



**Центр политических технологий**

**Транспортная стратегия Российской Федерации  
на период до 2030 года: планы и проблемы**

*Отчет о качественном социологическом исследовании*

Москва – 2010

## СОДЕРЖАНИЕ

Сведения об исследовании .....	3
Основные выводы .....	4
Современное состояние транспортной системы России .....	8
<i>Основные проблемы транспортной системы</i> .....	9
<i>Автодорожное хозяйство</i> .....	11
<i>Железные дороги</i> .....	12
<i>Общественный транспорт</i> .....	13
<i>Авиация</i> .....	13
<i>Морской и речной транспорт</i> .....	14
Оценка Транспортной стратегии-2030 .....	15
<i>Оценка поставленных задач</i> .....	17
<i>Приоритеты транспортной политики</i> .....	20
<i>Механизмы реализации стратегии</i> .....	20
<i>Региональная составляющая Стратегии</i> .....	21
<i>Финансовое обеспечение</i> .....	22
Минтранс и РЖД: союзники или соперники .....	23
Управленческий потенциал .....	24
Европейский опыт или свой путь .....	25
Частно-государственное партнерство .....	27
Реалистичность исполнения Стратегии .....	29
Приложение 1 .....	30
Приложение 2 .....	31

## Сведения об исследовании

В сентябре 2010 года фондом «Центр политических технологий» было проведено качественное социологическое исследование на тему: «Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года: планы и проблемы».

Основные задачи исследования:

- выяснение мнения экспертного сообщества о сильных и слабых сторонах Транспортной стратегии-2030;
- выявление основных проблем и препятствий на пути реализации стратегии;
- получение экспертной оценки основных задач и механизмов реализации стратегии;
- оценка перспектив реализации стратегии.

Исследование проводилось в Москве методом экспертных интервью. Всего было проведено 12 интервью с экономистами, аналитиками и журналистами транспортного сектора.

Респондентов просили оценить текущее состояние транспортной системы России, дать оценку современной государственной политике в этой отрасли и предлагаемой Концепции на период до 2030 года, проанализировать каковы сильные и слабые стороны Концепции, региональная составляющая и насколько реалистично исполнение Стратегии.

Список опрошенных респондентов и предложенные им вопросы приведены в Приложениях 1 и 2 соответственно.

В тексте отчета прямые цитаты выделены *курсивом*.

### 1. Основные проблемы транспортной системы

- **Состояние инфраструктуры.** Это одна из главных проблем на сегодняшний день, которая требует скорейшего решения. Обеспеченность дорогами недостаточная. Транспортное оборудование находится в неудовлетворительном состоянии, отсутствуют программы финансирования и государственной поддержки строительства новых линий и развития инфраструктурных проектов.
- **Коррупция,** нецелевое расходование средств. Эксперты отмечают огромные масштабы коррупции в транспортной отрасли.
- **Разобщенность транспортных отраслей.** Виды транспорта между собой конкурируют, с одной стороны, это правильно, но одновременно с этим они должны взаимодействовать друг с другом.
- **Бюрократизация.** По мнению некоторых экспертов, это актуальная проблема для транспортной сферы (равно как и для других).
- **Отсутствие инновационных технологий.** В транспортной отрасли необходимы новые технологии и новые проекты.
- **Человеческий капитал.** Безусловно, существуют и проблемы, связанные с человеческими ресурсами. Необходимо развивать человеческий капитал, готовить специалистов-транспортников, имеющих профессиональную подготовку на современном уровне.
- **Влияние кризиса.** Финансовый кризис оказал негативное влияние на развитие транспортного комплекса, так как средства со стороны государственного бюджета перенаправлялись от транспортных нужд в пользу других приоритетов.

### 2. Оценка Транспортной стратегии-2030

При оценке Транспортной стратегии – как и других документов такого типа, необходимо учитывать ряд факторов. Это нестабильность экономической ситуации, создающая высокую степень неопределенности, в том числе в вопросе распределения государственных средств. Это уже упоминавшийся фактор системной коррупции. Это

действие бюрократического механизма, который «затормаживает» самые лучшие идеи, генерируемые на уровне Правительства, министерства и экспертных структур.

Среди экспертов не сформировалось единой оценки «Транспортной стратегии России на период до 2030 года». С одной стороны, эксперты говорят, что строить планы на такую далекую перспективу нерационально, тем более, учитывая возможность изменения экономической ситуации, что актуально для современной России. С точки зрения этой категории экспертов, эффективнее вырабатывать и выполнять краткосрочные планы. К тому же частые пересмотры таких стратегий ставят под сомнение глубину проработки подобного документа.

В то же время, существует другое мнение, что долгосрочные стратегии необходимы, потому что без разработки подобных документов, непонятно, на что опираться при развитии отраслей экономики. Для эффективного управления отраслью необходимо понимание среднесрочных и долгосрочных целей.

### **3. Приоритеты и механизмы транспортной политики**

Приоритеты есть, задачи поставлены правильные, но механизмы, инструменты и средства их решения просматриваются достаточно скупо, полагают аналитики. С поставленными приоритетами спорить невозможно. Другое дело – методы, формы и сроки очень зависят от качества управления. Обязательно нужна политическая и экономическая содержательная работа более высокого уровня. Эксперты требуют большей конкретизации заявленных приоритетов.

### **4. Региональная составляющая Стратегии**

По мнению экспертов, региональная составляющая в Стратегии проработана слабо, не учтена специфика регионов. Конкурентное преимущество России в плане развития регионов может состоять в реализации транзитной системы. Россия может быть транзитной зоной, соединяющую Европу и Азию. Однако для транзита международного уровня нынешняя инфраструктура находится в плачевном состоянии, хотя «ставка на

транзит» могла бы стать стимулом для развития экономики и принести дополнительную прибыль в государственную казну.

## **5. Управленческий потенциал**

В качестве управленческого потенциала в транспортной сфере у экспертов есть сомнения. Проблема начинается с того, что не хватает молодых специалистов, мало издается специальной транспортной литературы. Важно начать решение проблемы с принятия соответствующих программ обучения в профильных вузах в транспортной сфере.

## **6. Европейский опыт или свой путь**

В этом вопросе эксперты были единодушны: для решения своих транспортных проблем Россия должна ориентироваться на опыт других стран, в частности, европейских. Не надо бояться принципа «догоняющего развития». При всем своем интеллектуальном потенциале России необходимо перенимать западные технологии. Однако копировать не вслепую, а начать с массовой программы издания зарубежных учебников и монографий в области транспортной политики, транспортного планирования – регионального, национального, городского.

Иногда необходимость «особого пути» мотивируется спецификой российского климата, однако делать скидку на то, что в России другие, чем в европейских странах, температуры нельзя, считают аналитики. Известно, что в северных странах с похожими климатическими условиями прекрасные дороги.

