



**АНАЛИТИЧЕСКИЙ
ВЕСТНИК
№ 57 (656)**

**СТРАТЕГИЧЕСКИЕ
ИНФРАСТРУКТУРНЫЕ
ПРОЕКТЫ КАК ЛОКОМОТИВЫ
ЭКОНОМИЧЕСКОГО РОСТА НА
ЕВРАЗИЙСКОМ
ПРОСТРАНСТВЕ**

МОСКВА • 2016

Содержание

1. Выступление Заместителя Председателя Правительства Российской Федерации А.В. Дворковича в рамках «правительственного часа» на тему «О мерах Правительства Российской Федерации по развитию транспортной инфраструктуры и транспортного машиностроения на среднесрочную перспективу» на 401-ом заседании Совета Федерации (29 ноября 2016 года)	3
2. Постановление Совета Федерации от 14 декабря 2016 года № 572-СФ «О мерах Правительства Российской Федерации по развитию транспортной инфраструктуры и транспортного машиностроения на среднесрочную перспективу»	22
3. Перечень мероприятий Совета Федерации, посвященных развитию транспортной инфраструктуры в России и на евразийском пространстве в 2016 году	27
4. О деятельности Евразийской экономической комиссии по формированию единого транспортного пространства в ЕАЭС	28
5. Информационно-правовой материал к заседанию Интеграционного клуба при Председателе Совета Федерации	30
6. Проект оглавления Ежегодного доклада Интеграционного клуба при Председателе Совета Федерации за 2016 год на тему «Евразийская интеграция: современные вызовы и новые горизонты»	36

1. Выступление Заместителя Председателя Правительства Российской Федерации А.В. Дворковича в рамках «правительственного часа» на тему «О мерах Правительства Российской Федерации по развитию транспортной инфраструктуры и транспортного машиностроения на среднесрочную перспективу» на 401-ом заседании Совета Федерации (29 ноября 2016 года)

Из стенограммы

А.В. Дворкович. Добрый день, уважаемая Валентина Ивановна, уважаемые коллеги! Спасибо за возможность выступить сегодня в стенах Совета Федерации.

Сегодня я коротко поделюсь с вами картиной развития транспортного комплекса России в текущем году, перспективами и мерами, которые мы планируем принять в ближайшей перспективе для обеспечения устойчивой, надежной работы всей транспортной отрасли и смежных отраслей.

Прежде всего хочу подтвердить, что за истекший период транспортная отрасль России работала без каких либо существенных сбоев, надежно обеспечивала перевозки пассажиров, грузов, по территории Российской Федерации и в международном сообщении. Если говорить о статистических показателях, то цифры подтверждают в целом достаточно стабильную ситуацию. Мы можем констатировать, что за прошедшие девять месяцев грузооборот на транспорте увеличился на 1–2 процента в зависимости от вида транспорта и от того, какой показатель используется. Прежде всего это происходит под влиянием естественной экономической динамики. Экономика России постепенно стабилизируется, и развитие транспортной отрасли в полной мере отражает то, что происходит с экономикой России. При этом подчеркну, что при таких вполне понятных общих цифрах, при динамике на уровне 1–2 процентов происходят существенные изменения в структуре перевозок, и это также является отражением того, что происходит в российской экономике.

Приведу пример железнодорожного транспорта, который мне, естественно, чуть более близок, поскольку я также исполняю обязанности председателя совета директоров «Российских железных дорог». Реализация налогового маневра в нефтяной отрасли привела к тому, что увеличились степень и глубина переработки, а также качество выходящих нефтепродуктов после процесса переработки нефти. Соответственно, снизился объем перевозки мазута и других нефтепродуктов низкой глубины переработки, и в целом объем перевозок нефтепродуктов также снизился. Естественно, возросла доля нефтепродуктов более глубокой степени переработки. Объем перевозок нефти в целом остается стабильным с небольшим увеличением. Это прямо повлияло на структуру перевозок железнодорожным транспортом. Резко снизилась доля доходов от

перевозки нефтепродуктов (а это самые высокодоходные для железных дорог грузы), соответственно, возник финансовый разрыв. А в целом грузооборот не уменьшился – даже возрос. Произошло это за счет увеличения объема перевозок угля, прежде всего на экспорт, из Кузбасского бассейна. Это самые низкодоходные грузы. Соответственно, если смотреть в целом, то становится очевидно, что при в целом положительной динамике изменение структуры значительным образом влияет на то, как функционирует большой сегмент транспортной отрасли – железнодорожный транспорт. И мы сегодня обсуждаем в рамках работы Правительства, какие меры необходимо принять для дальнейшей стабильной работы этого важного сегмента транспортного комплекса России.

На этой неделе, кстати, проходит ежегодное деловое событие «Транспортная неделя». Всех заинтересованных коллег приглашаю принять участие в этих мероприятиях (они проходят на площадке Гостиного двора) – это одновременно и выставка, и конференция, и семинары, и «круглые столы», и брифинги. Поэтому для всех, кто заинтересован в том, чтобы подробнее узнать, в деталях, что происходит в каждом конкретном сегменте с конкретными проектами, это лучшая площадка для того, чтобы это сделать. Председатель Правительства проведет специальное совещание на этой площадке 2 декабря.

Теперь остановлюсь более подробно на отдельных сегментах нашей транспортной отрасли. Начну с сухопутного транспорта, с дорожного строительства. Сразу отмечу, что в этой сфере у нас складывается достаточно непростая ситуация. С одной стороны, мы продолжаем реализацию крупных инвестиционных проектов, связанных с развитием крупных транспортных коридоров. Это, прежде всего, наши основные магистрали, ведущие в восточном, южном, северном, западном направлениях, то есть обеспечивающие основные перевозки грузов. Мы поэтапно вводим основные участки федеральных автомобильных трасс, также в целом поддерживаем объемы строительства и реконструкции региональных дорог. Но при жестких бюджетных ограничениях в первую очередь сокращения коснулись бюджета именно автомобильного транспорта, то есть дорожного строительства, которое обеспечивает автомобильные перевозки. В результате в 2016 году пока введено примерно на 30 процентов федеральных автомобильных дорог меньше, чем в 2015 году. Это всего около 300 с небольшим километров федеральных автомобильных дорог. Понятно, что это очень и очень мало, но такова реальная ситуация. Это результат выбора приоритетов и оптимизации расходов на федеральные автомобильные дороги.

Строительство и реконструкция региональных дорог, как я отметил, в целом поддерживались на прежнем уровне. Благодарю все регионы, которые в течение последних нескольких месяцев проделали громадную

работу по формированию и утверждению транспортных планов, транспортных схем региональных перевозок, таким образом определив свои приоритеты, четко выделив те маршруты, которые являются критически необходимыми, распределив бюджетные средства соответствующим образом. Если посмотреть на ситуацию, какая была полтора года назад (напомню, тогда мы обсуждали, прежде всего, наш пригородный пассажирский транспорт, когда деньги на эту сферу шли очень тяжело), мы приняли решение увязать этот вопрос с формированием таких транспортных планов. Эта работа была проделана. Теперь у нас только буквально в двух-трех регионах остаются проблемы с выделением средств на пригородные железнодорожные перевозки, а в целом эта проблема была решена. Еще раз благодарю все регионы за эти действия. Мы старались этому процессу помогать, в том числе обеспечили в полном объеме субсидирование пригородных железнодорожных перевозок в части инфраструктуры пригородного железнодорожного транспорта, предоставили налоговые льготы. Но, повторяю, регионы проделали существенную часть работы, и это позволило получить деньги на автомобильные дороги, поскольку основная часть дополнительных средств, кроме получаемых в виде акцизов и других стабильных источников, идет в виде трансфертов из федерального бюджета. Теперь эти средства выделяются своевременно, мы значительную часть средств перечислили уже в первые месяцы этого года. Контрактация произошла вовремя. И, таким образом, можно констатировать, что основной объем работ выполнен.

Приоритет по всем видам транспорта, как по автомобильным дорогам, так и по другим, отдается стратегически важным регионам с наиболее тяжелой ситуацией (я имею в виду Дальний Восток, Крым, Калининград, ряд других регионов России), а также регионам, где проводятся крупные мероприятия международного масштаба, где мы взяли на себя повышенные международные обязательства, это города проведения чемпионата мира по футболу прежде всего. И если посмотреть на структуру распределения средств, то именно на это идет основной объем. Мы приняли решение в части автомобильных дорог реализовать дополнительный проект, который позволит прежде всего этим городам, а также другим крупным агломерациям, в том числе тем, где не проводится чемпионат мира по футболу, обеспечить качественное улучшение состояния автомобильных дорог на территориях таких агломераций. Это проект «Безопасные и качественные дороги», который входит в число 11 приоритетных президентских проектов стратегического развития.

Напомню, уже одобрено решение (и мы будем просить вашей поддержки в рамках прохождения бюджета через парламент) о выделении в целом 30 млрд. рублей в 2017 году на поддержку городских агломераций с численностью населения 500 тысяч человек и более. При этом городам,

где будет проводиться чемпионат мира, будет в ускоренном порядке выделено по 1,2 млрд. рублей в 2017 году, а дальше постепенно объем будет уменьшаться. Городам-миллионникам, где не проводится чемпионат мира, будет выделено в первый год примерно по 800 млн. рублей, городам с населением 500 тысяч человек и более будет выделено также по 800 млн. рублей.

Мы рассматриваем отдельную просьбу Саранска, где население составляет 350 тысяч человек, о выделении дополнительных средств на улучшение автомобильных дорог в этом городе в связи с проведением матчей чемпионата мира, но, повторяю, это отдельный, специфический вопрос, который мы в ближайшие два-три дня рассмотрим и дадим соответствующие предложения.

