

ТРАНСПОРТНЫЙ КОМПЛЕКС: ИТОГИ РАЗВИТИЯ В 2011 ГОДУ И ДАЛЬНЕЙШИЕ ПЕРСПЕКТИВЫ



МИНИСТР ТРАНСПОРТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
(С 09.03.2004 ПО 21.05.2012)
Игорь Евгеньевич Левитин

Современное состояние транспортного комплекса

Транспортный комплекс нашей страны – это 600 тыс. организаций, 10 млн транспортных средств. Ежедневно по транспортным коммуникациям перевозится 59,7 млн пассажиров, 28,6 млн т грузов. В морских и речных портах перегружается около 2 млн т грузов в сутки. Валовая добавленная стоимость, созданная на транспорте, за последние 10 лет увеличилась в 2,5 раза и составляет 7% валового внутреннего продукта страны. Экспорт транспортных услуг вырос в 5 раз и достиг в 2011 году более 14 млрд долларов. Это треть от экспорта всех видов услуг.

За год в бюджетную систему страны организациями транспортного комплекса перечислены налоговые платежи в сумме почти 515 млрд рублей, в том числе в федеральный бюджет – 441 млрд рублей.

Объем инвестиций в транспортный комплекс вырос с 2000 года практически в 2 раза и составил в 2011 году 1,2 трлн рублей, примерно 11% от общего объема инвестиций в экономику Российской Федерации.

Грузооборот транспортного комплекса вырос за последние 10 лет на 35% и достиг 2,6 трлн ткм, превысив в 2011 году докризисный уровень 2008 года. Пассажирооборот в 2011 году вырос к уровню 2000 года на 32,5%.

В транспортном комплексе трудится свыше 3,3 млн человек. За последние 5 лет средний возраст сотрудников отрасли стабилизировался на уровне 40 лет. Среднемесячная начисленная заработная плата в транспортном комплексе за 2011 год по сравнению с аналогичным периодом

2010 года увеличилась на 13% и составила 30,8 тыс. рублей, что выше средней заработной платы в целом по Российской Федерации на 30,8% (23 532 рубля).

Производительность труда выросла на 6%, темп роста производительности труда опережал темп роста реальной заработной платы на 1,5%.

Практическими результатами работы для жителей Российской Федерации стали рост транспортной подвижности населения, которая имеет устойчивую динамику повышения (на 5,3% в 2011 году по сравнению с 2010 годом), а для грузоотправителей – снижение транспортных издержек.

Макроэкономические итоги деятельности транспортного комплекса за последние годы показали эффективность политики, которая проводилась Правительством Российской Федерации. Результаты 2011 года являются закономерным итогом работы последнего десятилетия, в течение которого транспортный комплекс Российской Федерации достиг значимых успехов.

Морской транспорт

С 2000 по 2011 год объем перевалки грузов в морских портах России увеличился практически в 3 раза и составил более 535 млн т, то есть максимальный объем перевалки в морских портах СССР превышен более чем на 30%. В течение последних трех лет построены и в 2011 году введены новые мощности по обработке грузов в портах Российской Федерации общим объемом около 30 млн т. Российские порты планомерно увеличивали долю грузов российской внешней торговли, стабилизируясь на уровне 85%. На долю портов Балтии и Украины приходится 15%, в 2000 году это было 50%.

2011 год стал по-настоящему первым этапом в борьбе за влияние в Арктике, включая вопросы организации мореплавания и аварийно-спасательной готовности. Это отчетливо показали международные мероприятия на борту атомохода «Ямал» и конференция по Арктике в Нарьян-Маре. Работа в этом направлении становится безусловным приоритетом для морского транспорта.

В октябре прошлого года Государственной Думой принят в первом чтении законопроект о государственном регулировании торгового мореплавания по трассам в акватории Северного морского пути.

Внутренний водный транспорт

С 2010 года наметились позитивные тенденции в работе внутреннего водного транспорта. Объем перевозок грузов в 2011 году вырос в сравнении с 2010 годом более чем на 20%. Постепенно выходит из кризиса грузовая работа в речных портах. Благодаря увеличению государственной поддержки содержания внутренних водных путей удалось переломить ситуацию с неудовлетворительным и опасным техническим состоянием судоходных гидротехнических сооружений (ГТС). Из 335 сооружений опасными остаются 3, а в неудовлетворительном техническом состоянии – 51 объект. Однако настораживает ежегодный за последние три года рост на 11% количества ГТС с пониженным уровнем безопасности.