## **7. Взаимодействие государства и бизнеса**

По мнению экспертов, роль частного бизнеса в развитии транспортной инфраструктуры должна быть большей. Однако участие бизнеса осложняется тем, что срок окупаемости таких проектов от 50 лет и выше. Бизнес на такие условия может пойти только если есть какая-то конкретная выгода, сопряженная с такой инвестицией. Государство не может дать компаниям твердых гарантий, и они не решаются вкладывать деньги в

дорогостоящие транспортные проекты. Проблема заключается в том, что частный инвестор не мотивирован для участия в такого рода проектах.

## **8. Реалистичность исполнения Стратегии**

Будет ли выполнена качественно и в срок предлагаемая Стратегия – вопрос одновременно простой и сложный. Участники исследования сошлись во мнении, что с большей вероятностью Транспортная Стратегия-2030 выполнена не будет, во всяком случае, в том объеме и с теми показателями, которые в ней заявлены.

Следует также учитывать, что 2011-2012 годы – это годы выборов, т.е. внимание и ресурсы в большей степени будут направлены на другие вещи. Предположительно, что большой импульс Стратегия может получить после 2012 года, однако ей, безусловно, потребуется актуализация.

Участники исследования полагают, что Стратегия не может быть выполнена качественно и в срок, также в силу откровенной незащищенности и слабости его финансовой составляющей. И сам ход реализации будет идти с большим отставанием. Не отвечая вызовам инновационной экономики, нынешняя Стратегия требует серьезной доработки уже сейчас.

## Современное состояние транспортной системы России

Транспортная система – один из краеугольных камней современной экономики России. Дать однозначную оценку состояния транспортной отрасли участникам исследования представилось затруднительным. В ходе опроса были получены неоднозначные оценки.

В ходе исследования образовались две точки зрения на современное состояние транспортной отрасли: 1) состояние упадка 2) стагнация. Сторонники первой точки зрения отмечают, что за последние несколько лет объем перевозок, очевидно, сократился, инфраструктура находится в плачевном состоянии. *Это не рынок, а бардак*, - полагает один из экспертов. Сторонники второй точки зрения считают, что транспортная система находится в замороженном состоянии. Обе категории экспертов высказывали серьезные претензии относительно фактического состояния российских дорог.

Транспортная проблема уже давно вышла за пределы Москвы. *Мы, мегаполисы Российской Федерации, с упорством, достойным иного применения, вгоняем страну в тяжелейший транспортный коллапс. Это ситуация не только московская, то но уже теперь и тюменская, и красноярская, и владивостокская, и махачкалинская, и далее по списку*, - полагает эксперт.

За последние несколько лет дорожная сеть фактически не росла, за это время сокращались трамвайные пути, падали пассажирские перевозки. Автобусный парк буквально терпит бедствие. 70% автобусов, по свидетельству одного из экспертов, давно пора утилизировать, безопасность пассажиров под большой угрозой. *Никакого развития транспортной системы в России, особенно ее стратегии не существует. Нынешнее развитие в России можно охарактеризовать несколькими словами. Например, дорог у нас не было, нет и никогда не будет.* В какой-то степени это связано с перераспределением средств из государственного бюджета в сторону социальных приоритетов страны. Однако, транспортная система – основа и начало любых проектов страны.



Эксперты могут говорить о некотором приросте в транспортной отрасли за последние годы. Однако до сих пор отсутствует базовая сеть автомобильных дорог, денег на ее развитие не хватает.

В отношении изменений транспортного налога, один из экспертов привел такой пример: *Нам говорили, что будет введен дополнительный акциз на топливо и отменен транспортный налог. Сегодня я имел возможность почитать проекта закона, который собираются принимать до 2011 года. В этом законопроекте сказано, что будет оставлен и транспортный налог, и увеличен акциз на топливо, деньги с которого пойдут на благоустройство дорог. <...> Т.е. двойное налогообложение. <...> Нам за эти деньги обещают построить шикарные дороги. Мы их увидим, если их построят и не разворуют деньги.*

В масштабе страны позитивные изменения происходят, но, как правило, на «точечном» уровне. *Например, серьезные стройки в Москве, в Питере, в связи с Сочинской олимпиадой. Очень серьезная стройка Чита – Хабаровск. Мосты через Волгу появились за последние пять лет,* - отмечает один из экспертов.

*Появилась перспектива чего-то хорошего и правильного только в некоторых отраслях. Наибольшего успеха сейчас добивается РЖД, которая давно встала на путь модернизации. Здесь появились такие новые технологии, как в организационно-управленческой структуре, так и в каких-то технических моментах,* - полагает участник исследования. Это может быть обусловлено тем, что РЖД – это бизнес-структура, которая четко планирует доходы и расходы.

## **Основные проблемы транспортной системы**

Обобщая мнения экспертов, можно выделить несколько основных проблем транспортной системы России сегодня:

1. **Состояние инфраструктуры.** Одна из главных проблем на сегодняшний день, которая требует скорейшего решения. Обеспеченность дорогами недостаточная. Транспортное оборудование находится в неудовлетворительном состоянии,

отсутствуют программы финансирования и государственной поддержки строительства новых линий и развития инфраструктурных проектов, и поэтому нет достижений в этой области. Один из участников исследования говорит: *В современной модели рынка нет института поддержки развития инфраструктуры, т.е. инфраструктурная составляющая, которая дает основу для дальнейшего развития, сама по себе прибыли не приносит, но обуславливает рост деловой активности и прибыли.*

2. **Коррупция**, нецелевое расходование средств. Эксперты отмечают огромные масштабы коррупции в транспортной отрасли. По некоторым оценкам она достигает 70% от стоимости муниципального или регионального заказа на строительство дороги. *Огромные деньги идут не то, чтобы неизвестно куда, а скажем так: незначительная доля этих денег доходит по назначению,* - говорит эксперт. Для решения этой проблемы нужен системный подход.
3. **Разобщенность транспортных отраслей.** Виды транспорта между собой конкурируют, с одной стороны, это правильно, но одновременно с этим они должны плодотворно взаимодействовать друг с другом, полагают некоторые участники исследования. Необходимо существование цельного продуманного транспортного комплекса.
4. **Бюрократизация отрасли.** По мнению некоторых экспертов, бюрократический фактор в транспортной сфере играет серьезную роль. *Должны быть созданы макроэкономические условия хозяйствования, тогда и бюрократия уйдет, когда будет организован рынок,* - говорит аналитик.
5. **Отсутствие инновационных технологий.** В транспортной отрасли, как ни в какой другой, необходимы новые технологии и новые проекты. В этом смысле развитие транспортной системы России носит вялотекущий характер: *без внедрения модернизационных идей, инновационных технологий, без работы в направлении удешевления строительства и без строгого обоснованного планирования своих действий на ближайшую среднесрочную перспективу,* - сожалеет эксперт. Принципы и положения, которые заложены в Стратегии, недостаточно

стимулируют развитие инновационной экономики, полагают участники исследования.