Все, конечно, обеспокоены тем, как будет обеспечиваться дальнейшее финансирование эксплуатации дорожной сети. Могу подтвердить, что мы сделаем все необходимое, чтобы не уменьшать объемы дорожного фонда. Пока у нас нет возможности увеличивать эти объемы существенным образом. Дополнительными источниками служат средства, которые поступают от взимания платы в системе «Платон» с 12-тонников. Мы, как вы помните, приняли решение об установлении льготной ставки с ноября прошлого года по текущий период. Сейчас рассматриваются предложения по индексации этой ставки. Будем действовать аккуратно, но напоминаю, что эти средства позволили отремонтировать около 1 тыс. километров автомобильных дорог, причем наиболее критические участки, с наибольшей аварийностью. То есть это средства, которые не пропали даром и пойдут в явном виде на пользу и автомобилистам, жителям нашей страны, позволят решить существенные проблемы. Вместе обсудим, как осуществить индексацию этой платы, чтобы не подорвать конкурентоспособность автомобильного транспорта, но тем не менее решить те задачи, которые ставятся перед данной системой.

Также мы в приоритетном порядке рассматриваем проекты частного-государственного партнерства, где часть средств выделяется из внебюджетных источников частными инвесторами. Это делается для того, чтобы ускорить строительство и обеспечить качественную эксплуатацию крупных автомобильных магистралей с экономией бюджетных средств. Такие проекты есть, есть очередь из этих проектов, и мы в ближайшие недели рассмотрим приоритеты и определимся с тем, какие проекты будут финансироваться в 2017 году и далее.

Я уже сказал несколько слов о железнодорожном транспорте. Могу только подтвердить, что «Российские железные дороги» продолжат реализацию крупных инвестиционных проектов, прежде всего это Восточный полигон, БАМ – Транссиб и ответвления до крупных промышленных районов. Это подходы к портам Дальнего Востока, это реализация проектов, связанных с движением в южные регионы России,

прежде всего обход Украины, связанный с очевидной ситуацией на Украине, и обход Краснодара, что необходимо для подхода к портам Азово-Черноморского бассейна. Средства на эти проекты выделены, но завершение второго проекта планируется примерно в 2019–2020 годах, и мы стараемся сделать все, чтобы синхронизировать реализацию этих инвестиционных проектов с завершением строительства Керченского моста. Оно идет полным ходом, и рассчитываем, что в 2019 году движение будет обеспечено в полном объеме. Параллельно ведутся работы и на другой стороне, на Крымском полуострове.

Что касается водного транспорта, мы долгое время этот приоритет не выдвигали на первый план. В этом году принято решение по выделению дополнительного финансирования для обеспечения нормативного содержания внутренних водных путей и расшивки узких мест, прежде всего это Багаевский гидроузел и Нижегородский гидроузел. Сложные проекты, крупные проекты, но они необходимы, чтобы обеспечить необходимые глубины и объемы перевозок. Частные инвесторы готовы вкладываться в соответствующие причалы, терминалы для обеспечения перевозки грузов и пассажиров. И в дальнейшем будем рассчитывать на внутренние водные пути как дополнительный фактор увеличения перевозки грузов и пассажиров.

Напоминаю и о Северном морском пути, где у нас серьезные планы и серьезные перспективы. Мы постепенно этот проект реализуем. Строительство порта Сабетта является важнейшим элементом этого проекта. Он, с одной стороны, обеспечивает конкретный проект по добыче и транспортировке сжиженного природного газа, но с другой стороны – это важнейшая точка на всем Северном морском пути, которая затем послужит перевозке грузов из Азиатско-Тихоокеанского региона в Европу и обратно.

И наконец воздушный транспорт. Констатирую увеличение объемов перевозок как внутри страны, так и за рубеж в последние два-три месяца этого года. Что внутри страны – это особенно радует, поскольку означает, что сработали в том числе и наши меры поддержки межрегиональных перевозок воздушным транспортом, и пассажиры могут за разумные цены летать в сложные регионы страны и обратно.

Транспортная отрасль важна и сама по себе, поскольку обеспечивает важнейшую функцию государства – обеспечение мобильности граждан и перевозку грузов, но одновременно она служит драйвером и промышленного развития. И мы можем констатировать, что сочетание стабильной работы транспортного комплекса и мер государственной поддержки, антикризисных мер поддержки позволило отрасли транспортного машиностроения постепенно выходить из кризиса. Увеличилось производство и грузовых, и пассажирских вагонов, локомотивов, причем современных, с высокой степенью локализации, по

некоторым моделям локализация достигла уже 80 процентов, по другим постепенно увеличивается уровень локализации.

Мы возрождаем наше судостроение. Это и проект «Звезда» на Дальнем Востоке, и ряд других верфей. Мы возрождаем и производство отечественной авиатехники. Кроме самолета «Сухой Суперджет» уже полным ходом идут процессы испытания и сертификации нового самолета МС-21 и новой вертолетной техники. И подчеркну, что мы этим продолжим заниматься, на эти цели будут выделяться дополнительные средства государственной поддержки. И такая синхронная и скоординированная работа двух этих секторов позволит, в том числе и нашей экономике в целом быть уверенной в том, что транспортная отрасль не подведет. Спасибо большое.

В.И. Матвиенко, Председатель Совета Федерации.

Спасибо, Аркадий Владимирович.

Коллеги, переходим к вопросам. Хочу сказать, что среди приглашенных у нас еще Морозов Александр Николаевич, заместитель Министра промышленности и торговли. Поэтому, коллеги, называйте, к кому вопрос – к Аркадию Владимировичу или к приглашенным.

Светлана Петровна Горячева, пожалуйста, Вам слово.

С.П. Горячева, первый заместитель председателя Комитета Совета Федерации по Регламенту и организации парламентской деятельности, представитель в Совете Федерации от исполнительного органа государственной власти Приморского края.

Большое спасибо.

Уважаемые коллеги! Мне хочется высказать слова благодарности руководству Росавтодора за внимание к Приморскому краю и поддержку. На следующий год выделяется около 3 млрд. рублей на автодорожное строительство, и мы видим, как в лучшую сторону меняются качество и сроки строительства дорог, вот за это большое спасибо.

А вопрос к Вам, уважаемый Аркадий Владимирович, уже об авиаперевозках. Вот недавно в «Шереметьево» была проведена реконструкция, появились рукава для удобства обслуживания пассажиров, но почему-то как раз на жителей Дальнего Востока этих рукавов и не хватает, на самолеты для перевозки жителей Дальнего Востока. Скучиваются все в каком то душном зале там, внизу, потом на автобусах везут их, потом 8–9 часов перелет. Поэтому можете ли Вы повлиять как то на эту ситуацию, чтобы было чуть больше уважения к нам, жителям Дальнего Востока? Спасибо.

А.В. Дворкович. Ваш вопрос абсолютно правильный, спасибо за вопрос. Спасибо за благодарность Росавтодору. Действительно, постепенно качество работы растет.

Что касается конкретного аэропорта, то, напомним, он начал развиваться тогда, когда мы проводили саммит АТЭС в 2012 году, и

базовые работы были сделаны. Тем не менее для сервиса пассажиров, для их комфорта еще многое предстоит сделать. Сейчас готовится процесс передачи аэропорта новому инвестору, который готов вложить деньги в то, чтобы все это сделать.

Мы то же самое делаем по многим другим аэропортам. За последнее время у нас это произошло в Новосибирске, Екатеринбурге, Самаре, строятся аэропорты в Ростове-на-Дону, Нижнем Новгороде, во многих других местах. И в новых аэропортах, в подавляющем числе таких аэропортов, такие услуги уже обеспечены. Но, если говорить конкретно об аэропортах Дальнего Востока, это еще не сделано.

С.П. Горячева. Нет, «Шереметьево»...

А.В. Дворкович. Если говорить о «Шереметьево», все гораздо проще, если серьезно. Огромный аэропорт с наибольшим трафиком по всей стране, и очевидно, что и авиакомпании, и службы аэропорта пытаются в короткий период времени обеспечить растущий пассажиропоток.

Есть конкретный план – до 2018 года завершить реконструкцию аэропорта и обеспечить его всем необходимым. Сегодня этот масштабный проект осуществляется, речь идет не только о третьей полосе (это отдельная история), но и строительстве нового терминала и об обеспечении старых терминалов соответствующим оборудованием. За один день этого не сделать, поскольку, повторяю, пассажиропоток растет очень быстро. К весне 2018 года все эти работы будут завершены, и, надеюсь, никакого недостатка в рукавах не будет.

Хотя, если подходить к этому совсем серьезно и прагматично... ни в одном аэропорту мира рукавов не хватает на всех, все равно используются автобусы для перевозок пассажиров из терминала до самолетов и обратно. При таком трафике это в каких то случаях неизбежно, но согласен с тем, что необходимо минимизировать эту практику и максимально обеспечить комфорт пассажиров.

В.И. Матвиенко. Аркадий Владимирович, все-таки Дальний Восток Вы любите, раз уж Светлана Петровна задала такой вопрос, дайте поручение такое аэропорту «Шереметьево», чтобы...

А.В. Дворкович. Я, безусловно, скажу, чтобы не было приоритета к каким-то любимым городам, а Дальний Восток обслуживался...

В.И. Матвиенко. Да. Тем более что полет-то длинный, надо создать более комфортные условия для...

А.В. Дворкович. Согласен. Не буду решать за авиакомпании и аэропорт, но дам такую рекомендацию.

В.И. Матвиенко. Спасибо.

Алексей Петрович Майоров.

А.П. Майоров, *первый заместитель председателя Комитета Совета Федерации по экономической политике, представитель в*

Совете Федерации от законодательного (представительного) органа государственной власти Республики Калмыкия.

Спасибо, уважаемая Валентина Ивановна.

Аркадий Владимирович, в своем докладе Вы упомянули, что в условиях дефицита бюджетных средств на строительство транспортной инфраструктуры вы начали активно использовать формы ГЧП, государственно-частного партнерства. Это надо только приветствовать, развивать, и, мне кажется, не только в транспортной отрасли.

А вопрос у меня еще в связи с этим следующий: используете ли вы как-то в решении вопросов финансирования возможности Российского фонда прямых инвестиций? Для решения вопросов финансирования транспортной инфраструктуры.

А.В. Дворкович. Да, спасибо.