Важным итогом года на водном транспорте стало принятие федерального закона, направленного на поддержку отечественного судостроения и судоходства. Закон устанавливает экономический режим для судовладельцев, зарегистрировавших свои суда в Российском международном реестре судов, соизмеримый с соответствующими режимами наиболее привлекательных в этом смысле флагов. Существенным образом расширена сфера применения Российского международного реестра судов: в реестре теперь могут регистрироваться суда, не совершающие международных рейсов, суда, предназначенные для выполнения гидротехнических работ, и суда, являющиеся буровыми установками.

По состоянию на 7 ноября 2011 года в Российском международном реестре судов было зарегистрировано 337 судов, на 22 марта 2012 года – 407. За последние четыре месяца зарегистрировано 70 судов, количество зарегистрированных судов увеличилось на 20,7%. Следует отметить, что сам факт разработки данного закона сыграл определяющую роль в принятии российскими судо-



ходными компаниями инвестиционного решения о строительстве новых грузовых и пассажирских судов на отечественных судостроительных верфях, которые по завершении постройки будут зарегистрированы в Российском международном реестре судов под Государственным флагом Российской Федерации.

Авиационный транспорт

В 2011 году впервые в постсоветской истории России отечественными авиакомпаниями перевезено более 64 млн пассажиров. Докризисный уровень 2008 года по объему перевозок воздушным транспортом превышен на 26%, а по сравнению с 2000 годом – в 2,8 раза. В 2011 году пассажирооборот (166,6 млрд пасс-км) гражданской авиации превзошел показатели, достигнутые Российской Федерацией в составе СССР, почти на 15%, а грузооборот – в 2 раза.

Стабилизирована аэродромная сеть Российской Федерации. Реализована новая модель возрождения и поддержки региональных и местных перевозок на Дальнем Востоке, в Сибири и районах Крайнего Севера на основе развития аэродромной и аэропортовой инфраструктуры через механизм казенных предприятий.

В воздушном пространстве Российской Федерации внедрена новая система эшелонирования, использующая сокращенные интервалы вертикального эшелонирования. Система позволяет:

- повысить пропускную способность воздушного пространства в 2 раза;
- сократить время ожидания вылета на 45%;
- обеспечить экономию топлива до 5%;
- сократить выбросы в окружающую среду на 5%.

Впервые за долгие годы началось рассмотрение структуры воздушного пространства Московской воздушной зоны, и сегодня реально решается задача ее оптимизации с учетом сокращения границ запретных зон и зон ограничения полетов. По завершении работ пропускная способность МВЗ увеличится в 1,5 раза.

Значительным результатом можно считать разработку и реализацию программы субсидирования авиационных перевозок с Дальнего Востока и из Сибири. Программа показала свою жизнеспособность и важность в первую очередь для дальневосточных жителей. В 2011 году количество субсидируемых маршрутов возросло до 30, а количество перевезенных пассажиров – на 16,5% (всего 371 тыс. человек).

Автомобильный транспорт

В 2011 году коммерческий грузооборот автомобильного транспорта вырос на 15% и превысил докризисный уровень 2008 года. Объем перевозок грузов, выполненных российскими международными автоперевозчиками, увеличился на 11%. За 10 лет объем внешнеторговых грузов, перевозимых российскими перевозчиками, увеличился более чем в 2,5 раза и достиг 46%.

Разработан проект одного из базовых законов отрасли «Об автотранспортной деятельности», определяющий правовые основы ее работы. В 2012 году необходимо провести широкую общественную экспертизу и внести проект на рассмотрение в Государственную Думу.

Дорожное хозяйство

В дорожной отрасли решено несколько концептуальных задач.

Во-первых, разработан и внедрен механизм обеспечения стабильности финансирования дорожного хозяйства на основе возрожденных дорожных фондов. Определены Правила формиро-



вания и использования бюджетных ассигнований федерального дорожного фонда, подготовлена новая форма федерального статистического наблюдения, отражающая использование бюджетных ассигнований Федерального, регионального и муниципальных дорожных фондов. Важной составляющей новой системы финансирования является увязка объемов ассигнований фонда с налогами на пользование дорогами: акцизом на топливо, а на уровне регионов – с транспортным налогом, а также с неналоговыми источниками, связанными с использованием дорог.

