

ПОРТАЛ ПРАВИТЕЛЬСТВА РОССИИ

НОВОСТИ

Заседание Правительства

17 октября 2013 13:00

Повестка: о развитии внутреннего водного транспорта России; о Стратегии социально-экономического развития Сибири и ещё 10 вопросов.

[Вступительное слово Дмитрия Медведева](#)

[Доклад Министра транспорта Максима Соколова о состоянии и перспективах развития внутренних водных путей Российской Федерации](#)

[Сообщение члена Экспертного совета при Правительстве Сергея Мальцева](#)

[Сообщение заместителя Председателя Правительства Аркадия Дворковича](#)

[Сообщение Министра финансов Антона Силуанова](#)

[Брифинг Министра труда и социальной защиты Максима Топилина](#)

Стенограмма:

Д.Медведев: Несколько вопросов хочу поставить в начале заседания Правительства. Первый касается развития внутреннего водного транспорта, он у нас и в повестке дня номер один. Очевидно, что за последние десятилетия ситуация в области внутренних водных сообщений стала существенно хуже, чем это было в прежний период. Более, наверное, четверти гидротехнических сооружений, шлюзов, плотин, фактически не отвечает современным требованиям. Я думаю, что это ещё достаточно оптимистичский такой подход. Уровень их безопасности, к сожалению, низкий, и есть существенные ограничения для судоходства, прежде всего в Единой глубоководной системе европейской части России на различных участках.

Это замедляет скорость судов, уменьшает их загрузку, делает в конечном счёте и просто неудобным, и неконкурентоспособным использование наших рек как водных дорог, как водных артерий, а это плохо, потому что всё-таки водный транспорт является самым дешёвым. Во многом это связано с длительным недофинансированием соответствующей инфраструктуры. Нынешние нормативы не покрывают затраты на содержание этой инфраструктуры, недостаточно активно приходят в отрасль и частные инвестиции.

В современных условиях, когда четверть дорог федерального значения систематически

перегружена, железнодорожный транспорт работает, вы тоже знаете, с максимальной загрузкой (протяжённость узких мест выросла на 20% на железнодорожном транспорте), необходимо рационально использовать наши естественные коммуникационные возможности, а именно внутренний водный транспорт.

Достаточно сказать, что в крупнейших промышленных странах Европы, в Германии и во Франции, таким образом доставляются 10% общего объёма грузов, несмотря на развитую сеть автодорог.

Минтранс подготовил проект Стратегии развития внутреннего водного транспорта на период до 2030 года. Очевидно, что развитие речных перевозок создаст условия для перераспределения этих транспортных потоков, о чём я сказал, для того чтобы более рационально перевозить крупногабаритные, тяжеловесные грузы, которые, строго говоря, только водными путями и можно возить, обеспечит перевозки на социально значимых маршрутах в районах Дальнего Востока, Крайнего Севера и Сибири, тем более что там водный транспорт – это зачастую единственный способ добраться до Большой земли.

Стратегия была размещена на сайте Минтранса в августе, рассматривалась Экспертным советом при Правительстве, так что поговорим об этом вопросе.

У нас ещё одна сегодня стратегия, но мы её не принимаем, а слушаем, – это ход реализации Стратегии социально-экономического развития Сибири до 2020 года. Просто поговорим о том, как обстоят дела, что сделано и что, к сожалению, не получается.

И ещё один вопрос, который хотел бы отметить. Мы рассматриваем проект программы, которая определяет государственные гарантии медицинской помощи, которая оказывается гражданам бесплатно, независимо от места жительства. Это очень важная конституционная гарантия каждого человека в стране. Она должна быть обеспечена практически, и это приоритет для всех властей.

