддержки региональных воздушных перевозок.

Для модернизации региональных аэропортов Комплексным планом запланирована к концу 2021 года реконструкция 6 вспомогательных объектов аэропортовой инфраструктуры и 7 взлетно-посадочных полос.

Планируется завершить строительство первой очереди аэропортового комплекса в Саратове, реконструкцию аэропортовых комплексов в Норильске, Минеральных водах, Челябинске, Хабаровске.

На это будет направлено в 2019−2021 годах более 90 млрд. рублей, в том числе 70 млрд. рублей из средств федерального бюджета.

В рамках реализации федерального проекта «Морские порты России» запланировано в 2019-2021 годах увеличение мощности на 130 млн. тонн.

Наибольший прирост в этом периоде мы планируем в портах Дальневосточного бассейна – почти 44 млн. тонн.

Увеличение портовых мощностей – наиболее масштабное направление для внебюджетного финансирования. Общий объем запланированных средств на эту задачу – почти 512 млрд. рублей, из них внебюджетные средства составят более 89%.

Стратегической задачей является развитие Северного морского пути, грузопоток по которому планируется увеличить в 2021 году до 30 млн. тонн.

Это будет обеспечено за счет вывоза природного газа, газового конденсата, угля и нефти из портов Сабетта, Диксон и Дудинка, реализации транзитного потенциала и привлечения грузовой базы за счет создания Северного широтного хода и сухогрузного района порта Сабетта. Для достижения этих целей федеральным проектом «Северный морской путь» предусмотрено в среднесрочной перспективе строительство 2 атомных ледоколов.

Реализация федерального проекта будет осуществляться с привлечением компетенций наших коллег из Госкорпорации «Росатом». На корпорацию, как инфраструктурного оператора, возложены функции по оказанию государственных услуг  в области морской деятельности и  управлению госимуществом в районе Северного морского пути. В свою очередь, Минтранс реализует функции по навигационно-гидрографическому и нормативно-правовому обеспечению функционирования СМП.

Соответствующий законопроект, закрепляющий «принцип двух ключей», вступил в силу в начале 2019 года.

Развитие внутреннего водного транспорта оказывает влияние на жизнедеятельность и развитие многих регионов России. Задача по увеличению пропускной способности внутренних водных путей поставлена в Майском Указе Президента РФ и нашла свое отражение в федеральном проекте по развитию внутренних водных путей.

В проекте планируется увеличить их пропускную способность в 2019-2021 годах более чем на 22 млн. тонн.

Реализация мероприятий по строительству Багаевского и Нижегородского гидроузлов позволит устранить два основных лимитирующих участка на реке Дон и на реке Волга, и улучшить габариты пути Единой глубоководной системы европейской части России на 3,3 тыс. км.

Развитие судоходства невозможно без выполнения в полном объеме мероприятий по содержанию внутренних водных путей и судоходных гидротехнических сооружений.

В период навигации 2018 года был успешно отработан механизм софинансирования содержания внутренних водных путей из региональных бюджетов. Такие механизмы были реализованы в Алтайском крае и Республике Тыва. В навигацию 2019 года планируется также применить данный механизм софинансирования с Республикой Татарстан.

В декабре 2018 года утвержден паспорт национального проекта «Международная кооперация и экспорт», включающий федеральный проект  «Логистика международной торговли», который реализует Минтранс. Проектом предусмотрены мероприятия по развитию пунктов пропуска через государственную границу и устранение логистических ограничений, в том числе регуляторных, при экспорте товаров с использованием железнодорожного, автомобильного и морского транспорта, включая внедрение электронных перевозочных документов.

Проведено комплексное обследование всех 386 установленных пунктов пропуска на предмет их обустройства, оборудования и технического оснащения.

Увеличение пропускной способности пунктов пропуска через государственную границу более чем на 20% будет способствовать росту экспорта транспортных услуг до 22 млрд. долларов.

Государственная программа «Развитие транспортной системы» - сегодня наш основной инструмент по реализации национальных проектов. В рамках программы планируется направить  почти 6,9 трлн. рублей на мероприятия по государственной поддержке в сфере транспортного комплекса на реализацию проектов,  в том числе из федерального бюджета – 2,9 трлн. рублей. Проектная часть составит более 5,2 трлн. рублей.

Безусловно, в ходе реализации таких масштабных инфраструктурных проектов возникает много проблем, как объективного, так и субъективного характера, которые могут привести к отклонениям в ходе строительства.

В целях минимизации рисков, сдерживающих крупные инфраструктурные стройки, Минтрансом России совместно с Минстроем России подготовлен проект поправок в Градостроительный кодекс, предусматривающий право застройщика или заказчика по согласованию с разработчиком проектной документации утверждать изменения в проектную документацию, не затрагивающие конструктивных характеристик надежности и безопасности, без повторной государственной экспертизы.

В целях сокращения сроков заключения концессионных соглашений предлагаем подготовить и внести соответствующие изменения в концессионное законодательство.

Принимая во внимание, что мы активно работаем в проектном формате, необходимо обновить, – а где нужно – создать соответствующие структуры. Это позволит упростить коммуникацию и повысить оперативность реагирования, обеспечить мониторинг реализации федеральных проектов.

В Минтрансе России ведомственный проектный офис сформирован, в ближайшее время необходимо формализовать работу с соответствующими структурами на уровне агентств для более оперативного решения вопросов, связанных с проектами.

