

ПОСТ-РЕЛИЗ
Пятого юбилейного
Крымского транспортного форума

Пятый юбилейный Крымский транспортный форум состоялся 28-29 июня 2018 года в Алуште (отель Riviera Sunrise Resort & Spa).

2018-й год, ознаменованный в Крыму масштабными достижениями (открытие Крымского моста, запуск нового аэропортового комплекса «Симферополь»), и для Крымского транспортного форума стал знаковым – юбилейным! На мероприятие уже по традиции собрались профессионалы, заинтересованные в развитии полуострова. Дискуссия шла жаркая, споров и предложений хватало. Участники форума дебатировали по самым острым вопросам развития, предлагали свежие варианты решения имеющихся проблем, искренне и активно участвуя в этом диалоге власти и бизнеса.

Глава Республики Крым Сергей Аксёнов в своём послании участникам Форума акцентировал: «Перед транспортной отраслью Крыма стоят сложные и масштабные задачи. Это, прежде всего, реконструкция и строительство автомобильных дорог. Майский Указ Президента «О национальных целях и стратегических задачах развития Российской Федерации на период до 2024 года» предусматривает увеличение доли автомобильных дорог регионального значения, соответствующих нормативным требованиям, в их общей протяженности не менее чем до 50 процентов. Приоритетными направлениями нашей работы также являются развитие морского, авиационного и железнодорожного сообщения, альтернативных грузовых и пассажирских маршрутов».

Пленарную сессию «**Развитие транспортного комплекса Крыма**» модерировал **Андрей Матюхин**, обозреватель радиостанции «Спутник в Крыму» **МИА «Россия сегодня»**.

Сергей Бидонько заместитель председателя **Комитета по транспорту и строительству Государственной Думы России**, открывая Форум, сказал, что власть использует «различные площадки для обмена мнениями и выработки решений, которые позволят всем нам двигаться дальше, и такие совместные мероприятия на пользу всем».

Министр транспорта Республики Крым Юрий Овсянников также отметил, что Форум «становится традиционным и вызывает большой интерес; в течение 5 лет даёт возможность общаться, поднимать острые вопросы и принимать необходимые решения».

Доклады высоких чиновников вызвали большой ажиотаж. В частности, **Сергей Бидонько** заявил, что финансирование на дорожную инфраструктуру будет увеличено, и предложил всем игрокам рынка принять участие в исполнении Указа Президента о повышении нормативного соответствия автомобильных дорог России. «Осенью проведём парламентские слушания и выработаем меры, в каком направлении и какие механизмы мы задействуем. Пользуясь случаем, приглашаю коллег из Минтранса на эти слушания», - добавил федеральный чиновник.

Выступление и комментарии **Юрия Овсянникова** журналисты, что называется, растащили на цитаты. Глава Минтранса Крыма доложил на Форуме о комплексном развитии транспортной инфраструктуры Республики. Помимо понравившихся публике направлений развития в части вертолетных пассажирских и грузовых перевозок, внедрения каршеринга, одними из перспективных направлений развития транспортно-логистической инфраструктуры в Крыму являются и традиционные авто-, ж\д- и морские перевозки. Министр отметил, что в настоящее время, безусловно, актуальна организация вертолетного сообщения между Симферополем и Южным берегом Крыма, включая морские порты. И министерство транспорта Крыма рассматривает возможность организации морского сообщения между приморскими городами полуострова и приобретения судов для этих целей. А железнодорожную инфраструктуру полуострова

целесообразно развивать в комплексе с автомобильной, - уже планируется строительство в Симферополе транспортно-пересадочного узла, объединяющего автомобильный и железнодорожный транспорт. С обустройством на 20-м и 95-м километрах трассы «Таврида» автовокзалов для организации транспортно-пересадочных узлов между маршрутами местного сообщения и междугородними. Будущая главная транспортная артерия Крыма соединит восток и запад полуострова. Четырехполосная магистраль длиной более 250 км от Керчи до Севастополя включит в себя 18 транспортных развязок и 123 искусственных сооружения. Пропускная способность трассы составит 40 тыс. ед. транспорта в сутки. После завершения строительства проехать всю автотрассу до Севастополя можно будет менее чем за три часа.