Программы государственных гарантий принимаются уже 15 лет, с 1998 года. Проект разработан на трёхлетний период, то есть на 2014-й, 2015-й, 2016-й годы, прошёл обсуждение и экспертную оценку. По сравнению с прежними программами нынешний документ содержит и определённые новшества, о которых хотел бы сказать. Во-первых, это дополнительные условия для развития медицинской реабилитации пациентов после их лечения, а также оказание специализированной медицинской помощи в дневных стационарах, включая проведение таких сложных и важных вещей, как химиотерапия пациентам с онкологическими заболеваниями. Более чем в 2 раза увеличены нормативы финансирования дневных стационаров.

Во-вторых, в программу включены гарантии по финансированию медицинского освидетельствования потенциальных родителей, которые желают усыновить или удочерить оставшихся без попечения детей в соответствии с нормами действующего Семейного кодекса.

В-третьих, средние нормативы финансирования в ближайшие три года будут увеличиваться.

После принятия федеральной программы нужно будет принять территориальные программы. Общая стоимость территориальных программ в 2014 году вырастет почти на 230 млрд рублей по сравнению с 2013 годом, это 15% роста, и составит 1,7 трлн рублей. Хотел бы специально подчеркнуть и обратить на это внимание руководителей регионов – это всё

должно быть сделано в срок, то есть до конца текущего года все решения на региональном уровне должны быть приняты.

Приступаем к обсуждению вопросов. Первый вопрос – по внутренним водным сообщениям, перспективам развития внутренних водных путей. Пожалуйста, слово Максиму Юрьевичу Соколову.



М.Соколов **Министр транспорта Российской Федерации****Максим Юрьевич Соколов**: Уважаемый Дмитрий Анатольевич! Уважаемые коллеги!

Эксплуатируемая сеть внутренних водных путей Российской Федерации составляет на сегодняшний день 101 тыс. км. За последние 20 лет протяжённость внутренних водных путей с гарантированными глубинами судовых ходов сократилась почти на треть, гарантированные глубины снижены на протяжении 27 тыс. км.

По этой причине суммарные потери провозной способности флота из-за снижения качественных параметров составляют более 40 млн т в год. В то же время три четверти общей протяжённости внутренних водных путей Российской Федерации являются безальтернативными по своей сути, по ним перевозится около 30% речных грузов и более 50% пассажиров. На внутренних водных путях расположены 723 судоходных гидротехнических сооружения, 108 шлюзов. Более 10% судоходных гидротехнических сооружений сегодня имеют неудовлетворительный или же опасный уровни безопасности, несмотря на то что их техническое состояние значительно улучшилось за последние пять лет. Для обеспечения нормального технического состояния требуется выполнение плановых объёмов капитального и текущего ремонта. Одной из причин такого состояния, как Вы, Дмитрий Анатольевич, правильно подчеркнули, является недостаточное финансирование текущего содержания.

Внутренние водные пути и судоходные гидротехнические сооружения находятся исключительно в собственности Российской Федерации, финансируются в подавляющем большинстве в основном из федерального бюджета, и в настоящее время объём финансирования определяется на основании нормативов, которые были утверждены совместным приказом Минфина и Минтранса ещё в 2001 году. Эти нормативы, безусловно, сыграли позитивную роль в стабилизации положения на внутренних водных путях, в некотором их улучшении. Однако совершенно очевидно, что за последнее время, прошедшее после утверждения этих нормативов, произошли определённые изменения в структуре расходов, и на сегодняшний день это приводит к недофинансированию текущего содержания, которое по параметрам бюджета 2013 года составляет примерно 3,5 млрд рублей. Это, естественно, оказывает непосредственное влияние на габариты внутренних водных путей и на состояние судоходных гидротехнических сооружений, ну а в конечном счёте негативно сказывается на безопасности судоходства и эффективности речных перевозок.

Минтрансом совместно с агентством Росморречфлот были актуализированы нормативы 2001 года и соответствующий акт внесён на рассмотрение Правительства Российской Федерации. Для оптимизации нагрузки на федеральный бюджет нами предполагается определённый

переходный период, который позволит с 2017 года перейти на 100-процентное финансирование затрат на содержание внутренних водных путей в соответствии с нормативами, которые будут утверждены Правительством. Их принятие позволит привести параметры внутренних водных путей к нормативным и, таким образом, обеспечить те цели, о которых я сказал, и повысить транспортную доступность удалённых регионов.

