19 Января 2018

**Интервью первого заместителя Министра транспорта РФ Евгения Дитриха информационному агентству России «ТАСС»**

**Замглавы Минтранса РФ Евгений Дитрих в интервью ТАСС рассказал о последней редакции транспортной стратегии, о системе весогабаритного контроля, реализации проекта «Безопасные и качественные дороги».**

**\*\*\***

**— Евгений Иванович, каких результатов удалось достичь в первый год реализации портфеля приоритетных проектов и программ? Как уроки проектного управления повлияют на реализацию госпрограммы развития транспортной системы?**

— Самое главное — мы научились структурировать проекты и понимать, чего от них хотим. Когда мы запускали проект "Безопасные и качественные дороги", то долго обсуждали: а что же, собственно, мы должны получить в результате? Пришли к выводу, что главный показатель, то, что заметно людям, — качество дорог, повышение нормативного состояния в городских агломерациях, где реализован проект. Второй показатель — число мест концентрации ДТП. Эти показатели были достигнуты, по итогам 2017 года даже перевыполнены. План предусматривал приведение в нормативное состояние 44% дорог, участвующих в проекте, а по факту привели в норму 52%; вместо устранения 27% точек концентрации ДТП ликвидировали 51%. В ходе недавней дискуссии на Гайдаровском форуме мы обсуждали, что дало такой эффект: изначально заниженные планы или эффективная работа по проекту. Считаю, что это именно управленческий успех. Нам удалось объединить усилия на федеральном, региональном и муниципальном уровнях проекта.

Принципы проектного управления — планирование, нацеленное на конечный результат, оценка ресурсов и их концентрация на конкретных задачах — закладываются в новую государственную программу "Развитие транспортной системы", которую мы приняли в конце прошлого года.

К марту мы переструктурируем программу, введем рейтинг проектов, вошедших в нее. В программе шесть направлений: "Железнодорожный транспорт", "Дорожное хозяйство", "Гражданская авиация и аэронавигационное обслуживание", "Морской и речной транспорт", "Надзор в сфере транспорта", "Комплексное развитие транспортных узлов" и "Обеспечение реализации государственной программы Российской Федерации "Развитие транспортной системы". Эти направления, по сути, представляют собой портфели проектов. Внутри каждого из них — набор отдельных проектов, связанных со строительством конкретной железнодорожной ветки или автомобильной дороги. Чтобы выбрать, какие нужно делать раньше, а какие можно отнести на более поздний срок, и вводится механизм ранжирования.

Почему это полезно? Для каждого из проектов в программе высчитывается рейтинг — условно с одной звездочкой, двумя, тремя и так далее. Когда решается вопрос финансирования, в условиях ограниченных ресурсов приходится принимать решения, какие проекты будут продолжаться, а какие можно немного отложить. Тогда рейтинг и нужен: отсекаем, к примеру, первые 15 "звездочек", на которые сейчас хватает денег, и запускаем, а остальные ждут своей очереди.

Сложность этой методологии в том, что очень трудно сравнивать, что важнее — новый аэропорт, который надо построить на Соловках, взлетно-посадочная полоса, которую надо реконструировать, или расширение Нижегородского узла, который сдерживает движение судов по рекам Центральной России. Рейтинг должен быть многоуровневым, учитывать разные эффекты от проекта и дать возможность оперативно управлять работой в рамках программы.

**— Какие еще изменения ожидаются?**

— Сегодняшняя программа действует до 2021 года, к лету будет готова продленная до 2025 года редакция. Там мы сможем показать новые проекты, многие из которых начнутся уже в 2018 и 2019 годах. Мы определили четыре основные цели государственной программы. Первая — снижение транспортных издержек в экономике, чтобы бизнесу было комфортнее работать при перевозке грузов и пассажиров. Сегодня издержки достаточно высоки, нам нужно, чтобы они, как в развитых странах, приближались к показателю 4–5%, а у нас часто бывает в 2,5–3 раза выше.

Вторая цель — это транспортная доступность услуг для населения, чтобы у каждого жителя России была возможность выехать в любую точку страны. Вполне возможно, что это будет комбинированная перевозка — понятно, что мы не построим аэродром в каждом удаленном селе, но должна быть возможность на автобусе доехать до городского центра, там пересесть на поезд или самолет и добраться таким образом до точки назначения.

Важнейшая цель — это безопасность на транспорте, как технологическая, так и транспортная безопасность, защита от незаконного вмешательства в работу транспорта. И наконец, цель, связанная с развитием экспорта транспортных услуг и транзитного потенциала. Мы должны давать возможность нашим грузам отправляться за рубеж. И издержки по этой процедуре, как для бизнеса, так и для людей, которые пересекают нашу границу, должны быть снижены. Для этого сегодня реализуется ряд проектов по оптимизации работы таможенников, пограничников в пунктах пропуска.

