

Новые нормы затрат

Объем финансирования содержания ВВП увеличится

В ПРАВИТЕЛЬСТВЕ РФ

Окончание. Начало на 1-й стр.

В частности, введены новые условия оплаты труда, снижены ставки единого социального налога и налога на добавленную стоимость, возникли дополнительные расходы на охрану судоходных гидротехнических сооружений. Кроме того, нормативы 2001 года не учитывали расходы на капитальный ремонт судоходных гидротехнических сооружений.

Кодексом внутреннего водного транспорта установлено, что нормативы финансовых затрат на содержание внутренних водных путей и судоходных гидротехнических сооружений утверждаются Правительством РФ.

Подписанным постановлением утверждены эти нормативы. Минфину и Минтрансу поручено обеспечить к 2018 году поэтапный переход к финансированию этих затрат по утвержденным нормативам.

Финансирование содержания внутренних водных путей и судоходных гидротехнических сооружений в полном объеме в соответствии с нормативами позволит обеспечить восстановление параметров судовых ходов, повысить уровень безопасности судоходства и эффективность работы внутреннего водного транспорта, создать условия для развития перевозок и строительства флота.

Включение в нормативы нормы капитального ремонта судоходных гидротехнических сооружений позволит активизировать ремонт объектов с опасным и неудовлетворительным уровнем безопасности, перейти к системе организации нормативного ремонта в соответствии с требованиями законодательства и обеспечить безопасную эксплуатацию судоходных гидротехнических сооружений.

Утверждение нормативов также позволит за счет улучшения состояния внутренних водных путей и судоходных гидротехнических сооружений улучшить транспортную доступность удаленных регионов, снизить риски увеличения сроков доставки грузов в результате недогуза и простоя судов и транспортную составляющую в конечной цене товара, повысить конкурентоспособность внутреннего водного транспорта.

Стратегию

откорректируют

Уточнены приоритеты развития железнодорожного транспорта

В МИНТРАНСЕ РОССИИ

Окончание. Начало на 1-й стр.

Кроме того, учтены и другие документы: Долгосрочная программа развития угольной промышленности России на период до 2030 года, Стратегия развития металлургической промышленности России до 2020 года, Стратегия развития химической и нефтехимической промышленности на период до 2015 года, Стратегия развития тяжелого машиностроения на период до 2020 года, Стратегия развития промышленности строительных материалов и индустриального домостроения на период до 2020 года, Стратегия развития лесного комплекса Российской Федерации на период до 2020 года, Государственная программа развития сельского хозяйства и регулирования рынков сельскохозяйственной продукции, сырья и продовольствия на 2013–2020 годы, стратегии социально-экономического развития всех федеральных округов и макрорегионов Российской Федерации, Стратегия развития Арктической зоны Российской Федерации и обеспечения национальной безопасности на период до 2020 года, Стратегия развития транспортного машиностроения Российской Федерации в 2007–2010 годах и на период до 2015 года, государственные программы Российской Федерации «Развитие транспортной системы» и «Социально-экономическое развитие Дальнего Востока и Байкальского региона», Генеральная схема развития сети железных дорог на период до 2020 года.

Расширен раздел, посвященный развитию скоростного и высокоскоростного пассажирского движения, учтены решения по развитию железнодорожной инфраструктуры Восточного полигона, Московского транспортного узла, инфраструктуры Юга России в связях с Крымским федеральным округом, строительно обхода Украины. С учетом первоочередности и ограниченности финансовых средств проведена корректировка перечня мероприятий по развитию железнодорожной инфраструктуры.

Принятие и последующая реализация положений Стратегии развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 года в предлагаемой редакции будут способствовать:

- формированию условий для устойчивого социально-экономического развития России;
- возрастанию мобильности населения и оптимизации товародвижения;
- укреплению экономического суверенитета, национальной безопасности и обороноспособности страны;
- снижению совокупных транспортных издержек экономики;
- повышению конкурентоспособности национальной экономики и обеспечению лидирующих позиций России на основе опережающего и инновационного развития железнодорожного транспорта, гармонично увязанного с развитием других отраслей экономики, видов транспорта и регионов страны.

