

Развитие транспортного комплекса: основные направления

В число важнейших задач национальной политики России входит развитие транспортного комплекса и его инфраструктуры. Об этом в интервью для журнала рассказал министр транспорта Российской Федерации Максим Юрьевич Соколов.



– Максим Юрьевич, в последнее время много говорят о маршруте «Великий шелковый путь 2.0». Как Россия участвует в этом глобальном проекте?

– Подписанное в мае прошлого года лидерами Евразийского экономического союза заявление по сопряжению совместного строительства экономического пояса Шелкового пути позволит сформировать интегрированную транспортную систему, обеспечивающую целостность транспортной услуги от пункта отправления до пункта назначения. В качестве примера можно отметить начало реализации двух крупнейших инфраструктурных проектов: «Европа – Западный Китай» и высокоскоростной магистрали «Москва – Казань».

Сейчас идет строительство новой скоростной автомобильной дороги «Москва – Санкт-Петербург» – головного участка международного транспортного коридора «Европа – Западный Китай». Еще один стартовавший проект федерального уровня, который также составляет часть коридора «Европа – Западный Китай», – Центральная кольцевая автодорога в Московской области длиной 334 км. Коридор «Европа – Западный Китай», согласно подписанному на форуме ШОС соглашению, должен открыться к 2020 г. Российская часть составляет 2200 км, общая протяженность пути – 9000 км. Объем инвестиций в этот проект оценивается в 800–1200 млрд руб.

– Сегодня значительный интерес вызывает дорожное строительство. Что сделано в этом направлении?

– В 2016 г. на ремонт, капремонт и содержание федеральных трасс будет выделено более 242 млрд рублей. По итогам этого года состояние 71 % федеральной дорожной сети будет соответствовать транспортно-эксплуатационным нормативам. Существенного прогресса в этом направлении удалось добиться за последние два года: доля федеральных трасс увеличилась с 45 до 63,3 %.

Сейчас основное внимание уделяем главным и дорогостоящим проектам: Керченскому мосту, Центральной кольцевой автодороге, трассе Москва – Санкт-Петербург, но и про регионы не забываем. В прошлом году ввели в эксплуатацию обходы Пятигорска и Гудермеса, подходы к порту Усть-Луга, ряд участков в Карелии, ликвидировали последний грунтовый разрыв на трассе, проходящей вдоль Транссиба в Иркутской области. Теперь доехать от Калининграда до Владивостока можно по качественной автодороге.

– Министерство транспорта РФ рассчитывает резко увеличить строительство дорог в 2018–2020 гг. Тем самым ведомство планирует выполнить одно из майских поручений президента России Владимира Путина. Можете ли Вы рассказать подробнее, о чем идет речь? И достаточно ли сейчас в бюджете средств для осуществления таких масштабных планов?

– С 2017 г. ФЦП «Развитие транспортной системы России (2010–2020 годы)» предусмотрено резкое увеличение объемов ввода после строительства и реконструкции федеральных автомобильных дорог. Это обусловлено прежде всего тем, что до сих пор показатели программы в связи с оптимизацией бюджетных расходов были

приведены к параметрам бюджета на соответствующие годы. В 2017–2020 гг. намечено вернуться к тенденции финансирования, предусмотренного программой. Основной прирост объемов строительства и реконструкции федеральных дорог на 2018–2020 гг. предусмотрен на объектах ГК «Автодор», в том числе в рамках подготовки к Чемпионату мира по футболу в 2018 г. Это строительство скоростной автодороги М-11 Москва – Санкт-Петербург (58–149-й км, 208–258-й, 334–543-й, 543–684-й км), строительство Центральной кольцевой автомобильной дороги (пусковые комплексы 1, 3, 4 и 5), реконструкция М-1 «Беларусь» (33–132-й км), М-3 «Украина» (65–194-й км), М-7 «Волга» (на участке обхода городов Балашиха и Ногинск).

– Оправдалось ли введение системы «Платон» в плане обновления дорог? Часть регионов выступила за то, чтобы распространить систему на региональные дороги. Поддерживаете ли Вы такую инициативу и считаете ли возможным прийти к общему решению для всех регионов? Поддерживает ли Минтранс сохранение льготного тарифа на проезд по федеральным трассам или будет настаивать на повышении стоимости проезда?