6. **Человеческий капитал.** Безусловно, существуют и проблемы, связанные с человеческими ресурсами. Необходимо развивать человеческий капитал, готовить специалистов-транспортников, имеющих профессиональную подготовку на современном уровне. *Те образовательные стандарты, которые существуют и по которым учатся студенты профильных транспортных вузов, не отвечают тем требованиям, которые должны быть у их преподавателей, опытных людей. Собственно, не отвечают требованиям современного рынка,* - утверждает участник исследования
  
7. **Влияние кризиса.** Финансовый кризис оказал, конечно, негативное влияние на развитие транспортного комплекса, когда средства со стороны государственного бюджета перенаправлялись от транспортных нужд в пользу других приоритетов. С тех пор, полагает часть экспертов, весь транспорт продолжает находиться в состоянии некоторой стагнации. Текущей Стратегии в этой связи также требуется актуализация. *Ожидается, что объемы перевозок выровняются у нас только к 2014 году, против того, что было до кризиса. Все годы, которые попадают на волну влияния кризиса на Россию и посткризисный период, цифры будут изменены,* - уверен один из экспертов.

Несколько экспертных оценок были даны по конкретным отраслям транспортной системы.

## **Автодорожное хозяйство**

Участники исследования однозначно оценили состояние автодорожного хозяйства России. На сегодняшний день наблюдается крайняя нехватка сети автомобильных дорог. Даже все запланированные федеральные трассы еще не доведены до соответствующего уровня и класса. В городах-миллионниках и в крупных городах – полный транспортный коллапс, который продолжается последние годы. *Городское автодорожное покрытие оставляет желать лучшего – это общая системная проблема. Федеральные трассы очень часто недоделаны,* - говорит эксперт. Во-первых, происходит удорожание

дорожного строительства. Во-вторых, часть затрат на строительство, модернизацию и ремонт дорог перекладывается на пользователей дорог - на население. В-третьих, в автодорожном строительстве не внедряются новые технологии.

Один из экспертов приводит конкретный пример: *основная сеть дорог была рассчитана на шесть тонн нагрузки. Сейчас появились автомобили, у которых нагрузка десять тонн и более. Поэтому основная задача – инвестировать в реконструкцию.*

Конкретные претензии были высказаны в отношении класса водителей: *Мы сейчас в данный момент времени потеряли как класс местных водителей, работающих по найму. В Москве практически не осталось своих собственных водителей, которые готовы работать по найму. <...> Программы подготовки профессиональных водителей практически не существует. Существуют программы подготовки водителей-любителей. Вообще, такое понятие как профессиональный водитель у нас отсутствует.*

*Что касается непосредственно перевозчиков, то в 2005 году было отменено лицензирование, и сейчас у нас архи либеральный допуск на рынке. <...> Транспортными перевозками сейчас могут заниматься все, кому не лень, - имея мало-мальский автомобиль, который может передвигаться, и водительское удостоверение. Это крайне негативно сказывается на безопасности дорожного движения. Это крайне негативно вообще на имидже пассажиро- и грузоперевозчиков, - полагает участник рынка.*

## **Железные дороги**

В отношении железных дорог мнения экспертов разошлись. Есть мнение, что железнодорожный транспорт – это единственная отрасль транспортной системы, которая продолжает развиваться (благодаря активности РЖД) лучше, чем весь транспортный комплекс и является одной из самых капиталоемких по стоимости инфраструктуры отраслей. Появились новые технологии, как в организационно-управленческой структуре, так и в некоторых технических моментах, считают аналитики.

*«К счастью, стратегию железных дорог разрабатывал Витте. Поэтому она есть. Якунину нужно ее только развивать и поддерживать», - говорит эксперт.*

Противоположное мнение - впервые за много лет нет прироста сети железных дорог. Например, в наследство от царского режима России досталось 60 тысяч километров железных дорог. С 1913 по 2010 год железнодорожная сеть страны приросла только на 25 тысяч километров. Сейчас, со времени начала реформ, нет нового строительства, новых линий и вторых путей, кроме точечных проектов, небольших по объемам. К тому же, парк железнодорожного транспорта очень изношен. *Определенные проблемы есть на железных дорогах. <...> Посмотрите, на каких трамваях мы возим городское население до сих пор. Это технологический уровень, отстающий от современных образцов пригородного, городского и междугороднего транспорта. Иногда на 30 лет, в лучшем случае, на 10 лет. Здесь никакого прогресса нет.*

## **Общественный транспорт**

По данным Росстата, перевозки общественным транспортом за последние годы сократились. Общественный транспорт *законсервировался*. Происходит массовое списывание дорог, сокращение сеток, уменьшается количество единиц общественного транспорта, многие маршруты просто исчезают. Особенно это касается сельской местности, где маршруты просто исключаются. Таким образом, несмотря на заявленное в стратегии увеличение роли общественного транспорта в сообщении между населенными пунктами, по наблюдениям экспертов, происходит обратный процесс.

## **Авиация**

В авиационной отрасли аналитики отмечают проблему большого износа парка воздушных средств, на возобновление которого нужны огромные средства. *В принципе, по оснащенности хозяйство аэропортов достаточно, даже, возможно, избыточно. Проблема с парком, с его физическим и моральным устареванием. Естественно, проблема безопасности – в хозяйстве аэропортов они остаются на первом месте, -* говорит эксперт. Другой аналитик отметил, что за последние годы были закрыты многие аэропорты, поэтому возникает проблема, как добраться из удаленных мест. *Человеку приходится добираться на разных перекладных, чтобы доехать до каких-то региональных аэропортов, которые еще остались. <...> К сожалению, у нас услугами воздушного транспорта пользуется около 2-3% населения стран».*

По мнению части экспертов в стране не делается абсолютно никаких попыток, чтобы восстановить авиастроение. *В сфере воздушного транспорта у нас ситуация, прямо скажем, аховая. Потому что в 2010 году мы должны выпускать самолеты, заявленные в планах еще несколько лет назад. Таких, как Super Jet-100 уже десятками. Но пока мы выпускаем не более десяти штук ежегодно. Это связано с тем, что в России утеряна элементная база. Это означает, что те многочисленные хозяйственные цепочки, которые существовали при Советском Союзе, утеряны и разорваны. Многие предприятия, которые изготавливали комплектующие для тех же самолетов, просто исчезли,* - полагает один из участников экспертного опроса.