Современное состояние внутреннего водного транспорта (изображено на слайде №4) характеризуется следующими показателями. Объём перевозок по прошлому году составляет 142 млн т, грузооборот – 81 млрд тонно-километров, объём перевезённых пассажиров – порядка 13 млн человек. Общая грузоподъёмность флота сегодня составляет более 8 млн т, численность – около 14 тыс. единиц. На внутренних водных путях расположено более 130 портов, а в отрасли работает порядка 100 тыс. человек.

Сегодня основными проблемами, которые существуют в речной отрасли, являются, во-первых, существенные инфраструктурные ограничения судоходства на магистральных водных путях, прежде всего в Единой глубоководной сети европейской части страны. Здесь критически лимитирующими участками являются Нижнесвицкий шлюз, Нижегородский участок в районе посёлка Городец, чуть выше по течению Нижнего Новгорода, там, где планируется создание низконапорного гидроузла, а также участок на Нижнем Дону от Кочетовского гидроузла до посёлка Аксай.

Во-вторых, это высокий средний возраст судов при низких темпах обновления. Так, сегодня средний возраст грузового флота составляет 32 года, пассажирского – 33, а если говорить о туристических судах, то этот возраст ещё выше – более 40 лет. За последние пять лет выбытие грузового флота превышало ввод новых кораблей в разы, порядка 20 раз. Ввиду длительных сроков окупаемости инвестиций в строительство судов и, в общем-то, относительно низкого уровня рентабельности судоходного бизнеса, особенно в климатических условиях нашей страны, без эффективных мер государственной поддержки создание современного флота по внутренним водным путям практически не представляется возможным. Мы долго анализировали этот момент вместе с экспертами и пришли к единому мнению.

Следует отметить, что принятие в ноябре 2011 года федерального закона о поддержке судостроения и судоходства позволило серьёзным образом изменить ситуацию в лучшую сторону. С момента вступления в силу этого закона оживилось отечественное судостроение: только за прошедшие два года было построено 63 новых грузовых судна внутреннего класса и смешанного типа плавания «река-море».

Третья проблема – это то, что большинство портовых сооружений введено в эксплуатацию более 35 лет назад и многие из них требуют проведения капитального ремонта. Сейчас средний возраст портового оборудования составляет порядка 30 лет, и на внутренних водных путях практически отсутствуют терминалы и логистические центры для обеспечения мультимодальных перевозок.

И, наконец, четвёртая причина – это дефицит кадров, особенно плавсостава. Наблюдается его высокая текучесть и относительно низкая социальная защищённость работников.

Таким образом, современное состояние отрасли в ряде случаев не позволяет оказывать услуги, соответствующие запросам в том числе и населения, не только экономических, хозяйствующих субъектов. Это подтверждается результатами опроса, который был проведён

по заказу Минтранса Всероссийским центром изучения общественного мнения в конце прошлого года.

Негативная устойчивая тенденция снижения роли внутреннего водного транспорта в транспортной системе проявилась прежде всего в резком падении объёмов перевозок. Это произошло в начале 1990-х годов. По сравнению с 1993–1994 годами это более чем в 4,5 раза. Естественно, структурные изменения в экономике страны, снижение объёмов промышленного строительства, добычи нерудных строительных материалов, а также развитие сети трубопроводов – это те объективные внешние факторы, которые ускорили или обусловили это снижение. Вместе с тем ухудшение инфраструктуры внутренних водных путей привело к переключению части грузопотоков, прежде всего массовых грузов, потенциально тяготеющих к внутренним водным путям, на наземные виды транспорта, в основном на автомобильный. Это также подтверждается тем, что за последний 20-летний период дальность перевозок автотранспорта возросла в 2 раза.