Человек года

Им по результатам опроса «Левада—центра» стал Президент России Владимир Путин

ОБЩЕСТВЕННОЕ МНЕНИЕ

За Президента Российской Федерации проголосовали 57% россиян.

Глава государства возглавляет рейтинг с 1999 года, в этом году его поддержало рекордное число россиян, отмечает издание. В тройку также вошли министр обороны Сергей Шойгу (9%) и глава МИД Сергей Лавров (8%). Премьер-министр Дмитрий Медведев по итогам года, уступив третье место Сергею Шойгу, занял четвертую строчку рейтинга (4%). Замкнул пятерку лидер ЛДПР Владимир Жириновский (3%).

Ранее Владимир Путин стал Человеком года по результатам опроса фонда «Общественное мнение». Его кандидатуру поддержали 68% респондентов. Кроме того, Президент России возглавил рейтинг самых влиятельных людей года по версии французского информационного агентства Agence France-Presse. Также российского лидера признал самым влиятельным человеком 2014 года журнал Forbes.

Женщины года россияне по результатам опроса «Левады» признали Валентину Матвиенко (7%).

По льготным тарифам

Из Центральной России на Дальний Восток перевезены 500 тысяч пассажиров



ИТОГИ

Федеральное агентство воздушного транспорта подвело итоги реализации Программы субсидирования авиационных перевозок с Дальнего Востока в центральную часть России и обратно.

С 1 апреля по 31 октября 2014 года льготными авиационными перевозками между городами центральной части России и Дальневосточным регионом воспользовались 500 тыс. пассажиров. Таким образом, бюджет, заложенный на выплату авиакомпаниям субсидий в размере 3 млрд 372 млн 500 тыс. руб., был исполнен в полном объеме.

Наибольшее количество пассажиров было перевезены авиакомпаниями «Аэрофлот» (более 170 тыс. пассажиров), «Трансаэро» (более 149 тыс. пассажиров), «Сибирь» (почти 50 тыс. пассажиров) и «Уральские авиалинии» (более 35 тыс. пассажиров). Наиболее востребованным у пассажиров стал маршрут Хабаровск – Москва – Хабаровск. На

этом направлении авиакомпании перевезли более 67 тыс. человек. Далее следует линия Владивосток – Москва – Владивосток, на которой авиаперевозчики обслужили более 57,5 тыс. пассажиров со льготными билетами. Полеты из Якутска в Москву (и обратно) и из Петропавловска-Камчатского в Москву (и обратно) по специальному тарифу совершили по 35,5 тыс. пассажиров на каждом направлении соответственно. На маршруте Москва – Южно-Сахалинск – Москва по билетам со скидками были перевезены 34 тыс. человек, около 33 тыс. пассажиров воспользовались спецтарифом для осуществления воздушной перевозки на направлении Улан-Удэ – Москва – Улан-Удэ.

Полеты из городов Дальнего Востока на европейскую территорию России и обратно выполняли десять авиакомпаний: «Аэрофлот», «Трансаэро», «Сибирь», «Якутия», «Аирроса», «Таймыр», «ЮТэйр», «Вим-Авиа», «Уральские авиалинии», «ИрАэро».

В 2014 году в соответствии с постановлениями Правительства Российской Федерации «О внесении изменений в Правила предоставления субсидий организациям воздушного транспорта в целях обеспечения доступности воздушных перевозок пассажиров с Дальнего Востока в европейскую часть страны и в обратном направлении» в программу субсидированных полетов были включены одиннадцать новых направлений:

Иркутск – Сочи – Иркутск; Иркутск – Санкт-Петербург – Иркутск; Владивосток – Новосибирск – Владивосток; Хабаровск – Новосибирск – Хабаровск; Якутск – Новосибирск – Якутск; Владивосток – Екатеринбург – Владивосток; Хабаровск – Екатеринбург – Хабаровск; Якутск – Екатеринбург – Якутск; Хабаровск – Симферополь – Хабаровск;

Якутск – Симферополь – Якутск; Норильск – Симферополь – Норильск.