Российский фонд прямых инвестиций сейчас вошел в первый проект, речь идет об участке (если я правильно помню) дороги «Дон» совместно с государственной компанией «Автодор», и будет заниматься совместно с госкомпанией «Автодор» инвестированием и дальнейшей эксплуатацией (создана соответствующая управляющая компания, SPV) этого участка дороги.

Так что, да, процесс пошел, и это только первая ласточка, дальше будут рассматриваться дополнительные проекты. Если есть дополнения у коллег, могут сказать, но, по-моему, у меня правильная информация. Да, это будет делаться.

В.И. Матвиенко. Спасибо.

Кто-то хочет дополнить? Нет.

Николай Андреевич Журавлёв, пожалуйста.

Н.А. Журавлёв, *первый заместитель председателя Комитета Совета Федерации по бюджету и финансовым рынкам, представитель в Совете Федерации от исполнительного органа государственной власти Костромской области.*

Спасибо, Валентина Ивановна.

Уважаемый Аркадий Владимирович! Я представляю Костромскую область. Кострома является одним из транспортных узлов, который соединяет восточную часть и центр России. В связи с этим город испытывает сильнейшую транспортную нагрузку. При этом весь поток идет по единственному мосту через Волгу. Интенсивность движения каждый год увеличивается, сейчас составляет более 35 тысяч автомобилей в день, что более чем в два раза превышает проектную мощность.

В любой внештатной ситуации, в том числе при ремонте моста (а мост находится в плохом состоянии), правый берег Костромы, а также регионы, которые пользуются коридором Москва – Екатеринбург, окажутся отрезанными от центра России. В этом случае перепробег составит свыше 500 километров, а жители не смогут добраться до работы и обратно.

Мы обращались в Министерство транспорта (понятно, что нужен второй мост, но денег не хватает на все) с тем, чтобы хотя бы решить вопрос передачи федеральному центру моста, тем более что дороги до моста и после моста с 1 января будут финансироваться из федерального бюджета.

Уважаемый Аркадий Владимирович, что нам делать? И прошу прокомментировать и, по возможности, дать поручение все-таки рассмотреть повторно вопрос о передаче моста на федеральный уровень. Спасибо.

А.В. Дворкович. Спасибо за вопрос.

Поручение, безусловно, дам.

Решение перевести на федеральный баланс сами участки дорог тоже далось непросто, потому что это тоже недешево, тем не менее, понимая специфику региона (он не обладает сверхсильной промышленностью и имеет не очень широкую налоговую базу, а протяженность дорог очень большая ввиду большой протяженности региона), мы такое решение приняли. На рассмотрении находится несколько подобных вопросов по другим регионам, Кировской области и ряду других регионов, где похожая ситуация.

Пока расчеты финансового состояния Федерального дорожного фонда не позволили нам принять решение по мосту, просто не вписались те цифры, которые есть. Тем не менее, повторяю, поручение дам, надеюсь, что удастся в самое ближайшее время найти правильное и сбалансированное решение, хотя, еще раз скажу, тяжело. Все регионы обращаются, хотят сделать то же самое, испытывая недостаток средств, и не важно, где это происходит – на Волге, в Сибири, на Юге страны, везде есть такие обращения. Волгоградская область обращалась и ряд других регионов. Везде, где возможно, будем это делать.

Если говорить о мостах, то по сравнению с предыдущей пятилеткой, скажем так, за последние пять лет было сделано очень многое. Только в этом году до конца года планируется ввод в действие еще 12 мостов, а в следующем году – 18 мостовых переходов. За последние несколько месяцев был введен ряд крупных мостов. В планах еще и Новосибирск, и ряд других городов. Мы рассматриваем проект «Северный широтный ход», где необходим мост через Обь. Сложный проект, но в сочетании со средствами инвесторов модель вроде бы тоже складывается, есть шанс это сделать.

Но, повторяю, к этому вопросу по Костроме вернемся, обещаю Вам это, и, надеюсь, найдем решение.

В.И. Матвиенко. Спасибо.

Вячеслав Анатольевич Штыров. Пожалуйста.

В.А. Штыров, член Комитета Совета Федерации по обороне и безопасности, представитель в Совете Федерации от исполнительного органа государственной власти Республики Саха (Якутия).

У меня, собственно говоря, два вопроса. Они касаются железнодорожного транспорта.

Вопрос первый. Аркадий Владимирович, скажите, пожалуйста, как Вы оцениваете итоги реформирования железнодорожного транспорта? И какие шаги предполагается делать в этом направлении в будущем?

И второе. Скажите, пожалуйста, а сколько сейчас у нас в стране строится новых железных дорог?

А.В. Дворкович. Если говорить об итогах так называемого реформирования или структурных изменений в системе железнодорожного транспорта, все основные шаги уже сделаны. Теперь речь идет о том, чтобы настроить правильным образом технологию работы железных дорог, чтобы она удовлетворяла потребности именно современного периода, а не 20-летней давности. Речь идет, прежде всего, о внедрении новой модели грузовых железнодорожных перевозок, основные ее элементы утверждены. Но тем не менее пока еще сохраняется неопределенность по двум ключевым вопросам. Первый – это технология управления грузовым подвижным составом. На этом рынке, с одной стороны, есть конкуренция. Это позволило в том числе нарастить производство грузовых вагонов, обеспечить доступ грузоотправителей к вагонному парку. С другой стороны, происходят очень серьезные колебания в ставках за аренду грузовых вагонов. И это создает существенную неопределенность на рынке, ведет к колебаниям, в том числе, и в издержках грузоотправителей. До конца этот вопрос пока не решен.

И есть смежный с этим вопрос, связанный с возможностью использования частных локомотивов. Есть дискуссии на эту тему, они не завершены. У меня осторожный подход к этому вопросу. Все-таки «Российские железные дороги», как крупнейший инфраструктурный оператор, имеют возможность за счет экономии на масштабе делать это более эффективно. Это не всегда получается, но, тем не менее, такая возможность есть. Есть аргументы и в пользу частных локомотивов, частных перевозок, которые аналогичны тем, которые применялись при продаже компаний, занимающихся грузовыми перевозками. Продолжим рассмотрение этой темы.

И вторая часть – это модель рынка пассажирских перевозок. Пока этой новой модели фактически нет. У нас продолжают споры и по дальнейшему следованию, как это должно происходить, как государство должно оказывать поддержку, каковы приоритеты, нужно ли поддерживать по принципу выделения отдельных наиболее уязвимых категорий населения, или по маршрутам, или как-то еще. У нас не до конца, несмотря на то, о чем я сказал в начале, решен вопрос с системой пригородного

железнодорожного сообщения. Есть сильная компания ЦППК, прежде всего работающая в Центральном регионе и объединяющая сразу несколько регионов. И есть ряд слабых компаний, которые не обеспечивают собственную рентабельность. И есть идея об интеграции ряда компаний для обеспечения их более устойчивого функционирования. Есть просьбы, требования о дополнительной государственной поддержке, есть аргументы у других коллег, что вообще нужно, если этот транспорт нерентабелен, переходить на другие виды транспорта. Я против такого перехода, поскольку с учетом специфики нашей страны пригородные перевозки являются системообразующими для многих агломераций. В общем, в целом модель пока не сложилась. И мы этим начали заниматься год назад. Надеюсь, что работу завершим к концу 2017 года.

Но, если говорить об итогах в такую «крупную клетку», на макроуровне, 2016 год стал фактически первым в полном объеме, когда железнодорожная отрасль обошлась без государственных дотаций. Железнодорожная отрасль стала жить без громадных многомиллиардных субсидий, и она может таким образом функционировать и в дальнейшем, а значит, в целом были сделаны правильные шаги.

А строится железных дорог мало. Я основные проекты перечислил, а больше и нет. Есть обход Украины, как я уже говорил, есть дополнительные пути, связанные с обходом Краснодара, и есть расширение пропускной способности Восточного полигона. Есть небольшие проекты (пока небольшие), связанные с увеличением пропускной способности к портам Северо-Запада и Дальнего Востока. Это очень и очень мало. Но это наша сегодняшняя реальность в связи с теми ограничениями, которые есть. Спасибо.

В.И. Матвиенко. Спасибо.

Коллеги, много вопросов. Прошу кратко задавать вопросы и, Аркадий Владимирович, по возможности коротко отвечать.

А.В. Дворкович. Хорошо.

В.И. Матвиенко. Сергей Владимирович Белоусов, пожалуйста.

С.В. Белоусов, *заместитель председателя Комитета Совета Федерации по аграрно-продовольственной политике и природопользованию, представитель в Совете Федерации от законодательного (представительного) органа государственной власти Алтайского края.*

Аркадий Владимирович, Вы здесь немного коснулись обустройства речных путей. А как обстоит вопрос с речным судостроением? Это касается и транспортного (сейчас толкателям уже по 50 лет, восстановим реки, а на чем ездить будем?), и пассажирского... Может быть, актуальность пассажирских перевозок немножко снижается, но круизники нужны для экскурсий. Их практически единицы на сибирских реках, я вам могу сказать.

И второй маленький вопрос – по портам Дальнего Востока, по отгрузке сельхозпродукции в Юго-Восточную Азию для производителей Западной Сибири. Было президентское поручение. Как движется этот вопрос? Спасибо.

А.В. Дворкович. Что касается речных судов, вы знаете, все равно это вопрос спроса. Если компании, которые занимаются соответствующими перевозками, не предъявляют спрос, если положение их слабое, то какими-то абсолютно искусственными методами эту тему не поддержать. Нужно сначала сделать так, чтобы появился спрос на соответствующий туристический продукт. Конечно, здесь есть вопрос «курицы и яйца»: если не будет хороших речных судов, то и спроса не будет. Поэтому в минимальном объеме государство должно поддержать этот спрос. И при наличии средств мы каждый год к этому возвращаемся, пытаемся найти ресурсы, субсидировать лизинг соответствующих судов в увязке с постройкой судов на российских верфях.

