ТРАНСПОРТНАЯ СТРАТЕГИЯ РОССИИ

МИНИСТР ТРАНСПОРТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
Игорь Евгеньевич Левитин

В силу естественных географических факторов российский транспорт является одной из системообразующих отраслей экономики, обеспечивающих национальную целостность и единство экономического пространства страны. Произошедшая за последние 13 лет переориентация значительной части товарных потоков на экспорт, расширение международной торговли и стоящая на повестке дня интеграция России в глобальный мировой рынок формируют мощный макроэкономический спрос на развитие транспортной инфраструктуры как важнейшего базового фактора устойчивого и динамичного роста российской экономики.

Ведущим видом транспорта в России по-прежнему являются железные дороги. На их долю приходится свыше 80% грузооборота и 40% пассажирооборота. Для страны железные дороги имеют огромное не только экономическое, но и социально-геополитическое значение. Не зря Транссиб считают тем стержнем, который объединяет страну в единое целое.

Эксплуатационная длина российских железных дорог на сегодня составляет 86,1 тыс. км, из которых почти половина – 41,6 тыс. км – электрифицированы, а более 36 тыс. являются двухпутными. По протяженности железнодорожной сети Россия занимает второе место в мире после США (160 тыс. км), опережая такие страны, как Китай (67 тыс. км), Индия (63 тыс. км), Германия (36,6 тыс. км), Франция (32,5 тыс. км) и т.д.

В 2003 году железнодорожным транспортом было перевезено 1 млрд. 160 млн. тонн грузов, его грузооборот составил 1664 млрд. тонно-километров. Динамика роста железнодорожных перевозок: в прошлом году объем перевезенных грузов увеличился на 7% – практически полностью совпадает с динамикой роста ВВП (в 2003 году он вырос также на 7%), что лишний раз доказывает тяготение основных российских грузопотоков к перевозкам по железной дороге.

Вместе с тем с каждым годом возрастает значение и роль в экономике страны автомобильных перевозок. Из всех видов транспорта автомобильный является наиболее рыночно ориентированным, демократичным и приближенным к запросам потребителя. Он в наибольшей степени соответствует модели «свободных рыночных отношений», представляя собой максимально гибкий, оперативный и удобный вариант доставки грузов на короткие и средние расстояния.

В 2003 году автомобильным транспортом было перевезено 6 млрд. 468 млн. тонн грузов. Это более чем в 5,5 раза больше объема перевозок по железной дороге. Однако грузооборот автомобильного транспорта пока остается незначительным – всего 173 млрд. тонно-километров (10,4% от показателей железнодорожного транспорта), что объясняется преобладанием перевозок на короткие и сверхкороткие расстояния. Из общего коммерческого грузооборота на долю городских и пригородных перевозок приходится 41%, междугородних – 44%, международных – 15%.

Объем международных автомобильных перевозок достиг в 2003 году 25,75 млн. тонн, увеличившись почти в 2,2 раза по сравнению с 1997 годом. Высокая динамика роста автоперевозок в международном сообщении со всей остротой поднимает проблему качества и пропускной способности российской сети автомобильных дорог. От этого зависит и полноценное вхождение России в систему международных транспортных коридоров – перспективы развития панъевропейского транспортного коридора №2 Берлин – Москва – Нижний Новгород с возможностью его продления до Екатеринбурга и коридора Север – Юг, обеспечивающего наиболее короткое сообщение между Южной Азией и Северной и Западной Европой.

В настоящее время протяженность российских автомобильных дорог общего пользования составляет 592 тыс. км, в том числе 541 тыс. км дорог с твердым покрытием. Основу сети автомобильных дорог общего пользования образуют федеральные автодороги. И хотя их общая протяженность составляет менее 5% (46,8 тыс. км) от общей протяженности дорожной сети, по ним перевозится от 45 до 50% грузов и почти 100% грузов в международном сообщении.

Говоря о состоянии дел в дорожном хозяйстве, нельзя не затронуть и основных проблем развития отрасли. Сегодня наиболее острыми из них являются: высокая степень износа и неудовлетворительное техническое состояние значительной части российских автомобильных дорог; низкая пропускная способность. Сегодня около 8000 км автомобильных дорог работают в режиме перегрузки, а на отдельных участках – вблизи крупных городов – протяженностью около 1,5 тыс. км наблюдаются систематические многочасовые заторы; низкая плотность дорожной сети. В настоящее время плотность российских автомобильных дорог с твердым покрытием составляет всего 5,3 км на 1000 жителей, в то время как в США – 13 км, во Франции – 15 км на 1000 жителей; отсутствие регулярной круглогодичной связи более чем с 50 000 населенных пунктов; высокий уровень аварийности и смертности на дорогах, в том числе по причине плохих дорожных условий. К примеру, в прошлом году в дорожно-транспортных происшествиях погибло свыше 35 тыс. наших соотечественников.