Таким образом, общее количество маршрутов по Программе субсидирования авиационных перевозок в Дальневосточном федеральном округе составило 53 направления.

Напомним, что программа осуществляется в соответствии с постановлением Правительства Российской Федерации «Об утверждении Правил предоставления субсидий организациям воздушного транспорта в целях обеспечения доступности воздушных перевозок пассажиров с Дальнего Востока в европейскую часть страны и в обратном направлении».

Правом на льготную перевозку могут воспользоваться граждане Российской Федерации в возрасте до 23 лет, женщины в возрасте свыше 55 лет, мужчины в возрасте свыше 60 лет, инвалиды I группы любого возраста с сопровождающим лицом и лицо, сопровождающее ребенка-инвалида.

Наш корр.

В русле новых задач

О дополнительных источниках финансирования территориальных дорог

ПРИОРИТЕТЫ

Состоялось ежегодное заседание Комиссии Ассоциации «РАДОР» по содержанию, ремонту и развитию автомобильных дорог общего пользования. В центре внимания представителей территориальных органов управления автодорогами были поручения Президента РФ по итогам заседания президиума Госсовета в Новосибирске.

С 2006 года вопросы развития дорожного хозяйства рассматривались на площадке президиума Госсовета несколько раз, отметил заместитель министра транспорта РФ Олег Белозеров. На каждом подобном заседании принимались важные для отрасли решения, которые впоследствии реализовывались. Нашли свое отражение в поручениях Президента РФ и решениях Госсовета в Новосибирске. Причем одно из поручений, касающееся совершенствования системы наполнения дорожных фондов, уже частично реализовано, что, по прогнозам, позволит увеличить доходную базу региональных дорожных фондов в 2015 и 2016 годах на 69 млрд руб., а в 2017–м – на 94 млрд руб.

Добавочные средства должны пойти на реализацию поручения президента по удвоению объемов строительства и реконструкции территориальных дорог, пояснил Олег Белозеров. Показатели удвоения предостоят включить в Госпрограмму «Развитие транспортной системы». Но для этого вначале субъекты РФ должны внести соответствующие корректировки в свои региональные программы.

Между прочим, дополнительные финансовые ресурсы появятся в территориальных дорожных фондах и благодаря инициативе Ассоциации «РАДОР», которая направила свои предложения о продолжении практики ежегодного увеличения на один рубль размера акцизов с литра моторного топлива в рабочую группу по подготовке материалов президиума Госсовета. Эти предложения были учтены и в дальнейшем включены в перечень поручений президента. А затем они были отражены в федеральных законах № 283 от 4

октября и № 366 от 24 ноября 2014 года.

Заинтересованное участие в подготовке материалов к президиуму Госсовета Ассоциация «РАДОР» может записать в актив уходящего года. Ее представители входили в состав рабочей и редакционных групп и постарались, чтобы основные наиболее проблемные, с которыми сталкиваются территориальные органы управления дорожным хозяйством, были подняты на заседании Госсовета. В числе таких вопросов и реструктуризация долгов по кредитам в размере 80 млрд рублей, погашение которых производилось из дорожных фондов. Теперь эти средства могут быть направлены на приведение региональной дорожной сети в нормативное состояние. По словам генерального директора Российской ассоциации территориальных органов управления автомобильными дорогами («РАДОР») Игоря Старыгина, эта задача для региональных дорожников (наряду с задачей удвоению объемов дорожного строительства) одна из приоритетных. Ведь в настоящее время 62,5% региональных трасс находятся в ненормативном состоянии.

