

26.09.2012

26 сентября министр транспорта РФ Максим Соколов выступил с докладом «О состоянии транспортного комплекса и основных направлениях его развития» на заседании Государственной Думы Федерального Собрания Российской Федерации в рамках «правительственного часа»

Уважаемый Сергей Евгеньевич!

Уважаемые депутаты!

Тема моего выступления сегодня – «О состоянии транспортного комплекса Российской Федерации и основных направлениях его развития». В начале своего доклада, прежде всего, хочу коснуться оценки современного состояния транспортного комплекса и нашей деятельности в рамках приоритетов транспортной Стратегии Российской Федерации.

Транспортный комплекс сегодня - это около 600 тысяч организаций, порядка 10 млн. единиц коммерческих транспортных средств.

Среднегодовая численность занятых в транспортном комплексе по данным Росстата превысила 4 млн. человек, что составляет 6 % от среднегодовой численности занятых.

Валовая добавленная стоимость, созданная на транспорте, увеличилась за последние 10 лет более чем в 2 раза и составляет 7 процентов ВВП страны. Экспорт транспортных услуг вырос почти в 5 раз и достиг в 2011 году более 14 млрд. долларов (без трубопроводного транспорта). Это треть от экспорта всех видов услуг.

В бюджетную систему страны организациями транспортного комплекса перечислено налоговых платежей почти 515 млрд. рублей, в том числе в федеральный бюджет 441 млрд.

Объем инвестиций в транспортный комплекс вырос с 2000 года почти в 2 раза и составил в 2011 году 1,2 трлн. рублей, примерно 11% от общего объема инвестиций.

Грузооборот вырос за последние 10 лет на 35 %. В прошлом году докризисный уровень 2008 года был превышен более чем на 3,5 процента.

В 2012 году инвестиционная деятельность в транспортном комплексе направлена на модернизацию транспортной инфраструктуры и обновление парка транспортных средств с целью обеспечения безопасного и устойчивого функционирования транспортной системы.

Макроэкономические итоги деятельности транспортного комплекса за последние годы показали результативность мер государственной политики, проводимой Правительством Российской Федерации.

Это стало возможным благодаря активному участию в реализации транспортной политики всех ветвей власти, представителей бизнес - сообщества и общественных организаций.

Результаты 2011 - 2012 годов являются закономерным итогом работы последнего десятилетия в течение которого транспортный комплекс страны достиг значимых результатов.

Позвольте кратко остановиться на них.

ВОДНЫЙ ТРАНСПОРТ

В течение последних трех лет построены и уже введены новые мощности по обработке грузов в портах России общим объемом около 30 млн. тонн. В целом они составили 790 млн. тонн.

Наши порты планомерно увеличивали долю грузов российской внешней торговли, стабилизируясь на уровне 85%, остальное оставив на долю портов Балтии и Украины. Между тем, еще 10 лет назад через иностранные порты перерабатывалась половина всех российских грузов.

В последние полтора года мы перешли к активным действиям по освоению Арктики.

Летом этого года принят закон (№ 132-ФЗ) о государственном регулировании торгового мореплавания в акватории Севморпути.

В ближайшее время Минтранс будет создана «Администрация Северного морского пути».

В целях обеспечения прохождения судов по Севморпути государство впервые за всю историю современной России размещает заказ на одновременное строительство 5 ледоколов, в том числе одного атомного.

В июле этого года нами заложен новый крупнейший на Севморпути порт на полуострове Ямал в поселке Сабетта.

Объем перевозок грузов на внутреннем водном транспорте в 2011 году вырос на 21% и составил 127 млн. тонн.

На особом учете состояние судоходных гидротехнических сооружений. В результате проведенных в последние годы мероприятий их число, находящихся в аварийном техническом состоянии уменьшилось в 2 раза. В этом году мы полностью завершим начатую работу.

В июле этого года также принят закон (№ 131) «О совершенствовании системы государственного управления внутренним водным транспортом».

Данным законом упорядочена система и 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.

Прорывным событием стало принятие закона направленного на поддержку отечественного судостроения и судоходства. Это позволило в настоящее время максимально загрузить отечественные судостроительные заводы заказами на новые суда.

Благодарю всех депутатов за принятие этих важных для отрасли законов.

ВОЗДУШНЫЙ ТРАНСПОРТ

В 2011 году впервые в российской истории отечественными авиакомпаниями перевезено более 64 млн. пассажиров. Докризисный уровень 2008 года превышен на четверть.

