



# Встреча с министром

ПРЕДЛОЖЕНИЯ ВЫСКАЗАНЫ. ДЕЛО ЗА РЕАЛИЗАЦИЕЙ

**Встречи министра транспорта РФ с руководством Союза транспортников России в начале года стали уже традиционными. Очередная из них состоялась 4 февраля нынешнего года, в ходе которой были обсуждены актуальные вопросы развития транспортной инфраструктуры РФ. Во встрече приняли участие заместитель Министра транспорта РФ Алексей Цыденов, Президент Союза транспортников России Виталий Ефимов и члены СТР.**

Максим Соколов во вступительном слове отметил, что взаимодействие Союза транспортников России с Минтрансом, подведомственными агентствами, а также предприятиями транспортного комплекса носит системный и конструктивный характер. Министр подчеркнул важную роль СТР, как значимой общественной организации, которая оказывает заметное влияние на формирование транспортной политики государства, является связующим звеном между министерством и объединениями и союзами различных видов транспорта. Он поблагодарил Президента СТР Виталия Ефимова за взаимодействие не только с Минтрансом, но и со всеми другими агентствами, крупнейшими предприятиями, подведомственными министерству. «Политика, проводимая ведомством, в области законопроектной деятельности, правовых актов, стратегических документов бюджетного и транспортного планирования, во многом зависит от этого взаимодействия», – подчеркнул Министр. Он также предложил провести встречу в форме диалога, чтобы выступающие могли задать четко сформулированные вопросы и получить на них компетентные ответы.

**ВИТАЛИЙ ЕФИМОВ: «СЕГОДНЯ В СТРАНЕ СКЛАДЫВАЕТСЯ НЕЛЕГКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ СИТУАЦИЯ. КАК РОССИЯ ПЕРЕЖИВЕТ КРИЗИС, СОЗДАННЫЙ, ВО МНОГОМ, ПРИ ВМЕШАТЕЛЬСТВЕ ВНЕШНИХ СИЛ, ЗАВИСИТ И ОТ НАС, РАБОТНИКОВ ТРАНСПОРТНОЙ ОТРАСЛИ».**

Президент СТР Виталий Ефимов в начале своего выступления коротко подвел итоги 2014 года, назвав его эпохальным. Транспортники и дорожники внесли огромный вклад в успешное проведение Олимпийских игр в Сочи. Были сданы десятки объектов дорожной инфраструктуры, а транспортное обеспечение гостей и участников Олимпиады было на высочайшем уровне. После присоединения Крыма в оперативном порядке были приняты решения о совершенствовании дорожно-транспортного комплекса новых субъектов РФ, разработаны программы развития их инфраструктуры. СТР также принял участие в решении вопросов транспортной доступности Крымского полуострова. Все это наглядно показало, что при сплоченной работе мы способны выполнять масштабные задачи. «Сегодня в стране складывается нелегкая экономическая ситуация, – отметил Виталий Борисович. – Как Россия переживет кризис, созданный, во многом, при вмешательстве внешних сил, зависит и от нас, работников транспортной отрасли».

Президент СТР сказал, что по итогам прошлогодней встречи был подписан Протокол, состоящий из 23 пунктов. Из них 12 выполнили, 1 пункт сняли. А вот 10 остались, как говорится, только намерениями. Конечно, есть пункты, скажем так, трудно реализуемые. Некоторые решения находятся на стадии исполнения. Но есть вопросы, которые не требуют особых усилий. К примеру, было запланировано создание межведомственной рабочей группы по Федеральному закону №16 «О транспортной безопасности». Работники СТР

**МАКСИМ СОКОЛОВ: «МЫ ОБЯЗАТЕЛЬНО ПОДДЕРЖИМ НАШИ ОБРАЗОВАТЕЛЬНЫЕ УЧРЕЖДЕНИЯ, ДАЖЕ В НЫНЕШНЕЙ ТРУДНОЙ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ СИТУАЦИИ. МЫ ВСЕГДА СТАВИМ ДАННЫЙ ВОПРОС ПЕРЕД ПРАВИТЕЛЬСТВОМ. БУДЕМ ИЗЫСКИВАТЬ СРЕДСТВА».**

неоднократно обращались по этому поводу к сотрудникам Минтранса, однако вопрос до сих пор не решен. Или было предложено провести совещание по развитию экспедиторских услуг. Но и это тоже по непонятным причинам затягивается. Есть еще не выполненные пункты.