Выступая с докладом о результатах работы Ассоциации «РАДОР» в 2014 году и задачах на 2015 год, Игорь Старыгин напомнил, что в соответствии с Бюджетным кодексом РФ не менее 5% средств региональных дорожных фондов должно направляться на строительство подъездов с твердым покрытием к сельским населенным пунктам. К сожалению, этот показатель не исполняется. Так, в 2013 году направлено на эти цели лишь 3,7%. По предварительным данным, в 2014 году эта цифра составит лишь 1,7%. Но, с другой стороны, в муниципалитеты направляются субсидии из территориальных фондов на иные дорожные цели. В уходящем году это 66 млрд руб., что вкрупне со средствами, выделяемыми на строительство сельских дорог, составляет почти четверть объемов региональных дорожных фондов. Соответственно, на нужды территориальных дорог остается только три четверти. Этим средств, конечно, недоста-

точно. Тем более что прогнозируемые объемы акцизных сборов, которые аккумулируются в дорожных фондах, как правило, отличаются от фактических. В 2012 году их было меньше на 21 млрд руб., в 2013–м – на 54 млрд.

Правда, в последнее время внесены изменения в методику выделения финансов на строительство дорог к сельским населенным пунктам. Принято решение о переводе средств, которые направлялись на эти цели из подпрограммы «Автомобильные дороги» ФЦП «Развитие транспортной системы России (2010–2020 годы)», в ФЦП «Устойчивое развитие сельских территорий на 2014–2017 годы и на период до 2020 года». Теперь с предло-жениями по распределению этих денежных ресурсов будет выходить Минсельхоз России.

Дополнительным источником финансирования территориальных трасс могут быть штрафы за превышение весогабаритных нагрузок на дорожную сеть. Но для этого необходимо совершенствовать систему весового контроля. Существующие ПВК на региональной сети работают неэффективно. По мнению специалистов, надо активнее внедрять в этой сфере современные технологии, позволяющие вести контроль в автоматическом режиме. Кстати, в перечне поручений Президента РФ есть и такое, которое предусматривает в перспективе наделение владельцев автодорог полномочиями по обеспечению фиксации правонарушений при движении тяжелых и крупногабаритных автомобилей с использованием специальных технических средств, работающих в автоматическом режиме.

Дополнительные средства начнут поступать в территориальные дорожные фонды после того, как на федеральных дорогах будет действовать система взимания платы (СВП) с 12–тонников. Решение о том, что все деньги, собранные с большегрузов, пойдут в регионы, было принято на президиуме Госсовета. Что касается включения в орбиту действия СВП территориальной дорожной сети, то такая возможность рассматривается. По словам Игоря Старыгина, большинство субъектов РФ считает, что

введение такой платы на региональной сети дорог целесообразно.

Еще один резерв – повышение эффективности расходов на развитие дорожной сети. Одно дело, если по дорогам в сельской местности регулярно курсирует общественный транспорт или автобусы возят детей в школу. И совсем другое – когда изредка по ним проезжает легковой автомобиль или грузовик с сельхозпродукцией. В каждом конкретном случае должно приниматься индивидуальное решение. Там, где местность малолюдная, нет необходимости строить дороги по существующим критериям: обязательно двухполосные, в асфальтовом покрытии, поясняет Игорь Старыгин. А уж тем более проектировать мосты на них под нагрузку 14 т на ось. Вот вам и экономия средств, которые могут быть использованы на развитие и содержание автодорог. Так вот, предложение Ассоциации «РАДОР», касающееся строительства автодорог с низкой интенсивностью движения по нормативам, предусматривающим меньшие геометрические параметры и облегченные конструкции дорожных одежд, также нашло поддержку в перечне поручений Президента РФ. Исполнение данных поручений, подчеркнул Игорь Старыгин, является стратегической задачей органов управления автомобильными дорогами.

