# **«Бизнес-онлайн»**

# Не из Москвы в Казань, а наоборот: Татарстан хочет строить ВСМ с другого конца

29 января

**Коллегия минтранса РТ: Рустам Минниханов раздосадован сокращениями в ГИБДД, а Наиля Магдеева тревожит перемычка между двумя частями Челнов**

Коллегия минтранса, прошедшая в субботу в Челнах, изобиловала новостями: начнется возведение новых терминалов в двух аэропортах Татарстана, в автограде ждут строительства трех новых дорог и трамвайной ветки за 350 млн рублей, а Рустам Минниханов лоббирует перед Путиным ремонт нижнекамской плотины. Пока в деревнях мучаются от транспортной недоступности, перед работниками отрасли ставят задачу обеспечить транспортом мундиаль.

**ОТ САМОЛЕТОВ ДО ВЕЛОСИПЕДОВ**

Проводить выездные заседания коллегии минтранса РТ становится традицией. В прошлом году главы федерального и регионального ведомств **Максим Соколов** и **Ленар Сафин**вместе с президентом Татарстана **Рустамом Миннихановым** [подводили](https://www.business-gazeta.ru/article/335619) итоги работы транспортной отрасли в Нижнекамске, где даже прокатились на трамвае «Варяг». Нынче же решено было отправиться в IT-парк Набережных Челнов. Покатушек на трамваях не устраивали – ограничились лишь кулуарным осмотром выставки современной дорожной техники и автотранспорта.

Свой доклад Сафин по обыкновению начал с авиации. Отрасль в 2017 году продемонстрировала фантастические темпы: рост пассажиропотока у аэропорта «Казань» составил 37%, Бегишево – 54%, Бугульмы – 4,7%. Казанский аэропорт преодолел отметку в 2,6 млн пассажиров, Бегишево тоже пошло на рекорд, достигнув показателя почти 600 тыс. пассажиров. В планах этого года открытие прямых регулярных рейсов из Казани в Минск, Тбилиси и Батуми. Из Нижнекамска откроются чартерные полеты в турецкий Даламан. Ведутся переговоры по открытию регулярных и чартерных рейсов в Армению, Израиль, Иран и Китай.

Растущие объемы пассажиропотока требуют и новых инфраструктурных решений. Поэтому в аэропорту «Казань» в планах на этот год начать проектирование нового пассажирского терминала. Строительство второго терминала начнется и в Бегишево. Пока же министр попросил своего московского коллегу Соколова перенести финансирование расходов на реконструкцию периметрового ограждения нижнекамского аэропорта с 2020 года на 2018-й и начать процедуру передачи полосы Бегишево в федеральную собственность.

Далее отметил Сафин важность увеличения объемов перевозок грузов железнодорожным транспортом. В частности, речь зашла о продукции резидентов ОЭЗ «Алабуга». Сейчас китайской компанией «Эр Юань» ведется разработка оценки проекта строительства железной дороги от станции Тихоново до Тракторной. В плане пассажироперевозок также планируется в предстоящие годы реализовать значимые проекты. Во-первых, по кольцевому движению в Казани за счет средств республики будет выполнено проектирование съезда около ст. «Новое Аракчино» и третьего главного пути. В 2019 году приступят к строительным работам. С РЖД ведомство намеревается подписать соглашение и приступить к проекту транспортно-пересадочного узла «Компрессорный». Прорабатывается техдокументация реконструкции вокзального комплекса Зеленый Дол. И, наконец, по ВСМ Москва – Казань завершаются проектно-изыскательские работы на ближайшем к Казани участке – от Чебоксар до столицы Татарстана.

И тут Сафин сделал сенсационное заявление. На фоне утечек о том, что первый этап строительства магистрали дойдет не до Казани, а только до Владимира, Татарстан выдвигает контрпредложение – а давайте начнем с другого конца!

«Если будет принято решение о реализации первого этапа, то, на наш взгляд, оптимальным будет начать строительство магистрали с участка Казань – Нижний Новгород, так как между Москвой и Новгородом уже курсирует скоростной „Сапсан“», — заявил Сафин.

Заявление выглядело прямо-таки как политический манифест – не все, мол, дороги должны вести в Третий Рим. Соколов, впрочем, оставил дерзкую мысль без комментария.

