

**Доклад министра транспорта Виталия Савельева
на итоговом заседании коллегии Минтранса России
«О результатах деятельности Министерства транспорта Российской Федерации
за 2020 год, целях и задачах на 2021 год, плановый период до 2023 года и об
основных параметрах проекта Транспортной стратегии Российской Федерации
до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года»**

23 апреля 2021 года

Уважаемый Андрей Рэмович!
Уважаемый Марат Шакирзянович!
Уважаемые участники итогового заседания коллегии!

Прежде всего разрешите поблагодарить Президента Российской Федерации, главу нашего Правительства, депутатов Государственной Думы за оказанное мне доверие в назначении Министром транспорта Российской Федерации. Для меня большая честь работать в этой должности и огромная ответственность.

Вместе с командой Минтранса России и при вашей поддержке мы сделаем все возможное, чтобы транспортный комплекс работал еще лучше на благо и пользу нашей страны.

Пионер отечественного мостостроения Дмитрий Иванович Журавский говорил: «Чтобы сокровища, разбросанные на огромном пространстве, могли сделаться достоянием народа... нужно много труда со стороны инженеров, много знаний и большой энергии... Да не устрашат нас ни горы с вершинами, одетыми снегами и облаками, ни глубокие и широкие реки, ни скалы, ни тундры!»

Между тем, перечень препятствий в словах Журавского, всегда актуальных для нашей страны с ее необъятными просторами, сегодня, пожалуй, стоило бы дополнить и еще одним пунктом – пандемией COVID-19.

В 2020 году мировое сообщество столкнулось с вызовом, который существенно изменил экономику и жизнь людей.

Закрытие границ, волатильность на мировых сырьевых рынках, сокращение деловой активности, сжатие спроса на товары и услуги, включая транспортные, оказали значительное влияние на транспортный комплекс. При этом транспорт был и остается базовой отраслью экономики: по оценкам ведущих консалтинговых агентств с учетом мультипликативного эффекта транспорт генерирует до 18 трлн руб. в общем объеме ВВП и создает 14 млн рабочих мест, что включает смежные отрасли.

Пандемия COVID-19 нанесла урон транспортному сектору страны. Больше всего пострадал пассажирский сектор – объемы перевозок, проседавшие на пике ограничений до 60-70 %, по итогам года сократились на четверть. В авиации в период самых «жестких» ограничений общее падение пассажирских перевозок составляло около 90 %.

Несмотря на все трудности, благодаря реализации рекомендаций по соблюдению санитарных требований на транспорте, разработанных нашим Министерством совместно с Роспотребнадзором, транспорт не стал источником повышенного распространения коронавируса.

На грузовых перевозках сказался в первую очередь спад производства в основных грузообразующих отраслях, товарного состава экспорта и оборота розничной торговли. Данные негативные факторы привели к снижению объемов перевозок на 5 % к уровню 2019 г.

Пользуясь случаем, хотел бы поблагодарить Правительство Российской Федерации за комплекс системных и отраслевых мер государственной поддержки финансового и нормативного правового характера. Данные меры позволили стабилизировать ситуацию, в первую очередь в сфере пассажирских перевозок.

В частности, только через Минтранс России на обеспечение текущей деятельности и сохранение трудовых коллективов организациям транспортного комплекса направлено 37,2 млрд. рублей. Мы доказали свою надежность и устойчивость, обеспечив бесперебойную работу экономики и связность страны.

Наше заседание предварил видеосюжет об итогах нашей работы в 2020 году и на некоторых ключевых тенденциях я бы хотел остановиться подробнее.

Для оказавшихся в ловушках локдаунов наших граждан за рубежом российская авиация стала своего рода «спасательным кругом», позволившим сотням тысяч людей вернуться домой.