В работе заседания Комиссии Ассоциации «РАДОР» по содержанию, ремонту и развитию автомобильных дорог приняла участие директор Департамента государственной политики в области дорожного хозяйства Минтранса России Игорь Костюченко, его заместитель Сергей Соболев, начальник Управления земельно-имущественных отношений Росавтодора Юрий Лахин, заместитель начальника Управления эксплуатации автомобильных дорог Росавтодора Андрей Чернигов, заместитель председателя Комиссии Общественной палаты РФ по развитию социальной инфраструктуры, местного самоуправления и ЖКХ Петр Орлов и другие.

Сергей ОЗУН, обозреватель «ТР»

Подготовил Олег БОРИСОВ

НОВОСТИ

Выдано разрешение

Федеральное агентство воздушного транспорта выдало ОАО «Международный аэропорт Курумоч» разрешение на ввод в эксплуатацию объектов нового пассажирского терминала и грузового комплекса самарского аэропорта.

Данный проект реализован во взаимодействии Министерства транспорта РФ, правительства Самарской области, ГК «Ренова» (ЗАО «УК Аэропорты Регионов») и является наглядным примером эффективного государственно-частного партнерства. Суммарный объем частных инвестиций на реализацию проекта составил более 6 млрд руб.

Строительство нового аэровокзала началось в июле 2013 года. Площадь пассажирского терминала – 42 тыс. кв. м, пропускная способность – 3,5 млн пассажиров в год. В рамках реализации проекта были построены десятки объектов сопутствующей инфраструктуры, включая все необходимые объекты инженерных коммуникаций, подъездные пути, паркинги для автотранспорта, новый грузовой комплекс.

Трехлетний план

Губернатор Волгоградской области Андрей Бочаров провел в региональной администрации совещание, на котором обсудили проект трехлетнего плана дорожного строительства, ремонта и реконструкции. В долгосрочный проект включены более 280 км магистралей на территории региона, на которые будут направлены 18,6 млн руб.

За три года планируется выполнить колоссальные объемы работ. В последние несколько лет на территории области и города таких широкомаштабных дорожных работ не проводилось. По словам губернатора, задача очень сложная, но реализовать ее вполне возможно, если заранее составить четкий график, определить с источником финансирования и обеспечить контроль.

В план работ вошли все главные городские и областные магистрали. Таким образом, за три года, начиная с 2015–го, планируется построить 120 км дорог, 11 км – модернизировать и еще на 156 км – произвести капитальный ремонт. В данный проект были включены и те объекты города, которые предусматривены планом подготовки к ЧМ–2018.

Суда для Росморпорта

На ОАО «Завод «Красное Сормово» прошла официальная закладка двух новых днюглубительных судов для ФГУП «Росморпорт».

Договор на строительство серии, которая состоит из трех кораблей, был официально подписан в апреле текущего года.

Новые суда будут построены для нужд самых больших филиалов Росморпорта. В дальнейшем они будут эксплуатироваться в морских портах Уапсе и Усть-Луга, а также для доставки грузов в Санкт-Петербурге.

Официально сдача заказчику двух новых судов была назначена на 2016 год, а вот третье судно завод планирует представить в начале 2017 года.

Сертификат соответствия

Новочеркасский электровазостроительный завод получил сертификат соответствия на серийное производство самого мощного в мире грузового электровоза переменного тока 4ЭС5К «Ермак».

Сертификат подтверждает соответствие электровозов магистральных 4ЭС5К требованиям технического регламента Таможенного союза и норм безопасности на железнодорожном транспорте. Это первый сертификат, выданный Регистром сертификации на подвижной состав в условиях вступления в действие технического регламента Таможенного союза.

Новый электровоз 4ЭС5К имеет беспрецедентную мощность – 13120 кВт (в часовом режиме), что обеспечивает вождение тяжелых поездов массой до 7100 тонн в условиях сложного природного рельефа.

Предполагается, что электровозы 4ЭС5К будут эксплуатироваться на Восточном полигоне российских железных дорог, на участках Байкало-Амурской магистрали, модернизация которой в настоящее время осуществляется в рамках государственной программы, и внесут весомый вклад в подъем экономики территорий опережающего развития.