



МАКСИМ ЮРЬЕВИЧ СОКОЛОВ
МИНИСТР ТРАНСПОРТА
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

РАЗВИТИЕ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ КАК ИНСТРУМЕНТ ЭКОНОМИЧЕСКОГО РОСТА РЕГИОНОВ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

С развитием экономики Российской Федерации, с реализацией крупных инвестиционных проектов в регионах значение и роль транспортной отрасли повышаются.

Несомненно, что создание и модернизация объектов транспортной инфраструктуры как федеральной, так и региональной собственности стимулируют экономический рост в областях, создают новые рабочие места, увеличивают поступление налоговых платежей в бюджеты субъектов, вносят значительный вклад в увеличение регионального валового продукта.

Значительную роль в обеспечении потребностей регионов, развитии бизнеса и привлечении инвестиций играют автомобильный транспорт и автомобильные дороги. Автомобильный транспорт обеспечивает более 80% общего объема грузоперевозок. В дорожном хозяйстве работает около 450 тыс. человек.

Значительная часть промышленных предприятий регионального значения, строительство и торговля, агропромышленное производство, малый и средний бизнес ориентированы в основном на автомобильный транспорт. В этой связи существенное значение для решения задач устойчивого развития регионов имеет создание системы дорожных фондов. В 2013 году размер Федерального дорожного фонда составит 450 млрд рублей и по сравнению с 2012 годом увеличится на 10%. По предварительной оценке, в 2013 году размер субъектовых дорожных фондов составит свыше 470 млрд рублей при фактическом объеме финансирования в 2010 году в 200 млрд, то есть увеличится более чем в 2 раза.

На мой взгляд, относительно финансового наполнения дорожных фондов нужно вернуться к плановым показателям, так как в ближайшей перспективе снижение ставок акцизов на топливо высоких экологических классов приведет к их недофинансированию.

Объемы доходов региональных дорожных фондов превысили объемы финансирования дорожного хозяйства в 2011 году в 1,5 раза. На фоне этого на автомобильных дорогах регионального значения в 2012 году доля затрат на эксплуатационные расходы осталась равной чуть более 26% от нормативной потребности, что явно недостаточно.

В связи с этим, в соответствии с утвержденными нормативами, при формировании бюджетов субъектов в части дорожного хозяйства необходимо определить приоритетность финансирования ремонта и содержания автомобильных дорог.

Благодаря внедрению механизмов дорожного фонда и внесению изменений в законодательство о концессиях в 2012 году появилась возможность заключать долгосрочные контракты, предусматриваю-

щие выполнение комплекса работ по проектированию, строительству, реконструкции и содержанию участков дорог, так называемые контракты жизненного цикла. Мы уже структурируем новые проекты строительства дорог с использованием механизма контрактов жизненного цикла (КЖЦ). Необходимо расширять практику его применения в дорожной отрасли и рекомендовать данный механизм к использованию на региональном уровне, а также распространить его действие на все виды транспорта.

Для повышения инвестиционной привлекательности субъектов в области агропромышленного производства стала актуальной задача соединения сельских населенных пунктов с сетью дорог с твердым покрытием. На законодательном уровне установлена обязанность субъектов ежегодно отчислять из своего дорожного фонда по 5% на строительство сельских дорог, а в 2012 и 2013 годах – еще по 5% на капитальный ремонт в пределах населенных пунктов и дворовых территорий. В правила формирования Федерального дорожного фонда внесено положение о выделении на строительство сельских дорог в среднем по 7 млрд рублей в год, причем эта цифра должна увеличиваться пропорционально росту доходов от акцизов на автомобильное топливо.

Учитывая вышеизложенное, на региональном уровне необходимо разработать меры по стимулированию развития производства местных строительных материалов, обеспечивающих высокое качество автомобильных дорог, а также создать условия для привлечения профессиональных отечественных и иностранных компаний на областные рынки строительства дорог.

Одним из способов участия федерального центра в развитии муниципальных перевозок является содействие обновлению подвижного состава общественного транспорта. В 2012 году Правительством Российской Федерации принято решение о предоставлении субсидий в сумме 3,5 млрд рублей бюджетам субъектов на закупку отечественных и произведенных на территории государств – участников Единого экономического пространства автобусов, трамваев и троллейбусов.

Для обеспечения единого тарифообразования на всей территории страны, повышения безопасности и качества пассажирских перевозок Минтрансом России в 2012 году разработаны методические рекомендации по расчету тарифов на регулярные перевозки пассажиров и багажа в городском и пригородном сообщении. Летом 2012 года Минтрансом России разработан, а Правительством России внесен в Государственную Думу законопроект “Об организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом по межрегиональным маршрутам”. Кроме того, в 2012 году Минтрансом России

подготовлен и представлен в Правительство России проект федерального закона “О метрополитенах и других видах внеуличного транспорта”. Впервые регулирование вопросов, связанных с функционированием и развитием метрополитенов и других видов внеуличного транспорта, предполагается вывести на уровень федерального закона.