Отдельные проекты есть и на «Звезде», которую я сегодня упоминал, и в Татарстане, и в ряде других регионов, но это пока единичные заказы, единичные проекты, которые не выведут отрасль на рентабельность. С учетом бюджетных ограничений по мере завершения нынешних приоритетных проектов, прежде всего связанных с проведением чемпионата мира в 2018 году и модернизацией соответствующей транспортной инфраструктуры, у нас средства будут постепенно высвобождаться. Эта тема станет одной из ключевых на последующий период.

По портам Дальнего Востока... У нас есть как минимум три крупных инвестора, которые строят соответствующие зерновые терминалы и многофункциональные терминалы. Железные дороги обеспечат подходы к этим портам. Перспективы там большие. Мы ведем параллельную работу с нашими партнерами на рынках Азиатско-Тихоокеанского региона по допуску нашей продукции на эти рынки (я имею в виду сертификацию наших зерновых и других продуктов сельского хозяйства, продовольствия), и в совокупности это позволит значительно нарастить экспорт сельхозпродукции и продовольствия в целом. Поручение выполняется. Все необходимые средства заложены.

В.И. Матвиенко. Спасибо.

Игорь Вадимович Фомин.

И.В. Фомин, член Комитета Совета Федерации по социальной политике, представитель в Совете Федерации от исполнительного органа государственной власти Ленинградской области.

Уважаемый Аркадий Владимирович! Дирекция по развитию транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленинградской области планирует строительство транспортно-пересадочного узла «Девяткино» на базе одноименной станции Петербургского метрополитена с

использованием механизма государственно-частного партнерства. Реализацию проекта тормозит отсутствие транспортно-пересадочных узлов в перечне объектов концессионных соглашений, установленном федеральным законодательством. Какова Ваша позиция по возможности внесения транспортно-пересадочных узлов в перечень объектов концессионных соглашений? В какие сроки это можно сделать? Спасибо.

А.В. Дворкович. Внесите законодательную инициативу, мы поддержим. В короткие сроки.

В.И. Матвиенко. Спасибо.

Аркадий Михайлович Чернецкий, пожалуйста.

А.М. Чернецкий, *первый заместитель председателя Комитета Совета Федерации по федеративному устройству, региональной политике, местному самоуправлению и делам Севера, представитель в Совете Федерации от законодательного (представительного) органа государственной власти Свердловской области.*

Уважаемый Аркадий Владимирович! Два вопроса, которые касаются городского транспорта.

Вы, наверное, сами прекрасно знаете, насколько серьезная транспортная обстановка в крупных городах, и уже много раз говорили о необходимости государственной программы по поддержке метроостроения. Но, тем не менее, эта программа не появляется, и это тормозит и активное участие регионов (регионы просто боятся вступать в эти проекты без соответствующих государственных гарантий), это тормозит возможность привлечения частных инвесторов и государственно-частного партнерства. То есть как воздух нужна программа по поддержке строительства метрополитена.

Второй вопрос (либо к Вам, либо к представителю министерства) касается ситуации с трамваями. У нас тысячи трамваев эксплуатируются, многие эксплуатируются по 20–30 лет. Теми темпами, которыми на сегодняшний день идет обновление трамвайного парка, мы будем этим заниматься еще 50 лет.

Единичная стоимость каждого трамвая настолько велика, что бюджетов муниципальных образований ни на что не хватает. То есть нужна какая-то комплексная поддержка обновления трамвайного парка в крупных городах. Это сегодня становится одной из самых серьезных проблем в транспортном сообщении в наших крупных городах. Спасибо.

А.В. Дворкович. Что касается метро, понятно, что это очень удобный вид транспорта, но нам каждый год приходится определяться, что именно нам нужно как воздух, а что нужно, может быть, в меньшей степени, чем воздух, скажем так.

В этом году из федерального бюджета поддерживается строительство, по моему, только одной станции в Санкт-Петербурге,

которая связана с новым футбольным стадионом, и соответствующих перегонев между этой станцией и другими берегами.

У нас сейчас просто нет средств на развертывание серьезной программы поддержки метроостроя, и основное строительство метрополитена происходит в московской агломерации – в Москве и ближайших районах. Думаю, что в ближайшие два-три года так и будет происходить, у нас просто нет ресурсов, чтобы сделать больше. Хотя согласен с Вами, повторяю, что это очень удобный и функциональный вид транспорта.

Что касается электрического транспорта, у нас есть возможность продолжить существующую программу. Мы выделяем на троллейбусы и трамваи в совокупности 4 млрд. рублей в год сейчас. Это не масштабная, не комплексная программа, естественно, решаются вопросы только отдельных муниципальных образований, причем очень медленно, но это те ресурсы, которые у нас сегодня есть.

Я уже говорил, что при появлении дополнительных ресурсов такие проекты будут рассматриваться как приоритетные, поскольку они решают две задачи одновременно – и развития транспорта, и развития соответствующей сферы машиностроения. У нас есть конкурентоспособные трамваи и троллейбусы, их производят в нескольких городах страны на нескольких заводах, выглядят они абсолютно достойно и могут использоваться в наших муниципалитетах. Повторяю, по мере возможности мы будем выделять дополнительные ресурсы, но они пока слишком малы.

В.И. Матвиенко. Аркадий Владимирович, в поддержку того, что было сказано. Понятно, что метро – дорогостоящее удовольствие, но надо смотреть в целом на кумулятивный эффект. Ведь это загрузка наших предприятий машиностроения, которые задействованы, это рабочие места, это потом налоги в бюджеты всех уровней. И, конечно, без развития метро нам никогда не решить нарастающие проблемы пробок и всего другого. Поэтому все-таки надо в Правительстве как то системно этот вопрос рассмотреть и вместе с регионами двигаться в эту сторону. Ну, плохо! Одна Москва строит, ну, Петербург строит, Екатеринбург пытается с трудом – и все. А без развития современных...

А.В. Дворкович. Валентина Ивановна, я с этим абсолютно, еще раз повторяю, согласен. Есть конкретные планы развития транспортных систем регионов, в том числе и городских агломераций, они утверждены не нами даже, а самими регионами. В этом году на первое место все поставили городские дороги, это связано прежде всего с их нормативным состоянием и аварийными участками. Поэтому мы именно на эти цели выделили дополнительные ресурсы. Если все данные регионы скажут: нет, нам нужны деньги на метро, а дороги могут подождать...

В.И. Матвиенко. Запрещенный прием, Аркадий Владимирович. Запрещенный прием.

А.В. Дворкович. Я понимаю, но средства ограничены.

В.И. Матвиенко. Все равно о метро надо думать, и серьезно, на государственном уровне.

А.В. Дворкович. Я Вас поддерживаю.

В.И. Матвиенко. Спасибо.

Александр Борисович Тотоонов, пожалуйста.

А.Б. Тотоонов, *заместитель председателя Комитета Совета Федерации по международным делам, представитель в Совете Федерации от законодательного (представительного) органа государственной власти Республики Северная Осетия – Алания.*

Спасибо.

Уважаемый Аркадий Владимирович, на недавнем приеме ко мне обратились жители Моздокского района – одного из самых крупных районов Северной Осетии – Алании, в котором проживает свыше 100 тысяч человек 76 национальностей. Дело в том, что в последнее время дорога, соединяющая этот район с областным республиканским центром, пришла в полную негодность и жители вынуждены пользоваться объездной дорогой, которая не только увеличивает на десятки километров расстояние, но в значительной степени это еще и потери во времени. А это тысячи студентов, это работники сельхозсектора, которые везут свою продукцию, естественно, в областной центр. Одним словом, дорога сильно пострадала во время кампании 90-х годов, о которой вы все хорошо знаете, и от схода селей, которые, к сожалению, в 1991 году смыли 15-километровый участок. Мы со своей стороны готовы провести предпроектные работы.

Очень прошу Вас помочь в этом вопросе, чтобы хотя бы на 2018 год мы были включены в какие-то планы.

А.В. Дворкович. Спасибо. Я дам соответствующее поручение. Хорошо. Я проблему знаю. На эту тему действительно были обращения. К сожалению, на 2017 год бюджетной комиссией не был поддержан этот проект, но дам дополнительное поручение, чтобы рассмотрели 2018 год.

В.И. Матвиенко. Спасибо.

Сергей Вячеславович Калашников, пожалуйста.

С.В. Калашников, *первый заместитель председателя Комитета Совета Федерации по экономической политике, представитель в Совете Федерации от исполнительного органа государственной власти Брянской области.*

Уважаемый Аркадий Владимирович! В Российской Федерации один из самых низких показателей скорости передвижения грузов, в частности, по сравнению с Китаем – в три раза ниже. Скажите, пожалуйста, с чем это связано? Какие принимаются меры, чтобы решить эту проблему?

И Вы ничего не сказали о результатах реализации федеральной целевой программы «Развитие транспортной системы России (2010–2020 годы)». Не могли бы Вы сказать, каковы итоги реализации этой программы?

А.В. Дворкович. Я начну со второго вопроса. Я не сказал формально об итогах реализации программы, потому что важным является не столько отчет по конкретным строчкам, подпрограммам и так далее, это можно долго делать. Справочные материалы уже направлены в Совет Федерации, вчера, до рассмотрения, всю информацию мы передали, там можно все посмотреть. Я обозначал в своем выступлении основные цифры, основные моменты, наиболее показательные для развития транспортной системы.

Могу только в целом сказать, что приоритетные проекты реализовывать удается и удалось основные вещи сделать. Но ввиду более жестких бюджетных ограничений, сокращения объемов финансирования по сравнению с тем, что было зафиксировано в программе изначально, примерно на 30 процентов по некоторым направлениям и более (некоторые проекты вообще ушли из программы), конечно, всего сделать не удалось. Это такая картина в целом, крупными мазками.

Если говорить о скорости движения (опять вернусь сначала к железнодорожному транспорту), за последние несколько месяцев скорость движения возросла, и грузоотправители сегодня даже, когда встал вопрос о том, нужно ли, например, повысить тарифы по отдельным грузам (углю, ряду других грузов) или провести общую дополнительную индексацию в связи с наличием финансового разрыва в «РЖД», сказали: «Скорость увеличилась. Мы за это готовы платить больше». Они говорят: «Скорость реально увеличилась». Все это видят.