Выстраивание взаимодействия проектных команд – один из наших приоритетов. Координация данной работы – ответственность  руководителей и администраторов проектов. Сегодня в процессе реализации проектов мы четко видим целый ряд вопросов, которые возникают с точки зрения реализации действующих процедур. Эти процедуры сложны, во многом дублируются, иногда не дают нам возможности провести те или иные действия оперативно. Нами подготовлены предложения по оптимизации процедур и направлены в Правительство РФ.

В условиях сохраняющихся внешних и внутренних угроз безопасности  нашего государства крайне актуальными являются вопросы повышения эффективности реализации требований по антитеррористической защищенности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств. Только в прошлом году количество утвержденных планов обеспечения транспортной безопасности объектов транспортной инфраструктуры увеличилось на 53 %.

В 2019 году планируется завершить оснащение техническими средствами обеспечения безопасности железнодорожной составляющей Крымского моста и подходов к нему.

Одним из ключевых условий обеспечения транспортной безопасности является ее информационная составляющая.

Уже более пяти лет функционирует Единая государственная информационная система обеспечения транспортной безопасности.

Система развернута во всех федеральных округах. К ней подключено более 8,5 тыс. перевозчиков и субъектов транспортной инфраструктуры всех видов транспорта из 137 стран. С её помощью обеспечен сбор и обработка более 5 млрд. записей о пассажирах в целях предотвращения актов незаконного вмешательства на транспорте.

В период подготовки и проведения крупных международных мероприятий, таких как Чемпионата мира по футболу FIFA 2018 года и Универсиада в Красноярске, Система эффективно  и непрерывно обеспечивала информационную поддержку деятельности уполномоченных государственных органов, что внесло свой вклад в проведение таких значимых мероприятий на достойном уровне.

Продолжает успешно развиваться Государственная автоматизированная информационная система «ЭРА-ГЛОНАСС». Общее количество автомобилей, оснащенных устройствами системы, в прошлом году превысило  отметку 3 млн. . Обработано более 2,5 млн экстренных вызовов, 32 тысячи из которых потребовали вызова экстренных оперативных служб.

Развитие отрасли сегодня невозможно представить без сквозных цифровых технологий, беспилотных транспортных средств и применения искусственного интеллекта.

Правительством России было поддержано предложение Минтранса о разработке ведомственного проекта по цифровизации транспорта и логистики, в рамках которого будет создано единое доверенное защищенное пространство на основе внедрения экосистемы цифровых платформ.

Реализация проекта позволит трансформировать рынок перевозок грузов и пассажиров, изменить подходы к управлению инфраструктурой и обеспечению безопасности на транспорте, внедрить беспилотные технологии, обеспечить интеграцию с цифровым пространством стран ЕАЭС.

Работа по этим направлениям будет базироваться на передовых отечественных технологиях.

При этом «приватизация» и неправомерное блокирование данных о транспортном комплексе будут исключены. Всем заинтересованным участникам рынка будет гарантирован недискриминационный доступ к этим данным.

Особо отмечу, что такой подход позволит сохранить наш национальный суверенитет над информационными потоками в транспортном комплексе.

Для успешной реализации намеченных планов мы поддержали создание Ассоциации «Цифровой транспорт и логистика», которая должна стать центром компетенций по цифровой трансформации транспортного комплекса.

Участниками Ассоциации стали  ОАО «РЖД», ПАО «Аэрофлот», Госкомпания «Автодор» и другие ведущие компании – лидеры цифровой трансформации.

Первые результаты цифровой трансформации появятся в ближайшее время, а завершить переход своей деятельности на новый технологический уклад транспортный комплекс страны планирует к 2024 году.

Инновационный транспорт требует новых компетенций. Нами принят ряд приоритетных решений в целях развития подготовки кадров для транспортной отрасли. Координатором работы по развитию образования определен Российский университет транспорта. Создаваемый на его базе многофункциональный технологический кластер «Образцово» будет полигоном для решения инновационных технических задач развития транспортного комплекса.

В заключении хочу вновь отметить возрастающую роль транспорта в жизни современного общества.

Последние 20 лет развитие транспорта в России рассматривалось преимущественно как статья расходов, которые не дают видимого эффекта. Высокая капиталоемкость транспортной инфраструктуры, сложность регулирования и тот факт, что основные эффекты формируются вне транспортной сферы, приводили к недоучету  влияния транспорта на социально-экономическое развитие страны.

Сегодня отношение к транспорту изменилось. Выступая в 2018 году на Съезде транспортников России Президент подчеркнул, что сбалансированное, уверенное развитие транспорта – это безусловный приоритет нашей политики, приоритет государства, это задел, основа для развития экономики.

Мы уверены, что, несмотря на внешние и внутренние вызовы, стабильно работающая транспортная отрасль внесет свой вклад в  решение поставленных главой государства задач и обеспечит достижение целевых показателей к 2024 году в части темпов роста инвестиций, производительности труда, объемов несырьевого экспорта  и вхождение Российской Федерации в число пяти крупнейших экономик мира.

Уверен, что поставленные перед транспортным комплексом  задачи социальной и экономической направленности могут быть решены только путем концентрации усилий всех ветвей власти, общества и бизнеса.

Спасибо за внимание!