В текущем году также отмечается рост авиаперевозок пассажиров на 15%.

Для поддержки региональных и местных авиалиний на Дальнем Востоке, в Сибири и районах крайнего Севера на базе местных аэропортов создаются федеральные казенные предприятия.

В воздушном пространстве России внедрена новая система эшелонирования. Мы впервые за долгие годы подошли к решению неприкасаемой темы - «Структура воздушного пространства Московской воздушной зоны», и сегодня реально решается задача ее оптимизации. По завершении работ в следующем году пропускная способность зоны увеличится в полтора раза.

Значительным результатом считаю разработку и реализацию программы субсидирования авиационных перевозок пассажиров с Дальнего Востока и Сибири в европейскую часть страны и в обратном направлении. Программа показала свою жизнеспособность и востребованность. В 2011 году количество субсидируемых маршрутов возросло до 30, а количество перевезенных пассажиров выросло на 16,5 % (всего 371 тыс. чел.).

В текущем году Правительством были поддержаны предложения Минтранса и приняты соответствующие решения:

- о субсидировании авиаперелетов женщин в возрасте свыше 55 лет;
- о расширении перечня субсидируемых маршрутов;
- о распространении мер поддержки на инвалидов первой группы всех возрастов и сопровождающих их лиц, а также лиц, сопровождающих детей-инвалидов.

По нашим прогнозам в этом году будет дополнительно перевезено 60 тыс. пассажиров этих категорий.

С целью обеспечения связанности территорий, в 2012 году предусмотрены средства в размере 420 млн. рублей на перевозку

пассажиров из Калининградской области в другие регионы и обратно без возрастных ограничений.

Кроме того, начиная с 2012 года, предусмотрены новые меры государственной поддержки региональных авиаперевозок.

На обеспечение доступности внутренних региональных и местных авиаперевозок пассажиров в субъектах, расположенных на территории Северо-Западного, Сибирского, Уральского и Дальневосточного федеральных округов будут выделены средства в размере 1 млрд. рублей ежегодно.

Предусмотрено возмещение российским авиакомпаниям части затрат на уплату лизинговых платежей за воздушные суда для осуществления региональных и местных воздушных перевозок в 2013-2015 годах в размере около 7 млрд. рублей.

Помимо этого Минтранс дополнительно выделяет в своем бюджете по 5 млрд. рублей ежегодно на развитие региональных авиаперевозок.

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ТРАНСПОРТ

Железная дорога работает устойчиво.

Пассажиров во всех видах сообщения в 2011 году отправлено порядка 1 млрд. чел. (+5% к 2010 году), в 2012 году рост составляет уже почти 8% к уровню прошлого года.

В 2011 году погрузка грузов составила 1,2 млрд. тонн, с ростом на 3% к уровню 2010 года, и в текущем году данный темп сохраняется.

При этом прирост объемов погрузки по направлениям происходит неравномерно. В восточном направлении в прошедшем году рост составил около 20%, в текущем году данная тенденция повторяется.

Для расширения пропускных способностей в ноябре планируется завершить строительство Кузнецовского тоннеля на БАМе, что даст удвоение пропускных способностей на подходах к Ванинскому порту, нашим портам на Балтике и Черноморского побережья.

В рамках государственно-частного партнерства завершаются проекты строительства железных дорог

в Якутии (Томмот – Нижний Бестях),

в Забайкальском крае (Нарын – Газимуровский завод),

а также в Ленинградской области (Лосево – Каменогорск).

В этом году начато строительство новой железнодорожной линии Кызыл – Курагино в республике Тыва протяженностью более четырехсот километров.

Для определения перспективного развития железных дорог до 2020 года, ОАО «РЖД» в этом году разработана Генеральная схема развития, которая сбалансирована с потребностями отраслей экономики.

При ее формировании была проведена большая работа с крупнейшими российскими промышленными компаниями, учтены планы по развитию и перспективной загрузке морских портов России.

С начала 2012 года за счет мер государственного регулирования и совершенствования технологии работы с частным парком вагонов снято напряжение в обеспечении вагонами грузоотправителей и сегодня мы имеем профицит вагонного парка.

Прошлый год был первым, когда приступили к деятельности все 26 пригородных компании в 73 регионах России.

С целью обеспечения доступности пригородных перевозок для населения, на фоне неготовности многих регионов в полной мере взять на себя решение этой задачи, Правительством было принято решение о субсидировании пригородных перевозок в объеме 25 млрд. рублей, на следующий год данная мера также сохраняется.

