



ПРОБЛЕМЫ ОБОЗНАЧЕНЫ. ТРЕБУЮТСЯ РЕШЕНИЯ

«Транспортная неделя», состоявшаяся в начале декабря 2015 г., уже девятый год - со времени первого ее проведения - выступает в качестве площадки для открытого, объективного обсуждения наиболее актуальных вопросов функционирования и развития транспортной системы России. А также для диалога между государством и бизнес-сообществом. Причем тематика "Недели-2015" оказалась более широкой, в сравнении с предыдущими аналогичными форумами. Это обусловлено новыми вызовами для дорожно-транспортного комплекса страны - вызовами технологическими, финансово-экономическими и геополитическими.

Дорожное строительство в современных условиях и система взимания платы с большегрузов («Платон»); проблемы внутреннего водного транспорта и реализации инфраструктурных проектов во всех секторах транспортного комплекса; вопросы транспортной безопасности и сотрудничества стран экс-СССР - это далеко не полный перечень тем, обсуждавшихся в ходе круглых столов на состоявшемся форуме. Были также проведены III Форум транспортного образования, XXXV заседание Координационного транспортного совещания стран-участниц СНГ. В этих мероприятиях участвовали министр транспорта России Максим Соколов, руководители Союза транспортников России Виталий Ефимов и Евгений Казанцев, президент ОАО «РЖД» Олег Белозеров, главы Росавтодора и Росавтотранса - Роман Старовойт и Алексей Двойных, представители транспортных компаний и организаций, экспертного сообщества.

В ходе своего выступления на Транспортной неделе и в беседах с ее участниками вице-премьер РФ Аркадий Дворкович отметил, что тренды развития транспортной системы страны впрямую обусловлены тенденциями в финансово-экономической ситуации в России. Многие из этих тенденций, если не

их большинство, пока сложные или неблагоприятные. Поэтому, как считает вице-премьер, нужно более тщательно подходить ко всем вопросам развития транспортного комплекса, включая и дорожное строительство.

А. Дворкович выступил в поддержку системы «Платон», пояснив при этом, что владельцы бизнесов (точнее, те, кто использует большегрузные автомобили) платят по совокупности, намного меньше, чем владельцы легковых авто, "которых намного больше". Эту диспропорцию надо было исправлять, и введение платы с большегрузных автомобилей – "один из элементов устранения такой диспропорции". Что необходимо, отметил вице-премьер, и для реконструкции, и для строительства дорог по современным технологиям.

Схожие оценки по упомянутым вопросам высказал министр транспорта РФ Максим Соколов.

В ходе Недели был подписан ряд документов, связанных со строительством и реконструкцией автомагистралей в России. Например, два таких соглашения подписало Федеральное дорожное агентство (Росавтодор) в лице его руководителя Романа Старовойта. Первое заключено с ПАО «ГТЛК»: оно предусматривает взаимодействие сторон в реали-



зации положений федерального закона об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в РФ. Второй документ подписан с китайской корпорацией Sinohydro - по совместной подготовке финансовой модели проекта моста через Лену (вблизи г. Якутска). Как отметил Р. Старовойт, «несмотря на то, что реализация проекта отложена, он очень востребован в республике Якутия».

На круглом столе по вопросам развития рынка авиаперевозок министр транспорта РФ М. Соколов указал на тенденцию роста местных авиасообщений. То есть, «впервые здесь произошел 5-процентный рост в 2015 г. А грузооборот российских эксплуатантов за 10 истекших месяцев вырос на 7%. Причем наблюдается рост международных грузоперевозок на 12% при падении внутренних на 16,7%».

Серьезным вызовом для этого сектора, как считают М. Соколов и другие эксперты, стало недавнее исключение из международных направлений Украины, Египта и Турции. Что неизбежно приведет к сокращению почти на 10% рынка международных авиаперевозок: общий объем «выпадающих» пассажиров здесь достигает 8 млн человек.

Что касается сотрудничества стран СНГ в сфере транспорта, на соответствующем совещании отмечалось, что в этом регионе пока не согласованы многие вопросы сертификации перевозочных средств, транспортной инфраструктуры, тарифной политики, как и свободного доступа стран СНГ к этой инфраструктуре в странах Содружества. При этом политические факторы в последние годы всё чаще преобладают в решении этих вопросов и в проектах создания новых евроазиатских транзитных коридоров. Причем те же тенденции имеют место и в рамках ЕАЭС.

