

## «ГЛАВНЫМ КРИТЕРИЕМ ОЦЕНКИ НАШЕЙ РАБОТЫ ЯВЛЯЕТСЯ ТО, КАК НА НЕЕ РЕАГИРУЮТ ЛЮДИ»

**Минувший год для автодорожной отрасли стал вполне успешным. Завершился процесс восстановления дорожных фондов, приток средств в отрасль ощутимо возрос. Это дало возможность не только ремонтировать существующие дороги, но и строить новые. В срок, к началу саммита АТЭС, завершены строительство и модернизация дорожного комплекса Приморья. Вступил в заключительную стадию другой мегапроект — строительство транспортных магистралей и развязок в Сочи. Я уверен, что жители многих регионов нашей страны уже почувствовали, что автомобильные дороги становятся более комфортными и безопасными, ведь главным критерием оценки нашей работы является то, как на нее реагируют люди.**



Однако пока рано утверждать, что с дорогами в России все в порядке. Состояние транспортной системы по-прежнему далеко от идеала, что мешает полностью использовать конкурентный потенциал, предоставленный особо выгодным географическим положением нашей страны. Россия, по мнению экспертов, могла бы претендовать как минимум на 10–15% мирового рынка перевозок, тогда как в настоящее время ее доля составляет всего 2%. Транспортная инфраструктура и основные фонды транспортных предприятий не соответствуют задачам модернизации отечественной экономики: сегодня уровень транспортных издержек в цене готовой продукции составляет 20–25%, что в 2,5–3 раза, чем в развитых странах.

Еще одним препятствием на пути подъема экономики продолжает оставаться низкая транспортная подвижность россиян. Из-за несоответствия уровня развития транспортной инфраструктуры потребностям сегодняшнего дня этот показатель составляет порядка 7 тыс. км на душу населения. Это в три-четыре раза ниже, чем в Европе и Северной Америке. Наконец, нынешний уровень безопасности на дорогах оставляет желать лучшего. В частности, в дорожно-транспортных происшествиях ежегодно погибает 19–20 человек в расчете на сто тысяч населения. Для сравнения: в странах Европейского союза аналогичная статистика составляет менее 8 человек в год.

Эти реальные вызовы, стоящие перед транспортной системой, стали особенно актуальны после вступления России в ВТО. Страна должна не только создать условия, которые помогут отечественным производителям товаров и услуг выстоять в конкуренции с западными компаниями, но и занять достойное место на глобальном рынке. Без развитой современной транспортной инфраструктуры эти задачи невыполнимы.

Ответы на вызовы и основные стратегические направления развития отрасли нашли свое отражение в проекте государственной программы «Развитие транспортной системы» на 2013–2020 годы, который был подготовлен во исполнение указа президента Российской Федерации от 7 мая 2012 года № 596 «О долгосрочной государственной экономической политике». Программа разработана с учетом роли и места транспорта в решении приоритетных задач социально-экономического развития Российской Федерации на период до 2020 года. Документ, находящийся на рассмотрении в правительстве РФ,

направлен на решение перечисленных проблем и формирование конкурентоспособных транспортных услуг, отвечающих стандартам развитых зарубежных стран.

Перед транспортным комплексом РФ сегодня стоят несколько приоритетных целей. Необходимо ускорить движение товаров по территории страны и добиться снижения транспортных издержек. Также следует повысить доступность транспортных услуг для населения, устойчивость и безопасность всей транспортной системы. В конечном итоге выполнение всех этих задач приведет к достижению еще одной цели — к повышению конкурентоспособности транспортной системы России на мировом рынке транспортных услуг.

Для достижения заданных целей прежде всего надо работать над обеспечением притока инвестиций. Чтобы выполнить все поставленные задачи, в транспортный комплекс страны необходимо направить до 2020 года 12,5 трлн рублей инвестиций, причем около 5 трлн должны составить не бюджетные средства, а поступления от инвесторов. Для приведения в порядок и развития сети автомобильных дорог речь идет о 2 трлн рублей, значительную часть которых также должен сформировать частный капитал.

Министерство транспорта РФ всегда стремилось выстроить взаимоотношения с бизнесом таким образом, чтобы строительство и реконструкция дорог велись максимально быстро и эффективно. Теперь для этого появились дополнительные инструменты. Вступили в силу поправки к Федеральному закону № 115 о концессионных соглашениях, которые позволяют осуществлять проекты дорожного строительства на так называемом принципе КЖЦ — контракта жизненного цикла. Это успех всех дорожников, которые не один год доказывали необходимость принятия данного документа. Дополнительный стимул привлечению финансирования в отрасль может дать активизация таких инструментов, как государственные гарантии, облигационные займы, средства Пенсионного фонда РФ и Фонда национального благосостояния.

Меры государственной поддержки и постоянная работа по повышению привлекательности транспортного комплекса для инвесторов, обеспечению эффективности вложений позволят не только выполнять текущие задачи по ремонту транспортной инфраструктуры и приведению ее в нормативное состояние, но и строить новые дороги, мосты, развяз-

ки. Если говорить конкретно об автодорожной отрасли, то существенная часть средств, заложенных в дорожных фондах и привлекаемых в отрасль извне, должна направляться на строительство современных скоростных дорог. Так, к 2020 году доля протяженности автомобильных дорог федерального значения, соответствующих нормативным требованиям по транспортно-эксплуатационным показателям, составит более 85% против сегодняшних 40%. За этот период должны быть построены и реконструированы более 7 тыс. км автомобильных дорог федерального значения и еще столько же — регионального и межмуниципального значения. Это позволит обеспечить круглогодичной связью с сетью автомобильных дорог общего пользования только за счет средств федерального бюджета порядка 2,5 тыс. сельских населенных пунктов.

Но тысячи построенных километров — не самоцель. В результате наших совместных усилий к 2020 году мы должны добиться принципиального изменения не столько количественных, сколько качественных показателей: роста подвижности населения в полтора раза, снижения транспортных издержек в цене готовой продукции до 12–16%, удвоения экспорта транспортных услуг и объема транзитных перевозок.

Следует помнить, что эффективная работа транспортной инфраструктуры страны и перспективы ее развития зависят от многих факторов. Невозможно добиться долгосрочных успехов, разрабатывая лишь одно направление. Необходим сбалансированный подход к развитию всего транспортного комплекса страны. Особое внимание следует обратить на взаимодействие различных видов транспорта. Подразумеваю под этим формирование оптимальных логистических маршрутов, развитие транзитного потенциала международных транспортных коридоров. Это залог успешной интеграции России в мировой рынок транспортных услуг.

Опыт ведущих государств в части дорожного строительства показывает, что за короткий промежуток времени общими усилиями можно создать развитую современную сеть автомобильных дорог. Такая задача сегодня стоит перед нами, она должна стать внутренним стимулом для отрасли в целом и для каждого работника. Мы должны приложить максимум усилий для того, чтобы дорожная сеть перестала быть инфраструктурным ограничителем для роста экономики России.

**Максим Соколов, МИНИСТР ТРАНСПОРТА РФ**