Почему это произошло? Две основные причины. Постепенное улучшение технологии движения, лучшая работа диспетчерских служб и распределение локомотивной тяги по полигонам. Более четкое планирование ремонта дорог и ремонта подвижного состава, что позволяет правильным образом работать с «окнами» и с периодами максимальной интенсивности перевозок, а такие есть, все это хорошо знают. Есть периоды максимальных объемов перевозки зерна в порты, прежде всего, Юга России, к примеру. Есть другие примеры подобного плана. Железные дороги научились лучше работать с этой изменившейся структурой и периодичностью перевозок, лучше работают и с маршрутными перевозками.

Вторая причина – мы смогли справиться с профицитом вагонов в системе железных дорог. Меры, которые были приняты, были непростыми, неприятными – это был запрет на эксплуатацию вагонов с истекшим сроком службы, запрет на допуск к эксплуатации без соответствующей модернизации. Сейчас у нас количество вагонов снизилось, списание вагонов значительное, и, таким образом, нет уже простоев из-за избытка

вагонов на отдельных участках. По совокупности это привело к ускорению движения, но потенциал еще достаточно большой.

То же касается и автомобильных дорог. Прежде всего, это расшивка узких мест. Про городские агломерации мы уже сегодня говорили. Но мы понимаем, какие узкие места есть и на федеральных, и на региональных трассах, какие развязки в каких точках нужны, какие мостовые переходы (об этом сегодня тоже шла речь) необходимо модернизировать. И все это будет вести к ускорению движения.

Если же говорить о международном сообщении, то необходимо стыковать меры по ускорению таможенного оформления и увеличивать пропускную способность к портам Российской Федерации. Это две ключевые меры, которыми мы занимаемся. Спасибо.

В.И. Матвиенко. Спасибо.

Николай Васильевич Тихомиров, пожалуйста.

Н.В. Тихомиров, *член Комитета Совета Федерации по федеративному устройству, региональной политике, местному самоуправлению и делам Севера, представитель в Совете Федерации от исполнительного органа государственной власти Вологодской области.*

Спасибо, Валентина Ивановна.

Уважаемый Аркадий Владимирович! Я представляю Вологодскую область. В первую очередь хочу поблагодарить также руководство Росавтодора за эффективную работу с регионом.

А вопрос у меня следующий. В следующем году уменьшаются акцизы на нефтепродукты, и Вы в своем выступлении, и Президент Российской Федерации говорили о необходимости увеличения объемов дорожного строительства. При уменьшении акцизов на нефтепродукты, конечно, уменьшатся и региональные дорожные фонды. Поэтому, Ваше мнение, как соотносится это: с одной стороны – нужно увеличивать, с другой стороны – уменьшаются дорожные фонды.

И второй вопрос – перспектива строительства второго моста (город Череповец). Проблему Вы знаете. Спасибо.

А.В. Дворкович. По первому вопросу. Правительство Российской Федерации одобрило законопроект о поправках в Налоговый кодекс, в котором предусматривается увеличение акцизов, то есть уменьшения не произойдет. Соответственно, не будет уменьшения дорожных фондов. Это, конечно, приведет к небольшому дополнительному росту цен на нефтепродукты, но, как и в этом году, этот рост будет в пределах инфляции. По всем расчетам, мы не превысим показатель инфляции, который ожидается на уровне около 4 процентов. А налоговая база, доходная база дорожных фондов, в том числе региональных, соответственно останется стабильной. И плюс будут те 30 млрд. рублей на городские агломерации, о которых я уже говорил.

Естественно, мы рассчитываем на то, что экономика будет стабилизироваться, и объем перевозок будет расти, а значит, и спрос на нефтепродукты несколько увеличится. И, таким образом, не только за счет увеличения акцизов, но и за счет просто увеличения объемов также увеличится поступление акцизов в бюджет.

Естественно, мы работаем и с другими рынками. Ситуация непростая. Тем не менее, для нашего дизельного топлива прежде всего, есть неплохие перспективы на европейском рынке и соответствующие доходы мы можем получать, но это все-таки более сложная тема, которой будем продолжать заниматься в ближайшее время.

По Череповцу все поручения даны. Естественно, пытаемся из бюджета наскрести ресурсы, которые необходимы для реализации этого проекта. Он находится точно в первой десятке приоритетов. Будем стараться это делать.

В.И. Матвиенко. Спасибо.

Олег Александрович Казаковцев, пожалуйста.

О.А. Казаковцев, член Комитета Совета Федерации по науке, образованию и культуре, представитель в Совете Федерации от законодательного (представительного) органа государственной власти Кировской области.

Спасибо, уважаемая Валентина Ивановна.

Вопрос к Аркадию Владимировичу. Аркадий Владимирович, у нас прошла реформа «РЖД». В результате получилось, что налог на прибыль, который уплачивает «РЖД» нам, в субъекты, упал в разы. Какой налог на прибыль сейчас в совокупности выплачивают железнодорожные грузоперевозчики? Я этих цифр нигде не нашел, а с точки зрения формирования региональных бюджетов мы достаточно много потеряли. Нашел ли федеральный бюджет или какие-то отдельные субъекты нашли, где они зарегистрированы, и сравнивалось ли с тем, что было до реформы? Спасибо.

А.В. Дворкович. Понятно. Первое. Компания ОАО «Российские железные дороги» некоторое время (до 2015 года) работала фактически без прибыли. Это не значит, что налог на прибыль вообще не платился, потому что бухгалтерский учет и налоговый учет различаются и по налоговому учету все равно налог на прибыль возникал. Сейчас «Российские железные дороги» работают с прибылью, очень небольшой, правда. В прошлом году, если не ошибаюсь, прибыль по бухгалтерскому учету составила около 4 млрд. рублей всего, но при этом налог на прибыль составил более 25 млрд. рублей в целом на страну.

Напомню, что «Российские железные дороги» также начали платить налог на имущество, пока по льготной ставке, пока ставка была 1 процент. Она должна постепенно повышаться. И сейчас идет дискуссия – сохранить льготу или сохранить этот график повышения ставки налога на имущество,

который идет в регионы Российской Федерации. Как один из вариантов рассматриваются повышение ставки для существующей инфраструктуры и льготы для новой инфраструктуры, поскольку это большие инвестиции и «РЖД» оказывается в сложной ситуации. Она вводит объекты и немедленно должна платить налог на имущество, а бюджет «РЖД» с этим не всегда может справиться, если речь идет о таких огромных объектах, как БАМ, Транссиб или новое Московское центральное кольцо.

В общем, суммируя, налог на прибыль платится, сумма, я думаю, будет постепенно расти. «РЖД» ожидает, что порядка 30 млрд. рублей будет платить в целом по стране налога на прибыль в бюджеты регионов и в федеральный бюджет по ставке 2 процента (столько она сейчас составляет, если я правильно помню), а налог на имущество будет постепенно возрастать по мере ликвидации льготной ставки налога на имущество. Но мы будем просить о сохранении льготной ставки хотя бы на какой-то период. Спасибо.

2. Постановление Совета Федерации от 14 декабря 2016 года № 572-СФ «О мерах Правительства Российской Федерации по развитию транспортной инфраструктуры и транспортного машиностроения на среднесрочную перспективу»

Заслушав информацию Заместителя Председателя Правительства Российской Федерации А.В. Дворковича о мерах Правительства Российской Федерации по развитию транспортной инфраструктуры и транспортного машиностроения на среднесрочную перспективу, Совет Федерации Федерального Собрания Российской Федерации отмечает следующее.

Сложившаяся на фоне неблагоприятной внешнеэкономической и внешнеполитической конъюнктуры макроэкономическая ситуация отрицательно сказалась на деятельности транспортного комплекса. Сократился спрос на услуги всех видов транспорта.

Правительством Российской Федерации принимаются меры по развитию транспортной инфраструктуры и обеспечению доступности транспортных услуг, в том числе направленные на:

обеспечение потребности в перевозках пассажиров на социально значимых маршрутах путем реализации мероприятий по субсидированию таких перевозок и компенсации потерь в доходах транспортных предприятий, возникающих в результате государственного регулирования тарифов;

развитие внутренних региональных и местных перевозок пассажиров воздушным транспортом;

оказание государственной поддержки развития лизинга и аренды воздушных и морских (речных) судов;

продление до 2030 года срока применения ставки налога на добавленную стоимость в размере ноль процентов в отношении услуг по перевозке пассажиров железнодорожным транспортом в пригородном сообщении, а также установление с 2017 года ставки налога на добавленную стоимость в размере ноль процентов в отношении услуг по перевозке пассажиров железнодорожным транспортом в дальнем следовании;

сохранение льготного коэффициента 0,01 к тарифу на услуги по использованию инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования на долгосрочный период с полным возмещением выпадающих доходов перевозчика;

снижение налоговой нагрузки для собственников транспортных средств, имеющих разрешенную максимальную массу свыше 12 тонн, в части транспортного налога;

приостановление индексации размера платы в счет возмещения вреда, причиняемого автомобильным дорогам общего пользования

федерального значения транспортными средствами, имеющими разрешенную максимальную массу свыше 12 тонн.

Развитие транспортного комплекса страны зависит также от состояния транспортного машиностроения (автомобилестроение, судостроение, железнодорожное машиностроение и авиационная промышленность).

Одной из приоритетных задач Правительства Российской Федерации является создание условий для повышения конкурентоспособности отечественной продукции транспортного машиностроения.

В целях стимулирования обновления парка железнодорожного подвижного состава и увеличения спроса на инновационные грузовые вагоны реализуется программа поддержки транспортного машиностроения на 2016 год, утвержденная распоряжением Правительства Российской Федерации от 21 января 2016 года № 57-р, которая предусматривает запрет на эксплуатацию вагонов с продленным сроком службы, субсидирование части затрат предприятий транспортного машиностроения, связанных с производством инновационного грузового железнодорожного подвижного состава, субсидирование части затрат покупателей продукции вагоностроения, связанных с приобретением грузового железнодорожного подвижного состава. Кроме этого, разработаны меры налогового стимулирования развития железнодорожного машиностроения.

