27 декабря 2017

# Интервью Министра транспорта Российской Федерации Максима Соколова газете «Транспорт России»

# **Министр транспорта Российской Федерации Максим Соколов в интервью газете «Транспорт России» рассказал об основных результатах работы транспортного комплекса в 2017 году.**

# **\*\*\***

**– Максим Юрьевич, окончательные итоги уходящего года будут подведены чуть позже. Но об основных результатах работы транспортного комплекса в 2017 году говорить, наверное, уже можно…**

– 2017 год, как и любой другой, стал непростым для транспортного комплекса. Но в целом отрасль справилась с поставленными задачами, можно говорить о позитивных тенденциях ее развития. Так, воздушным транспортом перевезены свыше 100 млн пассажиров. Показатель является рекордным для истории как российской, так и советской гражданской авиации. Рост воздушных перевозок составляет около 20%.

Успешно отработала железнодорожная отрасль. Перевозки пассажиров показывают уверенный рост, по итогам года количество перевезенных граждан в пригородном и дальнем сообщении значительно превысило 1 млрд человек.

Можно отметить ряд важных проектов по развитию транспортной инфраструктуры. С нуля построен новый аэропорт «Платов» в Ростове–на–Дону. Он полностью обеспечит потребности болельщиков на предстоящем ЧМ–2018. В январе открылся совершенно новый аэропорт Рощино в Тюмени, полностью завершена реконструкция аэродрома Волгограда, инфраструктуры в аэропортах Калининграда, Нижнего Новгорода, Самары, Екатеринбурга и Саранска. За счет частных инвестиций построены новые аэровокзальные комплексы в аэропортах Анапы, Перми, Красноярска.

Активно велось дорожное строительство по всей стране, вводились новые и реконструированные участки федеральных трасс, приводились в нормативное состояние региональные автодороги. С использованием средств системы «Платон» введены Затонский мост в Уфе, новый Борский мост в Нижнем Новгороде, Ворошиловский мост в Ростове–на–Дону и Свердловский мост в Пензе. В рамках проекта «Безопасные и качественные дороги» до 52% выросла доля улично–дорожной сети городских агломераций в нормативном состоянии. Более чем на 46% удалось сократить количество мест концентрации ДТП.

Сильным инструментом в условиях дефицита бюджета для нас – транспортников – является механизм ГЧП. В ноябре стартовал ГЧП–проект по строительству автомобильного обхода Хабаровска. Продолжают реализовываться и другие ГЧП–проекты: скоростная автодорога М–11 Москва – Санкт–Петербург и ЦКАД в Московской области, которые являются составными частями коридора «Европа – Западный Китай». Во многих регионах готовятся новые масштабные проекты с привлечением частных инвестиций. Значимым проектом является строительство восточного выезда из Уфы, который поддержан на высоком государственном уровне. Это строительство мостового перехода в Пермском крае, комплексное развитие аэропорта Хабаровска, аэровокзального комплекса в Петропавловске–Камчатском, международного морского терминала для приема круизных судов в Калининграде и ряд других проектов.

**– В начале декабря вступил в силу новый регламент выдачи Росавиацией разрешений на чартерные программы для авиакомпаний. Теперь перевозчиков могут отстранить от полетов, если они будут задерживать 10% чартеров в месяц. Позволит ли это исключить ситуации, аналогичные той, что сложилась с «ВИМ–Авиа»? Не подорожают ли билеты?**

– Минтрансом подготовлен и реализуется План мероприятий по повышению контроля за деятельностью авиакомпаний, повышению ответственности авиаперевозчиков и туроператоров перед пассажирами. Этим планом предусмотрено введение процедуры ограничения действия сертификата эксплуатанта в случае ухудшения основных финансово–экономических показателей деятельности авиакомпаний, а также расширение оснований для приостановления действия или аннулирования сертификата.

Также мы внесли изменения в ФАП. В случае неудовлетворительного финансово–экономического состояния по итогам одного квартала, наличия просрочек по зарплате за 2 месяца, а также если более 20% рейсов в месяц были задержаны более чем на 2 часа или отменены (кроме задержек по метеоусловиям), предусмотрено ограничение сертификата эксплуатанта. Если неудовлетворительное финансовое состояние продолжается в течение двух кварталов подряд, действие сертификата эксплуатанта приостанавливается.

Это позволит осуществлять оперативное наблюдение за деятельностью перевозчиков и повысить эффективность контроля за их финансово–экономическим состоянием в целях раннего выявления рисков и недопущения ситуации, сложившейся с ООО «Авиакомпания «ВИМ–Авиа».