В то же время внутренний водный транспорт, безусловно, обладает преимуществами, которые позволяют говорить о наличии серьёзного потенциала роста. В качестве примера могу привести, что объём речных перевозок сегодня практически в 40 раз ниже объёма перевозок автомобильным транспортом, а соотношение грузооборота этих видов транспорта составляет всего лишь 1 к 3.

В условиях неравномерности объёмов перевозок в течение года речной транспорт может решить проблему сглаживания сезонных пиков, совпадающих с навигационным периодом (это изображено на слайде №6), а также перераспределения грузопотоков и прежде всего строительных грузов с наземных видов транспорта на внутренний водный.

На слайде №7 показано соотношение удельных расходов бюджета в рублях на тонно-километр на содержание и развитие инфраструктуры водных путей в сравнении с автомобильными дорогами за последние шесть лет. Видно, что это соотношение составляет по капитальным затратам 1 к 12, что, безусловно, также говорит в пользу развития речного транспорта, который к тому же является самым экологичным видом транспорта, так как выбросы углекислого газа на тонну перевезённого груза при эксплуатации судов в среднем в 22 раза ниже, чем при использовании грузовых автомобилей.

Д.Медведев: Максим Юрьевич, давайте всё-таки – что мы предлагаем сделать, потому что это всё констатация положения. Я уже об этом сказал во вступительном слове – и о полезности, и о важности.

М.Соколов: Да. Нами была предложена стратегия, исходя из приоритетов и целей в целом транспортной стратегии до 2030 года, и определены следующие цели развития внутреннего водного транспорта. Это создание условий для перераспределения грузопотоков с наземных видов транспорта, обеспечение конкурентоспособности, повышение доступности и обеспечение социальной функции при перевозке пассажиров, а также повышение уровня безопасности. Исходя из этого определены задачи в этой стратегии (это слайды 13–14), которые обеспечивают достижение долгосрочных целей. Там установлены сроки, этапы, ожидаемые результаты, проведена оценка необходимых финансовых ресурсов и показан механизм реализации этой стратегии. В этой же стратегии представлен достаточно подробный план мероприятий, и исходя из этого определены целевые индикаторы. Так, например, если следовать инновационному сценарию (а всего было представлено три сценария – базовый, умеренно инновационный и инновационный), то к 2030 году средний

возраст флота уже составит порядка 20 лет – на сегодняшний день 32, как я уже говорил, – грузоподъёмность флота вырастет более чем на 50%, объём перевозок вырастет более чем в 2 раза и достигнет порядка 300 млн т.

Д.Медведев: Главное – это деньги всё-таки. Деньги какие нужны?

М.Соколов: Что касается денег, то в целом финансовые ресурсы сбалансированы со Стратегией развития транспортной системы. Правда, финальный, заключительный этап согласования данной стратегии проходил ещё до утверждения бюджета на ближайший трёхлетний период, поэтому в этой части нам необходимо сбалансировать эту стратегию с теми бюджетными показателями, которые будут приняты Госдумой по 2014–2016 годам.

Что касается перехода на 100-процентное финансирование, то здесь мы предлагаем ряд мер, в частности считаем необходимым, чтобы и другие водопользователи, не только транспортники, которые эксплуатируют гидротехнические сооружения, каким-то образом платили за пользование общей инфраструктурой, особенно там, где гидротехнические сооружения обеспечивают соответствующий уровень этой инфраструктуры. Тоже в согласованном режиме мы такие меры поддержки должны будем в соответствии с этой стратегией определить.

Если говорить о частных инвестициях... Опять же за счёт прихода в отрасль, которая будет обеспечивать перевозки по реке, непосредственно внебюджетных инвестиций, то до 2030 года по инновационному сценарию мы планируем, что будет привлечено порядка 950 млн рублей и построено порядка 7 тыс. единиц флота для всех водных бассейнов страны. В основном это будет, естественно, флот, который будет построен за счёт внебюджетных источников. Хотя меры государственной поддержки тоже сбалансированы с Государственной программой развития судостроения, которая была представлена Минпромторгом, до 2030 года и предполагает введение в действие утилизационного гранта, а также пролонгацию мер по компенсации процентной ставки при кредитовании строительства судов. Соответствующее решение Правительства было принято ещё в 2008 году.