В условиях сокращения продаж автомобилей осуществляется государственная поддержка автомобильной промышленности путем реализации программ стимулирования спроса. Оказывается содействие развитию автомобильного производства на Дальнем Востоке.

В судостроительной промышленности формируются и внедряются механизмы импортозамещения, направленные на создание современной техники, судового комплектующего оборудования как военного, так и гражданского назначения. На российских верфях возобновляется строительство современных рыбопромысловых судов, осваивается производство ранее не производимого в Российской Федерации судового оборудования. Реализуются меры государственной поддержки в виде предоставления субсидий на возмещение части затрат судовладельцев на уплату лизинговых платежей и процентов по кредитам при размещении заказов на строительство гражданских судов на российских верфях.

Осуществляется модернизация производственной базы предприятий авиационной промышленности. Предпринимаются действия по стимулированию обновления парка воздушных судов.

Учитывая вышеизложенное, Совет Федерации Федерального Собрания Российской Федерации **п о с т а н о в л я е т :**

1. Принять к сведению информацию Заместителя Председателя Правительства Российской Федерации А.В.Дворковича о мерах

Правительства Российской Федерации по развитию транспортной инфраструктуры и транспортного машиностроения на среднесрочную перспективу.

2. Рекомендовать Правительству Российской Федерации:

1) выполнить в полном объеме и в срок Комплексный проект развития Северного морского пути до 2030 года, предусматривающий меры по навигационно-гидрографическому, аварийно-спасательному и гидрометеорологическому обеспечению условий плавания судов в акватории Северного морского пути, строительство новых ледокольных судов, развитие морских портов, разработку и строительство морской техники, систем и средств связи и навигации, в целях обеспечения роста объема перевозок грузов по Северному морскому пути;

2) ускорить разработку и внесение в Государственную Думу Федерального Собрания Российской Федерации проекта федерального закона, регламентирующего создание и функционирование свободных портов в Российской Федерации, в целях повышения конкурентоспособности российских морских портов;

3) принять меры, направленные на повышение качественных характеристик внутренних водных путей Российской Федерации и обеспечение безопасных условий судоходства путем реализации мероприятий по устранению участков, лимитирующих пропускную способность внутренних водных путей, и мероприятий по обеспечению безопасной эксплуатации судоходных гидротехнических сооружений;

4) продолжить субсидирование за счет средств федерального бюджета затрат на уплату лизинговых платежей и процентов по кредитам при размещении заказов на строительство гражданских судов на российских верфях, а также предусмотреть возмещение части затрат на приобретение новых гражданских судов взамен судов, сданных на утилизацию, в целях стимулирования обновления отечественного флота;

5) принять меры по стимулированию модернизации производственных фондов предприятий судостроительной промышленности в целях увеличения производства морских (речных) судов и морской техники гражданского назначения;

6) продолжить работу по оптимизации бюджетных расходов, привлечению внебюджетных источников финансирования дорожной деятельности, в том числе средств инвестиционного фонда «Российский Фонд Прямых Инвестиций», разработке и внедрению инновационных методов, технологий, материалов и конструкций в дорожной сфере;

7) определить дополнительные источники доходов региональных дорожных фондов;

8) рассмотреть по результатам исполнения Федерального закона «О федеральном бюджете на 2017 год и на плановый период 2018 и 2019 годов» за 2017 год возможность увеличения бюджетных ассигнований на

предоставление иных межбюджетных трансфертов бюджетам субъектов Российской Федерации на финансовое обеспечение дорожной деятельности за счет средств, дополнительно направляемых в Федеральный дорожный фонд, в том числе предусмотреть предоставление иных межбюджетных трансфертов в целях достижения показателей региональных программ, предусматривающих мероприятия по реализации с применением механизмов государственно-частного партнерства инвестиционных проектов строительства (реконструкции) автомобильных дорог общего пользования регионального или межмуниципального значения, по которым будет осуществляться бесплатный проезд в связи с отсутствием оснований использования таких дорог на платной основе по причине невозможности обеспечить альтернативный бесплатный проезд транспортных средств;

9) предусмотреть компенсацию выпадающих доходов субъектов Российской Федерации в связи со снижением с 1 января 2017 года нормативов зачислений акцизов на нефтепродукты в бюджеты субъектов Российской Федерации;

10) предусмотреть увеличение объемов финансирования строительства (реконструкции) подъездов с твердым покрытием к сельским населенным пунктам;

11) продолжить реализацию мер по сохранению темпов развития Дальневосточного автомобильного кластера;

12) актуализировать Стратегию развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 года, утвержденную распоряжением Правительства Российской Федерации от 17 июня 2008 года № 877-р, с учетом положений Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года, утвержденной распоряжением Правительства Российской Федерации от 22 ноября 2008 года № 1734-р, и уточненных прогнозов спроса на грузовые и пассажирские железнодорожные перевозки;

13) предусмотреть дальнейшее предоставление субсидий организациям железнодорожного транспорта на компенсацию потерь в доходах, возникающих в результате государственного регулирования тарифов в сфере пассажирских перевозок в дальнем следовании (в плацкартных и общих вагонах), субсидий на компенсацию потерь в доходах, возникающих в результате государственного регулирования тарифов на услуги по использованию инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования, оказываемые при осуществлении перевозок пассажиров в пригородном сообщении, в целях обеспечения доступности перевозок пассажиров железнодорожным транспортом;

14) в целях обеспечения доступности воздушных перевозок пассажиров:

сохранить программы субсидирования перевозок пассажиров воздушным транспортом;

продолжить реализацию мероприятий государственной поддержки, направленных на сохранение и развитие инфраструктуры аэропортов регионального и местного значения, в первую очередь в труднодоступных районах Крайнего Севера и приравненных к ним местностях, а также на обновление парка воздушных судов региональной и местной авиации;

15) ускорить разработку и внесение в Государственную Думу Федерального Собрания Российской Федерации проекта федерального закона об организации регулярного пассажирского железнодорожного сообщения в Российской Федерации и проекта федерального закона о прямых смешанных (комбинированных) перевозках в целях повышения качества пассажирских перевозок и развития смешанных (комбинированных) перевозок по единому проездному документу;

16) принять меры государственной поддержки отраслевых образовательных организаций;

17) повысить эффективность государственного контроля (надзора) в сфере транспорта за счет развития интегрированной системы контроля безопасности на транспорте и перехода к осуществлению контрольно-надзорной деятельности на основе риск-ориентированного подхода;

18) предусмотреть возможность субсидирования затрат организаций транспортного машиностроения на проведение испытаний импортозамещающей продукции.

3. Комитету Совета Федерации по экономической политике подготовить и провести в 2017 году мероприятия, на которых обсудить вопросы тарифной политики в электроэнергетике, а также перспективы развития железнодорожного транспорта.

4. Предложить Правительству Российской Федерации проинформировать Совет Федерации Федерального Собрания Российской Федерации в период осенней сессии 2017 года о ходе реализации предложений, содержащихся в настоящем постановлении.

5. Комитету Совета Федерации по экономической политике проинформировать палату о реализации настоящего постановления в период осенней сессии 2017 года.

6. Контроль за исполнением настоящего постановления возложить на Комитет Совета Федерации по экономической политике.

7. Настоящее постановление вступает в силу со дня его принятия.

Председатель
Совета Федерации
Федерального Собрания
Российской Федерации

В.И. МАТВИЕНКО

3. Перечень мероприятий Совета Федерации, посвященных развитию транспортной инфраструктуры в России и на евразийском пространстве в 2016 году

Заседание Совета по Арктике и Антарктике при Совете Федерации Федерального Собрания Российской Федерации на тему «Национальный арктический транспортный коридор: проблемы и перспективы». (Совет Федерации, 28 января 2016 года)

«Правительственный час» в рамках 389-го заседания Совета Федерации на тему «О развитии внутренних воздушных перевозок, аэропортовой инфраструктуры и повышении авиационной безопасности» с участием Министра транспорта Российской Федерации М.Ю. Соколова. (Совет Федерации, 23 марта 2016 года)

Научно-методический семинар Аналитического управления Аппарата Совета Федерации на тему «Реализация Транс-Евразийского транспортного мегапроекта как драйвер экономического роста ЕАЭС». (Совет Федерации, 7 апреля 2016 года)

«Круглый стол» на тему «Роль и место Российской Федерации в формировании и развитии международных транспортных коридоров». (Совет Федерации, 15 ноября 2016 года)

«Круглый стол» на тему «Совершенствование законодательства в сфере грузовых перевозок с учетом работы, проводимой Евразийской экономической комиссией по реализации Договора о Евразийском экономическом союзе». (МИИТ имени Николая II, 15 ноября 2016 года)

«Правительственный час» в рамках 401-го заседания Совета Федерации на тему «О мерах Правительства Российской Федерации по развитию транспортной инфраструктуры и транспортного машиностроения на среднесрочную перспективу» с участием заместителя Председателя Правительства Российской Федерации А.В. Дворковича. (Совет Федерации, 29 ноября 2016 года)

4. О деятельности Евразийской экономической комиссии по формированию единого транспортного пространства в ЕАЭС¹

Географическое положение государств-членов Евразийского экономического союза (ЕАЭС) на пространстве между Азиатско-Тихоокеанским регионом и странами Западной Европы открывает благоприятные возможности для развития их транзитного потенциала. Это придает вопросам взаимодействия в транспортной сфере особое значение для обеспечения экономического роста ЕАЭС.

Договором о Евразийском экономическом союзе² (далее – Договор) предусмотрено проведение скоординированной (согласованной) транспортной политики, направленной на обеспечение экономической интеграции, последовательное и поэтапное формирование единого транспортного пространства на принципах конкуренции, открытости, безопасности, надежности, доступности и экологичности.