Пандемия сделала внутренний рынок перевозок и туризма ключевыми векторами развития спроса транспортных услуг. Показательно, что глубина падения трафика аэропортов в Евросоюзе превысила 73 %, в то время как в России за счет переориентации пассажиропотоков на внутренний рынок – 41 %. По итогам 2020 года аэропорт Шереметьево даже вошел в топ-5 крупнейших загруженных аэропортов Европы.

И там же, в Шереметьево, несмотря на пандемию, на сложнейшую для авиации экономическую ситуацию, в декабре была введена в эксплуатацию новая взлетно-посадочная полоса. Ее построили за счет частных средств всего за 10 месяцев, невзирая на «ковидные» сложности.

В 2020 году сеть внутренних субсидируемых маршрутов выросла на 45 %. 523 маршрута связали Дальний Восток, Калининградскую область, Крым с центральной Россией и обеспечили доступность региональных авиаперевозок. Объем субсидий составил 15,5 млрд. рублей.

Хочу отметить, что практика субсидирования государством социально значимых пассажирских перевозок доказала свою эффективность и будет продолжена. В этом году нам выделено 18,7 млрд рублей для субсидирования перевозок.

На автомобильном транспорте в 2020 году фактически прекратились перевозки пассажиров автобусами в международном сообщении. Внутреннее регулярное сообщение обеспечивало потребности населения. В целом объем перевозок пассажиров снизился на 28,6 %

В рамках нацпроекта БКД начато обновление подвижного состава городского общественного транспорта. 14 субъектов Российской Федерации получили 654 транспортных средства с общим объемом поддержки из федерального бюджета 5,88 млрд. рублей.

Мы отмечаем большой интерес регионов к проекту. Заявки для участия в нем на 2021 год подали 55 регионов, общий объем запрашиваемой поддержки из федерального бюджета составил 38 млрд. рублей.

В 2020 году была проделана большая работа по развитию дорожного хозяйства.

Главным событием года стало открытие автомобильной дороги «Таврида». Глава государства Владимир Путин лично опробовал участок трассы и дал высокую оценку работе дорожников. Руководитель стройки Виктор Перевалов удостоен Ордена Почета.

Открытие движения по участкам ЦКАД общей протяженностью 311 км разгрузило радиальные выходы из г. Москвы и уличную сеть города от большегрузного и транзитного транспорта, повысило качество межрегиональных и международных связей. В 3 квартале 2021 г. планируется полное завершение строительных работ.

Регионам из резервного фонда Правительства выделены дополнительные 100 млрд. рублей на развитие дорожного хозяйства.

В этой связи хочу выразить благодарность Игорю Евгеньевичу Левитину – именно благодаря его инициативе и настойчивости в нашей стране создана система дорожных фондов. Была доведена до нормативного состояния большая часть федеральных автомобильных дорог в стране, и одна из наших задач – это надлежащее состояние поддерживать наряду с новым строительством.

Одним из самых ярких событий прошлого года стало открытие 30 июня железнодорожного грузового движения по Крымскому мосту – важный шаг для экономики Крыма и связности территорий нашей страны. За период с июля по декабрь 2020 года грузооборот на сети ФГУП «Крымская железная дорога» увеличился на 22,1 % в сравнении с аналогичным периодом 2019 года.

Кстати, 31 марта 2021 года на вокзал г. Симферополя поездом «Таврия» № 95 сообщением «Астрахань – Симферополь» прибыл миллионный пассажир, проехавший по Крымскому мосту.

Значительный урон пандемия нанесла железнодорожным перевозкам пассажиров. Они сократились на 27 %, в том числе в пригородном сообщении на 26 %.

При этом из-за пандемии новые возможности получил сухопутный маршрут транзита грузов через Россию: темпы роста железнодорожного транзита выросли до 34 %, что составило 831 тыс. контейнеров. Свой вклад внесло и решение Правительства о субсидировании таких перевозок из федерального бюджета.

Ожидаем, что рост транзитных перевозок продолжится – Минтранс России совместно с ОАО «РЖД» обязаны работать на реализацию транзитного потенциала страны. Маршруты сухопутной цепочки поставок через Россию в очередной раз

доказали свою востребованность на фоне недавней истории с недельной блокировкой Суэцкого канала контейнеровозом.