Как показывает мировой опыт, в условиях дефицита или ограниченности бюджетных ресурсов эффективным инструментом обеспечения адекватной финансовой базы для развития транспортной инфраструктуры являются механизмы частно-государственного партнерства (PPP), в основе которых, как правило, лежит концессионная схема по принципу «построил – использовал – передал». К примеру, во Франции, которая располагает одной из самых развитых и современных автодорожных сетей, из 9300 км скоростных автомагистралей около 7000 находятся в концессионном управлении и эксплуатируются на платной основе.

Чем выгодна транспортная концессия государству? Как правило, концессионные проекты реализуются на условиях софинансирования – наиболее распространенная мировая практика – 50 на 50. Выигрыш государства состоит в том, что оно получает социально значимый объект всего за полцены. Выигрыш инвестора – это получение объекта в коммерческую эксплуатацию на длительный срок после завершения его строительства. При этом принципиально важно, что по условиям концессии построенный объект остается в государственной собственности и лишь временно используется концессионером с целью возврата вложенных инвестиций.

Основной сферой применения схемы государственно-частного партнерства в России может стать строительство платных автомобильных дорог, строительство морских терминальных комплексов, железнодорожное строительство в районах освоения новых месторождений и т.д.

Одним из наиболее динамичных и инвестиционно привлекательных секторов российского транспортного комплекса являются морские порты. Объем грузопереработки в 2003 году в морских портах России увеличился на 9% и достиг почти 290 млн. тонн. При этом объем перевалки сухих грузов составил 132,2 млн. тонн, наливных – 153,5 млн. тонн. Удельный вес переработки внешнеторговых грузов в отечественных портах превысил 75%. По сравнению с 1998 годом объем перевалки вырос более чем в 2 раза.

Такой значительный прирост в основном был достигнут за счет ввода в эксплуатацию новых перегрузочных мощностей, реконструкции и увеличения пропускной способности старых терминалов, а также в связи с динамичным ростом объемов внешнего экспорта.

Вместе с тем в области развития морской инфраструктуры на сегодняшний день остается ряд нерешенных проблем. Во-первых, пока еще далеко не по всем видам грузов Россия обеспечена необходимыми терминальными мощностями. Существует значительный дефицит перевалочных мощностей по таким видам экспортных грузов, как нефть, уголь, зерно, химические грузы и т.д.

Вторая, я бы сказал, системная проблема всей российской экономики – это крайне низкий уровень контейнеризации перевозок. Сегодня в мире уровень контейнеризации достиг 60% от всех перевозимых грузов. В России он пока не превышает 5%, но растет достаточно быстрыми темпами – примерно на 15–20% в год. В связи с этим одной из основных приоритетных задач развития транспортного комплекса страны становится создание развитой сети контейнерных терминалов.

Еще одна важная задача, которая стоит сегодня на повестке дня, – это задача диверсификации внешнего экспорта. Решение этой задачи включает в себя расширение перевалочных портовых мощностей и обеспечение их достаточной пропускной способностью транспортной инфраструктуры на Дальнем Востоке, в Северо-Западном регионе и на Каспии. Здесь наиболее перспективными проектами являются строительство порта Усть-Луга на Балтике, порта Оля на Каспийском море, развитие и расширение перевалочных мощностей в портах Мурманск, Архангельск, а также во всех дальневосточных портах Российской Федерации.

К числу важнейших стратегических направлений развития российского транспорта относится наращивание объемов транзитных перевозок. В 2003 году объем перевозок транзитных грузов всеми видами транспорта вырос на 3% и достиг 84,4 млн. тонн. Без учета трубопроводного транспорта рост составил 6,3%.

По видам транспорта транзитные перевозки сегодня распределяются следующим образом: железнодорожный – 26,3%, автомобильный – 0,6%, водный – 0,9%, трубопроводный – 72,2%. Доходы от перевозок транзитных грузов, по предварительным оценкам (без учета трубопроводного транспорта), составили около 500 млн. долларов.

Отмечая положительную динамику в развитии транзитных перевозок, нельзя не отметить, что пока транзитный потенциал нашей страны используется в явно недостаточной степени. Прежде всего бросаются в глаза крайне низкие показатели автомобильного транзита.