Перейдя от железной дороги к автомобильному транспорту, Сафин отметил серьезную проблему в этой сфере – «серые» перевозчики. По заказу минтранса Петербургский исследовательский институт изучил рынок междугородных пассажирских перевозок в республике. И выяснилось, что ежедневно в Казань приезжает более 550 заказных автобусов. Суммарный годовой пассажиропоток заказников составляет более 6 млн человек, а годовой оборот превышает 1,5 млрд рублей. На территории Казани образовалось 13 стихийных автостанций. Отдельные перевозчики продолжают парковать автобусы вдоль проезжей части, несмотря на наличие запрещающих знаков (дорожные знаки срываются или закрашиваются, государственные регистрационные знаки закрываются). Проблема «заказных» перевозок стала беспокоить чиновников в большей степени еще и в преддверии чемпионата мира по футболу 2018 года. Правда, конкретного рецепта, как избавиться от нелегалов, озвучено не было.

Зато планы по транспортному обслуживанию фанатов и участников матчей мундиаля у министерства уже определены. В прошлом году закуплено 10 трамваев и 15 троллейбусов, в этом году ожидают поставки 242 автобусов и 3 трамваев. Для обслуживания гостей были приобретены 20 комфортабельных автобусов. В дни проведения матчей между Казанью и аэропортом будут курсировать 3 состава электропоездов с интервалом в 1 час. Бесплатным проезд станет для зрителей и волонтеров. Для сообщения с Москвой, Питером, Самарой, Нижним Новгородом, Волгоградом и Екатеринбургом будут назначены 100 дополнительных поездов. Кроме того, минтранс организует работу по добровольной аккредитации такси для обслуживания гостей чемпионата.

Одним из последних предложений Сафина в изобилующем цифрами и фактами докладе неожиданно стало развитие велосипедной инфраструктуры на примере Альметьевска. Там в рамках любимого проекта мэра **Айрата Хайруллина** уже построено 50 км велодорожек, планируется еще 200 километров. «Накопленный опыт было бы полезно распространять и в других городах России, в рамках отдельной федеральной программы или нового приоритетного проекта», — заключил Сафин, продемонстрировав при этом политически грамотный слайд с изображением улыбающихся Путина и Медведева на велосипедах.

**ЧЕТЫРЕ ВАРИАНТА МАГДЕЕВА**

Мэр Челнов **Наиль Магдеев**похвастался, что за четыре года в челнинские дороги «закатали» более 7 млрд рублей. «Таких средств не выделялось, пожалуй, со времен строительства КАМАЗа», — восторгался мэр. Было отремонтировано более 180 км. дорог, в том числе в промзоне 72 километра. Построено 5 км нового дорожного полотна. В сотрудничестве с фондом моногородов отремонтированы дороги в промзоне на сумму 756 млн рублей. В результате реализации всех программ 70% дорог города приведены в нормативное состояние. Магдеев поблагодарил Соколова и команду Росавтодора за проект «Безопасные и качественные дороги». В планах на 2018 год по программе ФРМ реконструкция еще двух дорог в промзоне на сумму более 130 млн. рублей, а также ремонт улицы 40 лет Победы, 18 улиц общей протяженностью более 80 км и внутригородских дорог в 15 микрорайонах. «При условии сохранения финансирования в объемах в 2019/20 годах не меньше, чем в нынешнем году, мы сможем к концу 2020 года привести 85 процентов дорог в нормативное состояние», — прозрачно намекнул Магдеев Соколову.

Однако есть и сложности: ежегодное увеличение количества транспорта перегружает магистрали автограда. Самый проблемный участок – перемычка, соединяющая старую и новую части города. Загруженность на этом участке в два раза превышает норму. Появление новых производств ТОСЭРа в полтора раза увеличило и загрузку Казанского проспекта, и первой автодороги. Отсутствие транспортной развязки в район БСИ также приводит к постоянным пробкам.

Челнинские транспортники видят из ситуации четыре выхода, которые все связаны со строительством новых путей-дорог. Первый – претворять в жизнь уже давно разработанный проект продолжения Московского проспекта со строительством моста. Проект получил положительное заключение госэкспертизы, и на коллегии Магдеев попросил руководство минтранса и республики всячески поддержать его реализацию. Второе предложение связано со строительством развязки на 1043–1058-м километрах федеральной трассы, проектирование и строительство которой федеральное управление автодорог планирует начать в этом году. Третий вариант связан со строительством дороги, которая соединила бы два промышленных центра – промзону и БСИ. По словам Магдеева, предварительно проработаны два варианта: продолжение Казанского проспекта с соединением улицы Промышленной, а также объединением Альметьевского шоссе и улицы Металлургической.