Раздел XXI «Транспорт» Договора включает статьи 86 и 87, определяющие принципы, задачи и приоритеты скоординированной (согласованной) транспортной политики; особенности применения положений Договора о ЕАЭС в отраслях транспорта; механизмы взаимодействия государств-членов ЕАЭС в сфере транспорта. В число задач транспортной политики ЕАЭС входит: создание общего рынка транспортных услуг; принятие согласованных мер по обеспечению общих преимуществ в сфере транспорта; интеграция транспортных систем государств-членов в мировую транспортную систему и др.

Согласно Договору, основные направления и этапы реализации скоординированной (согласованной) транспортной политики определяются Высшим советом ЕАЭС, а мониторинг ее реализации государствами-членами осуществляется Евразийской экономической комиссией (ЕЭК).

К настоящему времени в ЕАЭС достигнуты следующие цели в транспортной сфере³:

- транспортный (автомобильный) контроль перенесен на внешнюю границу ЕАЭС;
- действуют унифицированные (внутригосударственные) тарифы государств ЕАЭС по перевозке грузов железнодорожным транспортом и определены условия их применения при транзитных перевозках;
- установлены ценовые коридоры изменения тарифов по перевозке грузов железнодорожным транспортом;

¹ Материал подготовлен отделом сопровождения межпарламентской деятельности и анализа интеграционных процессов Аналитического управления Аппарата Совета Федерации.

² Подписан 29 мая 2014 года главами Республики Беларусь, Республики Казахстан и Российской Федерации. 10 октября 2014 года к Договору присоединилась Республика Армения. С 1 января 2015 года Союз начал свою работу в составе четырех государств-членов. 8 мая 2015 года к Договору о ЕАЭС присоединилась Кыргызская Республика.

³ По информации Евразийской экономической комиссии.

– определены принципы доступа перевозчиков государств-членов на сопредельную железнодорожную инфраструктуру других государств-членов;

– осуществляются на безразрешительной основе международные автомобильные перевозки грузов.

В структуре Евразийской экономической комиссии за развитие транспортной составляющей интеграции отвечает член Коллегии (Министр) по энергетике и инфраструктуре⁴ и профильный Департамент транспорта и инфраструктуры ЕЭК. Также при ЕЭК работает Консультативный комитет по транспорту и инфраструктуре⁵.

В функции Евразийской Экономической комиссии входит выработка предложений в сфере экономической интеграции в области автомобильного, железнодорожного, воздушного, водного транспорта, в том числе предложений по гармонизации законодательств государств – членов ЕАЭС; мониторинг реализации государствами-членами скоординированной (согласованной) транспортной политики; координация деятельности государств-членов по подготовке правовых актов, составляющих право Союза в сфере транспорта, инфраструктуры и естественных монополий и др.⁶

В настоящее время Комиссией при участии государств-членов ведется разработка Основных направлений и этапов реализации скоординированной (согласованной) транспортной политики⁷ (далее – Основные направления). Документ заложит основу для создания общего рынка транспортных услуг и формирования единого транспортного пространства в рамках ЕАЭС. В октябре 2016 года проект Основных направлений был одобрен на уровне ЕЭК⁸. Документ должен быть вынесен на рассмотрение Высшего Евразийского экономического совета.

⁴ С 1 июля 2016 года должность Члена Коллегии (Министра) по энергетике и инфраструктуре занимает А.О. Жунусов (Республика Кыргызстан).

⁵ В структуру Комитета входят подкомитеты по автомобильному транспорту, по водному транспорту, по гражданской авиации, по железнодорожному транспорту, по инфраструктуре и логистике.

⁶ См. Положение о Департаменте транспорта и инфраструктуры Евразийской экономической комиссии. Утверждено Приказом Председателя ЕЭК №366 от 9 ноября 2015 года.

⁷ Разработка Основных направлений и этапов реализации скоординированной (согласованной) транспортной политики предусмотрена Решением Совета Евразийской экономической комиссии от 16 июля 2014 года № 58 «О рабочем плане подготовки актов и международных договоров в соответствии с Договором о Евразийском экономическом союзе от 29 мая 2014 года».

⁸ Проект был одобрен на заседании Коллегии ЕЭК 25 октября 2016 года.

5. Информационно-правовой материал к заседанию Интеграционного клуба при Председателе Совета Федерации⁹

В соответствии с Концепцией долгосрочного социально-экономического развития Российской Федерации на период до 2020 года, утвержденной распоряжением Правительства Российской Федерации от 17 ноября 2008 года № 1662-р, развитие после 2020 года будет направлено на закрепление лидирующих позиций России в мировом хозяйстве и превращение инноваций в ведущий фактор экономического роста, формирование сбалансированной социальной структуры общества. Условия социально-экономического развития на данном этапе характеризуются, в том числе, развертыванием новых инфраструктурных проектов, направленных на развитие атомной энергетики и использование альтернативных видов топлива и энергии, а также высокотехнологичных транспортных систем.

Распоряжением Правительства Российской Федерации от 18 марта 2016 года № 449-р утвержден перечень крупных проектов с государственным участием, в том числе инфраструктурных проектов, финансируемых в рамках федеральных целевых программ и за счет средств Фонда национального благосостояния. В перечень включено 73 проекта.

Поскольку развитие и территориальная диверсификация энергетической инфраструктуры являются необходимыми условиями устойчивого социально-экономического развития как Российской Федерации, так и государств-участников Союза на долгосрочную перспективу с учетом системообразующей роли в российской экономике ее энергетического сектора, важнейшими стратегическими инфраструктурными проектами являются проекты в сфере энергетики. Реализация таких проектов уже началась или предусматривается в ближайшем будущем. Согласно Энергетической стратегии России на период до 2030 года, утвержденной распоряжением Правительства Российской Федерации от 13 ноября 2009 года № 1715-р, среди таких проектов перечислены следующие проекты, в частности:

- строительство нефтепровода Восточная Сибирь - Тихий океан;
- строительство нефтепродуктопроводных систем «Север» и «Юг»;
- строительство газопроводов «Северный поток» и «Южный поток»;
- строительство многониточной газотранспортной системы с полуострова Ямал;

- развитие портовой и транспортной инфраструктуры для перевозки жидких углеводородов (нефти, конденсата, сжиженного природного газа, широкой фракции легких углеводородов).

⁹ Материал подготовлен Правовым управлением Аппарата Совета Федерации.

Главными векторами перспективного развития отраслей топливно-энергетического комплекса, предусмотренными Энергетической стратегией России на период до 2020 года, являются:

переход на путь инновационного и энергоэффективного развития;
изменение структуры и масштабов производства энергоресурсов;
создание конкурентной рыночной среды;
интеграция в мировую энергетическую систему.

Одним из главных приоритетов является развитие рыночной инфраструктуры энергетики (рыночные механизмы, институты открытой торговли энергоресурсами, инфраструктура их транспорта). Поддержка и стимулирование стратегических инициатив в энергетике являются основой для реализации крупных энергетических проектов в будущем.

Основные направления формирования опорной транспортной сети и перечень приоритетных инфраструктурных проектов в сфере транспорта утверждены приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 12 мая 2005 года № 45 «Об утверждении транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2020 года».

Реализация транспортной стратегии предполагает осуществление ряда крупнейших инфраструктурных проектов, непосредственно связанных с реализацией социально-экономических приоритетов общегосударственного значения.

К числу таких проектов, например, относятся:

строительство автомобильной дороги Чита - Хабаровск с дальнейшим развитием в направлении Ванино, что обеспечит завершение создания самой протяженной в мире национальной автомагистрали Москва – Владивосток, свяжет дорожную сеть Дальневосточного региона с опорной сетью дорог страны, станет стимулом социально-экономического развития восточных территорий;

железная дорога Беркамит – Томмот – Якутск, которая обеспечит повышение эффективности транспортного обеспечения Севера, возможность расширить разработку минерально-сырьевой базы Республики Саха (Якутия);

модернизация и реконструкция федеральных магистралей «Беларусь», «Россия», «Дон» и других по нормативам I категории с устройством многополосной проезжей части, что позволит обеспечивать растущие межрегиональные и транзитные потоки автомобильного транспорта на основных направлениях международных транспортных коридоров;

комплексная системная модернизация портов Дальнего Востока и железнодорожных подходов к ним обеспечит экономическое развитие Восточной Сибири и Дальнего Востока, стимулирует развитие экономических связей России со странами Азиатско-Тихоокеанского региона;

Реализация указанных инфраструктурных проектов приведет к экономическому росту не только отдельных территорий Российской Федерации, но и сопредельных территорий государств-участников Евразийского экономического союза.

Совет при Президенте Российской Федерации по стратегическому развитию и приоритетным проектам (далее – Совет) был создан 30 июня 2016 года Указом Президента Российской Федерации. В состав Совета вошли руководители законодательных органов, руководство Администрации Президента Российской Федерации, члены Правительства Российской Федерации, представители бизнес-сообщества, эксперты.

Совет является совещательным органом при Президенте Российской Федерации, образованным в целях обеспечения взаимодействия федеральных органов государственной власти, органов государственной власти субъектов Российской Федерации, органов местного самоуправления, общественных объединений, научных и других организаций при рассмотрении вопросов, связанных со стратегическим развитием Российской Федерации и реализацией приоритетных проектов.

13 июля 2016 года состоялось первое заседание Совета, в рамках которого были определены основные направления для ускорения экономического роста, повышения качества жизни и благосостояния граждан Российской Федерации.

Президент Российской Федерации сформулировал основные подходы к формированию приоритетных направлений:

- каждый проект должен быть нацелен на ограниченный круг наиболее острых, актуальных, пусть и сложных, задач, решение которых может дать системный позитивный эффект для развития страны, повысить качество жизни граждан;

- необходимо четко сформулировать конечные результаты реализации проекта;

- необходимо по каждому проекту сформулировать краткосрочные задачи, которые должны быть решены к 2018 году, а также обозначить задачи, которые должны быть решены к 2020 и 2025 году;

- при формировании федерального бюджета на 2017 год и на период 2018–2019 годов следует обеспечить проекты национального развития финансовыми ресурсами.