Но руководству субъектов необходимо решать вопрос организации пригородных перевозок, поскольку данная тема находится в их непосредственной компетенции и мера федеральной поддержки является временной.

В целях сокращения убыточности пригородных компаний подготовлены изменения в КоАП и в Устав железнодорожного транспорта в части регулирования ответственности за безбилетный

проезд. В ближайшее время они будут внесены в Государственную Думу.

АВТОМОБИЛЬНЫЙ ТРАНСПОРТ

Одним из способов участия федерального центра в развитии муниципальных перевозок является содействие обновлению подвижного состава общественного транспорта современными транспортными средствами.

На прошлой неделе Правительством принято решение о предоставлении субсидий в сумме 3,5 млрд. рублей бюджетам субъектов по софинансированию закупок автобусов отечественного производства, трамваев и троллейбусов, произведенных на территории государств - участников Единого экономического пространства.

Для обеспечения единообразия тарифообразования на всей территории страны, повышения безопасности и качества пассажирских перевозок Минтрансом в этом году разработаны методические рекомендации по расчету тарифов на регулярные перевозки пассажиров и багажа в городском и пригородном сообщении автомобильным и городским электрическим транспортом.

На сегодняшний день действующим законодательством пока не урегулированы вопросы, связанные с организацией регулярных межрегиональных автобусных перевозок.

В этой связи, летом этого года Минтрансом разработан и правительством внесен в Государственную Думу законопроект «Об организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом по межрегиональным маршрутам».

В июне 2012 года в Государственную Думу представлен законопроект, предусматривающий внесение изменений в закон «О навигационной деятельности» и в КоАП, устанавливающих с целью повышения безопасности перевозок обязательные требования по оснащению аппаратурой ГЛОНАСС не только транспортных средств для перевозок пассажиров, специальных и опасных грузов, но и автомобилей, осуществляющих перевозки тяжеловесных и крупногабаритных грузов.

Кроме того, в 2012 году Минтранс подготовлен 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 установить на уровне федерального закона.

Пользуясь случаем, прошу поддержать названные законопроекты.

ДОРОЖНОЕ ХОЗЯЙСТВО

Несколько концептуальных задач решены в дорожной отрасли.

Разработан и внедрен механизм обеспечения стабильности финансирования дорожного хозяйства на основе возрожденных дорожных фондов.

Определены Правила формирования и использования бюджетных ассигнований Федерального дорожного фонда, подготовлена новая форма статистического наблюдения, отражающая результаты расходования федеральных региональных и муниципальных средств.

Размер Федерального дорожного фонда составит в 2013 году 450 млрд. рублей и увеличится по сравнению с текущим годом (414,4 млрд. рублей) на 10 процентов. Увеличение объемов средств, выделяемых на дорожное хозяйство, продолжится в 2014 и в 2015 годах.

По предварительной оценке в 2013 году размер субъектовых дорожных фондов может составить более 470 млрд. рублей при фактическом объеме финансирования в 2010 году – в размере немногим более 200 млрд. рублей, т.е. рост практически в два с половиной раза.

В рамках системы дорожных фондов законодательством решен вопрос, который многие десятилетия оставался вне правового регулирования – финансирование строительства новых дорог в сельской местности.

Установлена обязанность субъектов отчислять ежегодно по 5 процентов своего дорожного фонда на строительство сельских дорог, а в 2012 и 2013 годах – еще по 5 процентов на капитальный ремонт и

ремонт дорог в пределах населенных пунктов и в дворовых территориях.

В Правила формирования Федерального дорожного фонда внесено положение о выделении на строительство сельских дорог в среднем по 7 млрд. руб. в год, с увеличением пропорционально росту доходов от акцизов на автомобильное топливо.

Уже в этом году за счет федеральных и субъектововых фондов будет построено более двух тысяч километров новых сельских дорог.

Считаю необходимым вернуться к плановым показателям по наполнению дорожных фондов за счет акцизов, так как снижение ставок акцизов на топливо повышенных экологических классов приведет к недофинансированию дорожных фондов.

Благодаря внедрению механизмов дорожного фонда и внесению изменений в законодательство о концессионных соглашениях в этом году появилась возможность внедрения долгосрочных контрактов, предусматривающих осуществление комплекса работ по проектированию, строительству, реконструкции и содержанию участков дорог – так называемых «контрактов жизненного цикла».

Мы уже структурируем новые проекты строительства дорог с использованием механизма КЖЦ. Необходимо расширять практику его применения в дорожной отрасли и рекомендовать к применению данный механизм на региональном уровне, а также распространить его на все виды транспорта.