В рамках системы дорожных фондов законодательством решен вопрос, который многие десятилетия оставался вне правового регулирования: финансирование дорог в сельской местности. Установлена обязанность субъектов Российской Федерации отчислять ежегодно по 5% своего дорожного фонда на строительство подъездов с твердым покрытием к сельским населенным пунктам, а в 2012 и 2013 годах – еще по 5% на капитальный ремонт и ремонт дорог в пределах населенных пунктов и в дворовых территориях. В Правила формирования и использования ассигнований Федерального дорожного фонда внесено положение о выделении на строительство подъездов с твердым покрытием к сельским населенным пунктам в 2012 году 6 млрд рублей, в 2013 и 2014 годах – по 7,5 млрд рублей. В последующие годы объем субсидий должен увеличиваться пропорционально росту доходов от акцизов на автомобильное топливо.

Во-вторых, началась работа по долгосрочному планированию на основе «контрактов жизненного цикла», с тем чтобы этот механизм стал одним из инструментов для привлечения инвестиций в автомобильные дороги. По этому вопросу подготовлен и находится в Государственной Думе проект федерального закона, в рамках которого появится возможность заключать долгосрочные комплексные контракты на проектирование, строительство, реконструкцию и содержание объектов транспортной инфраструктуры.

В-третьих, реально заработал механизм концессионных соглашений.

Также следует отметить, что отрасль ориентируется на внедрение инновационных механизмов, новых технологий, материалов и конструкций. Определены конкретные меры по развитию инноваций в дорожном хозяйстве, представленные в Стратегии развития инновационной деятельности Федерального дорожного агентства и Программе инновационного развития государственной компании «Автодор» на 2011–2015 годы.

В 2011 году по поручению президента и председателя правительства создавались новые механизмы, стимулирующие применение инновационной продукции. Для решения этой задачи создан Экспертный совет Министерства транспорта Российской Федерации, сформированный из представителей научно-технической общественности и бизнеса для отбора новых технологий и технических решений. Основными критериями отбора являются повышение долговечности строительных конструкций, экономическая эффективность проектов на всем жизненном цикле объектов инфраструктуры, применение новых материалов.

Сформирован и будет постоянно актуализироваться перечень инновационной продукции, рекомендованной к государственным закупкам. Количество технологий, включенных в проектно-сметную документацию на строительство объектов транспортной инфраструктуры и одобренных Экспертным советом, будет являться критерием деятельности всех государственных заказчиков. В 2011 году сделаны первые важные шаги по использованию механизма государственных гарантий. В настоящее время компании, реализующие дорожные концессионные проекты, получили гарантии в объеме более 100 млрд рублей.

Железнодорожный транспорт

На железнодорожном транспорте продолжаются структурные преобразования, начатые в 2001 году. В 2012 году выполнены целевые задачи программных документов по структурной реформе:

- пассажирские перевозки в дальнем и пригородном сообщении выведены из состава деятельности ОАО «РЖД»;



- созданы дочерние общества ОАО «РЖД» в сфере плановых видов ремонта вагонов;
- из состава деятельности ОАО «РЖД» выведена большая часть непрофильных видов работы.

Сформирован конкурентный сегмент в области грузовых перевозок – рынок услуг компаний – операторов железнодорожного подвижного состава. К концу 2011 года парк частных грузовых вагонов составил 98% от общего количества железнодорожного подвижного состава. Прошлый год стал первым годом реализации принятой Правительством Российской Федерации Целевой модели рынка грузовых железнодорожных перевозок на период до 2015 года, которая определяет дальнейшие направления преобразования железнодорожной отрасли. Планом по реализации этой модели определены конкретные мероприятия экономического, правового и технологического характера, которые предстоит осуществить в ближайшие годы. Важно, что эти мероприятия синхронизированы с мероприятиями, реализуемыми в этот период в рамках Единого экономического пространства и Таможенного союза.

Транспортные узлы

В течение последних лет постепенно формировался новый подход к рассмотрению проблемных вопросов в развитии инфраструктуры, основанный на комплексном развитии транспортных узлов. Знаковым в этом отношении стал 2011 год, поскольку началось выполнение работ по Новороссийскому и Московскому узлам. Комплексное развитие Новороссийского транспортного узла – пилотный проект, увязывающий в единых целевых показателях развитие железнодорожной инфраструктуры, федеральных автомобильных дорог, улично-дорожной сети Новороссийска и развитие юго-восточного грузового района морского порта.