**— Может быть, вы назовете несколько проектов, которым будет дан старт в этом году?**

— Особенность транспортной стратегии в том, что мы планируем увязать между собой федеральные проекты по видам транспорта и транспортной инфраструктуре и проекты, которые делают регионы. Согласитесь, важно, чтобы они были реализованы синхронно, чтобы действия федерации не наносили ущерб региональному развитию. Этими соображениями мы и руководствуемся, например, при подготовке проекта автоматической системы весогабаритного контроля.

Не секрет, что сейчас при усилении контроля на федеральных дорогах часть трафика переключается на региональные. Поэтому мы проводим совместный с регионами анализ по местам расположения постов контроля. Многие регионы уже сегодня приступили к внедрению собственных систем весогабарита. И задача, которая включена в стратегию, заключается в том, чтобы увязать эти системы между собой, создать единое транспортное пространство.

Еще одна важнейшая тема, которая включена уже в первую редакцию транспортной стратегии, — это создание цифровой платформы транспортного комплекса в рамках проекта "Цифровая экономика". Что это означает? Для пассажиров это возможность в точке отправления приобрести единый билет, который предоставит комфортную стыковку автобусного сообщения, поезда, самолета, паромной переправы. Такого рода система, работающая в Керчи в пилотном режиме, показала свою эффективность.

Кроме того, мы в транспортной стратегии сейчас ориентируемся на новую стратегию пространственного развития Российской Федерации, которая предполагает, что определяются точки роста региональных экономик, места размещения перспективных предприятий, объектов, привлекательных для инвестиций. Без обеспечения этих точек инфраструктурой, энергетикой, сетями связи развитие невозможно. Поэтому стратегией предусмотрено, что создание транспортной инфраструктуры, обеспечивающей эти точки роста, и будет одной из наших основных задач.

**— Вы говорили, что к 2021 году на федеральных трассах будут установлены посты автоматического контроля. Какой объем финансовых средств требует такая мера?**

— У нас была задача, зафиксированная в поручениях правительства, по размещению порядка 400 автоматических постов весогабаритного контроля на федеральных трассах.

Сейчас мы обсуждаем, как модно говорить, со стейкхолдерами (заинтересованная сторона — прим. ТАСС) принцип формирования этой системы.

Есть предложение оборудовать автоматическими весами точки, в которых грузовой трафик наиболее интенсивен и, следовательно, высокий процент потенциальных нарушений. Есть вариант ставить весы на каждом выезде с производственной базы, карьера, где идет загрузка транспортного средства. Эти весы сразу определят, есть ли перегруз, и подадут информацию в централизованную базу.

Важный момент здесь — финансирование, в первом случае установление весов в наиболее загруженных точках возьмет на себя владелец дороги. А весы на выездах с предприятий, в свою очередь, должен поставить их владелец. Это дополнительная нагрузка на бизнес. Возможно, в результате дискуссии мы придем к тому, что добровольная установка весов грузоотправителями позволит им иметь определенные преимущества. Если он взвесил транспортное средство на выходе с базы и передал информацию, то по дороге его взвешивать уже не потребуется. Если же на выезде с предприятия весы не установлены, то возможное превышение зафиксируют рамки, которые поставило государство. Тогда штраф будет выставлен и водителю, и грузоотправителю, как и установлено сейчас законом.

**— Какова позиция Минтранса в этой дискуссии? Устанавливать весы на выезде с производств или в точках максимального трафика?**

— Наша позиция — устанавливать весы в точках максимального трафика. Депутаты Госдумы говорят нам, что целесообразно также оборудовать выезды с предприятий и производств. Думаю, истина где-то посередине. Мы запросили мнение крупных игроков рынка, сетевых компаний, которые занимаются перевозкой грузов, как они смотрят на то, чтобы оборудовать свои склады, площадки весами. Ведь здесь важно, чтобы водителю не просто выдавали бумажку, которую подписал диспетчер, а чтобы это была прямая связь с нашим центром обработки данных. То есть это потребует определенных затрат.

**— Когда будет готов проект системы весогабаритного контроля?**

— К лету проект автоматической системы весогабаритного контроля будет готов. Мне хочется еще раз подчеркнуть, что очень важно его обсудить со всеми участниками процесса. Для меня очень важно мнение регионов. Если мы вводим федеральную систему, а регионы вынуждены с нами воевать за сохранность своей сети, то это нехорошо.

С другой стороны, мы должны создать комфортные условия для водителей. Справедливое требование — при проезде через рамку весогабаритного контроля видеть, есть нарушение или нет. Если водитель не знает, что у него перевес, он может проехать половину России, разбить гораздо больше дорог и заплатить большое количество штрафов.