За 3 месяца 2021 года перевозки контейнеров в сообщении Китай – Европа – Китай по инфраструктуре ОАО «РЖД» выросли по сравнению с аналогичным периодом прошлого года в 2,2 раза, до 163 тыс. ДФЭ.

В 2020 году на ключевом для нас проекте – Восточном полигоне – введено в эксплуатацию свыше 100 км дополнительных главных путей. Провозная способность БАМа и Транссиба достигла 144 млн тонн.

По итогам 2020 года объем перевозки грузов в адрес дальневосточных портов вырос на 8,6 % и превысил 110 млн тонн. До конца 2021 года на БАМе и Транссибе построят еще 105 км дополнительных главных путей.

По нашим планам грузопоток должен составить 80 млн. тонн в 2024 году и 110 млн. тонн, в том числе транзитного контейнерного грузопотока к 2030 году.

При этом наша цель – круглогодичная навигация по Севморпути к 2030 году. Время прохождения по нему должно сократиться с 14 до 10 дней к тому же сроку.

Для развития Севморпути мы будем работать в пяти направлениях совместно с нашими коллегами в Правительстве и бизнесе:

1. Создавать ледокольный флот и обеспечивающие суда.
2. Формировать спутниковую группировку для обеспечения связи и навигации, в т.ч. для мониторинга ледовой обстановки.
3. Мы запустим Единую платформу цифровых сервисов, которая сможет взять на себя задачи автоматического формирования маршрутов судов.
4. Портовая и энергетическая инфраструктура на Севморпути станет ключом к промышленному освоению ресурсов нашей страны в Арктическом регионе и росту грузоперевозок.
5. И, наконец, необходима координация работ по привлечению транзитных грузов на Севморпуть.

В 2020 году в присутствии Президента был поднят государственный флаг на ледоколе «Виктор Черномырдин». Он предназначен для обеспечения бесперебойной проводки судов в Финском заливе, включая крупнотоннажные танкеры и балкеры. Также ледокол может оказывать услуги в Арктике и Антарктике.

Настоящим подарком для пассажиров стал новый круизный лайнер «Мустай Карим», впервые построенный на российской верфи.

На водном транспорте для поддержки круизных компаний было выделено 320 млн. рублей, что позволило с 26 июня возобновить круизное судоходство, а также открыть новые круизные маршруты на реках Енисей и Волхов.

Нам предстоит многое сделать для развития системы внутреннего водного транспорта России. Сегодня его доля в грузообороте – всего 2,2%, что непропорционально огромному потенциалу этого экологичного и эффективного вида транспорта. Россия – вторая в мире страна (первая – Китай) по протяженности внутренних водных путей, это почти 102 тысячи километров. В первую очередь необходимо устранить имеющиеся ограничения на Единой глубоководной системе. Наша цель – обеспечить к 2024 году глубину минимум 4 метра на 91 проценте

протяженности Единой глубоководной системы. К 2030 году – на 100 процентах. Реализовать к 2030 году круглогодичную навигацию на направлении Каспий-Азов.

Вкупе с мероприятиями по обновлению флота это позволит увеличить объем грузоперевозок по внутренним водным путям на 65 % к текущему уровню – до 180 млн тонн к 2030 году, интегрировать маршрутные сети речных пассажирских перевозок в транспортные системы агломераций, создать сеть круизных маршрутов к 2024 году.

В 2020 году после реконструкции открыты 13 пунктов пропуска, что на 8 пунктов пропуска больше, чем в 2019 году. Пропускная способность указанных пунктов пропуска после обустройства возросла: по году на 43,8 млн. физических лиц, на 1,5 млн. транспортных средств, на 1,1 тыс. судовых заходов и на 47 млн. тонн грузов.