«Мы и в этом году подготовили ряд вопросов, которые требуют оперативного решения, – подчеркнул Виталий Борисович. – Кроме того, разработана антикризисная программа, которая представлена в Государственную Думу и в правительство. Просим Вас поддержать наши предложения в ходе их обсуждения в Правительстве».

Затем, как модератор встречи, Виталий Ефимов предоставил слово президенту Российского автотранспортного союза «РАС» Олегу Старовойтову, который поднял вопрос о транспортной безопасности и попросил на предстоящей коллегии Минтранса рассмотреть вопрос наложения моратория на применение норм ФЗ №16 в части, касающейся инфраструктуры и транспортных средств автомобильной отрасли. Другая проблема, как отметил выступающий, относится к сфере государственного регулирования тарифов на пассажирские перевозки. В регионах исполнительные власти устанавливают тарифы на все виды перевозок на уровне себестоимости или даже ниже. В результате, муниципальные предприятия несут убытки и многие из них находятся в предбанкротном состоянии. Коммерческие перевозчики тоже не могут понять, на каком основании ограничивают их финансовые возможности, снижая тарифы и, при этом, не предусматривая никаких субсидий. «Мы хотели бы попросить Минтранс инициировать внесение изменений в Постановление Правительства РФ № 239 «О мерах по упорядочению государственного регулирования цен, – сказал Старовойтов, – и предоставить возможность органам исполнительной власти регулировать тарифы на те виды транспортных перевозок, которые они субсидируют из бюджета. На все остальные виды перевозок, думается, должны устанавливать тарифы сами перевозчики. Третий вопрос также является не менее актуальным. К нам обратились более 60 транспортных компаний, занимающихся перевозкой негабаритных особо тяжелых грузов. Они владеют специфическим, дорогостоящим подвижным составом, который в России не производится. Компании обычно приобретают эти средства в лизинг. В связи с введением проекта 12-тонников, их расходы на оплату ущерба, наносимого дорогам, возрастает в 20-30 раз. К примеру, если стоимость транспортных услуг на перевозку 60 тонн груза из Санкт-Петербурга в Москву обходится в 30 тысяч рублей, а сумма ущерба составляет почти 300 тысяч. Поэтому считаем, что необходимо еще раз пересмотреть методику начисления ущерба, обсудив эту



**ВИТАЛИЙ ЕФИМОВ: «БЫЛО ВРЕМЯ, КОГДА ДЛЯ РАЗВИТИЯ МАТЕРИАЛЬНО-ТЕХНИЧЕСКОЙ БАЗЫ ВУЗОВ ВЫДЕЛЯЛОСЬ 3 ПРОЦЕНТА ОТ СУММЫ ФИНАНСИРОВАНИЯ МИНТРАНСА. СЕГОДНЯ ПРОСЯТ 1 ПРОЦЕНТ. ЭТО БЫЛО БЫ ХОРОШИМ ПОДДПОРЬЕМ ДЛЯ ОБРАЗОВАТЕЛЬНЫХ УЧРЕЖДЕНИЙ».**







**АЛЕКСАНДР МИШАРИН: «МЫ ПРЕДЛАГАЕМ ЗАКЛАДЫВАТЬ В ГОСПРОГРАММЫ ОТДЕЛЬНУЮ СТАТЬЮ, ПРЕДУСМАТРИВАЮЩУЮ ВЫДЕЛЕНИЕ ГРАНТОВ ДЛЯ ПРОВЕДЕНИЯ НАУЧНЫХ РАБОТ».**

проблему с участием перевозчиков и представителей промышленных компаний, заказывающих данный вид услуги.