### ***Морской и речной транспорт***

В отношении морского и речного транспорта ситуация похожая. Главная проблема, по мнению участников экспертного опроса, устаревание судов. *Здесь у нас, опять же, в основном, говорильня. На деле количество морских судов – будь то торговых, будь то рыболовецких, год от года уменьшается, и ничего мы с этим поделать не можем.* Одна из главных проблем, как отмечают аналитики, это создание современных судов, в том числе для морских длительных перевозок, сухогрузы, танкеры. В этом плане позиции России утрачены.

В то время, как реки – это наиболее удобный и наиболее дешевый вид перевозки с экономической точки зрения, они не используются. Количество речных судов тоже уменьшается. Возраст 30% речных судов - около 50-60 лет. Эксперты утверждают, что необходимо увеличение строительства и спуск на воду речных и морских судов разнопланового значения. Это могут быть и торговые, и речные, и рыболовные суда. Существуют несколько судостроительных заводов, которые можно было бы использовать для того, чтобы развивать морской флот.

Из позитивных моментов было отмечено введение в 2009 году портовых мощностей на 32 миллиона тонн, в том числе Балтийск, Новороссийск. *Морской транспорт у нас, к счастью, входит в общемировую стратегию развития морского транспорта. Здесь нам ничего не надо придумывать, а надо развивать порты. Мы с горем пополам, с помощью частных инвесторов, их желания что-то возить по морю, плохонько, но развиваем.*

## Оценка Транспортной стратегии-2030

Среди экспертов не сформировалось единой оценки «Транспортной стратегии России на период до 2030 года». С одной стороны, эксперты говорят, что строить планы на такую далекую перспективу нерационально, тем более, учитывая состояние, в котором находится Россия в последние годы, когда экономическая ситуация может меняться каждые 2-3 года. С точки зрения этой категории экспертов, эффективнее строить и выполнять краткосрочные планы. К тому же частые пересмотры таких стратегий ставят под сомнение глубину проработки подобного документа.

В то же время, существует другое мнение, что долгосрочные стратегии необходимы, потому что без разработки подобных документов, непонятно, на что опираться при развитии отраслей экономики. Необходимо понимание того, в каком направлении следует стремиться в среднесрочной и долгосрочной перспективе. Как правило, в этих документах предполагается определенный благоприятный сценарий, который не всегда реализуется. В частности, в транспортной сфере финансовые кризисы могут серьезно подкосить реализацию инвестиционных планов.

*Действительно, планирование до 2030 года представляется оправданным. Я не говорю о том, что мы даем прогнозы долгосрочные на 22 года, но мы говорим о том, что, по нашему мнению, в 2015 году должна появиться вот такая технология. В 2018 году, в 2020 году – основная часть или весь городской транспорт в крупных городах должен перейти на альтернативные виды топлива, существенно уменьшающие вредные выбросы в атмосферу. Параллельно можно было бы говорить, что в 2011 году мы переходим на техрегламент по топливу четвертого поколения, а в 2015 году – на пятое поколение, -* говорит эксперт.

Очевидно, что сам текст Стратегии видели и знают лишь узкий круг специалистов, она не имеет широкого общественного резонанса. Один из участников говорит: *это обычный министерский административный документ, в котором не содержится каких-нибудь концептуально интересных вещей вообще.* Другой эксперт добавляет: *Для чиновников это беспроигрышный вариант: сделать такое заявление, показать значимость и эпохальность своей работы, что-то там до 2020 года, до 2030 года или еще дальше.*

*Кажется, что серьезно вроде бы люди работают, на стратегическую перспективу. Поэтому, к сожалению, это модно, но это – явная увлеченность такими стратегиями. Я не говорю, что этой стратегии не должно быть, но мы уже слишком часто их меняем, что уже противоречит самой такой концепции. Стратегия не может меняться через 2-3 года.*

Однако аналитики сходятся во мнении, что Стратегия-2030 не отвечает экономике инновационного типа. Более того, они считают, что работать с этим документом затруднительно, т.к. в нем недостаточно четко прописаны конкретные механизмы, как, каким образом будет реализовываться эта Стратегия. По мнению одного из экспертов, стратегия *совершенствует систему, но не стимулирует переход на инновационное развитие экономики.* Другой эксперт полагает, *что этот документ, с одной стороны, чрезмерно декларативен. С другой стороны, в нем практически отсутствует экономика. Там есть достаточно подробные наборы транспортных объектов и проектов развития транспортной инфраструктуры, которые разбросаны по федеральным округам. Но сразу возникает вопрос: как это все совмещается с развитием самих этих регионов, с развитием экономики этих округов?*

Один из участников исследования напомнил об отработанном во всем мире методе foresight-исследований. По его мнению, прежде чем писать подобного рода документы, необходимо провести экспертные панели, состоящие из представителей государственной власти, структурных направлений отрасли, представителей бизнеса, представителей научных сообществ, потребителей. И по результатам таких исследований можно было бы сформулировать некую дорожную карту деятельности Минтранса, это было бы совершенно оправдано.

Если говорить о предварительных выводах реализации Стратегии-2030, то эксперты одобрили восстановление идеи дорожного фонда, появление некоторой установочной документации, новой правовой базы. Но для того, чтобы все процессы двигались быстрее, необходимо, по мнению некоторых экспертов, менять организационно-управленческую систему. *Полгода мы законы принимаем, полгода их рассматриваем. В итоге, когда закон выходит в жизнь, то к этому времени он уже устарел и никому уже неинтересен, он уже не нужен,* - говорит участник исследования.



*Если брать отчеты статистики по протяженности автомобильных дорог, то стратегия, безусловно, выполняется. Хотя на практике мы видим, что это все – игра цифрами, игра данными. Что касается остальных аспектов, то по всем позициям практически, которые были заявлены в стратегии Минтранса 2020, мы видим обратное движение. Не только выполнение в сторону улучшения показателей, а, наоборот, в сторону ухудшения.*

Важно также отметить, что решать проблемы в отдельно взятой транспортной отрасли довольно сложно, т.к. стратегия конкретной отрасли будет наталкиваться на различные препятствия, которые будут возникать из-за того, что другие отрасли, связанные с ней, будут работать, не имея в виду реализацию Стратегии.

## **Оценка поставленных задач**

### **Формирование единого транспортного пространства**

Сформировалось мнение, что подобная задача может остаться просто на уровне лозунга. Как считает один из участников исследования, *нам просто нужно формирование транспортной системы с высокими потребительскими свойствами. Так, чтобы потребители были вовремя и в кратчайшие сроки обслужены с высоким качеством.* Таким образом, если эта цель будет достигнута, то все перечисленные в Стратегии задачи и приоритеты реализуются автоматически. С одной стороны, слаженная работа всех видов транспорта – это правильно поставленная задача. С другой стороны, непонятно, каким образом будет создаваться единое транспортное пространство.