На проекте развития Московского транспортного узла отработаны базовые вопросы: система управления проектом, программные мероприятия, система показателей, неотложные меры и ряд других. Это первый опыт увязки в единой программе мероприятий по развитию транспортной инфраструктуры Федерации и субъектов – Москвы и Московской области.

Полученный опыт используется в проекте развития Санкт-Петербургского транспортного узла.

Транспортная безопасность

За последние годы существенно переосмыслена задача транспортной безопасности, понимаемая сегодня как комплексная задача защиты от актов незаконного вмешательства, обеспечения технологической безопасности и заботы об экологии. В рамках Комплексной программы обеспечения безопасности населения на транспорте особое внимание уделено пилотным проектам по разработке новой техники, оснащению особо уязвимых объектов, а также по подготовке кадров.

На рассмотрении в Государственной Думе находится проект Федерального закона «Об обязательном страховании гражданской ответственности перевозчика за причинение вреда пассажирам», устанавливающий общий размер ответственности перевозчика за гибель пассажира на всех видах транспорта в размере 2 млн рублей.

В последние годы в программных документах были предусмотрены меры по снижению вредного воздействия транспорта на окружающую среду. В частности, проведены работы:

- по совершенствованию стандартов проектирования, включению в проекты широкого круга мер по восстановлению, а также эквивалентной замене изъятых земель;
- формированию механизма общественного экологического контроля;
- использованию экологически чистых видов транспорта;
- использованию экологически чистых видов топлива и двигателей;
- обеспечению контроля за соблюдением требований экологической безопасности на всех видах транспорта.



ГЛОНАСС

Достигнуты весомые результаты по внедрению ГЛОНАСС. В настоящее время спутниковыми системами захода на посадку оснащены 38 аэропортов Российской Федерации, из них 20 – в 2011 году. Указанные системы позволят снизить эксплуатационные расходы, что наиболее важно при обеспечении полетов на малодетальных направлениях.

На автомобильном транспорте по итогам прошлого года средствами спутниковой навигации в составе корпоративных автоматизированных диспетчерских систем оборудовано более 49 тыс. транспортных средств в 100 городах 45 регионов страны.

Продолжены работы по созданию электронных навигационных карт внутренних водных путей Российской Федерации. Оцифровано 40 тыс. км, что составляет около 40% общей протяженности внутренних водных путей России.

Важно отметить, что технологии ГЛОНАСС будут положены в основу создающейся национальной системы сбора платы с грузового автомобильного транспорта максимальной разрешенной массой более 12 т, разработка решений по которой выполнена в прошлом году.

Подготовка кадров

Подготовка высококвалифицированных кадров является одной из основных задач кадровой политики, направленной на обеспечение безопасности и конкурентоспособности на рынке транспортных услуг. В 19 вертикально интегрированных образовательных комплексах морского, внутреннего водного, авиационного и железнодорожного транспорта сконцентрированы ресурсы для подготовки специалистов всех уровней профессионального образования: начального, среднего, высшего, послевузовского и дополнительного, что позволяет обеспечить потребности организаций транспортной отрасли в подготовке, повышении квалификации и переподготовке специалистов. Общий контингент обучающихся в 2011 году составил 322 тыс. человек, что подтверждает интерес к транспортному образованию и его востребованность молодежью.

Вместе с тем необходимо продолжить работу по оптимизации филиальной сети образовательных комплексов, присоединению к вузам гражданской авиации авиационных учебных тренажерных центров, подведомственных Федеральному агентству воздушного транспорта, по реорганизации учебно-курсовых комбинатов, подведомственных Федеральному дорожному агентству. Для взаимодействия различных видов транспорта требуется подготовка кадров нового поколения, что определяет актуальность создания Московского государственного транспортного университета.

Научная деятельность

Минтранс России осуществляет научную деятельность, направленную на реализацию основных целей и задач транспортного комплекса. Важные социально значимые результаты получены в сфере транспортного обслуживания инвалидов и других маломобильных групп населения. В частности, сформулированы основные подходы к созданию транспортных систем, адаптированных для особых потребностей инвалидов и других маломобильных групп населения.

Нормотворчество

Основным инструментом реализации государственной политики является формирование и совершенствование нормативной законодательной базы транспортного комплекса.