– Система «Платон» доказала свою эффективность и соответствие целям, которые ставились. В бюджет собрано более девяти миллиардов рублей, и мы планируем направлять эти средства на проекты по развитию региональных дорог, в том числе на принципах государственно-частного партнерства. Такие проекты уже подготовлены. Благодаря средствам, полученным после внедрения системы «Платон», у государства появилась возможность опережающими темпами развивать региональную сеть автодорог. Правительством принято решение о выделении из средств феде-

рального бюджета почти 11 млрд руб. на восстановление региональных, межмуниципальных и городских дорог. Федеральную сеть мы рассчитываем привести в порядок к концу 2018 г. Правительство приняло необходимые решения в интересах бизнеса, сохранив льготный тариф по системе «Платон» фактически до конца нынешнего года. Однако все должны понимать следующее: чтобы работа системы стала более эффективной, тариф необходимо постепенно повышать, как это и планировалось ранее. К рассмотрению данного вопроса Правительство вернется осенью текущего года. Вопрос распространения системы на региональную дорожную сеть сейчас не рассматривается.

– Средства, полученные после введения системы «Платон», распределены между 25 регионами. Почему выбраны именно эти регионы? По какому принципу? И как дальше деньги будут распределяться?

– Порядок предоставления и распределения трансфертов регионам определен соответствующими правительственными документами. Росавтодор и подведомственные учреждения обеспечат дополнительный аудит обоснованности принимаемых решений на отобранных дорожных объектах в регионах, а также организуют оперативное управление и контроль над ходом выполнения работ. Перечень регионов, вошедших в распоряжение Правительства, определен рабочими группами Росавтодора совместно с представителями администраций субъектов РФ. Была проведена тщательная работа по выявлению регионов с наиболее проблемным состоянием дорожной сети. После доведения денег до регионов распределять их будет руководство этих регионов. Главами региональных администраций сейчас утверждаются перечни с теми участками региональных, межмуниципальных и местных дорог, где необходим срочный ремонт дорожного полотна. Минтранс и Росавтодор будут внимательно контролировать расходование средств и пресекать попытки нецелевых трат.

– Ждет ли россиян в ближайшем будущем платный въезд в крупные города?

– Проектом Федерального закона об организации дорожного движения предусмотрено наделение региональ-

ных властей правом вводить определенные ограничения, например запреты на проезд в определенные зоны всех транспортных средств (ТС) или ТС, имеющих двигатель определенного экологического класса. Запреты на движение могут действовать в разное время суток. Регионам предоставляется право вводить платный въезд в отдельные районы городов. Для этого власти должны принять соответствующий акт, проведя широкие общественные обсуждения, обеспечить альтернативные пути объезда и создать дополнительные маршруты общественного транспорта. Подчеркну, что документ довольно демократичен: он не обязывает регионы вводить платный въезд, а лишь дает им такую возможность в целях более эффективной организации дорожного движения. Отмечу, что указанные положения продиктованы мировой практикой.

– Какая ситуация со строительством моста через Керченский пролив и каковы перспективы?

– В 2015 г. началась активная стадия строительства моста через Керченский пролив, призванного соединить берега Тамани и Крыма. За год, прошедший с момента заключения государственного контракта, выполнены все необходимые подготовительные работы. Фронт работ развернут на всех сухопутных участках: на Таманском берегу, на острове Тузла и в Керчи. Завершено строительство первого рабочего моста длиной 1 243 м, ведутся работы по устройству еще двух рабочих мостов длиной 1 814 и 2 134 м. В феврале 2016 г. подрядчик приступил к выполнению основных строительно-монтажных работ. По состоянию на май 2016 г. возведено 16 опор будущего моста. В стройке задействованы более 220 единиц техники и около 2 000 человек, в том числе жителей Краснодарского края и Республики Крым. В проект заложены решения, которые обеспечат оптимальное функционирование перехода с учетом ежегодного увеличения транспортной нагрузки. Ввод автомобильной части моста планируется в конце 2018 г., а железнодорожной – в 2019 г.

– Возможно ли, что в текущем году уйдут с рынка еще несколько авиаперевозчиков?

– Отмечу, что подавляющее большинство полетов в нашей стране осуществляется десятью

крупнейшими авиакомпаниями. В случае ухода с рынка небольших игроков отрасль гражданской авиации сильно не пострадает. А присутствие той или иной авиакомпании на рынке авиаперевозок зависит прежде всего от ее ценовой политики, а также от поддержки бизнеса. В настоящее время мы не отмечаем рисков ухода с рынка какой-либо авиакомпании.