*Единого транспортного пространства, к сожалению, у нас нет. Оно разорвано – на стыках между видами транспорта, между отдельными регионами и т.д. - констатирует один из экспертов. Единое транспортное пространство – это сегодня не соединение разных крайних точек России автомобильными дорогами, а это, прежде всего, развитие транспортной инфраструктуры. Это улучшение времени доставки грузов автотранспортом из одного населенного пункта в другой. Это улучшение затрат топлива на перевозку грузов, хотя бы доведение до европейских показателей. Это улучшение качества автомобильных дорог.*

## **Совершенствование рынка транспортных услуг**

Эксперты признают, что существуют проблемы с поставщиками высококачественных услуг для потребителей, как с точки зрения пассажирских перевозок, так и с точки зрения грузоперевозок. К тому же, в отношении роста объемов перевозок, задача на сегодняшний день не выполнена.

*Если речь идет о пассажирской доступности, то мы здесь, безусловно, никак не продвинулись. Потому что для обеспечения доступности нужна другая дорожная сеть, другая планировка городов, - констатирует аналитик.*

Одной из причин постановки задачи совершенствования рынка транспортных услуг является отстающий технологический уровень, в первую очередь, пассажирских перевозок.

*Во всем мире существует сорегулирование автоперевозок. Когда сообщество и государство договариваются, - говорит эксперт. А в России государство свои обязанности перекладывает на плечи сообщества.*

## **Интеграция в мировое транспортное пространство**

Эта задача, представляется реализуемой только в том случае, если российские территории будут всерьез использоваться в качестве транзитной зоны для международного сообщества. И эту идею многие эксперты отмечали как полезную и весьма актуальную. *Интегрироваться в транспортные потоки, я считаю, надо на равных. На равных интегрироваться – это значит, что должны быть равные дороги, должны быть равные автомобили, и должны быть равные зарплаты. При этом – равные обязанности и равные права, - говорит эксперт.*

Однако эта задача трудно достижима для Минтранса, полагают участники исследования. И приводились примеры, что РЖД уже давно сотрудничает с европейскими компаниями и активно перенимает опыт строительства, производства и развития инфраструктуры.

*Мы говорим очень много о транспортных коридорах, но система транспортных коридоров у нас, по большому счету, не построена. У нас нет транспортно-логистических узлов или центров. У нас нет на транспортных коридорах конкуренции видов транспорта и взаимодействия видов транспорта. <...> Идет интеграция, но очень сложно. Потому что мы не достигаем до тех стандартов, которые ставит Европа. Например, по евро – качество, - уверен один из участников исследования.*

Но один из экспертов отметил положительную тенденцию в решении этой задачи: *Здесь, пожалуй, самое лучшее достижение. Потому что приняты все новые технические регламенты. Задача направлена на объединение со стратегическими партнерами.*

### **Повышение уровня безопасности транспортной системы**

Уровень безопасности транспортной системы эксперты оценили довольно скептически. По сравнению со странами Европы смертность в России на порядок выше. Это связано с большим износом автомобильного, железнодорожного и авиатранспорта. Потому что безопасность – это, в первую очередь, состояние техники. Проблема связана также с низким уровнем ответственности эксплуатирующего тот или иной транспорт.

Возможным выходом могло бы служить создание единой организационной структуры. Один из участников исследования предлагает: *Чем больше мы плодим структур, которые за что-то отвечают и что-то контролируют, тем больше проблем возникает. Поэтому здесь должно быть все сообща. Как у нас есть проблема на Северном морском пути. Если какая-то авария происходит в море, то за это отвечает одна служба. Если авария происходит где-то в береговой зоне, то за это уже отвечает, допустим, МЧС. Такого быть не должно. Должна быть единая большая «служба», которая будет нести ответственность за целый комплекс.*

### **Региональный аспект развития транспортной системы**

Наиболее болезненный вопрос – региональный. В России даже в благополучные годы регионы были оставлены без денег на дорожное строительство. Региональная сеть прирастала в последние годы незначительно. Есть регионы, свидетельствуют некоторые эксперты, куда приходили деньги по политическим мотивам: скажем, Сочи и

*Владивосток. Есть регионы, объективно богатые: Ханты-Мансийск. Там, действительно, какие-то изменения произошли и, в общем, вполне приличные. А что касается регионов, которые не попадают ни в число богатых, ни в число политически приоритетных, тут вообще никаких сдвигов не произошло. Наоборот, произошло массовое выбытие, списывание дорог, сокращение сетей.*

## **Приоритеты транспортной политики**

Приоритеты, заявленные в Стратегии, эксперты оценили неоднозначно. Формулирование таких приоритетов, как создание условий для экономического роста, повышение конкурентоспособности национальной экономики, превращение географических особенностей России в ее конкурентное преимущество, безусловно, не вызывает возражений. Однако эксперты требуют большей конкретизации заявленных приоритетов. *Все эту описательность надо выбрасывать. Потому что после прочтения многостраничного документа, задумываешься: в чем же стратегия, где ее цели и приоритеты, где красная нить этого?, - удивляется один из участников исследования.*

Приоритеты определены, задачи поставлены правильные, а механизмы, инструменты и средства их решения просматриваются достаточно скупо, полагают аналитики. С поставленными приоритетами спорить невозможно. Другое дело – методы, формы и сроки исполнения очень зависят от качества управления. Обязательно нужна политическая и экономическая содержательная работа более высокого уровня. *Тут мы пока видим, что есть большая слабинка. Сами цели безоговорочно верно поставлены. А вот к тем институтам и к государственным структурам, которые курируют их реализацию, - можно высказывать претензии, - считает эксперт.*

## **Механизмы реализации стратегии**

С одной стороны, законодательно-правовая база, безусловно, требует корректировки. По мнению экспертов, должна быть определенная логика в определении приоритетов в законодательстве (например, если одна из главных проблем – это «откаты», то и законодательные механизмы должны быть направлены на борьбу с ними). С другой стороны, любые заявленные механизмы могут остаться на уровне лозунгов, как считают

аналитики, если правоприменительная практика в России будет оставаться на таком же низком уровне, как сейчас.

На сегодняшний день российская законодательная база в транспортном секторе не отвечает международным стандартам. Один из экспертов приводит пример: *есть проблемы в связи с этим. Например, доставка контейнеров, - когда нет единой грузовой накладной. Законодатели говорят про закон о транзите, который все разрабатывают, но так его и нет.*

## **Региональная составляющая Стратегии**

По мнению экспертов, региональная составляющая в Стратегии проработана недостаточно, не учтена специфика регионов. *Логично было бы предположить, что транспортная стратегия является следствием неких стратегических документов в целом о пространственном развитии страны. О стратегии развития регионов отдельных или целых региональных блоков. <...> Но в нынешнем виде, в каком стратегия сейчас существует, ответов на эти вопросы там совсем нет, -* полагает участник исследования. В этом смысле оценить эффективность программы в ее региональном измерении крайне сложно. *Какой будет достигнут эффект для развития территории? Как получится конкурентная способность этого регионального блока или нескольких регионов? На эти вопросы стратегия не отвечает, -* продолжает эксперт.