Четвертый предложенный мэром автограда вариант – продолжать развивать трамвайное движение, проложив новую ветку, которая соединила бы Московский проспект с проспектом Чулман через улицу Королева. Цена такой ветки – не менее 350 млн рублей. В 2015 году в Челнах построили новую линию, что увеличило пассажиропоток на 17%. Еще одна линия позволит сделать доступным трамвай для 55 тыс. челнинцев. Всего же в год трамваями перевозятся более 22 млн пассажиров. Кроме того, пользуясь случаем, Магдеев упомянул и о том, что 80 трамваев из 118 – ровесники КАМАЗа и давно перешагнули бальзаковский возраст. Только 30 трамваев соответствуют современным стандартам. Наряду с модернизацией подвижного состава требуется и обновление энергетического оборудования.

Рисуя светлое трамвайное будущее, Магдеев особо упирал на экологичность. Благодаря закупке 190 автобусов «НЕФАЗ» на газомоторном топливе доля экологического общественного транспорта уже выросла до 55%. Тем не менее просить денег на трамвайные проекты приходится не столько для экологии, сколько для того, чтобы удержать МУП «Электротранспорт» на плаву. Предприятие сейчас находится в постоянной конфронтации с КАМАЗом, который рассматривает [вариант](https://www.business-gazeta.ru/article/370745) нового подрядчика на предоставление транспортных услуг. Поводом для отказа от перевозок трамваями «Электротранспорта» стали проблемы с доставкой заводчан на работу после выхода из корпоративного отпуска 22 января. Вместо плановых 10 автобусов вышли на линию всего 7. Ранее «БИЗНЕС Online» писал об исках компании «КАМАЗ-Лизинг» к «Электротранспорту» с требованием вернуть долг лизинговой компании в размере 435 млн рублей за те самые «НЕФАЗы». На недавней сессии горсовета было принято решение покрыть долг из городского бюджета. В довершение, стало известно, что предприятие оформило кредит в 12 млн рублей под 13,5%, чтобы выплатить зарплату сотрудникам, погасить начисленные налоги и рассчитаться с контрагентами.

«Все эти проекты позволят снизить затраты предприятия на 20 процентов, сэкономить до 45 миллионов рублей ежегодно и сдержать рост тарифов на общественный транспорт», — закончил «за здравие» Магдеев, обратившись к Соколову и Минниханову с просьбой «рассмотреть вопрос».

 **«У МОЛОДЫХ ЕСТЬ МАШИНЫ, А У ПОЖИЛЫХ ТАКОЙ ВОЗМОЖНОСТИ НЕТ»**

К числу просящих присоединился и исполнительный директор татарстанского автотранспортного союза, гендиректор Нижнекамского ПАТП **Юрий Иванов**. Чувствуя тренд, свой доклад он зачитывал на татарском языке, не раз при этом обращаясь с надеждой лично к Минниханову. Начал глава союза транспортников с вопроса убыточности работы общественного транспорта и, как следствие, отсутствия его в отдельно взятых районах. Во всем виновата порочная практика регулируемых тарифов, которая ставит добросовестных перевозчиков на грань выживания. «Само понятие „регулируемый“ тариф подразумевает, что он ниже экономически обоснованного. Его применение без компенсации из бюджета не позволяет развиваться транспортным предприятиям, обновлять подвижной состав, повышать зарплату. А убытки перевозчики должны покрывать за счет доходов от иных видов деятельности. Экономить приходится на всем, что приводит к падению престижа водителя общественного транспорта и нехватке кадров», – рисовал печальную картину Иванов. В качестве единственного выхода спикер предложил предусмотреть в бюджетах средства на организацию перевозок.