– Решение об оплате автомобилей, весом более 12-тонн уже одобрено Правительством, поэтому для внесения изменений в него необходимо проведение целого ряда процедур, – заметил Максим Соколов. – Но, тем не менее, этот вопрос мы еще раз изучим, чтобы определить насколько точно повысятся тарифы и что можно сделать в этом направлении. Что же касается пассажирских перевозок, то ввиду необеспеченности бюджета регионов, руководители субъектов расставляют приоритеты не в пользу транспортников, надеясь, что какой-то «добрый дядя» будет компенсировать убытки транспортников, которые они несут из-за установления экономически необоснованного тарифа. Вопрос системный, поэтому в Госдуме рассматривается законопроект, где отражены и нерегулируемые перевозки. Если это решение одобряют депутаты, то проблема будет решена.

– Мне поручено озвучить несколько вопросов, – сказал, выступая Президент Российской академии транспорта Александр Мишарин. – К Транспортной стратегии на период до 2030 г. был приложен план мероприятий по его реализации на среднесрочный период. Наши специалисты разработали план мероприятий, который мы передаем в Министерство транспорта для того, чтобы наши предложения были использованы в нынешнем и последующих годах.

Всем известно, что эффективность работы транспортного комплекса во многом зависит от своевременного внедрения научных разработок, то есть, работы ученых. В прошлом году мы уже вносили в протокол предложение о создании в Академии транспорта экспертного совета по рассмотрению планов НИОКР Минтранса. Мы частично выполнили этот пункт протокола. Наши представители вошли в составы рабочих групп департаментов, осуществляющих экспертизу и приемку планов НИОКР. Но, мы предлагаем издать отдельный регламент, утвержденный приказом Министра, о наделении полномочиями экспертного совета Академии в вопросах рассмотре-

ния плана НИОКР, формирования предложений и вынесения заключения на экспертный совет перед приемом работ на исполнение. Этот шаг поднял бы статус науки.

Третий по счету, но не менее важный вопрос. Мы выделили десятки грантов молодым ученым за счет прибыли, полученной в результате хозяйственной деятельности Академии. Мы предлагаем закладывать в госпрограммы отдельную статью, предусматривающую выделение грантов для проведения научных работ.

Министр транспорта отметил, что поддерживает все предложения, касающиеся развития отраслевой науки.

Генеральный директор ГУП «Мосгортранс» Евгений Михайлов критически заметил, что год назад обращались с вопросом об изменении режима труда и отдыха водителей. Ответили, что документ на подписи у Министра. Но, к сожалению, проблема до сих пор не решена.

Остановился Евгений Михайлов и на проблеме городского электрического транспорта, который переживает второе рождение. Это общемировой тренд. В России же ситуация противоположная. Трамвайно-троллейбусная система в стране, в целом, приходит в упадок. Даже в Москве это заметно. Нужна программа аналогичная программе перехода транспорта на природный газ. Если не будет принята системная стратегия, то вскоре электрический транспорт останется только в нескольких крупных городах.

По вопросу функционирования наземного электрического транспорта Максим Соколов сообщил, что в ряде субъектов РФ приоритет в транспортном развитии отдается именно такому виду транспорта, в частности, в Московском регионе, Краснодарском, Красноярском крае. «Тем не менее, большинству регионов сложно развивать это направление транспорта не только ввиду бюджетной ограниченности, но также из-за отсутствия единой позиции между соответствующими структурами», – заявил министр.

Руководитель Воронежского регионального транспортного союза Иван Корнюшкин заострил внимание на отсутствие законодательной базы работы автотранспорта по перевозке грузов. Необходимо создать системы взаимоотношений деятельности грузового транспорта. Нужно передать часть полномочий саморегулируемым, другим общественным организациям.

Президент Международной ассоциации руководителей авиапредприятий «МАРАП» Николай Иванов-



ский поддержал предложения коллег о требованиях ФЗ № 16, которые негативно влияют на деятельность региональных и местных аэропортов.

«Минтранс сделал много в части развития региональных перевозок, – поблагодарил Ивановский. – Но сейчас, с высокой ключевой ставкой ЦБ, предлагаем внести субсидирование части банковской ставки до 3/4 из федерального бюджета кредитов, для доступности кредитов аэропортам и авиакомпаниям. Второе, ограничить рост ставок и тарифов за счет совместного субсидирования из федерального и региональных бюджетов».