Как отмечают участники экспертного опроса, конкурентное преимущество России в плане развития регионов может состоять в реализации транзитной системы. Россия может быть транзитной зоной, соединяющую Европу и Азию. Хотя для транзита международного уровня нынешняя инфраструктура находится в плачевном состоянии, но реализация таких планов могло бы быть стимулом для развития экономики и дополнительной прибылью от перевозчиков в государственную казну.

*Шесть субъектов федерации не имеют ближайшего дорожного сообщения со своими соседями. Это примечательно. Это – одна из проблем. Какое транзитное пространство вы сделаете, когда такие вещи не решены!,-* недоумевает эксперт. Если говорить о системе платных дорог, то для регионального развития она не очень подходит. Для

регионов нужна сеть дорог с большим количеством примыканий. А платные дороги имеют минимальное количество примыканий.

*Все говорят о создании логистических центров, но национальная система логистических центров в Минтрансе не разработана. <...> Там говорится, что нужно совершенствовать региональные вопросы. Да, они совершенствуются, но регионы ждут денег, а денег им дают очень мало,* - добавляет один из участников экспертного опроса.

## **Финансовое обеспечение**

Общее мнение экспертов о финансовой составляющей Стратегии можно сформулировать так: эффективность функционирования транспортной системы России обратно пропорциональна финансовым вливаниям в отрасль. *Денег выделяется больше, а показатели становятся хуже. Эффективность деятельности транспортной системы определяется не количеством выделяемых средств, а совершенно конкретными показателями. Как-то: количество и увеличение протяженности автомобильных дорог с твердым покрытием, протяженности путей сообщения, строительство авиатранспортной инфраструктуры.*

Однако в качестве источников получения денежных средств эксперты называли такие: повышение акцизов (для эффективности, на 8 рублей, однако есть сомнения насколько это возможно), обложение налогами «черных» грузоперевозчиков (которые платят только транспортный налог), частно-государственное партнерство (вливание инвестиций частного бизнеса), иностранные инвестиции.

*Надо соединять условия использования государственных и коммерческих ресурсов. Кроме того, у нас очень мало инструментов задействовано, которые еще в царской России применялись. Мы почти не занимаемся концессиями. Кредитование и привлечение допресурсов. Тоже у нас пока недостаточно активное. Крупные займы – под серьезный проект, с гласностью для населения. Таких проектов нет. Если будет здесь политическая воля, то вполне можно привлечь к требуемой сумме по прогнозу и средства населения, и бизнеса. Но два условия: сам проект должен быть очень чисто просчитан и гласным. Так, чтобы было понятно, в чем состоит его эффективность,* - рассуждает один из экспертов.

## Минтранс и РЖД: союзники или соперники

Стратегия развития железнодорожного сектора от РЖД, по мнению экспертов, Транспортной стратегии-2030 Минтранса не противоречит. *На самом деле, эти документы, безусловно, из единой корзины. Все процессы происходят по единой технологии, по сути. Если бы они друг другу противоречили, то движение просто бы остановилось.* Эксперты также оценили, что стратегия РЖД более продуманна, логична и реалистична. *РЖД – богатое ведомство, имеет возможность привлекать к работе не только отраслевые институты, но и экспертов посерьезнее.* К тому же, одно дело – бюджетные средства, когда заказывает Минтранс, другое дело, когда корпорация для самой себя делает документ. *Там (у РЖД) видна мера ответственности компаний. Там есть ярко выраженный бизнесовый подход. Это нормальный документ, достаточно работоспособный. <...> А в стратегии, которую подготовил Минтранс, есть неопределенность. Это просто декларация о намерениях, что мы вот все сделаем. Но как, каким образом? Это непонятно, - говорит аналитик.*

Более того, эксперты полагают, что каждый вид транспорта должен иметь свою стратегию развития, которая бы одновременно интегрировалась в стратегию развития всей транспортной системы России, но обязательно с учетом специфики развития регионов. Потому что стратегия – это модель действия на рынке. *Минтранс сделал стратегию развития, но дальше они там не пошли. Хотя должны были сделать все ведомства – авиационный транспорт, автомобильный, речной – сделать свои стратегии, -* утверждает участник опроса.

Но в целом, эти два документа сравнивать трудно, т.к. РЖД – это открытое акционерное общество, Министерство транспорта – государственное учреждение. Организационно-правовые формы разные и от этого цели тоже разные. *Поскольку РЖД – это ОАО, т.е. бизнес-структура, то она, соответственно, развиваться хочет несколько по-другому. Другое дело, что реализация стратегии РЖД невозможна без соприкосновения с общетранспортной стратегией. Но мне кажется, что сравнивать эти стратегии просто неправильно, -* считает один из экспертов.

## Управленческий потенциал

Одно из важнейших механизмов реализации любой стратегии – это управленческий потенциал. В наличии управленческого потенциала в транспортной сфере у экспертов есть сомнения. *У каждого чиновника свои интересы. Я имею в виду – отраслевые. Они реализуются по-разному,* - говорит участник исследования. *Не сложился еще костяк кадров, который бы имел достаточный опыт для реализации поставленных задач,* - говорит другой эксперт. Проблема начинается с того, что не хватает как молодых специалистов, так и специальной транспортной литературы. Важно начать решение проблемы с принятия соответствующих программ обучения в профильных вузах в транспортной сфере, уверены некоторые эксперты.

*Мы за последние 20 лет не издали ни одной приличной зарубежной книжки по транспортному планированию, по транспортной политике, по транспортной стратегии. Таких книг выходит очень много за рубежом: от Японии до Канады, где угодно. Там выходит куча интереснейшей литературы. Ничего не перевели. Мы, как были в изоляции от остального мира в этой области, уже никакие идеологические соображения не мешают, ничего. Просто это – наша интеллектуальная лень,* - сетует эксперт.

Но некоторые эксперты выразили уверенность, что уровень компетентности российских чиновников достаточно высок для реализации Транспортной стратегии, просто управленческие механизмы находятся не на самом высоком уровне. Аналитики говорили, что специалисты Министерства транспорта – высокопрофессиональные люди, которые готовят серьезные документы, однако когда этот документ проходит согласование, он претерпевает существенные изменения, не всегда в лучшую сторону. Такого типа документы получаются громоздкими, и правильные мысли оказываются погребенными под валом описаний. Документ теряет внутреннюю логику при последующем выхолащивании.



## Европейский опыт или свой путь

В этом вопросе эксперты были единодушны: для решения своих транспортных проблем Россия должна ориентироваться на опыт других стран, в частности, европейских. При всех технологиях и интеллектуальном потенциале, России необходимо перенимать западные технологии. Однако копировать не вслепую, а можно начать с массовой программы издания зарубежных учебников и монографий в области транспортной политики, транспортного планирования – регионального, национального, городского.