В том числе открыт воздушный пункт пропуска в новом аэропорту Саратова «Гагарин» и построен крупнейший автомобильный пункт пропуска в России Дубки в Калининградской области на российско-литовском участке государственной границы. По поручению Правительства также обеспечена возможность грузового сообщения с Китаем через реку Амур по новому мостовому переходу в Амурской области.

До конца 2024 года завершим мероприятия по строительству и реконструкции исторического по масштабам количества пунктов пропуска – 41, в том числе 22 пункта пропуска на Дальнем Востоке.

В 2021 году в планах за счет средств федерального бюджета достроить и открыть 6 пунктов пропуска. Еще 6 пунктов пропуска завершим и откроем уже в 2022 году.

Цифровизация – одно из важнейших направлений работы Минтранса России, сквозное, затрагивающее все виды транспорта.

Так, например, в ушедшем году созданы и обновлены более 9 тыс. км электронных навигационных карт внутренних водных путей.

Осуществлено свыше 8 тыс. транзитных автомобильных и железнодорожных перевозок «санкционных» грузов с применением электронных навигационных пломб.

В рамках реализации цифровой повестки ЕАЭС по инициативе Минтранса России сформирован и утвержден перечень приоритетных сервисов и цифровой инфраструктуры экосистемы цифровых транспортных коридоров ЕАЭС, которые будут реализованы в 2021 – 2022 годах на пространстве Союза.

По итогам проведенного эксперимента по оформлению электронных транспортных накладных и путевых листов в электронном виде появится возможность с 1 января 2022 года применять транспортную накладную, заказ-наряд и сопроводительную ведомость в электронной форме на автомобильном транспорте.

В текущем году планируем создать соответствующую государственную информационную систему, которая позволит к 2024 году перевести порядка 3 млрд электронных перевозочных документов в электронный вид. Это затронет более 7 млн. активных участников перевозки.

С 2024 электронные документы станут обязательными, что приведет к двойному эффекту для экономики: ускорение грузоперевозок за счет упрощения контрольно-надзорных функций и «обеление» рынка этой деятельности.

В наших планах развитие беспилотных транспортных систем: уже в этом году будет запущена эксплуатация беспилотных грузовиков в условиях Крайнего Севера, а к 2024 году беспилотники с коммерческой загрузкой поедут по трассам Москва – Санкт – Петербург и Москва – Казань.

Что касается пассажирских перевозок, то мы развиваем биометрические сервисы идентификации – в первую очередь, в аэропортах и на наземном городском транспорте.

Решение этих и других задач невозможно без инструментов объективного контроля и анализа большого массива данных в отрасли. С этой целью Минтранс России создает Ситуационный центр, который обеспечит обработку данных и аналитику для управления сложными системами: от моделирования транспортных потоков в реальном времени вплоть до передачи управления теми или иными процессами искусственному интеллекту – например, в целях поддержания работоспособности объектов инфраструктуры.

При реализации программ развития мы не забываем об обеспечении транспортной безопасности. В рамках данной инициативы у нас запланировано создание единой закрытой цифровой среды обеспечения безопасности объектов транспортной инфраструктуры на федеральном и региональном уровнях.

Цифровые технологии позволят повысить безопасность и снизить стоимость обслуживания и ремонта объектов – например, за счет внедрения BIM-технологий и цифровых двойников ожидаем снижение расходов на техническое обслуживание и ремонт практически на треть к 2024 году.

Надежный и безопасный транспорт требует подготовки высококлассного кадрового резерва.

С этой целью распоряжением Правительства 6 февраля 2021 года утверждена Концепция подготовки кадров для транспортного комплекса до 2035 г., которая определяет основные приоритеты в развитии отраслевого образования.