Также есть идея использовать для перевозки и складирования грузов мощности паромной переправы через Керченский пролив, автомобильный трафик на которой снизился после введения Крымского моста, - отметил министр в пленарной части, и в прессе сразу появились заголовки о том, что власти Крыма предлагают преобразовать Керченскую переправу в грузовой логистический центр. Керченская переправа до ввода моста, действительно, была единственной автотранспортной артерией, которая соединяла Крым с другими регионами России. Использовалась переправа как для грузовых, так и для пассажирских перевозок. Осенью текущего года, когда будет запущено движение грузового транспорта по Крымскому мосту, завершится и процесс ликвидации ООО «Морская дирекция», которая является оператором Керченской паромной переправы, а используемые на переправе паромы «будут перебазированы».

Выступление **Сергея Карпова, председателя Государственного комитета дорожного хозяйства Республики Крым**, было посвящено развитию автомобильных дорог на полуострове на период 2018 - 2024 гг. Работа по передаче главных дорог Крыма в федеральную собственность начнётся в следующем году и завершится уже до 2021 года, - уверен спикер. Речь идёт о более чем 1,2 тыс. км основных региональных дорог республики, связывающих основные города и районы полуострова: Симферополь, Севастополь, Ялту, Джанкой, Краснопереконск, Евпаторию, Керчь и Феодосию. Сегодня на них уже ведётся или планируется реконструкция (так, компания «Центродорстрой» проводит реконструкцию первых 24 км трассы Симферополь – Евпатория – Мирный, объект должен быть введён в эксплуатацию в конце 2020 года). И хотя сегодня в нормативном состоянии в Крыму находится в среднем 20% дорог, уже к 2024 году планируется привести в порядок до 83% трасс. Что касается Тавриды, в утро открытия Форума, был произведён пуск движения с участка старой автодороги Керчь - Феодосия - Симферополь на 6 километровый участок трассы «Таврида» в районе Белогорска. Этот технический перепуск движения - стандартная процедура, необходимая для того, чтобы дорожники смогли приступить ко 2-ой очереди строительства трассы. Работы на трассе «Таврида» разбиты на семь этапов. В рамках 1-го, 4-го и 6-го этапов — реконструкция существующей дороги, 2-й, 3-й и 5-й этапы — участки нового строительства в обход Феодосии, Старого Крыма, Белогорска и Симферополя. 7-ой - севастопольский участок (13,2 км). Движение на 1-ой очереди трассы по двум полосам от Керчи до Симферополя откроют в декабре текущего года. Вся трасса должна быть сдана в конце 2020-го.

Андрей Кулик, первый заместитель министра экономического развития Республики Крым, предложил делегатам Форума рассмотреть тему государственно-частного партнёрства в качестве инструмента развития транспортной инфраструктуры Крыма. Этот механизм уже вполне успешно был реализован на ряде крымских объектов транспортной инфраструктуры (тот же новый аэропортовый комплекс «Симферополь»), на условиях ГЧП планируется и реконструкция портов Ялты и Евпатории.

О необходимости инвестиций в развитие инфраструктуры говорил на Форуме и **директор по взаимодействию с органами власти и связям с общественностью аэропорта Симферополь Игорь Лаптев**. Напомним, новый терминал аэропорта Симферополя,

построенный менее чем за два года, принял первых пассажиров 16 апреля текущего года. Это крупнейший инвестиционный проект Крыма стоимостью 32 млрд рублей. Представитель компании доложил, что за два месяца новый аэровокзальный комплекс обслужил 1 млн пассажиров. А в целом аэропорт принял с начала года 1,8 млн пассажиров, - это 5% роста. Позитивная динамика продолжится, уверен специалист, ведь не зря журналисты прозвали Симферопольский аэропорт «космопортом».

