



**СЕРГЕЙ БОРИСОВИЧ ИВАНОВ**  
РУКОВОДИТЕЛЬ АДМИНИСТРАЦИИ  
ПРЕЗИДЕНТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

## ОБНОВЛЕННАЯ ТРАНСПОРТНАЯ СТРАТЕГИЯ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ: ЗАДАЧИ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ

В настоящее время Правительство Российской Федерации рассматривает важный документ – транспортную стратегию, которая определит развитие всей отрасли как минимум на 15 лет вперед. От правильности постановки задач в этой стратегии зависит будущее России, потому что без транспорта, без развитой современной транспортно-логистической инфраструктуры экономика не сможет развиваться.

Напомню, что на встрече с представителями Союза транспортников России 30 октября 2012 года Президент Российской Федерации В.В. Путин отметил, что профессиональное сообщество должно активнее участвовать в разработке основополагающих документов государственной транспортной политики, представлять свое видение перспектив развития отрасли, предлагать конкретные пути повышения эффективности ее работы, а также обеспечивать доступность и безопасность дорожного комплекса. Важно, что такой взаимопользительный диалог уже идет, и со временем он принесет свои позитивные плоды.

Действительно, роль транспорта в развитии России трудно переоценить. Это не только значимый сектор национальной экономики. Транспортный комплекс обеспечивает территориальное единство нашего государства, позволяет России быть в центре международных интеграционных процессов, решает масштабные социальные задачи, включая развитие человеческого капитала.

Для характеристики современного российского транспорта приведу некоторые данные. На сегодняшний день в транспортном комплексе России насчитывается 600 тыс. организаций. В отечественной транспортной сфере работает 4 млн человек – 6% от всего количества трудящихся в России. Кстати, труд в транспортной отрасли относится к высокотехнологичным.

Валовая добавленная стоимость, созданная на транспорте, за последние 10 лет в России увеличилась ровно в два раза и на сегодняшний день составляет 7%. Статистика показывает, что объем пассажиро- и грузооборота растет год от года. Так, за 9 месяцев 2012 года они выросли на 7 и 5% соответственно, и, по оценкам экспертов, в ближайшей перспективе такие тенденции сохранятся. В России ежегодно идет прирост пассажиропотока. Например, на авиационном транспорте – 20% в год, причем никакие кризисы на это не влияют. Даже в кризисные годы количество авиационных пассажиров в России стабильно росло. Это очень хорошая тенденция, которая говорит о мобильности населения. Обновленная стратегия направлена на создание условий для дальнейшего экономического роста транспортного комплекса, повышение его конкурентоспособности и эффективности.

Принципиальный момент: развитие транспортного комплекса обязано носить социально ориентированный характер. Это крайне важно. Но главным приоритетом отрасли должны оставаться доступность и качество услуг для всех социальных слоев россиян.

Известно, что одним из основных показателей работы транспорта остается мобильность населения.

Согласно проектам новой стратегии в течение 20 лет за счет взвешенной тарифной политики, опережающего развития всех видов общественного транспорта, в том числе скоростного и высокоскоростного, мобильность граждан должна увеличиться почти в 2,5 раза. На мой взгляд, это вполне достижимый показатель.

Все перспективные сельские населенные пункты должны быть обеспечены круглогодично работающей сетью автомобильных дорог общего пользования. Это позволит к 2030 году уменьшить долю населения, не обеспеченного услугами автотранспорта, в 5 раз.

В России на сегодняшний день, к сожалению, 10% населения проживает в той местности, где нет круглогодичного автомобильного сообщения дорог с твердым покрытием. Мы обязаны сократить этот показатель до 2%.

Не менее важные результаты реализации транспортной стратегии должны быть получены в экономической сфере. Развитие материальной базы транспорта, использование новых логистических схем должно повысить эффективность и безопасность транспортно-экономических связей. Кроме того, выполнение положений стратегии позволит сформулировать конкурентный рынок транспортных услуг, поднять производительность труда в транспортном комплексе в 2–4 раза и, что самое важное, почти на треть сократить энергоемкость транспорта. В стратегии такой диапазон дается для увеличения производительности труда в отрасли.

К 2030 году доля транспортных издержек в цене товаров должна уменьшиться примерно на треть, а скорость их доставки вырасти почти втрое.

Еще одна актуальная задача стратегии – это развитие международной транспортной интеграции, прежде всего в рамках Таможенного союза и Единого экономического пространства, а также СНГ, ШОС, АТЭС и других международных объединений. Новая редакция стратегии предполагает повысить пропускную способность транснациональных коридоров и, как следствие, увеличить объем транзитных перевозок и экспорт услуг, прибавить долю отечественных перевозчиков в обеспечении внешней торговли. Наконец, использование современного экологического транспорта, передовых информационных технологий, включая ГЛОНАСС, а также новейших материалов для строительства и реконструкции объектов инфраструктуры должно стимулировать развитие очень многих смежных отраслей экономики, прежде всего транспортного машиностроения, строительной индустрии, электроники.

Сейчас ГЛОНАСС внедряют в огромную транспортную инфраструктуру Москвы. Системой навигации будет оборудована служба скорой помощи, все патрульные машины МВД России, дорожно-строительная техника, а также мусоровозы. С помощью ГЛОНАСС Правительство Российской Федерации начинает решать задачи, за которые никогда не бралось, – это экологические проблемы и борьба с незаконными свалками в ближайшем Подмосковье.

Для достижения намеченных целей должна быть сформирована эффективная система управления реализацией транспортной стратегии и, конечно, подготовлены профессиональные кадры и научное обеспечение, отлажены механизмы привлечения внебюджетных средств и государственно-частного партнерства.

Сегодня можно привести массу примеров, где в проектах государственно-частного партнерства доли сторон значительно разнятся. Условно: частный капитал – 90%, а федеральный – 10%. Это позитивные тенденции, к которым надо стремиться.

В результате реализации стратегии транспортный комплекс должен выйти на качественно новую ступень развития, приблизиться по своим основным показателям к уровню развитых стран. Рассчитываю и уверен, что с транспортом, в том числе и с дорогами, у нас со временем дела все-таки улучшатся.

*По материалам выступления  
на VI Международном форуме  
“Транспорт России”,  
Москва, 6 декабря 2012 года*