Введение указанных норм не влияет на стоимость билетов.

**– В Госдуме находится законопроект, согласно которому пассажир после 3 часов ожидания вылета вправе будет сдать билет и купить новый у другой авиакомпании. Какова позиция Минтранса по вопросу урегулирования таких ситуаций?**

– В рамках повышения ответственности перевозчиков перед пассажирами были инициированы несколько законопроектов, в том числе и этот. Кроме того, депутатами был внесен законопроект, предусматривающий выплату пассажиру 10–кратной стоимости перевозки в случае невозможности перелета на конкретном рейсе в связи с так называемым овербукингом.

Мы положительно оцениваем любые инициативы по улучшению прав пассажиров, но необходимо сохранять баланс интересов всех сторон – как пассажиров, так и перевозчиков.

**– Вы говорили об успешной реализации проектов по развитию аэропортовой инфраструктуры в ряде городов РФ. А насколько успешно идет выполнение госпрограмм по развитию сети аэропортов на Дальнем Востоке?**

– Развитие аэропортовой инфраструктуры ДФО предусмотрено двумя ФЦП. Всего были запланированы реконструкция и строительство 56 аэродромов с финансированием на 118 млрд руб. В результате секвестирования бюджета за 3 последних года финансирование по программам было урезано более чем на 66 млрд. В результате количество возводимых в полном объеме объектов снижено до 20. По 27 аэродромам разработана проектная документация.

Отмечу, что Минфином было озвучено правило, состоящее в том, чтобы не начинать проекты в период бюджетного планирования, а реализовывать только те, которые находятся в стадии строительства.

В настоящее время в полном объеме завершена реконструкция инфраструктуры в Николаевске–на–Амуре, Южно–Сахалинске, Петропавловске–Камчатском. Продолжаются работы в аэропортах Зея, Экимчан, Бомнак, Улан–Удэ, Оссора, Чокурдах, Тикси, Саккырыр, Среднеколымск, Якутск, Хабаровск. В этом году объем бюджетных средств на эти цели составил чуть более 6 млрд руб., а в 2018–2020 годах планируется направить еще 14 млрд.

По 23 аэропортам получены положительные заключения Главгосэкспертизы.

Реализуется программа субсидирования федеральных казенных предприятий. На базе 59 аэропортов и 15 посадочных площадок созданы 4 таких предприятия. С 2014 по 2016 год на их функционирование направлено почти 8 млрд руб., а с 2017 по 2020 год предусмотрено еще порядка 10 млрд.

**– Все ли аэропорты готовы принимать команды и болельщиков, которые приедут в Россию на ЧМ–2018?**

– В настоящее время ведется активная модернизация аэропортовой инфраструктуры, в том числе в рамках подготовки к предстоящему чемпионату.

Для транспортного обеспечения ЧМ предусмотрено использование 13 аэропортов в 11 городах–участниках. И в целом работы идут по графику. Уже полностью завершена подготовка аэродромной инфраструктуры в аэропортах Сочи, Казани, Внуково и Пулково. Открылся новый терминал аэропорта Гумрак в Волгограде. Введена 1–я очередь нового терминала международного аэропорта Калининграда.

Как я уже говорил, введен в эксплуатацию аэропорт «Платов». Там стартовали регулярные пассажирские перевозки. Новый аэропорт в полной мере обеспечит потребности болельщиков в период чемпионата.

В аэропортах Домодедово, Шереметьево, Нижний Новгород, Храброво, Саранск, Самара, Екатеринбург завершается реконструкция объектов, необходимых для обеспечения проведения Чемпионата мира по футболу, и к маю 2018 года данные аэропорты будут готовы принимать команды и болельщиков, прибывающих на матчи в соответствующие города.

В целом отмечу уверенные темпы развития нашей аэропортовой и аэродромной инфраструктуры, которая к началу Чемпионата мира по футболу в полной мере обеспечит комфорт и безопасность для всех участников соревнований.

**– Можно ли то же самое сказать о дорожной инфраструктуре? Какие объекты были построены специально для проведения чемпионата? Сколько в них вложено средств?**

– В рамках подготовки к ЧМ–2018 на софинансирование из федерального бюджета дорожной инфраструктуры предусмотрено более 32 млрд руб.