АВИАЦИОННЫЙ ТРАНСПОРТ

В 2011 году впервые в российской истории отечественными авиакомпаниями перевезено более 64 млн пассажиров. На четверть превышен докризисный уровень 2008 года. В январе – октябре 2012 года на воздушном транспорте отмечался рост перевозок в размере около 17% к аналогичному периоду 2011 года. Занятость посадочных мест возросла до 80%, что превышает среднеевропейские показатели. Положительная динамика стала возможна в том числе благодаря осуществляемой с 2009 года программе государственной поддержки авиационных перевозок пассажиров с Дальнего Востока и из Сибири. Программа показала свою жизнеспособность и востребованность. В 2012 году продано более 463 тыс. льготных билетов на сумму более 3 млрд рублей.

С учетом предложений субъектов Российской Федерации Минтранс России разработана, а Правительством России утверждена (до 3,5 млрд рублей) программа субсидирования в 2013 году по включению в перечень курортных маршрутов городов Минеральные Воды, Анапа и Геленджик. В 2012 году Правительством России были поддержаны предложения Минтранса России и принято решение о субсидировании авиаперелетов, совершаемых женщинами в возрасте свыше 55 лет, расширении перечня субсидируемых маршрутов и распространении мер поддержки для инвалидов первой группы всех возрастов и сопровождающих их лиц, а также для лиц, сопровождающих детей-инвалидов. На эти цели дополнительно выделено более 400 млн рублей.

Минтранс России подготовлен проект постановления о предоставлении из федерального бюджета субсидий организациям воздушного транспорта в целях обеспечения доступности воздушных перевозок пассажиров из Калининграда и в обратном направлении. Проектом постановления в период с 15 мая по 15 октября предусматривается субсидирование воздушных перевозок по льготному тарифу граждан Российской Федерации всех возрастных категорий и вне зависимости от места жительства.

Вместе с тем при общем росте перевозок по международным и дальнемагистральным маршрутам в сегменте региональных перевозок практически отсутствует положительная динамика. К сожалению, на долю региональных и местных перевозок приходится чуть более 4,5 млн пассажиров, что составляет около 7%. В этой связи одним из приоритетных направлений политики Минтранса России в области авиационной деятельности является развитие региональных и местных воздушных линий. Проводится работа по созданию в Российской Федерации комплексной системы государственной поддержки и развития региональной авиации. Только в 2013 году на эти цели предусмотрено выделение около 8 млрд рублей.

В целях систематизации мер по увеличению региональных перевозок Минтранс России разработан проект “дорожной карты” развития региональных авиаперевозок, включающий следующие основные направления:

1. *Развитие сети региональных и местных аэропортов.* По данному направлению реализуется программа создания и финансирования федеральных казенных предприятий.

В 2013 году предусмотрено выделение более 2,5 млрд рублей федеральным казенным предприятиям и на субсидии аэропортам, расположенным в районах Крайнего Севера.

2. *Развитие авиаперевозчиков на региональных и местных линиях.*

В настоящее время рассматривается вопрос о субсидировании из федерального бюджета непосредственно авиаперевозчиков, об увеличении сезона субсидированных авиаперевозок, о снятии ограничений по возрасту для пассажиров, желающих совершить авиаперелет, и расширении перечня субсидированных маршрутов региональных воздушных перевозок. На реализацию указанных предложений проектом федерального закона в 2013–2015 годах предусмотрено выделять примерно по 3 млрд рублей ежегодно.

При указанном объеме субсидирования услугами воздушного транспорта по льготным тарифам смогут воспользоваться уже около 730 тыс. пассажиров. При этом ожидаемый рост пассажиропотока на этих направлениях на начальном этапе реализации программы составит до 15%. В этой связи в 2013 году, в целях обеспечения доступности внутренних региональных перевозок, нами запланирована реализация пилотного проекта, предусматривающего предоставление субсидий из федерального и бюджетов субъектов организациям воздушного транспорта, расположенным на территории Приволжского федерального округа. Реализация пилотного проекта создаст условия для повышения деловой активности и подвижности населения. В случае успеха данная практика будет распространена и на другие регионы.

3. *Развитие парка воздушных судов.* В 2012 году на указанные цели выделено около 2 млрд рублей.

Реализация комплекса мер, предусмотренных “дорожной картой”, в совокупности с мерами, предпринимаемыми непосредственно субъектами, позволит обеспечить прорыв в развитии региональных и местных перевозок, повысить доступность услуг воздушного транспорта и авиационную подвижность населения.

МОРСКОЙ ТРАНСПОРТ

Основным направлением развития морского транспорта является увеличение пропускной способности морских портов и провозной способности отечественного транспортного флота. Морские порты – активно развивающийся элемент транспортной системы. Объем перевалки грузов морскими портами за последние 10 лет (с 2002 по 2011 год) увеличился более чем в 2 раза и по итогам 2012 года составил 550 млн т.