Также отмечу, что сегодня мы строим новые, современные дороги с использованием принципа платности. Очередной платный участок будет введен в эксплуатацию на трассе М4 «Дон» в октябре текущего года.

И, наконец, отрасль постепенно поворачивается к внедрению инновационных механизмов, новых технологий, материалов и конструкций.

На решение этой задачи направлена работа ЭКСПЕРТНОГО СОВЕТА Минтранса, сформированного из представителей научно-технической общественности и бизнеса для отбора новых технологий и технических решений.

Перечень инновационной продукции, рекомендованной к государственным закупкам, постоянно актуализируется.

В течение последних лет сформирован новый подход к решению транспортных проблем городских агломераций на основании комплексного развития транспортных узлов.

Последние два года в этом отношении являются знаковыми, поскольку работы по Новороссийскому и Московскому транспортным узлам перешли в плоскость практической реализации, с финансированием за счет средств федерального и субъектового бюджетов, а также частных инвестиций.

В соответствии с законом о Транспортной безопасности и в рамках Комплексной программы обеспечения безопасности населения на транспорте Министерством и подведомственными агентствами и службой реализуются мероприятия по защите объектов транспортной инфраструктуры от актов незаконного вмешательства. При этом особое внимание уделено пилотным проектам по разработке новой техники, оснащению ею уязвимых объектов, а также по подготовке кадров.

По вопросу обеспечения технологической безопасности реализуется механизм страхования и усиливается ответственность за действия или бездействия должностных лиц по данным вопросам.

В частности, подготовлены (внесен в Правительство) поправки в КоАП, существенно увеличивающие ответственность за работу без лицензии на транспорте и по другим составам правонарушений в области транспорта.

В июне 2012 г. принят закон «Об обязательном страховании гражданской ответственности перевозчика за причинение вреда пассажирам», устанавливающий общий размер ответственности перевозчика за гибель пассажира на всех видах транспорта в размере 2 млн. руб.

Указанные меры создают стимулы перевозчикам для обеспечения безопасности перевозок.

ПОДГОТОВКА КАДРОВ

Подготовка высококвалифицированных кадров является одной из основных задач кадровой политики Минтранса.

В 19 вертикально-интегрированных образовательных комплексах морского, внутреннего водного, авиационного и железнодорожного транспорта сконцентрированы ресурсы для подготовки специалистов всех уровней профессионального образования: начального, среднего, высшего, послевузовского и дополнительного - что позволяет обеспечить потребности организаций транспортной отрасли в подготовке, повышении квалификации и переподготовке специалистов. Количество студентов и курсантов в настоящее время составляет более 320 тыс. человек.

С удовлетворением отмечу, что порядка 80% выпускников транспортных вузов работают по специальности. Конкурс при поступлении в транспортные ВУЗы является одним из самых высоких в стране.

ПЕРСПЕКТИВЫ

Уважаемые коллеги! Позвольте акцентировать внимание на основных направлениях нашей деятельности.

Она сконцентрирована на четырех важнейших направлениях.

Первое – модернизация и развитие транспортной инфраструктуры на инновационной основе.

В этом направлении на первый план выходит задача совершенствования связанности инфраструктуры, имея ввиду взаимоувязанное развитие всех транспортных коммуникаций – водных, автомобильных, железнодорожных и авиационных.

Одним из лимитирующих участков дорожной инфраструктуры является ненормативное содержание и ремонт. Я ранее говорил, что необходимые предпосылки решения финансирования этих работ уже созданы. Поэтому с 2014 года Мы обязаны исключить термин «ненормативное содержание», поскольку норматив будет один – содержание и ремонт на 100 %.

Также ограничивающим фактором являются автомобильные и железнодорожные подходы к морским портам. Здесь очевидно, что простым наращиванием физического размера инфраструктуры не обойтись. На первый план должна выйти логистика обработки грузов, оптимизация взаимодействия видов транспорта и создание новых интермодальных комплексов.

В 2012 году мы предусматриваем увеличение портовых мощностей еще на 75 млн. тонн, что в два с половиной раза больше чем за предыдущие три года.

К 2016 году планируем обеспечить перевалку грузов в портах России в объеме 770 млн. тонн в год, в том числе иметь 15-и % резерв пропускной способности.

Приоритетными в сфере внутреннего водного транспорта являются вопросы обеспечения безопасности судоходства и устранения лимитирующих участков на Единой глубоководной системе Европейской части Российской Федерации.