Что касается загрузки российских верфей, то комплексом мер государственной поддержки, в том числе с теми мерами, которые предложены и поддержаны Минпромторгом, предполагается обеспечить строительство пассажирского флота, а это ещё порядка 80 млрд частных инвестиций.

Хочу также отметить, что проект стратегии прошёл широкое общественное обсуждение, получил положительное заключение Общественного совета Минтранса, Экспертного совета при Правительстве Российской Федерации, а кроме того, был поддержан на координационном транспортном совещании государств – участников СНГ, то есть это сбалансированный такой документ. Мы считаем, что принятие этой стратегии позволит фактически дать новую жизнь развитию речного транспорта России. Прошу поддержать.

Д.Медведев: Спасибо. Я говорил, что стратегия у нас обсуждалась экспертным советом, как у нас и принято. Пожалуйста, слово одному из участников обсуждения, Сергею Валентиновичу Мальцеву.

С.Мальцев: Спасибо. Уважаемый Дмитрий Анатольевич, уважаемые члены Правительства! Представленный проект Стратегии развития внутреннего водного транспорта был рассмотрен членами Экспертного совета при Правительстве Российской Федерации. В целом, по мнению экспертного сообщества, проект основан на глубоком и комплексном

анализе отрасли и заслуживает поддержки. Важно, что в ходе доработки стратегии был реализован сбалансированный подход, когда решение проблем водного транспорта предусматривается в увязке с комплексным развитием транспортной системы страны. Учтены основные конкурентные преимущества водного транспорта – экономичность, экологичность и ресурсосбережение.

Развитие инфраструктуры водного транспорта позволит решить и задачу снятия, как уже упоминалось, сезонной нагрузки на инфраструктуру железнодорожного и автомобильного транспорта, и задачу повышения транспортной доступности в районах Сибири и Крайнего Севера. Переключение массовых грузов на речные суда может существенно улучшить ситуацию на железных дорогах, возникающую в связи с открытием летних ремонтных работ и увеличением пассажирского движения.

В настоящий момент, это отмечалось экспертами, грузопотоки дорогостоящих грузов из граничащих с Россией стран, таких как Иран, Казахстан, Туркменистан, Азербайджан, идут в обход России, в значительной мере не реализуется транзитный потенциал внутреннего водного транспорта. Поэтому стратегия была дополнена комплексом мероприятий, направленных на увеличение транзитного грузопотока релевантных макрорегионов – Каспийского, Балтийского и Черноморского, – что позволит увеличить объём экспорта транспортных услуг.

В документе предусматривается два возможных сценария развития – инновационный и базовый. Подготовлен план мероприятий с дифференциацией по целям, задачам и объёмам финансового обеспечения для каждого из вариантов, однако, по мнению экспертов, учитывая риск перехода экономики в фазу стагнации и акцент государства на сокращении бюджетных расходов, с высокой степенью вероятности можно предположить, что будет реализован базовый вариант развития.

При этом текущий момент характеризуется наличием объективной необходимости для интенсивных вложений в инфраструктуру, которые дадут ускоренный комплексный эффект для экономики страны при вступлении в фазу роста. Стратегия внутреннего водного транспорта рассматривается на фоне прохождения бюджетного процесса 2014–2016 годов. Предусмотренное бюджетное финансирование на восстановление параметров внутренних водных путей плюс восстановление круглосуточного движения флота по внутренним водным путям составляет 2,8 млрд рублей на 2014 год. Эксперты единодушны в том, что государственные инвестиции в инфраструктуру внутренних водных путей станут катализатором для частных инвестиций в обновление флота и портовой инфраструктуры, поскольку не секрет, что только полная загрузка судов при наличии нужной осадки и сокращении сроков перевозки имеет прямую взаимосвязь с ценой для конкретного грузоотправителя и оказывает существенное влияние на конкурентоспособность услуги.