– Какой пассажиропоток в авиаперевозках ожидается в текущем году? Нет ли опасения, что он сильно снизится?

– Согласно статистике, за прошедшие пять месяцев произошло незначительное (на 3-4 %) снижение количества пассажиров, перевезенных российскими авиакомпаниями. При этом количество пассажиров на внутренних рейсах выросло почти на 11 %, на международных – снизилось более чем на 20 %.

В летний сезон количество путешествующих граждан сильно возрастает. Уверен, что к концу года показатели нашей гражданской авиации смогут выйти на прошлогодний уровень и даже превысить его.

– В прошлом году билеты в России подорожали в среднем на 6,7 %. Будут ли компании и дальше повышать тарифы? Как избежать существенного роста цен?

– Сразу отмечу, что рост цен на авиабилеты в прошлом году был немного ниже общего уровня инфляции в стране. Значит, условно удорожания билетов не произошло, рост исключительно в пределах инфляции.

Подчеркну, что ценовая политика на билеты отдается полностью на откуп авиаперевозчику, который вправе самостоятельно устанавливать стоимость своих услуг. Конечно, бывают случаи необоснованного завышения цен на авиаперевозки. Для борьбы с недобросовестной конкуренцией наши коллеги из ФАС России могут проводить проверки обоснованности применяемых авиакомпаниями тарифов.

– Обсуждается ли какая-нибудь поддержка авиаотрасли? Например, отмена НДС?

– Ставка НДС в размере 10 % на внутренние воздушные перевозки установлена до конца 2017 г. Вопросы о ее продлении будут рассматривать-

ся дополнительно. Для поддержки отрасли в текущем году продолжается действие наших программ субсидирования внутренних авиаперевозок. На субсидии предусмотрено выделить порядка 9 млрд рублей. Расширен период действия и количество направлений по полетам в Крым, продолжается субсидирование маршрутов с Дальнего Востока и Сибири в центральную часть России и Калининград, а также региональных маршрутов на территории Северо-Западного, Приволжского, Сибирского, Уральского и Дальневосточного федеральных округов. Всего в рамках пяти программ субсидируется порядка 300 маршрутов.

– Как Вы оцениваете открытие нового аэропорта «Жуковский»?

– Безусловно, открытие четвертого международного аэропорта – значимое событие для всех граждан, пользующихся Московским авиаузлом. И сегодня мы предоставляем пассажирам новый комфортный терминал с пропускной способностью до 4 млн человек в год с полным набором услуг. Обеспечена транспортная доступность аэропорта: это и автобусное сообщение от станции метро «Котельники», и железнодорожная линия от Казанского вокзала до платформы «Отдых» с пересадкой на автобусные шаттлы, а также автомобильная трасса М-5 «Урал». На церемонии открытия подписаны договоры о сотрудничестве с авиакомпаниями SCAT, Air Kyrgyzstan, «Скай Гейт Эйрлайнс», а также с компанией «Мастер Интернешнл Джeneral Трэйдинг» по организации грузовых перевозок в аэропорту «Жуковский». Воздушная гавань подготовлена для обслуживания классических и низкобюджетных пассажирских, грузовых и чартерных авиакомпаний. Кроме того, нужно отметить социальную важность проекта, реализация которого позволит привлечь дополнительные инвестиции в экономику региона и создать более 10 тыс. рабочих мест до 2020 г. Развитие этого аэровокзального комплекса будет продолжено: к 2020 г. площадь терминала составит 60 000 кв. м, пропускная способность – 12 млн пассажиров в год.

– В разгаре сезон отпусков. Безопасно ли россиянам летать за рубеж? Будет ли российская сторона инициировать дополнительные проверки европейских аэропортов? Как

Минтранс относится к предложению Египта о поэтапном открытии авиасообщения?

– Пока дополнительных проверок европейских аэропортов мы не планируем. Сейчас идет активная совместная работа, направленная на возобновление авиасообщения между Россией и Египтом. Наши специалисты провели несколько проверок международных аэропортов Египта по их соответствию нормам и требованиям в области авиационной безопасности. Последняя проверка закончилась в апреле, замечания по ее итогам мы направили египетской стороне. Как только нам сообщат о выполнении всех требований, мы тут же направим специалистов для очередной проверки.

Еще раз подчеркну, что сроки возобновления авиасообщения между странами зависят, прежде всего, от египетской стороны. Сначала мы должны убедиться в полной безопасности египетских аэропортов для российских граждан, и только после этого можно говорить о дальнейших шагах по возобновлению авиасообщения.