«В этом году мы имеем беспрецедентно широкую маршрутную сеть. Аэропорт «Симферополь» соединяет Крым с материковой частью России более чем по 60 направлениям. Полеты из аэропорта выполняют 17 авиакомпаний. Сегодня международный аэропорт «Симферополь» является крупнейшим региональным аэропортом страны по объему маршрутной сети внутренних воздушных линий, - отметил Игорь Лаптев. - В июне аэропорт принял двух новых перевозчиков – авиакомпании «Азимут» и «РусЛайн», которые открыли новые направления («Азимут» соединил Симферополь с Краснодаром, Минеральными Водами и Ростовом-на-Дону, а «РусЛайн» открыл рейсы в Воронеж, Липецк, Тамбов и Курск). В июле аэропорт Симферополя будет обслуживать 30 тыс. пассажиров в сутки» (Крым является одним из основных туристических регионов России, в 2017 году полуостров принял 5,39 млн человек).

В Минтрансе Крыма собираются соединить новый аэровокзальный комплекс с действующей железнодорожной сетью для запуска скоростных пригородных поездов. Это позволит организовать скоростное железнодорожное сообщение поездами повышенной комфортности до Евпатории, Севастополя и Феодосии. Есть предложения о создании пригородной пассажирской компании. Все эти проекты активно обсуждаются. Пока основная маршрутная сеть междугороднего сообщения находится в районе старого аэровокзального комплекса, но «Крымавтотранс» планирует перенести, в том числе и междугородние рейсы, в новую инфраструктуру аэропорта.

Пленарная сессия продолжилась спорами вокруг будущего ценообразования грузовых перевозок. Так, **Анатолий Цуркин, председатель Ассоциации грузовых перевозчиков и экспедиторов Республики Крым, генеральный директор компании «Нова-Групп»,** рассматривая перспективы развития грузовых перевозок в Республике после открытия транспортного перехода для грузовых автомобилей, не увидел предпосылок к существенному снижению стоимости доставки товаров в Крым, и, следовательно, к значительному удешевлению этих товаров для конечного потребителя.

«Многие у нас неоднократно говорили, что с открытием Крымского моста всё подешевеет. Но это не совсем так. Можно утверждать, что стоимость услуг доставки грузов в Крым после открытия движения для всех типов грузового транспорта особо не претерпит изменения. Снижение планируется до 10-15% от сегодняшней стоимости, – уверен специалист. – Потому что Крым – это своего рода «логистический мешок», где потребление товароматериальных ценностей в целом значительно больше, чем объём производимой продукции. Сегодня грузовые перевозчики, доставляя грузы в Крым, сталкиваются с низкой грузовой базой для обратных погрузок из Крыма. Соответственно, каждый участник логистического рынка закладывает обратные пустые пробеги до ближайшего места скопления грузов – Краснодарского края». И сегодня первым делом нужно выравнять этот грузопоток, - считает эксперт, - важно также развивать сельское хозяйство, увеличивать объём переработки и хранения продукции сельхозтоваропроизводителей, развивать промышленное производство на полуострове. Конечно, на всё это понадобится время.

Игорь Кожанов, и.о. первого заместителя начальника Крымской таможни, полковник таможенной службы, проанализировал имеющееся уже сегодня взаимодействие бизнеса и таможни в рамках СЭЗ на территории Республики Крым.

Ольга Пироженко, начальник Отдела информационных систем и сводной аналитики АНО «Дирекция по управлению федеральной целевой программой «Социально-

экономическое развитие Республики Крым и г. Севастополь до 2020 года» рассказала о результатах и новых этапах реализации ФЦП «Социально-экономическое развитие Республики Крым и города Севастополь до 2020 года.

Илья Зотов, заместитель председателя Общероссийского объединения пассажиров, оценил перспективы развития транспортной инфраструктуры Крыма для пассажиров.

Ни один доклад не обошёлся без вопросов из зала и предметного обсуждения всех аспектов.

