

Модернизация транспорта России в современных социально-экономических условиях



М. Ю. Соколов,
министр транспорта РФ

Важной частью Антикризисного плана первоочередных мероприятий по обеспечению устойчивого развития экономики и социальной стабильности в 2015 г., разработанного Правительством Российской Федерации, являются предложения Минтранса России, направленные на обеспечение функционирования и развития транспортного комплекса в условиях ограниченного финансирования.

Согласно предварительному прогнозу Минэкономразвития РФ, в 2015 г. экономика России будет функционировать в условиях сохранения сильных геополитических рисков и неблагоприятных тенденций на мировом нефтяном рынке. В соответствии с планом Правительства РФ в 2015–2016 гг. будут реализованы меры, направленные прежде всего на активизацию структурных изменений в российской экономике, стабилизацию работы системообразующих организаций в ключевых отраслях и достижение сбалансированности рынка труда, снижение инфляции, достижение положительных темпов роста и макроэкономической стабильности в среднесрочной перспективе.

Прогнозируется, что в 2015 г. по сравнению с 2014 г. ВВП снизится на 3 %, промышленное производство – на 1,6, инвестиции в основной капитал за счет

всех источников финансирования – на 13,7, экспорт всех видов услуг, включая транспортные, – на 31,3 %. Сокращение экспорта транспортных услуг прогнозируется на уровне 9 %. В абсолютном выражении экспорт транспортных услуг в 2015 г. ожидается в объеме 16,8 млрд долл. США.

Объем финансирования транспортного комплекса (ТК) из федерального бюджета составит в текущем году более 925 млрд руб. (основная часть этой суммы – более 820 млрд руб. – предусмотрена Государственной программой «Развитие транспортной системы»). Это на 13 % меньше ранее планируемых расходов. Инвестиционную программу придется сократить еще значительно – почти на 23 %.

Сокращение реальных располагаемых доходов населения (на 6,3 %) и объема производства в основных грузообразующих секторах экономики при-

ФОТО: ИВАН КУРТОВ





ФОТО: СЕРГЕЙ ТЮРИН

ведет к снижению спроса на услуги ТК. Объем коммерческих перевозок грузов в 2015 г. уменьшится на 2,8 % относительно уровня 2014 г., грузооборот – на 1,8, пассажирооборот – на 6 %.

С учетом сложившейся экономической ситуации усилия Минтранса России в рамках реализации антикризисных мер сконцентрированы на решении следующих задач:

- обеспечении доступности транспортных услуг для населения страны в социально значимом сегменте пассажирских перевозок;
- поддержке организаций ТК с целью повышения устойчивости их финансового состояния, а также повышению доступности кредитных ресурсов;
- концентрации финансовых ресурсов государственной программы «Развитие транспортной системы» на приоритетных направлениях при сокращении объемов финансирования как из федерального бюджета, так и из внебюджетных источников.

Доступность транспортных услуг для населения

В целях сохранения ценовой доступности услуг железнодорожного транспорта для населения в 2015 г. продолжится компенсация выпадающих доходов компаний при перевозке пассажиров в дальнем следовании в плацкартных и общих вагонах, а также в направлении Калининграда.

Сохранены льготные условия проезда для школьников и студентов. Продолжится субсидирование пригородных железнодорожных перевозок, будут реализованы меры по снятию социальной напряженности в этом сегменте.

Планом предусмотрена дополнительная государственная поддержка внутренних воздушных перевозок и пригородного железнодорожного сообщения. Речь идет об установлении на 2015–2016 гг. льготной ставки налога на добавленную стоимость (НДС) в размере 10 %.

В настоящее время услуги перевозок пассажиров в пригородном железнодорожном сообщении не подлежат обложению НДС. Установление ставки НДС на пассажирские пригородные железнодорожные перевозки позволит налогоплательщикам, оказывающим данные услуги, возмещать из федерального бюджета суммы НДС по товарам (работам, услугам), приобретаемым для оказания этих услуг, и таким образом снизить их себестоимость. По предварительной оценке, сумма входящего НДС в 2015 г. составит 8,4 млрд руб. В результате на эту сумму сократятся убытки пригородных пассажирских компаний.

Вместе с тем, по нашему мнению, ставка НДС 10 % – недостаточная мера для стабилизации ситуации в сфере пригородных железнодорожных пассажирских перевозок. Минтранс России вышел с инициативой в Правительство РФ о введении нулевой ставки НДС для обеспечения финансовой сбалансированности пригородных железнодорожных компаний и удовлетворения потребности населения в перевозках.