В прогнозе долгосрочного социально-экономического развития Российской Федерации на период до 2030 года, разработанном Минэкономразвития Российской Федерации, определяются интеграционные преобразования на постсоветском пространстве.

Безусловным приоритетом институциональных преобразований во внешнеэкономической сфере Российской Федерации на период до 2030 года является обеспечение эффективной интеграции страны на

постсоветском пространстве, дальнейшее развитие Евразийского экономического союза, а к 2030 году – Евразийского союза.

Вступление в силу Договора о Евразийском экономическом союзе, который призван обеспечить устойчивый экономический рост государств-членов Союза, как представляется, придаст новый импульс развитию стратегических инфраструктурных проектов, реализуемых, в том числе, в рамках Союза.

Еще до создания Союза Решением № 475 Межгосударственного Совета Евразийского экономического сообщества, принятым в г. Санкт-Петербурге 11 декабря 2009 года, была утверждена Концепция создания Евразийской инновационной системы, в которой «Евразийская инновационная система» была определена как «система институтов, обеспечивающих формирование инфраструктурных элементов, норм и правил регулирования межгосударственных отношений в сфере инновационной деятельности, основанных на общепринятых государствами-членами ЕврАзЭС принципах государственной политики, поддержки и стимулирования инновационной деятельности, обеспечивающие развитие национальных инновационных систем и координацию сотрудничества при разработке, и реализацию межгосударственных целевых программ и инновационных проектов».

Одним из крупнейших евразийских инновационных проектов является проект Транс-Евразийский пояс «Razvitie», который предполагает создание на территории России транспортной сети, соединяющей Западную Европу с Дальним Востоком, Северной Америкой, Юго-Восточной Азией. Он будет включать в себя современный скоростной железнодорожный комплекс, автомобильную трассу и линию оптоволоконной связи. Как отмечают специалисты, его реализация позволит максимально эффективно задействовать уникальный транзитный потенциал евразийского пространства, стимулировать экономический рост государств региона, укрепить сотрудничество между всеми заинтересованными сторонами. Указанные факторы создают хорошую основу для стратегического планирования промышленно-технологического развития государств-членов Евразийского экономического союза. Представляется, что такой инновационный импульс мог бы существенным образом укрепить позиции ЕАЭС как центра экономического притяжения, придать евразийскому интеграционному проекту новую динамику¹⁰. Основу транзитного потенциала инфраструктурного пояса Интегральной евразийской инфраструктурной системы означает строительство 47 тыс. км железнодорожных путей и прокладку 23 тыс. км оптоволоконного кабеля. Части проекта будут сдаваться по очереди, сразу давая отдачу. Вдоль

¹⁰ Аналитический вестник № 19 (618) Реализация Транс-Евразийского транспортного мегапроекта как драйвер экономического роста ЕАЭС (подготовлен по итогам заседания Научно-методического семинара Аналитического управления Аппарата Совета Федерации, 7 апреля 2016 года).

транспортной системы будут созданы экономические зоны, в основном, с промышленным производством пятого и шестого (научно-технологического) технологических укладов. Перевалочные узлы будут содержать все типы услуг и соединят все транспортные системы в опорную «транспортную решетку» России. Грузопотоки войдут в системное взаимодействие с движением потоков энергии, информации, знаний и технологий¹¹.

Транс-Евразийский пояс Razvitie рассматривается как интегративное универсальное средство инфраструктурного переосвоения больших пространств, действительно как крупный планетарный проект связывающий друг с другом части света (Европу и Азию) и континенты (Евразию и Северную Америку)^{12,13}.

Данный проект предполагает формирование на территории Сибири и Дальнего Востока важнейших составляющих нового техно-промышленного и социокультурного уклада. Принципиальными элементами этого уклада являются интегральная инфраструктурная система (мультиинфраструктура). Она объединит транспорт, энергетику, телекоммуникации, транспортировку воды, нефти и газа, обеспечит создание новых отраслей промышленности и новых научно-технологических и инженерных городов вдоль БАМа и Транссиба. Пояс «Razvitie» является принципиально новым геоэкономическим, геополитическим и геокультурным концептом. Геоэкономическая новизна состоит в формировании нового полюса генерации общественного богатства, заметного на фоне имеющихся мировых экономик. Геополитический аспект предполагает создание новой формы международного сотрудничества в совместном стратегическом планировании и неиндустриальном освоении значительных территорий. Наконец, геокультурный аспект заключается в проявлении евразийского мировоззрения, основанного на цивилизационной идентичности и диалоге цивилизаций между представителями, имеющими разные цивилизационные идентичности. Реализация этого проекта предполагает, что развитие понимается как ценность и одновременно предмет кооперации и солидарного взаимодействия различных стран. Страны, которые готовы запустить планетарные процессы развития, собственно и способны вытащить мир из застоя и кризиса, не допустить разрастание международных конфликтов в новую мировую войну. Ценностью является не просто преобразование некоторого социального процесса, но резкое

¹¹ Г.В.Осипов, В.А.Садовничий, В.И.Якунин. Интегральная евразийская инфраструктурная система как приоритет национально-го развития страны. – М.: ИСПИ РАН, 2013. – 62 с. Материал размещен на сайте <http://isprras.ru/pics/File/books%20-13/IEIS.pdf>

¹² Байдаков М., Громыко Ю., Зюков В. Русский взгляд: проектное пространство. Ин- сайт Транс-Евразийского пояса Razvitie // Транс-Евразийский пояс Razvitie. М., 2012.

¹³ Г.В.Осипов, В.А.Садовничий, В.И.Якунин. Интегральная евразийская инфраструктурная система как приоритет национально-го развития страны. – М.: ИСПИ РАН, 2013. – 62 с. Материал размещен на сайте <http://isprras.ru/pics/File/books%20-13/IEIS.pdf>

расширение возможностей и отдельного человека и всего человечества. Это расширение возможностей определяется получением новых знаний о принципах и эффектах физических природных процессов, социальных процессов, созданием новых технологий, развитием способностей и компетенций человека, созданием новых социальных институтов¹⁴.

В рамках пояса «Razvitie» предполагается выделить зоны, на которых будут создаваться индустриально-промышленные системы, инфраструктурные решения, формы поселений, которых не существует в настоящее время нигде на земном шаре, и которые задают следующий шаг развития возможностей человечества. К работе на этих экспериментальных «футурозонах» могут быть приглашены исследователи, разработчики, архитекторы, у которых есть заслуживающие внимание сумасшедшие идеи прорыва человечества в будущее, которые пройдут через самую требовательную и серьезную комплексную экспертизу. И главное – российская и мировая молодежь. Принципиально важно превратить ТЕПР в мировую футурозону. С этой точки зрения, Транс-Евразийский пояс может стать формой мобилизации системной промышленности и практико-ориентированных проектных разработок Евросоюза, Японии, Китая и Кореи. ТЕПР должен быть основан на опережающей, а не догоняющей индустриализации. В научных центрах на постсоветском пространстве – в Республике Казахстан, Беларуси и России – есть решения по всему спектру подобных направлений. Но постсоветская практико-ориентированная наука, имеющая экспериментальные решения, сегодня еще больше, чем советская наука, оторвана от крупносерийного производства. В силу институциональной отсталости промышленных систем, а также разрушения проектных и прикладных институтов. Поэтому необходима интеграция российских, белорусских и казахстанских научных разработок – и институциональных систем западной промышленности будущего (включая интереснейшие технологические решения в Японии и Корее). В контуре подобных инновационных групп могут определяться условия превращения научных открытий в конечные технологии «под ключ». Такие технологии, которые вставлялись бы в новые инфраструктуры за счет деятельности любых корпораций в соответствии с технологическими стандартами»¹⁵.

¹⁴ Из доклада Президента ОАО «РЖД» В.И. Якунина «Интегральный проект солидарного развития на Евро-Азиатском континенте (научно-практическая концепция)», подготовленного на базе Института социально-политических исследований РАН и презентованного на заседании президиума РАН в марте 2014 года. http://www.kp-plant.ru/upload_data/2015/TEDB-Razvitie.YakuninDoklad.pdf

¹⁵ Из доклада Президента ОАО «РЖД» В.И. Якунина «Интегральный проект солидарного развития на Евро-Азиатском континенте (научно-практическая концепция)», подготовленного на базе Института социально-политических исследований РАН и презентованного на заседании президиума РАН в марте 2014 года. http://www.kp-plant.ru/upload_data/2015/TEDB-Razvitie.YakuninDoklad.pdf

6. Проект оглавления Ежегодного доклада Интеграционного клуба при Председателе Совета Федерации за 2016 год на тему «Евразийская интеграция: современные вызовы и новые горизонты»

Вступительное слово Председателя Совета Федерации В.И. Матвиенко

Раздел I

Интеграционные процессы в информационном пространстве: поиск ответов на современные вызовы

Раздел II

Задачи выработки и проведения согласованной политики в научно-образовательной сфере

Раздел III

Стратегические инфраструктурные проекты как локомотивы роста в контексте большого Евразийского партнерства

Заключение

Список мероприятий Интеграционного клуба при Председателе Совета Федерации в 2016 году

Приложения (авторские материалы членов правления Интеграционного клуба и внешних экспертов, материалы министерств и ЕЭК)

Совет Федерации Федерального Собрания
Российской Федерации

Аналитическое управление Аппарата Совета Федерации

АНАЛИТИЧЕСКИЙ ВЕСТНИК

№57 (656)

**Стратегические инфраструктурные проекты как локомотивы экономического
роста на евразийском пространстве**

Под общей редакцией
начальника Аналитического управления
Аппарата Совета Федерации,
доктора экономических наук
В.Д. Кривова

Редакторская группа:
Р.Л. Кохнович, Т.Н. Мочалов, А.И. Красина

Электронная версия аналитического вестника размещена: в сети Интранет Совета Федерации
в разделе «Информационные материалы» и в сети Интернет (www.council.gov.ru)
в разделе «Аналитические материалы»

При перепечатке и цитировании материалов ссылка на настоящее издание обязательна