Работу «круглого стола» **Транспорт Крыма: взаимодействие и синергия,** активно модерировал **Никита Ромагин, директор бюро «Интерфакс-Юг» в Республике Крым.**

Открыл послеобеденную дискуссию **Алексей Гладилин, генеральный директор ФГУП «Крымская железная дорога».** Спикер озвучил перспективы железнодорожной логистики в Крыму, вызвав шквал вопросов и о стоимости проезда вагонов, и о целесообразности строительства тех или иных объектов железнодорожной инфраструктуры. Ведь открытие железнодорожного сообщения по Крымскому мосту, которое ожидается в 2019 году, более чем вдвое увеличит объём перевозки грузов между полуостровом и остальной Россией, почти до 10 млн тонн, - уверен Алексей Гладилин. Так, после ввода железнодорожной части Крымского моста в планах у железнодорожников - запуск 29 пар поездов (из которых только 15 будут пассажирскими).

В Минтрансе Крыма считают, что грузовое сообщение должно идти через Джанкой, а пассажирское – по ветке Керчь – Симферополь. Но будет ли построена железная дорога от Керчи до Симферополя в коридоре трассы «Таврида» – пока большой вопрос. Это очень дорогостоящий проект, хотя предложения от инвесторов уже поступают.

Пока Крымские железные дороги планируют в 2018-2019 гг произвести ремонтно-путевые работы на 332 км железнодорожного пути, заменить 152 комплекта стрелочных переводов, а также устройств железнодорожной автоматики и телемеханики, отремонтировать 55 тепловозов и закупить 9 электропоездов.

Олег Грачев, начальник службы технической политики Северо-Кавказской железной дороги - филиала ОАО «РЖД», продолжил железнодорожную тему докладом о развитии подходов к транспортному переходу через Керченский пролив и организации грузового и пассажирского железнодорожного сообщения с Крымским полуостровом.

Алексей Волков, генеральный директор ГУП РК «Крымские морские порты», говоря о развитии портовой инфраструктуры Крыма, особое внимание уделил возможности организации перевалки пшеницы и угля для поставок в Сирию и Иран. Уже проводятся переговоры с сирийскими и иранскими партнерами, изучается вопрос создания совместной сирийско-российской судоходной компании. Отгрузка начнется из портов Керчи и Феодосии. В течение 2019 года речь может идти об объёмах в 1 млн тонн грузов, с наращиванием к 2021 году до 5 млн тонн. Перевалка позволит загрузить мощности крымских портов и выйти на самоокупаемость за счёт увеличения объёмов. О каких именно объёмах идёт речь пока не уточняется. «Сейчас мы переваливаем менее одного миллиона тонн грузов в год, при возможностях крымских портов в 23 млн тонн <...> С Божьей помощью и железной дорогой», - надеется эксперт, морские порты Крыма ещё послужат Отечеству.

«Морская безопасность – это наша профессия», - подхватил высокий регистр дискуссии **Андрей Фильчаков, директор Крымского филиала ФГУП «Росморпорт»,** рассказывая об оснащении инфраструктуры морских портов Республики Крым и города Севастополь инженерно-техническими средствами обеспечения транспортной безопасности.

Михаил Пронников, *финансовый директор ГУП ГС «Севастопольский морской порт»*, озвучил планы развития Севастопольского морского порта, вызвавшие в аудитории некоторый скепсис, на что спикер заявил, что все проекты – абсолютно реальные, и никто не ставит целью возврат инвестиций за один сезон.

К слову, сомнений в части развития крымских проектов с 2014 года в принципе хватало, и, тем не менее, все мы видим, что полуостров развивается без оглядки на скептиков.

«Да, есть проблемы с санкциями, - подтвердил Михаил Пронников. - Элементарно не хватает судов, которые готовы работать через крымские порты. Отсюда мы и получаем проблему с перегруженностью Новороссийска и прочее».

«А помните, - поддержал коллегу Алексей Волков, - как не верили, что мост будет построен? Вот когда мы с вами построим Тавриду 4 полосы! Да мы просто обязаны, чтобы и флот у нас в Крыму был современный. На следующем форуме мы будем говорить об этом, как о результате!».