В 2011 году в сфере транспорта Президентом России подписано 11 федеральных законов. В плане на 2012 год – более 70 законопроектов.

Международная деятельность

В 2011 году достаточно активно велось международное сотрудничество в транспортной сфере как по линии международных организаций, так и в двустороннем формате. Приоритетным направлением сотрудничества в сфере транспорта являлось взаимодействие с государствами – участниками Содружества Независимых Государств, Евразийского экономического сообщества, Таможенного союза и Союзного государства Россия – Беларусь. В рамках Таможенного союза завершено формирование нормативно-правовой базы, в том числе регламентирующей вопросы взаимодействия стран в области транспорта.

Продолжается формирование договорной правовой базы Единого экономического пространства. В рамках СНГ принято решение о создании Координационного комитета транспортных коридоров СНГ, и 6 марта 2012 года проведено его первое организационное заседание, в ходе которого утверждено председательство Российской Федерации на 2012 год.

2011 год ознаменован вступлением России во Всемирную торговую организацию. Знаковым событием года стал первый Авиационный саммит Россия – ЕС, в ходе которого заложены основы для перехода сотрудничества с Евросоюзом в области гражданской авиации на качественно новый уровень.

Финансирование отрасли

На реализацию основных приоритетов в 2011 году из федерального бюджета направлено почти 646 млрд рублей, что в сопоставимых ценах ниже уровня 2010 года. Объем инвестиций по ФЦП составил примерно 355,2 млрд рублей, что также соответствует уровню 2010 года. В качестве положительной тенденции необходимо отметить рост объема внебюджетных инвестиций на 22% к уровню 2010 года. Прошедший год характеризуется значительными мерами государственной поддержки предприятий и организаций железнодорожного и воздушного транспорта, а также отдельных категорий граждан Российской Федерации. Общий объем господдержки составил примерно 40 млрд рублей.

Проблемы

В 2011 году имели место тяжелейшие резонансные трагические события. В начале года (24 января) в аэропорту Домодедово произошел террористический акт, в котором 37 человек погибло, 117 получили ранения. Спустя 5 месяцев (20 июня) при заходе на посадку в аэропорту Петрозаводск (Бесовец) произошла катастрофа самолета Ту-134 авиакомпании «РусЭйр». Через 20 дней (10 июля) на Куйбышевском водохранилище произошла авария с пассажирским дизель-электроходом «Булгария». Затем 7 сентября – катастрофа самолета Як-42 авиакомпании «ЯК СЕРВИС». В конце года в Охотском море затонула буровая платформа «Кольская».

Настораживает тот факт, что всплеску аварийности предшествовал рост инцидентов, которые явно сигнализировали о неблагоприятном положении дел с безопасностью по ряду направлений. Однако в нужный момент должных выводов сделано не было. Вместе с тем работа по профилактике и предупреждению аварийности и обеспечению технологической безопасности – самая приоритетная для всей системы управления в отрасли.



Существуют вопросы по соблюдению сроков выполнения мероприятий, предусмотренных Федеральной целевой программой «Развитие транспортной системы России (2010–2015 годы)». Например, неоднократно переносился срок ввода Московского центра управления воздушным движением, выполняющего более 60% аэронавигационной работы. Последний срок – декабрь 2011 года – вновь сорван и сдвинут на декабрь 2012 года.

Серьезной проблемой в отрасли остается качество проектирования. Недопустимо высок – около 18% – уровень проектов, которые при первом рассмотрении получают отрицательные заключения. По большинству проектов после утверждения корректируются объемы работ и проектные решения.

На железнодорожном транспорте в 2011 году наблюдалось снижение обеспеченности грузоотправителей подвижным составом, что негативно отразилось на эффективности работы как железнодорожного транспорта, так и целого ряда отраслей экономики. Основные проблемы возникли при перевозках в универсальном подвижном составе (полувагонах), наиболее востребованном для отправок массовых, низкостоймостных грузов. Значительно снизился уровень эффективности использования парка грузовых вагонов, что характеризуется динамикой одного из основных показателей – оборота вагона. Среднее время оборота за период 2007–2011 годов выросло почти в два раза. Снижение показателя обусловлено снижением эффективности работы как железных дорог, так и грузоотправителей.

Минтранс России в 2011 году уже принял ряд мер нормативно-правового характера, направленных на создание условий для улучшения эксплуатационных показателей, в том числе определены условия перевозок порожних грузовых вагонов.