Второе – обеспечение доступности транспортных услуг для населения.

В этом направлении, прежде всего, стоит вопрос о развитии региональных и местных авиаперевозок. Следует продолжить работу по расширению сети аэродромов, включаемых в систему казенных предприятий.

В этой работе сделан акцент на оптимизацию работы компаний, либерализацию требований к объектам там, где это допустимо без ущерба безопасности полетов, внедрению типовых решений по объектам инфраструктуры.

В этом году начаты программы по поддержке региональных перевозок через механизмы субсидирования, как самих перевозок, так и лизинга при покупке воздушных судов. Работа над реализацией указанных программ должна быть безусловным приоритетом.

Важным направлением является совершенствование транспортного обслуживания инвалидов и других маломобильных групп, населения.

Третье – повышение комплексной безопасности населения на транспорте, включая экологическую безопасность.

Основная задача в этом направлении – плановая реализация программных мероприятий. В первую очередь это завершение оценки уязвимости и категорирования объектов транспортного комплекса, а также разработка планов защищенности и оснащение объектов.

Кроме того, необходимо завершить создание 8 межрегиональных автоматизированных информационных центров контроля и надзора, а также Головного координационного центра в Москве.

2012 год должен стать годом массового использования отечественных навигационных технологий ГЛОНАСС в транспортном комплексе.

Четвертое направление - совершенствование системы финансирования комплекса и повышение инвестиционной привлекательности.

По этому вопросу еще раз хочу вернуться к дорожным фондам. Существует опасение, что увеличение объемов финансирования дорожного хозяйства в субъектах России на первом этапе может столкнуться с неготовностью рынка эффективно использовать эти средства и привести к росту цен на материалы.

Избежать этого в регионах можно путем привлечения на региональный рынок организаций, имеющих необходимые производственные мощности и кадровый потенциал или способных к их быстрому наращиванию, из других регионов, в которых имеются свободные мощности. Необходимо также разработать меры по стимулированию развития производства местных строительных материалов, обеспечивающих высокое качество автомобильных дорог. Необходимо создать условия для привлечения на региональные рынки строительства дорог иностранных компаний.

Дальнейшее развитие должны получить механизмы государственно-частного партнерства. Общий потребный объем частных инвестиций оценивается на период до 2020 года в дорожные проекты на уровне 300 млрд. рублей, морские порты – 350 млрд. рублей, аэропортовую инфраструктуру – около 200 млрд. рублей.

Предстоит работа по формированию рынка инфраструктурных облигаций, в том числе за счет размещения накопительной части трудовых пенсий в облигационные займы для строительства объектов

транспортной инфраструктуры. Потенциальный размер рынка инфраструктурных облигаций оценивается в объеме около 500 млрд. рублей в год.

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.

Уважаемые депутаты!

Информирую вас, что мы поставили себе задачу подготовить в ближайшее время обновленную Транспортную стратегию Российской Федерации на период до 2030 года, что вызвано не только «внутренней» необходимостью, но и внешними причинами.

После широкого общественного обсуждения мы представим наши предложения в Правительство до конца года.

В ноябре 2011 года принята Декларация о евразийской экономической интеграции, предусматривающая переход с 1 января текущего года к Единому экономическому пространству. Среди основных целей Единого экономического пространства отмечена и необходимость развития единой транспортной системы.

Эти обстоятельства существенным образом повлияют на дальнейшее развитие транспортной отрасли и будут нами учитываться при подготовке новой Транспортной стратегии.

При этом необходимо учитывать, что в силу объективной инерционности транспортной системы ее «будущие» проблемы должны решаться уже сегодня.

НОРМОТВОРЧЕСТВО

Уважаемые коллеги! Безусловно, основным инструментом реализации государственной политики является формирование и совершенствование нормативной законодательной базы транспортного комплекса.

В 2011 году в сфере транспорта Президентом России подписано 11 Федеральных законов. В период с января по сентябрь 2012 г. вами уже принято 12 федеральных законов, разработанных Минтрансом России.

10 важных законопроектов, подготовленных министерством и внесенных Правительством, в настоящее время находятся на рассмотрении в Государственной Думе.

Мы, как всегда, рассчитываем на совместную конструктивную работу и скорейшее принятие внесенных законов.

При подготовке нашей встречи от вас было получено много вопросов, на все из них мы обязательно ответим или в рамках сегодняшнего диалога или в письменной форме.

Спасибо за внимание!