Кроме того, Правительство РФ приняло решение о восстановлении с 1 января 2015 г. ранее действовавшего коэффициента 0,01 на услуги ОАО «РЖД» по предоставлению инфраструктуры перевозчикам пассажиров в пригородном железнодорожном сообщении. Проект

соответствующего постановления внесен Минтрансом России в Правительство РФ и предусматривает выделение из федерального бюджета дополнительных бюджетных ассигнований на компенсацию потерь ОАО «РЖД» от установления льготного тарифа в размере 8,8 млрд руб.

В качестве дополнительной меры поддержки пригородного пассажирского комплекса прорабатывается вопрос об увеличении на 2,1 млрд руб. субсидий из федерального бюджета на компенсацию Минтрудом России регионам расходов по предоставлению льготным категориям граждан проезда в пригородном железнодорожном транспорте.

Из системных решений считаю необходимым в ближайшее время принять Федеральный закон «Об организации регулярного пассажирского железнодорожного сообщения в Российской Федерации и внесении изменений и дополнений в отдельные законодательные акты Российской Федерации». Законопроект внесен в Правительство РФ в 2013 г.

В 2015 г. будет реализована господдержка авиаперевозок в рамках пяти программ субсидирования, направленных на развитие региональных перевозок пассажиров воздушным транспортом. Достигнутые в 2014 г. темпы роста авиаперевозок свидетельствуют о востребованности мер государственной поддержки: российские авиакомпании перевезли более 93 млн пассажиров, что на 10 % превышает значение этого показателя в 2013 г. На внутренних авиалиниях достигнут рекордный прирост – 18 %.

Утвержденным Планом антикризисных мер в целях роста объема перевозок

на внутренних воздушных линиях предусмотрено увеличение субсидирования организаций транспорта, осуществляющих региональные воздушные перевозки пассажиров на территории РФ, и формирование региональной маршрутной сети РФ в целях сохранения полетов по безальтернативным маршрутам в те населенные пункты, где авиация является единственным круглогодичным видом транспорта. Для этого Минтранс России подготовлен проект постановления о внесении изменений в Постановление Правительства РФ от 25 декабря 2013 г. № 1242 «О предоставлении субсидий из федерального бюджета организациям воздушного транспорта на осуществление региональных воздушных перевозок пассажиров на территории Российской Федерации и формирование региональной маршрутной сети Российской Федерации». В настоящее время проект направлен на согласование в органы исполнительной власти.

Кроме того, подготовлены предложения по выделению из антикризисного фонда ассигнований на субсидирование:

- региональных воздушных перевозок в целях сохранения полетов по безальтернативным маршрутам в объеме 960 млн руб.;
- авиационных перевозчиков для возмещения недополученных ими доходов в связи с обеспечением перевозки пассажиров, заключивших договор воздушной перевозки с авиакомпаниями, в отношении которых принято решение о приостановлении действия сертификата эксплуатанта, в объеме 886 млн руб.

Антикризисным планом также предусмотрено продление на 2015 г. программы софинансирования из федерального бюджета закупок субъектами РФ автобусов и техники для жилищно-коммунального хозяйства, работающих на газомоторном топливе. Программа направлена на обновление парка автобусов, повышение качества услуг и эффективности перевозок.

Кроме того, предусмотрено субсидирование части затрат на уплату процентных ставок по кредитам, полученным в российских банках и государственной корпорации «Банк развития и внешнеэкономической деятельности» по сделкам приобретения лизинговыми компаниями воздушных судов в 2008–2015 гг.

Поддержка организаций транспортного комплекса

Складывающиеся в 2015 г. условия не могут не отразиться на финансовом состоянии организаций ТК. На поддержку реального сектора экономики направлен ряд системных мер Антикризисного плана, касающихся обеспечения доступности кредитов на реализацию проектов в соответствии с проектным финансированием, на осуществление текущей производственной деятельности в целях предотвращения банкротства предприятий, включая системообразующие согласно утвержденному Правительством РФ списку (протокол заседания от 5 февраля 2015 г. № 1).

Обновленный перечень системообразующих организаций содержит 199 юридических лиц, формирующих

более 70 % совокупного национального дохода. Численность их сотрудников составляет более 20 % общего количества занятых в экономике. В перечень включены предприятия, удовлетворяющие следующим критериям: число работающих – не менее 4 тыс. человек, годовая выручка в 2013 г. – не менее 10 млрд руб., налоговые отчисления за последние три года – не менее 5 млрд руб.

В перечень вошли 11 крупнейших организаций воздушного, морского и железнодорожного транспорта: ОАО «Авиакомпания Сибирь», ОАО «Авиакомпания «Уральские авиалинии», ОАО «Авиакомпания «ЮТэйр», ОАО «Аэрофлот – российские авиалинии», ОАО «АК «Трансаэро», ЗАО «Международный аэропорт Домодедово», ОАО «Международный аэропорт Пулково», ОАО «Международный аэропорт Шереметьево», ОАО «Российские железные дороги», ФГУП «Росморпорт», ОАО «Совкомфлот».