Хотя 100-процентное финансирование не нашло отображения в проекте бюджета, есть просьба в дальнейшем рассмотреть возможность переноса финансирования основных мероприятий по восстановлению пропускной способности внутренних водных путей на 2014–2015 годы. В целом Экспертный совет поддерживает документ с учётом рекомендаций, которые я высказал. Спасибо.

Д.Медведев: Спасибо. Аркадий Владимирович (*обращаясь к А.Дворковичу*), смотрели там всё?

А.Дворкович: Да. Этот вопрос смотрели несколько раз на совещаниях, кроме Экспертного совета. Основным вопросом была финансовая модель, на основе которой можно реализовать поставленные задачи.

Есть две отдельные темы. Одна – нормативное содержание внутренних водных путей и гидротехнических сооружений. Здесь единственно возможным выходом с учётом жёстких бюджетных ограничений является поэтапный переход на 100-процентное нормативное содержание, как мы это делали и по автомобильным дорогам. То есть в 2014–2015 году цифры поставлены на основе бюджетных проектировок, а с 2017 года осуществляется переход на 100-процентное нормативное содержание. Это позволит в полной мере обеспечить как текущий, так и капитальный ремонт и после 2020 года иметь необходимые условия для значительного расширения частных инвестиций.

Вторая тема – это частные капиталовложения, прежде всего в обновление флота и строительство тех объектов инфраструктуры, где возможны частные вложения. Здесь без дополнительных стимулирующих механизмов не обойтись. Речь идёт о субсидировании процентных ставок, утилизационном сборе и субсидировании лизинга. Соответствующие решения будут предлагаться в ходе бюджетного планирования на 2015-й и последующие годы.

В целом этот документ заслуживает одобрения, хотя достижение поставленных индикативных показателей, ориентиров – очень сложная задача, и я бы не сказал пока, что в отрасли очень оптимистично настроены относительно того, можно ли будет её решить в те сроки, которые указаны, но при напряжённой работе это возможно.

Д.Медведев: Какие ещё будут комментарии к стратегии? Пожалуйста.

А.Силуанов: Спасибо, Дмитрий Анатольевич! Уважаемые коллеги, на наш взгляд, здесь нужно немножко, как и Максим Юрьевич (*М.Соколов*) сказал, доработать проект стратегии с учётом увязки с параметрами бюджета и госпрограммой, поскольку финансовый ресурс, который предусмотрен стратегией, отличается в большую сторону от возможностей бюджета и, соответственно, параметров государственной программы, поэтому считаем, что здесь ещё нужно поработать.

Кроме того, в стратегии предусматривается предоставление налоговых преференций, в частности освобождение от акцизов на топливо судов разных категорий. Второе – это освобождение и преференции по региональным налогам, имущественным налогам, по земельному налогу. Считаем, что здесь всё-таки нам не стоит заходить на поляну субъектов и муниципалитетов и решениями на федеральном уровне предоставлять такие льготы, поскольку в любом случае это потребует компенсации соответствующим субъектам из федерального бюджета недополученных доходов. Мы договаривались не вмешиваться на федеральном уровне в полномочия регионов и муниципалитетов, с одной стороны, а с другой стороны, не очень понятно обоснование освобождения от акцизов на топливо речных судов. Преференция для отдельных потребителей топлива явно здесь, наверное, не совсем корректна, потому что акцизы у нас собираются по месту производства, а потребление, соответственно, уже по месту заправки этих судов. Да и вообще, само это предложение, на наш взгляд, требует корректировки. Поэтому два соображения – по финансам и по налоговым преференциям, – я думаю, что мы отработаем уже в ходе доработки стратегии вместе с Минтрансом.