Мы могли бы гораздо более активно использовать ресурсы внутреннего водного транспорта. Речной транспорт относится к наиболее экономичным и дешевым видам перевозок. Более широкое его использование могло бы способствовать уменьшению транспортных издержек и соответственно повышению конкурентоспособности значительного числа хозяйствующих субъектов Российской Федерации, активизации хозяйственных связей между регионами, развитию экономического сотрудничества с соседними государствами СНГ. К сожалению, в последние годы развитие речного транспорта значительно отстает от темпов развития других видов перевозок. К примеру, в прошлом году объем перевозимых по реке грузов увеличился всего на 0,3%, а грузооборот – даже снизился на 4,6%.

В последние годы одной из наиболее динамично развивающихся транспортных отраслей является гражданская авиация. В 2003 году было перевезено около 29,5 млн. пассажиров, рост пассажирооборота составил 9,9%, а по итогам первого квартала 2004 года его темпы достигли уже 22%. Объем пассажирооборота в 2003 году составил 71,1 млрд. пассажиро-километров, что выше прогнозных показателей Федеральной целевой программы «Модернизация транспортной системы России».

Особенно следует отметить наметившуюся тенденцию к постепенному росту внутренних региональных перевозок. В 2003 году на региональных авиалиниях было перевезено более 1,5 млн. пассажиров, темпы роста составили 7% к уровню предыдущего года.

Вместе с тем в отрасли остается ряд нерешенных проблем. Главная из которых – слабый уровень интеграции России в международный рынок авиаперевозок. По-прежнему основные потоки пассажиров и грузов следуют в обход российской территории. И здесь основная причина – отсутствие пересадочных центров (хабов), соответствующих современным международным требованиям.

В мае этого года состоялось своего рода знаковое событие – компания «Аэрофлот» объявила о своем присоединении к международному авиационному альянсу «Скай Тим». Хотелось бы надеяться, что это станет первым серьезным шагом к полноценной интеграции и вхождению России в мировой рынок авиауслуг.

Другим, не менее важным событием этого года стала реорганизация органов государственного регулирования транспортной отрасли, осуществляемая в рамках проводимой административной реформы системы исполнительной власти Российской Федерации. Важнейшим элементом реформы стало объединение двух транспортных ведомств – бывшего Минтранса и Министерства путей сообщения в единое Министерство транспорта Российской Федерации.

Важным результатом административной реформы стал переход к трехуровневой модели разделения функций между центральным аппаратом министерства, федеральными агентствами и федеральными службами. Министерский блок будет отвечать за вопросы выработки общей стратегии и основ правового регулирования. Федеральная служба по надзору в сфере транспорта – осуществлять контрольные и надзорные функции. Что касается новообразованных федеральных агентств, то они сосредоточатся на вопросах хозяйственно-экономической деятельности, управлении имущественными активами и оказании государственных транспортных услуг.

В рамках проводимой реорганизации осуществляется переход к новой системе финансового планирования и используемых программно-целевых показателей. Все это направлено на повышение эффективности и прозрачности государственного управления, исключение ненужного дублирования и нерационального использования бюджетных ассигнований. К настоящему времени уже определены основные приоритеты нового министерства, которые включают в себя шесть стратегических целей:

1. Повышение макроэкономической эффективности транспортной инфраструктуры.
2. Повышение доступности услуг транспортного комплекса для населения.
3. Обеспечение комплексной безопасности на транспорте.
4. Повышение инвестиционной привлекательности транспортной отрасли и развитие рынка транспортных услуг.
5. Повышение конкурентоспособности и уровня интеграции российского транспорта в мировую транспортную систему.
6. Повышение эффективности и качества государственного регулирования транспортной отрасли.

Все вышеперечисленные стратегические цели носят долгосрочный характер, согласуются с Транспортной стратегией России до 2020 года, Федеральной целевой программой «Модернизация транспортной системы» и национальными стратегическими приоритетами развития страны, сформулированными в Послании Президента к Федеральному Собранию Российской Федерации.

Мы должны помнить, что сегодня транспортные коммуникации выступают основным катализатором процессов глобализации, способствуя становлению качественно новой модели межгосударственных отношений, расширяя горизонты экономического сотрудничества, развития международной торговли и бизнеса. Причем с каждым годом их роль неуклонно возрастает.

Во многих случаях именно транспорт выступает определяющим алгоритмом построения и оптимизации бизнес-процессов, появления новых видов услуг, зарождения новых сегментов рынка. Транспорт формирует новые коридоры инвестиционной активности, промышленно-индустриального и инновационного роста, развития рынков труда, недвижимости и сферы услуг.