Перспективы

Деятельность Министерства в последние годы, включая 2011-й, была сконцентрирована на четырех важнейших направлениях, таких как:

- модернизация и развитие инфраструктуры всех видов транспорта и обновление парка транспортных средств;
- повышение качества и доступности услуг пассажирского транспорта;
- повышение уровня безопасности на транспорте;
- совершенствование системы финансирования отраслей транспортного комплекса и повышение их инвестиционной привлекательности.

Положительные результаты подтверждают правильность сформулированных приоритетов. Считаю, что они должны оставаться таковыми на 2012 год и в среднесрочной перспективе, поскольку полностью укладываются в сценарии развития отрасли и активно обсуждались в 2011 году в рамках подготовки «Стратегии-2020».

Остановлюсь на наиболее значимых задачах по каждому направлению.

В деле *модернизации и развития транспортной инфраструктуры на инновационной основе* на первый план выходит задача совершенствования связности инфраструктуры. Имеется в виду в первую очередь взаимоувязанное и взаимодополняющее развитие всех транспортных коммуникаций – водных, автомобильных, железнодорожных и авиационных. Безусловным приоритетом является реализация в планируемые сроки и планируемом объеме программ развития транспортных узлов. В течение ближайших двух-трех лет необходимо завершить устранение основных узких мест во всех транспортных коммуникациях.

В дорожной отрасли одной из основных проблем является автомобильный транзит через центры российских городов. Представляется целесообразным в рамках подпрограммы «Автомобильные дороги» выделить эти проекты в отдельную подпрограмму и считать ее реализацию приоритетной, включая направление дополнительных перераспределяемых финансовых средств. Еще одно узкое место дорожной инфраструктуры – ненормативное содержание и ремонт. С 2014 года



мы обязаны исключить термин «ненормативное содержание», поскольку норматив будет один: содержание и ремонт 100%.

Узким местом являются автомобильные и железнодорожные подходы к морским портам. Очевидно, что простым наращиванием физического размера инфраструктуры не обойтись. На первый план должна выйти работа над совершенствованием логистики обработки грузов, оптимизацией взаимодействия видов транспорта.

Дополнительно необходимо вернуться к проблеме развития терминальных мощностей в морских портах. На мой взгляд, здесь требуются решения два вопроса.

Первый: владельцы терминалов, они же грузовладельцы, используя монопольное положение, применяют меры недобросовестной конкуренции и создают искусственный дефицит обрабатывающих мощностей в портах. В этой ситуации целесообразно создание государством дополнительных мощностей для обеспечения необходимого уровня конкуренции.

Второй вопрос – о программе развития мощностей по переработке грузов. В 2012 году предусматривается увеличение портовых мощностей еще на 75 млн т, и работа в этом направлении будет стимулироваться. К 2016 году планируется обеспечить перевалку грузов в портах России в объеме 770 млн т в год, в том числе иметь 15%-ный резерв пропускной способности.

Приоритетными в сфере внутреннего водного транспорта являются вопросы обеспечения безопасности судоходства. Минтранс России подготовил законопроект о внесении изменений в Кодекс внутреннего водного транспорта, который предусматривает ряд мер, в том числе введение института государственного портового контроля в речных портах. Кроме того, на внутреннем водном транспорте в течение пяти лет необходимо устранить лимитирующие участки на Единой глубоководной системе европейской части Российской Федерации.

В октябре 2011 года принят Технический регламент Таможенного союза.

В деле обеспечения доступности транспортных услуг для населения прежде всего необходимо проработать вопрос о развитии региональных и местных воздушных перевозок. Следует продолжить расширение сети аэродромов, включенных в систему казенных предприятий. Нужно сделать акцент на оптимизации работы предприятий; либерализации требований к объектам там, где это допустимо без ущерба для безопасности полетов; внедрении типовых решений по объектам инфраструктуры.

В этом году правительством принято решение о начале программы по поддержке межрегиональных перевозок через механизмы субсидирования. В настоящее время сформировано 80 направлений и определены условия предоставления субсидий. На эту программу в течение ближайших трех лет предусмотрено выделение 3 млрд рублей.

В трехлетнем периоде предусмотрены финансовые ресурсы в объеме около 6,5 млрд рублей на поддержку программ закупки воздушных судов на основе компенсации ставки лизинга. В краткосрочном периоде работа над реализацией указанных программ должна быть безусловным приоритетом.