Основная цель включения организаций в перечень системообразующих – мониторинг их финансово-экономического состояния, поддержание устойчивости и минимизация негативных социально-экономических последствий в случае прекращения деятельности.

Следует отметить, что включение организации в перечень не служит гарантией предоставления ей государственной поддержки. Если организации нет в перечне, возможность оказания ей господдержки остается.

По инициативе Минтранса России в перечень включены организации, занятые на строительстве крупнейших

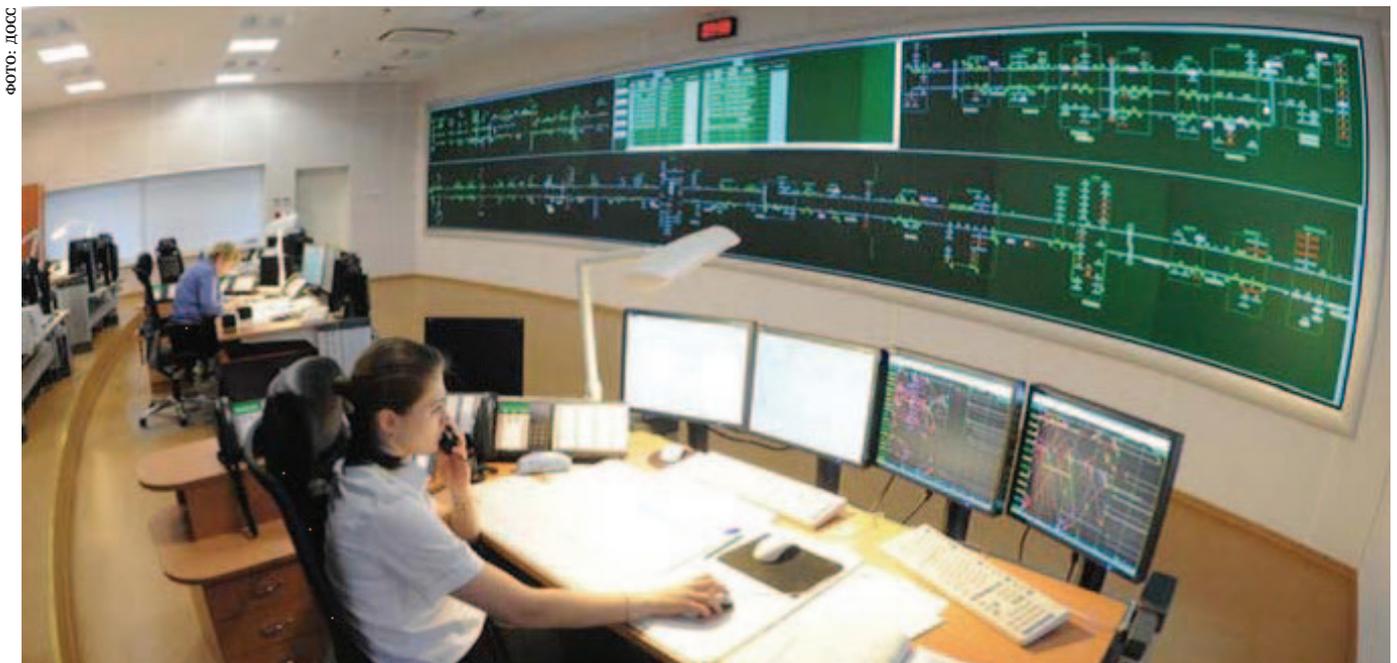


ФОТО: ДОСС

транспортных инфраструктурных проектов: ЗАО «ВАД», ОАО «Волгомост», ОАО «Мостотрест», ООО «Стройгазконсалтинг», ОАО «Корпорация Трансстрой».

В рамках такого направления Антикризисного плана, как снижение издержек бизнеса, предусмотрено разработать федеральный закон о переносе времени вступления в силу требований в области транспортной безопасности для отдельных видов транспортных объектов.

Минтранс России разработал проект федерального закона «О внесении изменений в Федеральный закон „О транспортной безопасности“», который сейчас проходит процедуру межведомственного согласования. Предлагаемые законопроектом изменения позволят субъектам транспортной инфраструктуры и перевозчикам поэтапно реализовывать требования по обеспечению транспортной безопасности, равномерно распределять финансовую нагрузку при выполнении мероприятий, предусмотренных соответствующими планами, до 1 июля 2017 г. оптимизировать производственные издержки в неблагоприятных экономических условиях.