Из 12 мероприятий по строительству и реконструкции дорог к чемпионату реализованы пять. Два из них – в Саранске: построена новая автомобильная развязка в городе, реконструирована автомобильная дорога к аэропорту. Реконструирована автодорога от Калининграда до границы с Польшей. В Ростове–на–Дону построены два объекта: автодорога, которая связала новый аэропорт «Платов» и магистраль «Дон», и магистральная улица, обеспечивающая подъезд к стадиону.

В Санкт–Петербурге перед Кубком конфедераций открыли движение на путепроводной развязке на пересечении Пулковского шоссе с Дунайским проспектом, которая обеспечивает подъезд к аэропорту Пулково.

Таким образом, всего в ходе подготовки дорожной инраструктуры к соревнованиям введены в эксплуатацию 25 км дорог. На завершающих этапах реализации находятся объекты в Самарской, Волгоградской и Нижегородской областях.

В целом завершение строительства объектов в установленные сроки к чемпионату не вызывает сомнений. Все задействованные организации понимают степень ответственности.

**– По данным на начало декабря, за время работы системы «Платон» уже собрано более 38 млрд руб. Планируются ли какие–то корректировки в работе системы? Снизилось ли количество неплательщиков?**

– Результаты работы «Платона» спустя два года после запуска системы говорят сами за себя. На ремонт дорог и строительство мостов собрано порядка 40 млрд руб. Число транспортных средств, зарегистрированных в системе, уверенно приближается к отметке в 1 млн. За 2017 год прирост составил более 150 тыс. большегрузов. Большинство российских перевозчиков получили бесплатные бортовые устройства. Положительно зарекомендовала себя система внесения платы через маршрутные карты, но ее используют в основном иностранные грузоперевозчики.

Напомню, что система создана на основе ГЧП. На сегодняшний день в ней зарегистрированы перевозчики из более чем 70 стран – всего свыше 155 тыс. большегрузов нерезидентов. Благодаря системе «Платон» дополнительные средства на российские дороги поступают за счет транзитного транспорта.

15% собранной платы приходится на иностранных перевозчиков. С учетом перспективного развития транспортных коридоров поступления в дорожный фонд будут только возрастать, это позволит более высокими темпами развивать дорожную сеть России.

Отмечу, что за первые два года работы системы учтены и полностью реализованы все предложения грузоперевозчиков. Введена постоплата, сохранен льготный тариф, модернизированы сервисы системы для дополнительного удобства пользователей и максимально упрощено получение информации для предоставления ФНС при использовании права на налоговый вычет.

Продолжается плановая работа по усилению контроля за нарушителями, что также отвечает требованиям законопослушных перевозчиков. Система контроля полностью развернута на всех федеральных трассах, работают около 500 рамных конструкций и 100 спецавтомобилей.

Передача полномочий по выявлению нарушителей от МВД РФ Ространснадзору позволит сконцентрировать контроль за соблюдением законодательства в ведении одной структуры и обеспечить равные конкурентные условия для предпринимателей в сфере грузоперевозок.

1 января 2018 года в Твери начинает работу полностью готовый и протестированный Центр контроля системы взимания платы (ФЦАФАП), который обеспечит постоянный надзор за соблюдением правил взимания платы и равные условия для грузоперевозчиков на всей территории РФ.

Таким образом, «Платон» позволил сделать масштабный шаг к формированию прозрачного рынка грузоперевозок, к его цифровизации. Получены фактические данные о количестве перевозчиков и структуре владельцев большегрузов, среди которых более 60% – это физические лица. На основании этих данных проводятся оперативно–разыскные мероприятия, выявляются таможенные нарушения. Происходит обмен информацией с МВД, ФНС, ФСПП. На стадии подписания соглашение об автоматическом обмене информацией с ФТС.

С помощью фактических данных определяются самые загруженные участки федеральных трасс. Например, на сегодняшний день более 100 тыс. большегрузов проезжают ежедневно по трассе М–7. Эта информация должна стать основой для дорожников при составлении программ по ремонту и расширению автотрасс.

**– В центре внимания общественности по–прежнему остается строительство Крымского моста…**

– Выполнение работ по основным мостовым конструктивам моста – опорам и пролетам автодорожной части – составляет почти 100%. Полностью готовы все 288 опор, в том числе 85 опор в морской акватории. Собрано более 100 тыс. тонн металлоконструкций пролетных строений под автодорогу – это около 95% от проекта.

Ведется формирование дорожного полотна.

С момента подписания госконтракта в феврале 2015 года строительство профинансировано более чем на 170 млрд руб. (более 75% от суммы контракта). На данный момент заказчиком строительства приняты выполненные работы на сумму более 111 млрд руб. – это 50%.