Максим Соколов отметил, что высокие кредитные ставки – это проблема всей экономики. И пока надо исходить из сегодняшних реалий, хотя у Минтранса другие подходы к этому вопросу. Вообще авиация имеет наибольшие показатели роста авиаперевозок, основная часть которого достигнута за счет региональных и внутренних перевозок. В целом отрасль увеличила количество пассажиров на 10 %. Мы намерены и в дальнейшем поддерживать авиационную отрасль. Но тут нужна взвешенная позиция, которую мы предложили Правительству РФ.

В ходе встречи обсуждался вопрос развития Московского авиационного узла. «Этот проект предполагает развитие государственно-частного партнерства, заключение концессионных соглашений. Мероприятия, запланированные в соответствии с поручениями Президента РФ и планом, утвержденным Правительством, выполняются в полном объеме», – сказал Министр.

Виталий Ефимов заметил, что есть необходимость перенять опыт США, где уже давно функционирует надежная система. Там почти вся прибыль расходуется на снижение портовых сборов, а кредиты аэропортам выдаются с нулевой ставкой под гарантии государства. И еще. У нас только 4 сбора регулируются государством, а остальные, почти пять десятков, частный бизнес собирает. Мы могли бы проанализировать этот вопрос и представить свои предложения.

Президент Ассоциации высших учебных заведений транспорта, ректор Московского государственного университета путей сообщения Борис Левин обратил внимание на финансирование системы образования профильных вузов. Сегодня нужны средства на поддержку отраслевой системы образования. Есть разные мнения. Говорилось о том, чтобы выделять 1 процент от всей суммы выделяемых средств. Или направлять деньги,

**АЛЕКСАНДР ЗАЙЦЕВ: «НЕТ СТРАТЕГИИ РАЗВИТИЯ. ЕЖЕГОДНО ТЕРЯЕМ ПО 2-3 РЕЧНЫХ ПОРТА. НАДО ПРИНЯТЬ МЕРЫ ПО СОХРАНЕНИЮ ПОРТОВ. ПЕРЕГРУЗОЧНАЯ ТЕХНИКА ПОСЛЕДНИЕ 25 ЛЕТ НИ РАЗУ НЕ ОБНОВЛЯЛАСЬ».**

которые были сэкономлены во время проведения торгов. Просили бы рассмотреть этот вопрос.

Максим Соколов: Мы обязательно поддержим наши образовательные учреждения, даже в нынешней трудной экономической ситуации. Мы всегда ставим данный вопрос перед правительством. Будем изыскивать средства. Я побывал почти во всех профильных вузах и понимаю остроту этого вопроса.

Виталий Ефимов: Было время, когда для развития материально-технической базы вузов выделялось 3 процента от суммы финансирования Минтранса. Сегодня просят 1 процент. Это было бы хорошим подспорьем для образовательных учреждений.

Генеральный директор ООО «Межрегиональная пассажирская компания» Сергей Смолянский затронул самую актуальную на сегодняшний день тему пригородных пассажирских перевозок. «Наша компания работает в Саратовской области, по договорам с руководством региона. Мы выбрали маршруты, от которых отказалось РЖД. Один из путей решения проблемы может стать государственно-частное партнерство, – предложил Смолянский. – Я побывал во многих регионах, встречался с руководителями. У них есть интерес по созданию государственно-частных предприятий с контрольным пакетом у администрации регионов, которые сами приобретали бы подвижной состав в лизинг, обслуживали его, либо брали бы технику, которая предназначена для реализации любым заинтересованным лицом.

Мы предлагаем реализовать в Тамбове пилотный проект ГЧП на пригородных перевозках. Там есть все условия для реализации этой идеи. Но для этого необходимо решить вопрос с ГТЛК о закупке одной единицы техники, таким образом выработать механизм обновления парка подвижного состава. Кроме того, можно приобрести подвижной состав у РЖД, который сегодня зачастую простаивает. Если будут решены эти вопросы, мы могли бы реализовать пилотный проект и показать «прозрачную» экономику».