Д.Медведев: Хорошо. Спасибо. Давайте тогда договоримся о том, что какие-то нюансы ещё требуют доработки с учётом выступления коллег – и экспертов, и членов Правительства. Ну а так, в целом стратегию поддержим и примем. Договорились.

<...>

* * *

По завершении заседания Правительства Министр труда и социальной защиты Максим Топилин провёл брифинг для журналистов

Стенограмма:

М.Топилин: Добрый день! Хотел бы довести до вашего сведения, что Правительством одобрены проекты законов. Это три законопроекта – о страховых пенсиях, о накопительной пенсии и о внесении изменений в отдельные законодательные акты в связи с принятием этих двух законов. Это пакет из трёх законопроектов, это так называемый пакет, который содержит те изменения, которые будет претерпевать пенсионная формула, то, что мы все называем пенсионной формулой. Это те меры, которые многократно и постоянно с весны этого года обсуждались в рамках Государственной Думы, различных фракций Государственной Думы, на площадках Совета Федерации, среди журналистов, в прессе активно велись дискуссии по этому поводу.

Какие, коротко, мы себе ставили цели и какие позиции будут в законопроектах, которые внесёт Правительство в Государственную Думу? Это, во-первых, изменение, как я уже сказал, пенсионной формулы – это переход от начислений пенсионного капитала в рублях и деления его на коэффициент дожития так называемый (на 19), переход к системе баллов, когда права, которые образуются после перечисления страховых взносов в пенсионную систему, будут оцениваться, как я уже сказал, в баллах. Те, кто получает заработную плату на потолке, предельном потолке, налогообложения заработной платы, те будут получать 10 баллов условно. Те, кто ниже, будут получать меньшее количество баллов. Сколько человек наберёт этих баллов на протяжении своей трудовой жизни, когда за него уплачивались взносы, эти баллы будут складываться и при выходе на пенсию умножаться на стоимость пенсионного коэффициента. То есть это те известные правила, которые мы неоднократно до вас доводили.

В связи с чем этот переход предусматривается? Он предусматривается в связи с тем, что если формировать права в рублях и никоим образом их не учитывать с точки зрения стажевых вещей, то система будет через определённое время очень сильно разбалансирована, и мы не сможем избежать очень серьёзного увеличения дефицита Пенсионного фонда.

Также предусмотрено то, что в течение 10 лет будут повышены требования к стажу входа в систему. Если сегодня это пять лет, то в течение 10 лет необходимый стаж увеличится для входа в систему до 15 лет. То есть каждый год будет прибавляться по году и тем самым будет обеспечено то, что потребуется для того, чтобы войти в страховую систему, – нужно будет проработать 15 лет. Это то мероприятие, которое может вызывать некое, может быть, недопонимание. Но вместе с тем, когда мы проводили опрос общественного мнения, опрашивали людей по этому поводу, большинство людей считают, что это будет справедливо, то есть пять лет в восприятии граждан является слишком маленьким стажем, для того чтобы войти в страховую систему, на общих правах принимать участие в назначении пенсий, а 15 лет... По статистике я могу вам сказать, что порядка 95–97% имеют такой стаж, то есть, с

одной стороны, здесь не должно быть каких-то потерь, но с точки зрения потом распределения и участия в солидарной системе это оценивается как правильный момент.

Также формула будет содержать коэффициенты, премиальные баллы, которые человек будет получать за то, что он отложит, если захочет, добровольно пенсию. То есть если, предположим, выход на пенсию будет отложен на пять лет, то это будет увеличение приблизительно на 45%, то есть практически в 1,5 раза пенсия будет выше. Мы надеемся, что в перспективе, когда эта формула заработает, всё-таки люди будут стремиться к тому, чтобы отложить пенсию, но получать её впоследствии в более высоком размере.