Мы подготовили приказ, который требует, чтобы автоматические весы, которые устанавливаются на всех без исключения дорогах, были оборудованы информационными табло. Кроме того, мы должны создать единые требования к весовым комплексам, чтобы водители и перевозчики были уверены, что все оборудование, которое используется, отвечает единому стандарту. Если сегодня погрешность при изменении весогабаритных параметров в ручном режиме составляет примерно 1,5%, то для автоматических весов мы эту погрешность устанавливаем в пределах 10%.

**— Как отмена весенних ограничений движения грузовиков повлияет на качество дорог? И возможен ли возврат этих ограничений в долгосрочной перспективе?**

— Нет, весенние ограничения на федеральных трассах возвращать мы не будем. Мы приняли такое решение исходя из того, что качество федеральных дорог повысилось достаточно. Сейчас 80% — в нормативном техническом состоянии, к ним нет никаких претензий по качеству.

Есть определенные опасения в связи с приемкой в федеральную собственность автомобильных дорог от регионов. В рамках транспортной стратегии мы обсуждаем маршрутные принципы формирования сети. Наверное, помните, когда прошлой весной мы общались с дальнобойщиками, звучали претензии, что на протяжении маршрута зачастую требования к осевым нагрузкам и скоростям меняются. Мы составили перечень 11 основных маршрутов по направлениям движения восток — запад, север — юг, коридор Европа — Западный Китай на территории Российской Федерации. Сегодня ряд участков этих маршрутов находятся в собственности субъектов РФ. И чтобы выстроить маршрутную сеть и привести ее к единым требованиям по техническим параметрам, в 2018 году мы начнем принимать региональные дороги в федеральную собственность.

На первом этапе мы планируем принять порядка 4 тысяч километров автомобильных дорог. Качество у них разное. И нужно будет их привести к уже привычным нам федеральным стандартам, возможно, на это время и потребуется вводить ограничения на отдельных участках.

Что касается региональных дорог, там, к сожалению, отменить весенние ограничения пока полностью не получится. Поэтому у регионов такое право по закону сохраняется. Мы будем стремиться к формированию единой информационной базы о вводе таких ограничений, чтобы водителям было удобнее ориентироваться при построении маршрутов.

**— Когда ожидаете решения по продлению скидок или индексации тарифов**"**Платона**"**?**

— На сегодняшний день этот вопрос не обсуждается. Система работает, учтены и полностью реализованы все предложения и требования грузоперевозчиков, количество зарегистрированных пользователей постепенно растет, общее число — более миллиона. При этом уже действует скидочный коэффициент, который правительство определило к первоначально установленным тарифам: с 2015 года действует тариф — 1 рубль 90 копеек. Он достаточно комфортен для бизнеса, российский рынок грузоперевозок продемонстрировал рост по итогам прошлого года. По данным Росстата, объем перевозок грузов автомобильным транспортом в 2017 году вырос на 10,3%.

**— Значит ли это, что Минтранс не будет предлагать менять тарифы в системе**"**Платон**"**до конца текущего года?**

— Решений по изменению тарифа нет.

**— Поговорим про проекты ГЧП. Как вы относитесь к предложению ввести ГЧП-фильтры, какие требования к проектам вы считаете наиболее важными?**

— Хороший вопрос. Мы считаем важным, чтобы ГЧП-фильтры, которые сейчас обсуждают коллеги из Минэкономразвития, не стали ГЧП-барьерами.

Сейчас отдается предпочтение преимущественно тем проектам, которые могут быть реализованы только за государственный счет, где частные инвестиции не окупятся. В отношении таких проектов проводится отсев при формировании федеральных адресных инвестиционных программ.

Мы же считаем, что нужно поддерживать и проекты, которые реализуются за счет частных инвестиций. К примеру, многие регионы сегодня по объективным причинам не могут вводить для себя платность автомобильных дорог. Уровень доходов населения, социально-экономическая обстановка не предполагают доходную часть, но это не означает, что платные дороги не нужно строить. При достаточном уровне предоставляемой ГЧП-поддержки такие проекты можно реализовать на базе минимальных тарифов. К примеру, 10 рублей за проезд по автомобильному мосту, на мой взгляд, абсолютно подъемная сумма даже в небогатом регионе. И если эти средства будут направляться хотя бы на обслуживание и содержание этого же моста, то это абсолютно приемлемое решение. Но при этом инвестору, который вложится в строительство, нужно дать гарантии, что деньги к нему вернутся. А это возможно только в случае, когда государство сначала предоставляет недостающую часть, а потом возвращает инвестору.

Нельзя также забывать о косвенных эффектах при реализации того или иного проекта, о повышении мобильности граждан и как следствие — растущем уровне доходов и экономики региона в целом. Мы сейчас подробно обсуждаем с Минэкономразвития механизмы подсчета и учета этих эффектов при отборе проектов, и коллеги нас в этом поддерживают.

Подробнее на ТАСС: <http://tass.ru/opinions/interviews/4884688>