Необходима адаптация к российским условиям зарубежной нормативной базы Европы, а также Японии, Китая. *Не бывает национальных дорог, а бывают особенности национальной культуры, чего угодно. Национальных особенностей устройств транспортной системы не бывает в природе,* - говорит эксперт.

Безусловно, качество дорог должно быть везде высоким. Делать скидку на то, что в России другие температуры и другие условия, по сравнению с большинством европейских государств, тоже нельзя, считают аналитики. Известно, что в северных странах с похожими климатическими условиями прекрасные дороги.

Для перехода на европейские стандарты Россия, в первую очередь, должна уйти от системы откатов. *Россия должна убрать систему откатов. Про нее все знают, но все дружно молчат. Если хочешь, чтобы у тебя брали, то откати. Я понимаю, если взяли 2-3-5%, но берут 30-40-50%. Поэтому себестоимость такая бешеная,* - говорит эксперт. Другой участник исследования подтверждает: *в автодорожном хозяйстве слишком большая коррупция, которая доходит по отдельным расчетам до 70% от стоимости муниципального или регионального заказа на строительство дороги. Здесь, конечно, нужна системная борьба с этим злом.*

Необходимо перенимать передовые технологии. *К нам приезжают иностранные специалисты, которые готовы помогать, объяснять и налаживать здесь производство. Я считаю, что просто на этом не стоит экономить. Нужно налаживать партнерские связи и перенимать технологию. Даже не опыт, а именно технологию строительства.*

*При наличии огромного количества ученых, талантливых и молодых, с уже имеющимися разработками, - почему мы не можем дойти до уровня Европы? Вот это – вопрос, -* полагает участник экспертного опроса.

Исходя из европейских стандартов, должно быть два типа дорог: платные и параллельно бесплатные, чтобы у потребителя был выбор. Россия выбрала свой путь – сделать платные дороги и далеко не высокоскоростные. Например, трасса Москва – Дон. *Нужно обязательно вести автомобильные магистрали восток – запад, север – юг. Они должны быть скоростные и не заходить в города. Учитывая то, что у нас – социальное государство, мы строим социально-рыночную экономику, то эти дороги должны быть не частные, а общественные. Делать это должны под руководством государства, но не только за счет средств налогоплательщиков. Это должны быть и частные инвестиции, должны быть системы стимулов и мотивации,* - предлагает эксперт.

В других странах тоже сложный климат и рельеф. Дорожное строительство везде – это, конечно, сложная проблема. Многие страны имеют собственные традиции в этой сфере. Например, в Испании, Италии много горных дорог. Эксперты полагают, что нужно ориентироваться и стремиться удешевить строительство не за счет привлечения некачественной дешевой рабочей силы, а за счет прозрачности и применения новых технологий.

*У нас скорость перемещения грузов по стране 9 километров в час. Эта скорость определяется оформлением накладных, документов, системы построения транспорта. Я бы сказал – нормативной логистика. Эта нормативная логистика не дает при магистральной скорости поездов примерно такой же, как в Европе. Там скорость перемещения грузов – 45 километров в час. У нас – 9 км в час. <...> Если мы доведем скорость перемещения грузов хотя бы до 21 км в час по России, то Суэцкий канал будет по сравнению с нами не конкурентно способен,* - приводит пример участник рынка. Чем быстрее в стране перемещаются потоки – грузовые, финансовые, тем более развита экономика.

## Частно-государственное партнерство

По мнению экспертов, роль частного бизнеса в развитии транспортной инфраструктуры должна быть большей. Однако участие бизнеса осложняется тем, что срок окупаемости таких проектов от 50 лет и выше. Бизнес на такое решение может пойти только при условии, если есть выгода, сопряженная с такими инвестициями. Например, если дорога строится для освоения конкретного шельфа или источника природных ресурсов, тогда частный бизнес дорогу финансировать будет.

Государство не может дать компаниям твердых гарантий, поэтому они не решаются вкладывать деньги в дорогостоящие транспортные проекты. *Частный сектор будет вкладываться только в те проекты, где можно просчитать, через сколько времени я сумею окупиться. Потому что государство зачастую вкладывает деньги в те проекты, которые, как известно, окупятся только через 100 лет. Они учитывают социальный фактор и еще ряд других факторов. Но это – государство. Если частнику сказать, что через 100 лет ты окупишься, то он даже разговаривать не будет,* - говорит один из экспертов.

Проблема заключается в том, что частный инвестор не мотивирован для участия в такого рода проектах. Он должен быть мотивирован хотя бы правом собственности. Потому что в соответствии с Бюджетным кодексом, если в транспортную отрасль был инвестирован хотя бы один бюджетный рубль, то это уже не отчуждаемо в пользу частного инвестора. *Я никогда не могу быть собственником этого самого транспортного объекта. Поэтому мне совершенно не интересно всем этим заниматься»,* - объясняет аналитик. Таким образом, если будут создаваться условия выгоды для бизнеса, только тогда он будет участвовать. Как вариант, один из экспертов предлагает создавать институты – фонды, корпорации, программы и иные государственные структуры, имеющие целью конкретную поддержку развития тех или иных крупных транспортных проектов, либо промышленно-транспортных проектов. Это могло бы являться гарантией для инвесторов.

*Инфраструктурные проекты в России с неотлаженными концессионными механизмами вряд ли будут в массовом порядке привлекательны для частных инвесторов. Поэтому роль первой скрипки и большой удельный вес сейчас здесь за государством,* - говорит эксперт.

В отношении пропорций участия бизнеса и государства в строительстве транспортной инфраструктуры, мнения экспертов разошлись: некоторые эксперты называли пропорцию 50/50, некоторые 30/70 в пользу частного бизнеса. Если социальная значимость повышена, то государство может вкладываться больше. *Неправильно, когда государство выделяет деньги. Деньги в стране есть, они находятся не только в государственной казне. Нужно уметь учиться работать по европейскому стилю,* - убежден один из аналитиков транспортного рынка.

Есть мнение, что удачное применение инвестиций частного бизнеса – участие в развитии портовых мощностей и аэропортов. *Частный капитал обычно идет на создание перегрузочных терминалов. Развитие самого порта – его строительство, молы и другие защитные сооружения портовые, все это, конечно, делается за счет федерального бюджета. В Домодедово почти полностью частный капитал. Я имею в виду застройку. А удлинение взлетно-посадочных полос – это финансировалось из федерального бюджета. Развитие терминалов для обслуживания пассажиров, грузопереработки – сюда вносили средства уже частные инвесторы,* - рассказывает участник исследования.

## Реалистичность исполнения Стратегии

Участники исследования сошлись во мнении, что с большей вероятностью Транспортная Стратегия-2030 выполнена не будет, во всяком случае, в том объеме и с теми показателями, которые в ней заявлены.