Наши порты планомерно увеличивали долю грузов российской внешней торговли, стабилизируясь на уровне 85%, предоставив оставшуюся долю портам Балтии и Украины. Между тем еще 10 лет назад иностранные порты перерабатывали половину всех российских грузов.

По-настоящему прорывным в борьбе за влияние в Арктике, включая вопросы организации мореплавания и аварийно-спасательной готовности, стал 2011 год. 28 июля 2012 года принят Федеральный закон №132-ФЗ “О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации в части государственного регулирования торгового мореплавания в акватории Северного морского пути”, который вступил в силу в январе 2013 года. В ближайшее время Минтранс России

будет создана Администрация Северного морского пути. В целях обеспечения прохода судов по Севморпути государство впервые за историю современной России размещает заказ на одновременное строительство пяти ледоколов, в том числе одного атомного. В июле 2012 года нами заложен новый порт на п-ве Ямал, в пос. Саббета.

Значительное внимание уделяется развитию внутреннего водного транспорта. Объем перевозок грузов на внутреннем водном транспорте в 2011 году вырос на 21% и составил 127 млн т. Также в июле 2012 года принят закон №131 “О совершенствовании системы государственного управления внутренним водным транспортом”. Данным законом упорядочена система и определены механизмы контроля судов на внутреннем водном транспорте, а также повышена ответственность судовладельцев за безопасную эксплуатацию речных судов. Это большой шаг к повышению безопасности судоходства на внутренних водах. Созданы базы данных для электронных навигационных карт внутренних водных путей общей протяженностью 40 тыс. км.

Прорывным событием на водном транспорте стало принятие федерального закона, направленного на поддержку отечественного судостроения и судоходства. Это позволило максимально загрузить отечественные судостроительные заказы на новые суда.

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ТРАНСПОРТ

Основным вопросом в части железнодорожного транспорта является износ основных фондов. За период реформы объем частных инвестиций в обновление вагонного парка составил более 600 млрд рублей. И на сегодняшний день дефицита грузовых вагонов нет. Но в другие сегменты – инфраструктуру и локомотивы – необходимы серьезные финансовые вложения. В инвестиционной программе ОАО “РЖД” на 2013–2015 годы предусмотрены регулярные ежегодные закупки 700 локомотивов. Следующей задачей является ликвидация ограничивающих участков на Транссибе, БАМе и подходах к морским портам.

На БАМе завершается строительство Кузнецовского тоннеля, что удвоит пропускную способность на подходах к Ванинскому порту.

Правительством одобрена инвестиционная программа “РЖД” до 2015 года в объеме более 1 трлн рублей, в которой предусмотрено поддержание существующей инфраструктуры, обновление локомотивного парка и реализация экономически окупаемых проектов.

С целью обеспечения доступности пригородных перевозок для населения было принято решение о сохранении субсидирования пригородных перевозок в объеме 25 млрд рублей на 2013 год. Но руководству субъектов необходимо решить вопрос организации пригородных

перевозок с полной компенсацией убытков пассажирским компаниям, поскольку данная тема находится в их непосредственной компетенции и мера федеральной поддержки является существенной, но временной.

В настоящее время деятельность Минтранса России сконцентрирована на четырех важнейших перспективных направлениях.

Первое – модернизация и развитие транспортной инфраструктуры на инновационной основе. Ввиду значимости дорожной инфраструктуры приведение дорог в нормативное состояние – общая значимая задача.

Необходимые предпосылки для финансирования этих работ созданы. Поэтому с 2014 года мы обязаны исключить термин “ненормативное содержание”, поскольку норматив будет один – содержание и ремонт на 100%.

Второе – обеспечение доступности транспортных услуг для населения. В этом направлении прежде всего стоит вопрос о развитии региональных и местных воздушных перевозок. Работа над реализацией указанных программ должна быть безусловным приоритетом. В целях совершенствования транспортного обслуживания инвалидов и других маломобильных групп населения Минтрансом России разработана методология транспортного обслуживания этой категории граждан. Наша задача в 2013 году – завершить работу над формированием нормативно-правовой базы по данному вопросу.

Третье – повышение комплексной и экологической безопасности населения на транспорте.

Четвертое направление – совершенствование системы финансирования транспортного комплекса и повышение инвестиционной привлекательности. 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, морские порты – 350 млрд, аэропортовую инфраструктуру – около 200 млрд рублей.

Представленные подходы отражены в проекте государственной программы “Развитие транспортной системы”. Госпрограмма включает в себя все инструменты и механизмы достижения обозначенных приоритетов на период до 2020 года.

Также мы подготовили обновленную Транспортную стратегию Российской Федерации на период до 2030 года.

В заключение отмечу, что поставленные перед транспортным комплексом задачи социальной и экономической направленности могут быть решены только путем концентрации усилий федеральных и региональных ветвей власти, общества и бизнеса. Комплексный подход к решению транспортных проблем позволит создать благоприятные инфраструктурные условия для реализации инновационного сценария экономики и развития регионов.