Кроме этого хотел бы обратить внимание, что увеличивается налогооблагаемая заработная плата в течение семи лет (эта тема тоже обсуждалась): с 1,6, соотношение со средней заработной платой, до 2,3. Но это делается, чтобы бизнес к этому отнёсся спокойно и не имел каких-то резких дополнительных расходов. Это сделано специально по шкале, каждый год по 0,1, то есть это будет каждый год увеличиваться, и здесь первый раз мы применяем какую технологию фактически? То есть мы объявляем, что в течение семи лет будет такая линейка, то есть можно планировать свою деятельность и прогнозировать те или иные расходы.

Что касается пенсионного возраста, мы неоднократно говорили, что пенсионный возраст не повышается. Мы ничего не меняем по отношению к назначению пенсий по потере кормильца, по инвалидности – эти все категории пенсионеров, для них ничего не будет меняться, никаких изменений происходить не будет. И, что очень важно ещё, коллеги (чтобы было понятно – этот вопрос всё время вызывал некое недопонимание): когда люди будут получать пенсию по новой формуле? Так как эти правила начинают работать с 1 января 2015 года, то фактически полностью пенсионные права заработает по новой формуле, по новой схеме только тот, кто начнёт работать с 1 января 2015 года. Вот кто всю свою трудовую жизнь отработает с 1 января 2015 года, тот полностью весь массив пенсии, которая будет... На него будут распространяться полностью эти новые правила.

Для тех, кто уже на пенсии, будет произведена конвертация. Это значит, что действующие права пенсионные будут пересчитаны в баллы, но для человека это ничего не будет означать, он просто будет продолжать получать ту же пенсию, ничего для него не меняется.

Тот, кто выходит через год, допустим, в 2016 году выходит, только год успел поработать по новым правилам, у него, соответственно, если он 40 лет работал, 39 лет сформировано уже по действующим правилам и новая формула, новое правило дадут изменения только на год, поэтому изменения будут очень растянуты. Это всегда так бывает, это не новелла данной пенсионной реформы. Но я хочу, чтобы все поняли, что в этой конструкции и действующие пенсионеры, и те, кто отработали основную часть трудовой жизни, – для них правила не поменяются. Для них не надо будет сразу обязательно обеспечить, чтобы что-то достичь, каждый раз отработать на максимальной заработной плате, если человек сегодня получает среднюю зарплату. То есть вот это влияние будет очень таким длительным. И мы рассчитываем, что, как в любой нормальной пенсионной реформе, это длинный эффект. И мы исходим из того, что до 2030 года у нас дефицит в процентах ВВП снизится с 2,2 на сегодня до где-то 1,2% ВВП, то есть на один процентный пункт. Это очень серьёзное снижение, а средняя пенсия к прожиточному минимуму пенсионера к 2030 году (мы рассчитываем выполнить те показатели, которые заложены в стратегии) – это 2,5, может быть, чуть больше прожиточного минимума пенсионера, то есть мы по расчётам выходим на эти параметры.

Хотел бы ещё раз подчеркнуть, что индексация пока сохраняется в таком виде, в каком она есть, то есть будет индексироваться и базовая, и страховая часть сначала по инфляции, потом досчитываться на доходы. Такое решение тоже было принято, это сохраняется в законе как право Правительства применительно к базовой части пенсии. Это право Правительства сохраняется, и Правительство его будет, естественно, реализовывать. Если вы посмотрите на бюджет – чтобы убедиться в этом, нужно посмотреть на бюджет Пенсионного фонда, который уже находится в Думе, там заложена такая индексация не только на инфляцию, но и на доходность Пенсионного фонда, как сейчас, то есть не меняется, как сейчас. Спасибо.

Мы сейчас, после внесения законопроектов Думу, будем обязательно очень активно всё это продолжать разъяснять, точки определённые там поставлены. Мы готовы с каждым из вас общаться очень плотно и по мере, конечно, своих возможностей я и мои замы готовы разъяснять, с тем чтобы мы эту информацию с вами раскрывали. Спасибо.

Работа Правительства:

Транспорт.

Именной указатель:

Дмитрий Анатольевич Медведев, Максим Юрьевич Соколов, Аркадий Владимирович Дворкович, Антон Германович Силуанов.