Что касается следующего года, продолжится работа над дорожным полотном. Это обустройство водоотводов, локальные очистные сооружения, инженерные сети, установка барьерного ограждения, мачт освещения, шумозащитных экранов по береговой части моста, автоматизированной системы управления дорожным движением, нанесение разметки и т. д.

Несмотря на то, что основные конструктивы автодорожного моста готовы, у строителей еще много задач по обустройству автодороги. Движение транспорта будет открыто только после того, как строители обеспечат необходимые условия для безопасного движения по мосту.

**– Один из важнейших для России проектов – создание ВСМ. Как он реализуется?**

– Строительство ВСМ позволит повысить престиж страны и поставит Россию в один ряд со странами с развитой высокотехнологичной транспортной инфраструктурой, такими как Германия, Китай, Великобритания, Франция и Италия. В зоне тяготения планируемых скоростных и высокоскоростных линий проживают более 100 млн человек. Реализация проекта будет способствовать повышению связности территорий России и мобильности населения, созданию новых рабочих мест, усилению экономической и культурной связи городов.

Уже завершается проектирование ВСМ Москва – Казань, которая должна стать частью проекта «Евразия». В частности, принято решение о проработке реализации пилотного участка магистрали Москва – Владимир, параллельно прорабатывается проект высокоскоростного участка Екатеринбург – Челябинск.

Магистраль Москва – Казань пройдет по территории семи субъектов: Москвы и Московской области, Владимирской и Нижегородской областей, Чувашской Республики, Республики Марий Эл и Республики Татарстан, – и свяжет столицы регионов в единую трассу длиной 770 км с остановками на 16 станциях.

При этом высокоскоростные магистрали (со скоростью движения более 200 км/час) будут строиться вновь – по новой трассе, с новым планом и профилем, позволяющим реализовать скорость движения до 350–360 км/час.

Безусловно, проекты ВСМ очень капиталоемкие и амбициозные и требуют глубокой проработки. В Минтрансе России, РЖД с привлечением экспертов прорабатываются все практические вопросы, касающиеся реализации проектов ВСМ.

**– А как обстоят дела с развитием речных перевозок?**

– В 2016 году в рамках Госсовета приняты важные системные решения по развитию внутреннего водного транспорта. С учетом этого в 2017 году на содержание ВВП и судоходных гидротехнических сооружений дополнительно выделено 4,5 млрд руб. За счет этого повышены категории содержания путей на участках протяженностью более 1 тыс. км, увеличены сроки навигации на 1,5 тыс. км внутренних водных путей.

Это позволило не только остановить падение грузооборота, но и привлечь новую грузовую базу. Уже в этом году с наземных видов транспорта переключено более 5 млн тонн грузов (нефтепродукты, минерально–строительные грузы, зерновые и другие). Так, например, на реке Белая переключение составило почти 900 тыс. тонн.

Естественно, это работа не одного года. Нужно восстановить водные пути, стабильно поддерживать их габариты. Необходимо и дальше финансировать содержание внутренних водных путей в соответствии с нормативом. К сожалению, на 2018 год проектом федерального бюджета необходимых ассигнований на это не предусмотрено.

Развитие перевозок внутренним водным транспортом сдерживает и наличие инфраструктурных ограничений. На Единой глубоководной системе существуют «узкие места», где глубины значительно меньше, чем на остальных участках. По итогам Госсовета стартовали два важнейших для водного транспорта проекта. В 2016 году приступили к проектированию Багаевского гидроузла, а 2018–м начнется его строительство. Полным ходом идет проектирование и Нижегородского гидроузла.

Для отрасли критически важно построить эти объекты. Именно они позволят на всем протяжении Единой глубоководной системы обеспечить достижение единой четырехметровой глубины и рост провозной способности речного флота более чем в два раза.

Ликвидация инфраструктурных ограничений на внутренних водных путях создаст понятные, прозрачные условия для грузо– и судовладельцев. Условия, когда можно планировать свою деятельность, заключать долгосрочные контракты на перевозку. Результатом этого мы видим рост перевозок по реке, переключение грузопотоков на водный транспорт, снятие нагрузки с автомобильных дорог.

**– Наступающий год, безусловно, выдвинет новые вызовы транспортной отрасли. Есть ли уверенность, что транспортный комплекс сохранит тенденцию роста?**

– Надо быть оптимистами, верить в собственные силы, не пасовать перед трудностями. А потенциал у отрасли большой!