Споры на Форуме не утихали до самого вечера.

Игорь Ворончихин, *председатель ликвидационной комиссии ООО «Морская Дирекция»*, проанализировал итоги работы паромного сообщения и наметил перспективы данного вида перевозок. С ликвидацией Морской дирекции, её функции будут переданы Крымским морским портам. Делегаты поаплодировали организации, все эти непростые 4 года служившей родному полуострову.

Выступление **Владимира Матягина**, *президента Ассоциации «ГрузАвтоТранс»*, подняло новую волну диспута. Проанализировав возможные варианты развития систем весогабаритного контроля в России с учётом иностранного опыта, специалист обострил многочисленные отечественные проблемы. Это и отсутствие процедуры оспаривания результатов АПВГК (автоматические пункты весового и габаритного контроля), а их в России к 2020 году появится еще 387 штук. И несовершенная система информирования водителей (собственников) о выявленном превышении допустимых весогабаритных параметров, и тот факт, что установленный порядок не предусматривает особенностей перевозки ряда грузов (тех же сыпучих грузов, пр.). Специалист привёл примеры США, Австрии, отметил, что нашим экспертам импонирует опыт Германии в решении этой проблемы. Подчеркнул, что у нас в стране «штрафы за перегруз накладываются порой необъективно, даже незаконно».

Коснулся спикер и вопросов, связанных с «Платоном», в результате чего градус дискуссии даже зашкаливал...

Немного утихомирилась аудитория после практических докладов **Алексея Берсенева**, *заместителя генерального директора по направлениям ЖАТ и СНК компании «Радиоавионика»* (спикер поделился опытом применения современных систем управления движением поездов на Крымской железной дороге), и **Сергея Фурсова**, *руководителя Дирекции по внедрению и сопровождению МПСУ ЖАТ ОАО «ЭЛТЕЗА»* (эксперт рассказал о применении инновационной российской системы микропроцессорной централизации МПЦ-ЭЛ на Крымской железной дороге).

В обсуждении приняли участие и многие другие делегаты Форума. Диалог получился насыщенным, эмоциональным, но прагматичным, - разговор шёл по существу.

В свой пятый юбилейный год Форум стал площадкой для самого широкого обсуждения развития транспортной инфраструктуры Крыма, ещё более открытой для диалога, где каждый делегат смог поделиться видением имеющихся проблем, решить вопросы бизнеса и способствовать продуктивной работе всего транспортно-логистического комплекса республики.

На Пятом юбилейном Крымском транспортном форуме вновь встретились бизнесмены, эксперты, представители государственных структур, профессионалы транспортной отрасли, чтобы наметить новые вехи в развитии транспортно-логистической отрасли Республики.

Рекомендации и предложения участников Форума будут учтены на самом высоком уровне – резолюция с предложениями делегатов Пятого Крымского транспортного форума по развитию транспортно-логистической системы Крыма будет разослана во все федеральные и региональные структуры и организации, которые имеют влияние на обсуждаемые вопросы.

Партнёры форума:

Спонсор секции: «Радиовионика».

Тематический партнёр: «ЭЛТЕЗА».

Агентство «РИА Новости» медиагруппы «Россия сегодня» выступило Генеральным информационным партнёром Пятого Крымского транспортного форума, а радиостанция **«Спутник в Крыму»** - поддерживала Форум в статусе Официального радио Форума.

Официальный информационный партнёр – газета «Транспорт России».

Официальный интернет-партнёр – информационно-аналитический портал **Agro2b**.

Главными информационными партнёрами выступили также **деловой журнал «РЖД-Партнёр», журнал «Морские порты», информационные агентства «Федерал Пресс», Portnews, SeaNews** и многие другие средства массовой информации. Крымский транспортный форум освещали корреспонденты: **МИА «Россия сегодня», ТАСС, Интерфакс, Крыминформ**, многие другие СМИ.

Организатор форума: «ICF-Международные конференции»

www.konfer.ru

По материалам информационных партнёров и пресс-службы Пятого юбилейного Крымского транспортного форума