Считаем, что в соответствии с данной Концепцией 17 транспортных вузов должны быть централизованы и модернизированы, перейти на новые ступени развития в соответствии с концепцией «всеобъемлющих» университетов. Августин Бетанкур, основоположник российского транспортного образования, директор Главного управления путей сообщения Российской Империи, говорил: «Инженер должен уметь строить абсолютно все». В современном мире это означает, что невозможно сохранять узкоотраслевую направленность образования. Наши университеты должны стать по меньшей мере общетранспортными и конкурентоспособными, в них должен коваться научный потенциал, издаваться публикации, которые обеспечат нашим вузам присутствие в международных рейтингах.

Кадры – это наше общее будущее. И я бы хотел поблагодарить коллег и всех работодателей за активное взаимодействие и поддержку транспортных вузов.

В 2020 году ОАО «РЖД» инвестировано 1,6 млрд. руб. Это покупка новых тренажерных комплексов и оборудование новых аудиторий и лабораторий. ПАО «Совкомфлот» инвестировало в подготовку кадров для морской отрасли за последние 10 лет около 500 млн. руб.

Мы благодарны также Правительству и Минобрнауки России за выделенные около 700 млн. рублей в ушедшем году на модернизацию инфраструктуры транспортных вузов. Это было сделано впервые за многие годы.

Уважаемые коллеги!

Прежде чем перейти к задачам на текущей год и среднесрочную перспективу отдельно хочу остановиться на ключевых указаниях Президента России, прозвучавших в рамках Послания Федеральному собранию 21 апреля.

Владимир Владимирович обозначил центральную задачу всех уровней власти – повышение качества жизни россиян.

Транспорт, как базовая отрасль экономики, как связующее ее звено, традиционно играет особую роль в решении этой задачи.

Мы должны сосредоточить внимание на проекте продления трассы М-12 Москва – Казань до Екатеринбурга. Президент России поручил завершить работы в 2024 году. Наша задача – выполнить поручение и создать транспортный маршрут от Балтики до Урала.

Также Владимир Владимирович поручил четко и ритмично работать с инфраструктурными проектами, в том числе, во взаимодействии с регионами.

Мы продолжим строительство обходов городов Калуги, Екатеринбурга, Арзамаса, Владикавказа. Началось строительство обхода города Высокогорского и 2 этапа обхода города Волгограда.

В социально-экономическом плане данные проекты позволят регионам обеспечить возрастающий объем торговой деятельности, повысить эффективность системы товародвижения и снижение транспортных издержек.

Уважаемые коллеги, вы знаете, какое внимание уделяется данному вопросу высшим руководством страны. Безусловно, мы не должны сбавлять темпы наших работ.

Остановлюсь на ключевых задачах текущего года, а также среднесрочной и долгосрочной перспективы.

Команда Минтранса России в рамках работы по формированию Стратегии социально-экономического развития Российской Федерации до 2030 года разрабатывала ряд инициатив в составе рабочих групп «Новая высокотехнологичная экономика» под председательством А.Р. Белоусова и «Агрессивное развитие инфраструктуры» под председательством М.Ш. Хуснуллина. Хотел бы поблагодарить Андрея Рэмовича и Марата Шакирзяновича за эту совместную работу. Впереди совместная реализация стратегических направлений: «Связанное пространство и транспорт» и «Инфраструктурный прорыв».

В соответствии с поручением Президента Минтрансом разработаны структура и основные принципы формирования Транспортной стратегии Российской Федерации до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года.

Цели нового варианта Стратегии выстроены вокруг бенефициаров транспортной политики, которыми являются население, бизнес и само государство. В числе рассматриваемых в проекте Стратегии задач:

1. Повышение пространственной связанности и транспортной доступности территорий.

2. Повышение мобильности населения и развитие внутреннего туризма.

3. Увеличение объема и скорости транзита грузов и развитие мультимодальных логистических технологий.

4. Цифровая трансформация отрасли и ускоренное внедрение новых технологий.

Для граждан важна мобильность: ее качество, доступность, возможность перемещаться по всей территории страны с минимальными затратами.

Для бизнеса важны параметры скорости, точности выполнения графика и стоимости перевозок, как внутри страны, так и при международных перевозках, максимально полно реализуя транзитный потенциал.