Вице президент Союза транспортников России Евгений Казанцев также высказал свое мнение по это-





**СЕРГЕЙ СМОЛЯНСКИЙ: «МЫ ПРЕДЛАГАЕМ РЕАЛИЗОВАТЬ В ТАМБОВЕ ПИЛОТНЫЙ ПРОЕКТ ГЧП НА ПРИГОРОДНЫХ ПЕРЕВОЗКАХ. ... И ПОКАЗАТЬ «ПРОЗРАЧНУЮ» ЭКОНОМИКУ».**

му, и другим вопросам: «Я попросил бы поддержать эту идею. Мы проводили слушания в Общественной палате РФ по вопросу организации пригородных перевозок. Было обращено внимание на создание в регионах предприятий на основе ГЧП, о чем говорил выступавший. Сейчас указывают лишь одну причину сложившейся ситуации, мол, не платят регионы. При этом не предлагают никаких мер по изменению существующих правил организации перевозок. Не говорят о том, как привлечь частный бизнес, как ускорить принятие федерального закона «Об организации регулярного пассажирского железнодорожного сообщения в РФ», который 5 лет согласовывается ведомствами и министерствами. Общественная палата проведет «нулевое» чтение этого законопроекта, для обсуждения, скорейшего согласования и внесения в Государственную Думу. В данной концепции указано на создание конкурентной среды в сфере пассажироперевозок. Необходимо дать частным предприятиям возможность участвовать в решении этого актуального вопроса».

Президент Ассоциации портов и судовладельцев речного транспорта «АПСРТ» Александр Зайцев остановился на проблемах развития речного транспорта. Нет стратегии развития. Мы теряем ежегодно по 2-3 речных порта. Надо принять меры по сохранению портов. Перегрузочная техника последние 25 лет ни разу не обновлялась.

Необходимо на уровне министерства разработать баланс грузопотоков, в котором нужно учесть интересы и речного флота. Нужен документ о приватизации речных портов.

Выступая в ходе встречи, Максим Соколов напомнил, что Правительство РФ приступает к реализации плана первоочередных мероприятий, направленных на обеспечение устойчивого развития экономики. Как и в прошлые годы, когда страна сталкивалась с проблемами внешней конъюнктуры, будут использованы средства резервных фондов, в том числе Фонда национального благосостояния. М. Соколов сообщил, что Правительство в первоочередном порядке профинансирует из ФНБ, в том числе, и транспортные инфраструктурные проекты БАМа и Транссиба.

«Правительство поручило всем министерствам представить предложения к новой редакции основных направлений деятельности кабинета министров до 2018 года, – сказал М. Соколов. – Считаю, что нам нужно активизировать диалог по этим вопросам, находиться в постоянном контакте. Это позволит работать слаженно и в нужном темпе для решения общих задач, а их сейчас очень много».

Участники встречи также затронули вопрос работы грузового автомобильного транспорта. Министр отметил, что ряд вопросов, касающихся работы этого вида транспорта, обсуждался на Президиуме Государственного совета в октябре 2014 года в Новосибирске. «Главная проблема – негативное воздействие большегрузных автомобилей на состояние дорог, – сказал М. Соколов. – Минтранс подготовлены и внесены в Правительство соответствующие предложения в части увеличения ответственности за нарушения правил перевозок грузов, а также возможности применения автоматического учета и ведения весового контроля».

На встрече был затронут вопрос и о сроках принятия закона, регулирующего работу метрополитенов. «Недавно было проведено межведомственное совещание по ускорению принятия этого закона, на котором была сформирована согласованная позиция ведомств. Есть соответствующее поручение Правительства РФ, работа по этому вопросу идет в ускоренном режиме», – сообщил Министр. Он напомнил, что в настоящее время полномочия по регулированию работы метрополитенов, как общественного вида транспорта, возложены на субъекты РФ. «Новым законом ряд вопросов, касающихся функционирования метро, будет поднят на федеральный уровень», – уточнил Министр.

В завершение М. Соколов отметил, что подобные встречи должны носить регулярный характер, поблагодарил участников за конструктивную беседу и выразил надежду, что диалог в таком формате будет способствовать решению всех вопросов и проблем, возникающих в транспортной отрасли.

Встреча действительно получилась конструктивной. Однако сегодня трудно сказать, каков будет эффект. Хотя, по опыту прошлых лет, многие вопросы, поднятые в таких встречах, получали свое решение. Будем надеяться, что и на этот раз предложения, высказанные в ходе встречи, будут реализованы. //

**Феруза ДЖАББАРОВА**