– Когда начнет восстанавливаться рынок авиаперевозок, в частности на международных направлениях? Недавно стало известно, что в России появился первый субсидируемый региональными властями прямой международный рейс. Известно ли в Минтранс о планах российских регионов развивать прямые авиарейсы за границу?

– В условиях бюджетных ограничений приоритет в деятельности правительства – поддержка внутренних авиаперевозок. Действительно, в последнее время можно отметить спад международных авиаперевозок. Закрыты три важных направления: Украина, Турция, Египет. Тем не менее, я уверен, что авиакомпании приложат все усилия, чтобы переориентироваться на другие направления и привлечь таким образом дополнительных пассажиров. Особо стоит отметить деятельность авиакомпании «Победа», получившей право на международные полеты. Перевозчик активно осваивает новые маршруты, открывает дополнительные международные направления. Что касается возможности субсидирования международных рейсов из различных субъектов нашей страны, то это отдается на откуп региональным властям.

Безусловно, к данной идее можно отнестись только положительно.

– Когда Минтранс уточнит правила для беспилотников? Многие пользователи опасаются, что купленные ими для фотографирования или для забавы беспилотники окажутся отложенными в долгий ящик.

– Порядок регистрации судов предусмотрен Воздушным кодексом. С 1997 г. в нем действует положение, что все воздушные суда должны быть зарегистрированы, иметь сертификат летной годности, у пилотов должны быть свидетельства. Беспилотные летательные аппараты относятся к воздушным судам. В настоящее время Минтранс ведет активную работу по совершенствованию воздушного законодательства и созданию благоприятных условий для безопасного применения беспилотных воздушных судов в народном хозяйстве. При этом важно обеспечить безопасность полетов, не создавая неоправданных барьеров для развития производства и применения беспилотных воздушных судов. В связи с этим вносятся поправки в Воздушный кодекс, которыми предусматривается государственная регистрация беспилотных воздушных судов с максимальной взлетной массой более 30 кг. Таким образом, авиамоделисты освобождаются от необходимости заниматься государственной регистрацией моделей. Недавно этот законопроект успешно прошел второе чтение в Государственной Думе.

В Минтранс России создана и постоянно функционирует межведомственная рабочая группа по разработке предложений по вопросам государственного регулирования беспилотной авиации и «дорожной карты» развития сегмента беспилотных авиационных систем и беспилотных воздушных судов в гражданской авиации.

Разработанный проект документа конкретизирует порядок регистрации воздушных судов, устанавливаются определенные требования в отношении классификации и получения свидетельств для внешних пилотов (это новый термин). Например, для внешнего пилота, который должен иметь подготовку, сходную с подготовкой пилота-любителя, предусмотрены меньшие ограничения по состоянию здоровья.

– Какие из крупных инфраструктурных проектов претендуют на

средства иностранных инвесторов? В частности, какие заявки уже поданы в АБИИ? На какую сумму? В какие проекты, помимо ВСМ Москва – Казань, готов инвестировать Китай?

– Сектор российской транспортной инфраструктуры, безусловно, интересен как китайским, так и другим нашим иностранным партнерам. Чтобы стимулировать дополнительный интерес к проектам, в последние годы был принят ряд документов, которые защищают иностранного инвестора в России (закон о государственно-частном партнерстве, поправки в законодательство по линии частной концессионной инициативы). Помимо строительства ВСМ Москва – Казань в качестве примеров активного взаимодействия России и Китая можно выделить проект строительства канатной дороги и моста между городами Благовещенск и Хейхе, а также сотрудничество в области спутниковой навигации «ГЛОНАСС/БЭЙДОУ» в части мониторинга транспорта и экстренного реагирования при авариях во время трансграничных перевозок.

Создана межправительственная российско-китайская комиссия по инвестиционному сотрудничеству, в рамках которой рассматривается около 60 российско-китайских проектов, в число которых входят проекты развития транспортной инфраструктуры: строительство трансграничного железнодорожного перехода Нижнеленинское – Тунцзян, развитие сети региональных аэропортов, а также проекты в области железнодорожного сообщения и развития портовых мощностей. Кроме того, создана рабочая группа высокого уровня по контролю реализации стратегических проектов экономического сотрудничества. Например, этой группой рассматривается возможность оказания поддержки на государственном уровне проектам развития международных транспортных коридоров «Приморье-1» и «Приморье-2».