Государство же заинтересовано одновременно и в благополучии населения и бизнеса, но также реализует свои задачи – в первую очередь, развитие геостратегических территорий: Арктики, Крыма, Дальнего Востока, Калининграда.

Важной новацией Стратегии станет реализация в полном объеме комплексного подхода к развитию транспортной системы и переход к логике категории услуг, к функциональной структуре вместо разбивки по видам транспорта.

В Стратегии найдут отражение и Цели устойчивого развития ООН. Российская транспортная отрасль не может не учитывать происходящие фундаментальные сдвиги в мировой парадигме экономического роста.

Инструментом пространственного развития мы видим Единую опорную транспортную сеть. Впервые ей будет дано четкое определение, сформулированы критерии, а также заложены механизмы управления ее развитием на основе транспортно-экономического баланса и баланса пассажирских перевозок. Основной задачей при формировании опорной сети является поддержание устойчивых связей между экономическими центрами и агломерациями, а также обеспечение развития геостратегических территорий страны. В единую опорную сеть войдут опорные сети авиации, железной дороги, автомобильных путей, морского и речного транспорта.

В рамках работы над проектом Стратегии ведется анализ долгосрочных трендов, которые могут оказать влияние на развитие транспортного комплекса в средне- и долгосрочной перспективе.

Стратегия ставит новые задачи для повышения конкурентоспособности российской промышленности. Это касается широкого спектра номенклатур товаров, но особо важной является возможность эксплуатации современных отечественных транспортных средств. Знаем, что перед промышленностью стоят задачи по освоению новых видов топлива, в первую очередь – водородного и газомоторного.

Готовы работать совместно для достижения задач декарбонизации транспортной отрасли.

Считаем необходимым синхронизировать мероприятия по развитию Единой опорной транспортной сети с мероприятиями по развитию энергетического обеспечения соответствующих территорий. Эти задачи также прописаны в Стратегии пространственного развития.

Впереди работа и с другими отраслями: IT-сектором для ускоренной цифровизации, сельским хозяйством, которое все больше ориентируется на экспорт, – для всех транспорт был и будет связующим звеном.

Уважаемые коллеги!

В завершении своего выступления мне бы хотелось обратить ваше внимание, что за теми не простыми задачами, которые нам предстоит решить в ближайшее время, мы не должны потерять самого главного – человека труда.

На протяжении многих десятилетий нашей опорой являются богатейшие традиции трудовых коллективов, наши профсоюзы, ветеранские организации.

В текущем году целый ряд предприятий отметят исторический юбилей: 125 лет Российскому университету транспорта, 100 лет Ведомственной охране железнодорожного транспорта, 100 лет Башавтотрансу, 100 лет Свердловскавтодору, 80 лет аэропорту Внуково, 50 лет Московскому государственному техническому университету гражданской авиации.

Традиции, помноженные на опыт, обеспечивают уверенное движение вперед. Поэтому своевременной оплате труда, соблюдению режима труда и отдыха, безопасности надо уделять первостепенное значение.

С этой высокой трибуны также хотелось бы обратиться к сенаторам и депутатам, Союзу транспортников России со словами благодарности за совместную работу.

Отдельно хотелось бы отметить работу Государственной Думы. В текущем году она завершает свой пятилетний цикл работы, всего за этот период было принято 2 106 законов, из которых в сфере транспорта – 45.

Нам всем скоро снова предстоит сделать свой выбор, и мы надеемся, что традиции профессионального партнерства сохранятся.

Основной закон транспорта – безопасность. Чтобы бы мы не делали, мы всегда должны ставить его во главу угла.

Прошу руководителей всех звеньев держать планку безопасности на самом высоком уровне.

Верю, что вместе с вами мы пройдем этот сложный период до конца, закалимся и обеспечим бесперебойную работу транспортного комплекса – так же, как делали это всегда.

Благодарю за внимание!