Приоритетные направления финансирования

Третья важная задача, стоящая перед Минтрансом России в рамках реализации антикризисных мер, – концентрация финансовых ресурсов Государственной программы «Развитие транспортной системы» на приоритетных направлениях.

В соответствии с решениями, принятыми Правительством РФ, в настоящее время осуществляется 10%-ная оптимизация расходов федерального бюджета на 2015 г. Для оптимизации финансовых ресурсов на реализацию Государственной программы «Развитие транспортной системы» используют следующие подходы.

С целью безопасного функционирования предусматривается в полном объеме финансирование содержания и ремонта существующей транспортной инфраструктуры, а также выделение средств транспортным организациям на субсидирование пассажирских перевозок. Такой подход позволит сохранить устойчивое функционирование транспортной системы и уменьшить риски социальной напряженности в обществе при минимизации снижения

индикаторов госпрограммы. При этом предлагается дополнительное, сверх 10 %, сокращение расходов инвестиционного характера.

Вследствие сокращения инвестиционных расходов реализация ряда проектов будет перенесена на период после 2017 или 2020 г. К тому же необходимо проведение мероприятий, направленных на оптимизацию проектных и технологических решений при реализации отдельных инфраструктурных проектов.

Кроме того, необходимо учитывать, что помимо предлагаемого 10%-ного сокращения расходов дефицит финансирования Программы увеличится в связи с ожидаемым ростом инфляции и курсовыми рисками, возникающими при поставке иностранного оборудования, комплектующих и материалов.

В связи с этим требуется проработать вопрос об индексации заключенных государственных контрактов, чтобы обеспечить реализацию инфраструктурных транспортных проектов.

Депутаты Госдумы совместно с Союзом транспортников России разработали и направили в Минтранс России предложения по обеспечению стабильного функционирования транспортного комплекса. Следует отметить, что часть предложений нашла отражение в утвержденном Антикризисном плане.

Для поддержки отраслей транспорта предложены следующие дополнительные меры:

- стимулирование вывода из эксплуатации морально и технически устаревшего флота путем предоставления Судового утилизационного гранта;
- установление для расчета утилизационного сбора понижающего коэффициента 0,25 в отношении новых транспортных средств 5-го экологического класса и выше;
- установление отсрочки уплаты утилизационного сбора в отношении ранее ввезенных в соответствии с таможенной процедурой временного ввоза транспортных средств экологического класса 4 и выше, которые в 2015 г. будут переводиться в таможенную процедуру для внутреннего потребления;
- софинансирование из бюджета процентной ставки по лизингу на приобретение транспортных средств для компаний, осуществляющих регулярные перевозки пассажиров;
- внесение изменений в Правила предоставления субсидий из федераль-

ного бюджета на возмещение части уплаты процентов по кредитам и лизинговым платежам на строительство гражданских судов в части предоставления возможности применения судоходными компаниями схем рефинансирования ранее заключенных кредитных и лизинговых договоров;

- предоставление субсидий из федерального бюджета российским организациям внутреннего водного транспорта на возмещение части затрат по уплате процентов в размере двух третей ставки рефинансирования Банка России по кредитам, полученным в российских кредитных организациях.

Ход реализации Плана в целом одобрен Общественным советом Министерства транспорта РФ.

Мы давно дискутируем о возможности использования наших финансовых резервов, в частности, ресурсов Фонда национального благосостояния. Эти средства должны работать на российскую экономику. Их нельзя растрачивать по мелочам, а следует направлять на проекты, меняющие облик страны, открывающие новые перспективы развития. Поэтому мы приняли еще одно важное решение – вложить 450 млрд руб. в окупаемые инфраструктурные проекты, разумеется, на возвратной основе. Прежде всего, это высокоскоростная железнодорожная магистраль Москва – Казань, которую можно построить за четыре года. По сути, она станет пилотным участком маршрута, соединяющего Центр, Поволжье и Уральский экономический район. Модель сформирована и представлена правительству; утверждено ассигнование средств из Фонда национального благосостояния. Протяженность магистрали составит 770 км, время в пути – немногим более 3,5 ч. Опыт Китая и Франции подтверждает успешность таких проектов. **■**

По материалам докладов министра транспорта РФ М. Ю. Соколова: на итоговом расширенном заседании Коллегии Минтранса России «О результатах работы в 2014 году и основных направлениях деятельности Министерства транспорта Российской Федерации на 2015–2017 годы» (8.04.2015 г.) и на Коллегии Минтранса России «О мерах Министерства транспорта Российской Федерации по обеспечению устойчивого развития экономики и социальной стабильности в транспортном комплексе в 2015 году» (25.02.2015 г.).