Министерство транспорта Российской Федерации с 2011 года является одним из соисполнителей государственной программы «Доступная среда» на 2011–2015 годы, основной целью которой является формирование к 2016 году условий для беспрепятственного доступа инвалидов и других маломобильных групп населения к объектам и услугам в приоритетных сферах жизнедеятельности.

Для повышения качества и безопасности автомобильного транспорта необходимо увеличить результативность нормотворческой деятельности в области организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом по межрегиональным маршрутам, ответственности за перевозку пассажиров, опасных, тяжеловесных и крупногабаритных грузов.

Основная задача в повышении уровня комплексной безопасности населения на транспорте, включая экологическую безопасность, – плановая реализация программных мероприятий. В первую очередь, это завершение оценки уязвимости и категорирования объектов транспортного комплекса, а также разработка планов защищенности и оснащение объектов. Кроме того, на Минтранс России с 2012 года возложены функции государственного заказчика-координатора работ по проекту «Создание системы экстренного реагирования при авариях «ЭРА ГЛОНАСС». Реализация указанного проекта повысит транспортную безопасность за счет повышения оперативности реагирования и эффективности



ликвидации последствий транспортных происшествий на автомобильных дорогах Российской Федерации, а также уменьшения тяжести последствий дорожно-транспортных происшествий.

По вопросам *совершенствования системы финансирования и повышения инвестиционной привлекательности* необходимо еще раз вернуться к дорожным фондам. В настоящее время 69 субъектов Российской Федерации приняли порядки формирования и расходования ассигнований региональных дорожных фондов. Представляется необходимым в кратчайшие сроки завершить эту работу. Нужно еще раз обратить внимание на формирование в этих документах долгосрочных приоритетов финансирования, рассматривать в числе первых выполнение работ, влияющих на безопасность движения, сохранность дорожных сооружений, качество обслуживания пользователей, экономичность перевозок.

Для повышения эффективности функционирования дорожных фондов Минтранс России создал новую систему мониторинга дорожной деятельности на дорогах всех уровней. Приоритетом деятельности в 2012 году должна стать организация эффективного применения результатов этого мониторинга для взаимной увязки работ на дорожных сетях всех уровней по срокам и техническим характеристикам объектов.

Этот мониторинг должен быть тесно увязан с решением задач по совершенствованию работы с общественностью. Необходимо формирование новых принципов взаимоотношений с пользователями дорог, различными заинтересованными организациями, органами местного самоуправления, населением. Эти принципы должны строиться на предоставлении общественности объективной разносторонней информации о деятельности дорожного хозяйства, формировать прозрачную среду функционирования и модернизации дорожной сети.

Открытость и публичность должны стать визитной карточкой всей отрасли.

Необходимо продолжить работу над распространением принципа «пользователь платит» на инфраструктуру всех видов транспорта, дальнейшее развитие должны получить механизмы государственно-частного партнерства. Общий потребный объем частных инвестиций в дорожные проекты на период до 2020 года оценивается на уровне 300 млрд рублей, в морские порты – 350 млрд рублей, аэропортовую инфраструктуру – около 200 млрд рублей.

Предстоит работа по формированию рынка инфраструктурных облигаций, в том числе за счет размещения накопительной части трудовых пенсий в облигационные займы для строительства объектов транспортной инфраструктуры. Потенциальный размер рынка инфраструктурных облигаций оценивается в объеме около 500 млрд рублей в год. Представленные подходы отражены в проекте государственной программы «Развитие транспортной системы», которая в настоящее время находится на согласовании в Министерстве экономического развития и Министерстве финансов Российской Федерации. Госпрограмма включает в себя все инструменты и механизмы достижения обозначенных приоритетов на период до 2020 года: федеральные целевые программы и меры государственного регулирования. Программа предусматривает продление срока реализации ФЦП «Развитие транспортной системы» с учетом реализации всех обозначенных инвестиционных проектов.

Поставленные перед транспортным комплексом задачи социальной и экономической направленности могут быть решены только путем концентрации усилий всех ветвей власти, общества и бизнеса. При этом необходимо учитывать, что в силу объективной инерционности транспортной системы ее будущие проблемы должны решаться уже сегодня. Комплексный подход к решению транспортных проблем, их обсуждение в рамках расширенного правительства позволят создать благоприятные инфраструктурные условия для экономики.