Но, пожалуй, наиболее сложная ситуация - на внутренних водных путях (ВВП) России. Резкое обмеление почти всех водно-транспортных артерий и многолетнее недофинансирование всей системы ВВП привели к сокращению и сети этих артерий, и объемов перевозок. Сохранение таких трендов, как отмечалось в ходе дискуссии по этой проблематике, может привести к закрытию многих маршрутов и портов. Что негативно скажется также на освоении международного грузотранзита по ВВП, на рынке водно-круизного туризма и т.п.





Между тем, растущее влияние факторов геополитики на транспортную систему становится едва ли не «транснациональной» тенденцией. Это отмечалось практически на всех круглых столах по транспортной проблематике. Их участники сошлись во мнении, что и в таких условиях вопросы транспортной политики должны решаться на основе экономических критериев, а не внешнеполитической конъюнктуры.

Среди основных тем дискуссий была и транспортная безопасность. Максим Соколов подчеркнул, что дорожно-транспортную аварийность «надо снижать за счёт качественной организации движения, предотвращая возникновение аварийных "точек" ещё на стадии проектирования дорог». Но такой подход затруднен, так как создание новых объектов жилого, промышленного, торгового профиля «постоянно меняет дорожно-транспортную обстановку и мешает ее регулированию». С этим согласились все участники соответствующих обсуждений.

Кстати, на Транспортной неделе приводились такие данные: во многих российских городах на 1000 жителей приходится минимум по 300 авто. Хотя тамошняя дорожная сеть рассчитана на вдвое меньшую загрузку. Как следствие, средняя скорость движения в тех же городах за последние 3 - 5 лет годы снизилась на 40%, причем в часы пик она падает даже до 5 км/ч. Но и эти факторы не снижают уровня аварийности на дорогах, а иногда и повышают его...

Что касается развития в стране сети скоростных автомагистралей, то, мнению экспертов, участвовавших в круглом столе по этой тематике, - во-первых, госбюджетное и коммерческое финансирование этих проектов «ужимается». А-вторых - пока неясно, какие конкретно проекты в этом сегменте будут реализовываться в 2016 году. «Тем временем, - отметил директор института экономики транспорта и транспортной политики Высшей школы экономики Михаил Блинкин, - Россия в мировом рейтинге по развитию дорожной инфраструктуры находится по-прежнему в числе отстающих - на 132 месте».

И, всё же, тематика "Платона" была, можно ска-

зать, стержневой в рамках большинства круглых столов Недели. Как, впрочем, и в кулуарах этого форума. Немалое число экспертов отмечали, что за строительство и ремонт дорог владельцы грузовиков должны платить, фактически, уже трижды – через транспортный налог, акцизы в стоимости топлива и теперь - через новую систему. Но этот аргумент так и не нашёл аргументированных ответов со стороны инициаторов и адептов этой системы...

Что касается новшеств в рамках той же системы, то, по словам Романа Старовойта, чтобы предотвратить разрушение дорог грузовыми транспортными средствами, «нарушающими весогабаритные нормативы, параллельно с запуском системы "Платон", ведется работа по созданию на федеральных и региональных трассах пунктов автоматического весового контроля транспорта, которые будут выполнять функцию электронных дорожных весов».

Тем временем, в данной системе намечены некоторые послабления. Зампред комитета по транспорту Госдумы РФ Сергей Тен заявил в ходе Транспортной Недели, что с апреля 2016 г. планируется в 100 раз (!) снизить штрафы для большегрузов за проезд по федеральным трассам без оплаты

То есть, движение большегрузов без платы по общефедеральным дорогам повлечет наложение штрафа в 5 тыс. руб. на водителей грузовиков иностранных перевозчиков и на российских собственников большегрузов. При повторном аналогичном правонарушении штраф будет удвоен - до 10 тысяч руб.

Комментируя это, замглава комитета по конституционному законодательству и госстроительству Госдумы РФ Вячеслав Лысаков, заметил, что, наряду с существенным сокращением размера тех штрафов, будет «законодательно введено понятие однократности: не более одного штрафа в сутки при любом количестве фиксаций данного нарушения».

Иными словами, едва ли найдутся темы и проблемы, которые не были бы рассмотрены в ходе круглых столов и других дискуссий на Транспортной неделе-2015. ■

А.Чичкин