Еще одна непреодолимая трудность для перевозчиков – обновление подвижного состава, констатировал докладчик. Лизинговые компании не ощущают разницы между коммерческими заказными перевозками и регулярными и ко всем предъявляют одинаковые требования. Поэтому Иванов попросил разработать госпрограмму субсидирования части стоимости автобуса либо процентной ставки для перевозчиков, имеющих муниципальный или госконтракт. «В Новосибирской области из бюджета предоставляются субсидии пассажирским предприятиям в размере 30% от стоимости приобретаемых автобусов, — привел пример Иванов. — Просим Максима Юрьевича рассмотреть разработку федеральной программы субсидирования с долей софинансирования по 25% из федерального и регионального бюджетов. Таким образом, размер субсидии будет составлять 50% от стоимости автобуса».

Потребовал Иванов пересмотреть и тарифы за перевозку льготников по единому социальному проездному билету. Сейчас цена поездки для льготника составляет 15 рублей. Разница же между ней и установленным тарифом для платежеспособного населения в Нижнекамске составляет 7 рублей, а в Казани – 10 рублей. По мнению главы автотранспортного союза, дальнейшее увеличение тарифов для тех, кто льготами не пользуется, не является решением проблемы, а только ведет к снижению платежеспособного пассажиропотока.

Последний момент, на котором заострил внимание Иванов, – организация школьных маршрутов. По факту перевозят школьников случайные люди, многим автобусам требуется ремонт, а персоналу — обучение. Однако вкладываться в это перевозчики не спешат, так как контракты заключаются на срок от одного квартала до года и отбить расходы невозможно. Поэтому Иванов попросил рассмотреть возможность заключать контракты до 3 лет, что более эффективно распределять ресурсы и планировать капремонты. А заодно и попросил обеспечить фельдшерско-акушерские пункты лицензиями на осуществление предрейсовых медосмотров, так как в деревенских условиях открыть отдельный медпункт для перевозчика — задача непосильная. «Водитель школьного автобуса отправляется в райцентр на предрейсовый осмотр в 4.30 утра, вечером – на послерейсовый. А расстояние до центра составляет зачастую 50-80 км., что финансово губительно для перевозчика. В день дополнительный пробег по одному автобусу составит примерно 200-240 км. Нарушается режим труда и отдыха водителей, что тоже влияет на безопасность», — доложил Иванов, попросив под конец глав районов передавать автобусы перевозчикам не в аренду, а по договорам безвозмездного пользования на период действия муниципального контракта.

Минниханов, внимательно выслушав «челобитную», согласился с тем, что все эти вопросы надо «взять в работу». Где-то правительство Татарстана уже сработало на опережение. В частности, готовится трехлетняя программа, в рамках которой будет выделено 190 млн. рублей на субсидирование приобретения автобусов. В целом же глава республики призвал возродить утерянные сельские маршруты. «Из деревень и районов поступают обращения, но вопрос не решается, — заметил Минниханов. — У молодых есть машины, а у пожилых такой возможности нет. Им нужно помочь добраться в больницы, другие вопросы решить. Много пенсионеров, которые не имеют личный транспорт». А школьные маршруты президент предложил в идеале закрепить за специализированными транспортными компаниями, потому что там вопросы техобслуживания решают более профессионально.

 **«С ОДНОЙ СТОРОНЫ, ПРАВИТЕЛЬСТВО СТАВИТ ЗАДАЧУ СНИЗИТЬ ДТП, С ДРУГОЙ — МЫ ПОДРЕЗАЕМ ЛИЧНЫЙ СОСТАВ»**

Выступления высокопоставленных спикеров – Соколова и Минниханова оставили на самый конец. Поэтому, наверное, федеральный министр долго томить речами не стал. Отметив географически удачное в транспортном смысле расположение Татарстана, Соколов похвалил темпы работ по возведению платной дороги, которую строит **Фоат Комаров**. Коридор Европа – Западный Китай, а точнее его татарстанская часть, по признанию министра, является «не какой-то бумажной трассировкой, а реально действующей артерией, которая будет набирать обороты». Выразил он надежду и на то, что мультимодальный комплекс в Свияжске в ближайшее время «заработает в полную силу, давая синергетический эффект от сопряжения движения всех потоков».