Интересными проектами для взаимодействия являются международный транспортный коридор «Европа – Западный Китай», а также развитие транспортного коридора Северного морского пути (СМП).

Перспективным представляется развитие взаимодействия при совершенствовании мостовой и портовой инфраструктуры в приграничных районах, сооружении подъездных путей к

месторождениям полезных ископаемых, а также использование транзитного потенциала Транссиба, создание транспортных коридоров с северо-востока Китая в направлении российских портов на Дальнем Востоке.

Что касается Азиатского банка инфраструктурных инвестиций (АБИИ), могу сказать, что это молодой институт, набирающий обороты. Мы видим проекты, которые могут финансироваться через этот банк. Будем обращаться, когда поймем, как выстроен процесс отбора заявок. Насколько я знаю, АБИИ проинформирован о проектах развития транспортных коридоров «Приморье-1» и «Приморье-2». Кроме того, мы можем предложить банку, например, проекты развития Транссиба и Северного морского пути.

– Вы недавно говорили, что Россия заинтересована в инвестировании в проект Hyperloop. Можете рассказать подробнее о проекте?

– Проект Hyperloop – это новое высокоскоростное сообщение или даже сообщение на гиперскорости, близкой к сверхзвуковой. Мы понимаем, что за такими проектами не такое далекое будущее. Аналогичные работы ведутся давно и не только в Америке. Наши ученые также думают над созданием таких проектов. Есть определенные наработки в Петербургском университете путей сообщения. Два года назад я знакомился в Петербурге с опытным экземпляром. Путь, который проходит железнодорожный контейнер, поднимаемый с помощью магнитной левитации, пока небольшой, но этот технологический принцип уже реализован российскими специалистами.

В нашей стратегии до 2030 г. отражено использование инновационных наработок в сфере транспорта, к которым можно отнести этот проект. Россия сегодня готова к его реализации. Стратегией предусмотрены коридоры по развитию высокоскоростного железнодорожного сообщения. Например, на линии Москва – Санкт-Петербург есть выделенная полоса, которая будет зарезервирована. Если найдутся инвесторы и технология будет отработана, причем и для пассажирских перевозок, не только для грузовых, то ее вполне можно применять. Такой же коридор заложен в направлении Сочи, портов Азово-Черноморского бассейна. Это и проект ВСМ Москва – Казань, коридор распростра-

няется и дальше – до Пекина.

Все проекты нашли отражение в схеме транспортного планирования, и мы готовы предложить их для сопряжения с Hyperloop. Важно, чтобы этот проект получил признание и прошел необходимую сертификацию.

– Вопрос относительно развития Арктики. Эксперты говорят, что с изменением ситуации на рынке нефти Севморпуть не очень привлекателен для перевозчиков. Так ли это? И что нужно сделать, чтобы он стал неотъемлемой частью глобальной транспортной системы?

– Сегодня по СМП перевозится не так много транзитных грузов – в пределах 1 млн т. Но этот путь практически на треть короче традиционного маршрута, проходящего через такие рискованные зоны, как побережье Африки и лимитирующий участок Суэцкого канала. Поэтому развитие СМП – это наш приоритет. Сегодня мы в полной мере раскрываем конкурентные преимущества и возможности этого направления транзита, развивая подходы к Мурманскому транспортному узлу, портам Восточный и Находка в Приморском крае.

Сейчас мы активно обустроиваем инфраструктуру СМП, в наших северных водах заканчивается строительство порта Сабетта. Грузопотоки по СМП резко увеличатся с 2018 г. после пуска в эксплуатацию завода по сжижению природного газа на Ямале. Это даст масштабный эффект, поскольку грузовая база вырастет до 18 млн т по отношению к сегодняшним четырем.

Многое делается и в части законодательного регулирования мореплавания в акватории СМП. Вступил в силу так называемый закон о СМП, создана администрация СМП, утверждены правила плавания в этой акватории и правила применения тарифов на ледокольную проводку судов. В 2017 г. вступает в силу Кодекс для судов полярного плавания. Буквально год назад Правительством утвержден комплексный проект развития СМП. Активно строится ледокольный, обслуживающий флот. Обеспечивается ежедневный контроль местоположения судов, налажена передача им информации о ледовой, навигационной и гидрометеорологической обстановке по пути следования. Установлен простой и понятный для российских и иностранных судовладельцев порядок выдачи разрешений на плавание судов.