*По мнению одного из экспертов, это чисто политическая штука. Если захотят оценить работу положительно, то скажут, что стратегия выполнена качественно и в срок. Если захотят поругать, то скажут, что не выполнена или совсем не выполнена. И тот, и другой вывод будет абсолютно верен. Тут все очень просто. Ведь там абстрактные вещи написаны – доступность, рынок, качество и т.д. Понятно, что в таких категориях может быть все выполнено или нет.*

Следует также учитывать, что 2011-2012 годы – это годы выборов, т.е. внимание и ресурсы в большей степени будут направлены на другие вещи. Предположительно, что большой импульс Стратегия может получить после 2012 года, однако ей, безусловно, потребуется актуализация. *Я думаю, что в 2015 году будет новая корректировка. Потому что эта стратегия определяет только цели, а реализация идет через федеральные целевые программы, где конкретные задачи, объемы финансирования, за счет чего и т.д.,* - полагает эксперт.

Участники исследования полагают, что Стратегия не может быть выполнена качественно и в срок, в силу откровенной незащищенности и слабости его финансовой составляющей. И сам ее ход реализации будет идти с большим отставанием. Это точка зрения основывается как на анализе содержания программы, так и на понимании серьезных проблем, связанных с осуществлением поставленных в ней задач. Таким образом, на сегодняшний день можно говорить о хороших намерениях авторов Стратегии и принципиально правильных целях – но не о «технологичных» решениях, способных обеспечить развитие отечественной дорожной сети на уровне требований XXI века.

## Приложение 1

### Список экспертов

№	ФИО	Должность
1.	Аксенов Юрий Николаевич	Директор Научно-исследовательского института транспорта и транспортного строительства
2.	Блинкин Михаил Яковлевич	Научный руководитель НИИ транспорта и дорожного хозяйства
3.	Дунаев Олег Николаевич	Профессор Финансовой академии при Правительстве РФ, академик Российской академии транспорта
4.	Журавлева Анастасия Вадимовна	Руководитель службы рекламы, маркетинга и выставочной деятельности аналитического журнала «Автомобильные дороги»
5.	Котов Александр Владимирович	Глава Межрегионального профессионального союза водителей профессионалов
6.	Кричевский Никита Александрович	Научный руководитель Института национальной стратегии
7.	Лисоволик Ярослав Евгеньевич	Ведущий экономист Deutsche UFG
8.	Масленников Никита Иванович	Советник Дирекции по социально-экономическим проблемам развития фонда Институт современного развития
9.	Николаев Игорь Алексеевич	Руководитель стратегического департамента группы компаний ФБК
10.	Терешина Наталья Петровна	Заведующий кафедрой «Экономика и управление на транспорте» Московского государственного университета путей сообщения
11.	Томчин Григорий Алексеевич	Президент Всероссийской ассоциации приватизируемых и частных предприятий
12.	Федоренко Анатолий Иванович	Заведующий кафедрой Управления логистической инфраструктурой ГУ-ВШЭ

### Вопросы к интервью

1. Как бы Вы могли оценить тенденцию развития/упадка транспортной отрасли за последние пять лет? Могли бы Вы выделить наиболее острые проблемы? Что происходит с автодорожным хозяйством, общественным транспортом, морским транспортом, авиацией и уровнем загрязнением окружающей среды?
2. В 2005 году была принята «Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2020 года». В 2008 году она была существенно доработана и ее реализация была продлена до 2030 года. Как Вы могли бы оценить новую стратегию? Каковы ее положительные и отрицательные стороны? Насколько она реалистична?
3. Как с Вашей точки зрения была реализована предыдущая стратегия-2020? И как будет при таком же потенциале идти реализация новой стратегии-2030? Можно ли сделать какие-то предварительные выводы хода реализации стратегии?
4. Ваша оценка основных задач новой стратегии: а) Формирование единого транспортного пространства России. б) Совершенствование рынка транспортных услуг (доступность, качество, рост объема, рост конкурентоспособности, развитие транспортной техники и т.д.). в) Интеграция в мировое транспортное пространство. г) Повышение уровня безопасности транспортной системы (в т.ч. снижение воздействия на окружающую среду). д) Региональный аспект развития транспортной системы.
5. Ваша оценка выбранных Минтранс приоритетов, насколько они отвечают потребностям отрасли, не упущено ли что-то? а) Создание условий для экономического роста. б) Повышение конкурентоспособности национальной экономики и качества жизни населения. в) Превращение географических особенностей России в ее конкурентное преимущество.

6. Эффективны ли будут механизмы реализации стратегии, такие как: совершенствование законодательно-правовой базы, создание эффективной системы управления реализацией стратегии, обеспечение трудовыми ресурсами?
7. Существует ли для реализации стратегии-2030 достаточный управленческий потенциал? Есть ли у России опыт реализации подобных масштабных проектов в условиях рыночной экономики? Достаточно ли компетентны для этого сегодняшние чиновники?
8. Существует также Стратегия развития железнодорожного сектора от РЖД, направленная на формирование доступной и оптимальной железнодорожной системы, на снижение транспортных издержек, повышение инвестиционной привлекательности железнодорожного транспорта. Могли бы сравнить эти два документа? Не противоречат ли они друг другу? Или эффективно дополняют?
9. Очевидно, что реализация амбициозной транспортной стратегии-2030 требует немалых денежных вливаний (не менее 600 млрд. руб. ежегодно). На Ваш взгляд, сможет ли государство «потянуть» такие расходы?
10. Известно, что по затратам и себестоимости строительства дорог Россия значительно опережает Европу. Насколько сильно Россия отстает от европейских стандартов? Нужно ли ориентироваться на опыт других стран или России нужен свой подход в развитии транспортной системы?
11. В то время как Минтранс планирует превратить географические особенности России в ее конкурентное преимущество, эксперты, в свою очередь, резко критикуют региональную составляющую стратегии-2030, отмечая слабость отображения специфики отдельных регионов. Как Вы оцениваете региональную составляющую стратегии? Какие существуют недоработки? Есть ли плюсы? Что было упущено?
12. Недавно создана госкомпания «Росавтодор», деятельность которой будет состоять в участии в строительстве и реконструкции автодорог, в том числе с привлечением средств негосударственных источников. Однако государство не может дать



серьезных гарантий частным транспортным компаниям и они не решаются вкладывать деньги в дорогостоящие транспортные проекты. На Ваш взгляд, в каких пропорциях должно существовать частное и государственное инвестирование транспортного сектора? Должны ли крупные инфраструктурные проекты финансироваться за счет частного сектора?

13. Могли бы Вы дать общий прогноз хода реализации Транспортной стратегии-2030? Насколько качественно и в срок она будет выполнена?