Проект ВСМ Москва-Казань Соколов назвал революционным для республики, заявив, что он выведет на новый уровень всех, кто к нему будет прикасаться и на этапе строительства, и на этапе эксплуатации. «3,5 часа до Москвы по ВСМ – это совсем иное качество коммуникаций между людьми, основа для роста производительности труда, инноваций. Мы сегодня видели, как развивается IТ-центр в Челнах, но, когда взаимодействие между такими центрами будет на высокоскоростном уровне, эффект будет выше», — отметил Соколов. Его же собственное недавнее [заявление](https://www.business-gazeta.ru/news/366286) о том, что в бюджете на этот проект нет ни рубля, нисколько министра не смущает.

Основная задача транспортников в этом году – развезти потоки болельщиков и спортсменов на главном событии года – чемпионате мира по футболу. «У меня никаких сомнений нет – Татарстан отработает на самом высоком уровне. С учетом того опыта, который был накоплен в рамках Универсиады, Кубка конфедераций и других спортивных мероприятий. Транспортники Татарстана с честью выполнят эту задачу. Но расслабляться нельзя, поэтому настраиваю всех на слаженную и эффективную работу», — напутствовал коллег Соколов.

Минниханов поблагодарил Соколова, что тот выбрал время и приехал в субботу в Татарстан. «Нормальные люди в субботу отдыхают, но более нормальные работают», — пошутил президент. Отметив важность транспортного комплекса для Закамской зоны, где множество точек роста и теперь уже целых два ТОСЭРа, Минниханов напомнил и о слабых звеньях дорожной системы. В первую очередь глава республики сообщил, что рассказал президенту **Владимиру Путину** о Камском кластере, который за 6-7 лет даст тройной рост промышленной продукции (сейчас этот показатель составляет 750-800 млрд рублей). Однако пожаловался он главе государства и на «плачевное состояние» камской плотины, через которую проходит трасса М7. В этом году к концу ноября предполагают закончить реконструкцию последних 31 километров дороги. «Но есть слабое звено на этом участке – это плотина, — признал Минниханов. — К сожалению, она не обеспечивает пропускную способность и состояние проезжей части нас беспокоит. Я поэтому обращаюсь к вам, Максим Юрьевич, и коллегам из Росавтодора. По всем земельным и другим вопросам республика будет оказывать максимальное содействие».

Беспокоят президента и жалобы в Народный контроль. В прошлом году по вопросам содержания и ремонта дорог жители республики отправили 12,5 тыс. уведомлений – это почти четверть от всех обращений. Две трети этих заявок сумели за год решить. «Почти 2 тыс. обращений касалось работы общественного транспорта, здесь мы 86% проблем решили. Но многие эти вопросы не требуют больших инвестиций, это вопрос качества и внимания», — констатировал Минниханов. После этих слов он поднял с места уполномоченного по правам человека **Сарию Сабурскую**, которой было поручено отслеживать жалобы в народном контроле, и дал задание работать с транспортниками в более тесном контакте.

Напоследок Минниханов попросил Соколова обратить внимание правительства на масштабные [сокращения](https://www.business-gazeta.ru/article/368785) в ГИБДД. «В прошлом году у нас 4657 ДТП произошло, погибло 425 человек, — привел статистику Минниханов. — Но принято решение 165 человек оптимизировать. Максим Юрьевич, и так ситуация на дорогах непростая. И такие решения, конечно, непродуманные. Донесите нашу озабоченность. Мы тоже письма напишем. С одной стороны, правительство ставит задачу к 2030 году резко снизить происшествия (на самом деле в подписанной **Дмитрием Медведевым** ставится задача свести число гибнущих на дорогах граждан к нулю), с другой стороны – мы подрезаем личный состав, который работает на дорогах. С одной стороны, за счет [реконструкции] дорог мы должны убирать аварийные участки, с другой стороны, и скоростной режим, и надзор – все эти современные формы дают позитивные результаты. Но без людей этого не получится. Пока еще роботов таких нет, других форм нет. Наша просьба — обратить внимание».

Минниханов сказал, что в республике на подмогу гаишникам привлекли 165 единиц муниципальных служащих. Сейчас идет работа по подбору людей, их обучению. Но это вынужденное решение, признал президент.

Закончилась коллегия традиционными наградами отличившихся транспортников. А после гости поехали [смотреть](https://www.business-gazeta.ru/news/370850) завод двигателей и строящийся завод кабин КАМАЗа.
Подробнее на «БИЗНЕС Online»: <https://www.business-gazeta.ru/article/370916>