

ИННОВАЦИОННОЕ РАЗВИТИЕ ТРАНСПОРТНОГО КОМПЛЕКСА РОССИИ



МИНИСТР ТРАНСПОРТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
Игорь Евгеньевич Левитин

Миссия государства в сфере транспорта – создание условий для повышения качества жизни и удовлетворения потребностей человека и экономики через доступ к безопасным, экономичным и качественным транспортным услугам. Для ее выполнения необходима современная инфраструктура и транспортные средства.

Транспорт является системообразующей отраслью, которая обеспечивает не только перемещение грузов и перевозки пассажиров, но наряду с этим служит катализатором для промышленного роста, создавая спрос на высокотехнологичную продукцию различных сфер народного хозяйства.

Основными целями Транспортной стратегии до 2030 года являются:

- сбалансированность транспортной инфраструктуры (формирование единого транспортного пространства в России на базе сбалансированного развития транспортной инфраструктуры);
- качество транспортной инфраструктуры (обеспечение объема и конкурентоспособности транспортных услуг по критериям качества для грузовладельцев);
- доступность транспортной инфраструктуры (удовлетворение потребностей населения в перевозках);
- интеграция в мировое транспортное пространство и реализация транзитного потенциала страны;
- безопасность и экологичность (обеспечение безопасности и экологичности перевозок);
- экономичность (снижение доли транспортной составляющей в цене готовой продукции);
- опережающее развитие (обеспечение опережающего развития транспортной отрасли).

Достичь поставленных целей возможно только при условии активного применения инновационных технологических, экономических и правовых решений.

Стоит подробнее остановиться на отдельных аспектах в отношении транспортной отрасли. При подготовке к заседанию президиума Госсовета вопросы инновационного развития транспортного комплекса рассматривались:

- на научно-техническом совете Министерства;
- на встречах с представителями крупных транспортных компаний и общественных организаций;
- в рамках взаимодействия с субъектами Российской Федерации.

По итогам проведенных заседаний и на основе положений, изложенных в Послании Президента Российской Федерации Федеральному Собранию, нами выделено несколько приоритетных задач, решение которых возможно при активной инновационной деятельности. При этом предлагаем рассматривать транспортную отрасль, в силу ее комплексности и высокой зависимости от смежных секторов экономики, в качестве полигона для широкого спектра прорывных технологий.

Итак, первоочередная задача – повышение качества транспортного обслуживания населения и обеспечение транспортной доступности всех регионов страны. Например, принятое решение о субсидировании дальневосточных перелетов обеспечило за 2009 год перевозку 163 тыс. человек, то есть рост на этом направлении составил 10% при общем спаде по стране 15%. Кроме того, мера стимулировала компании к приобретению новых воздушных судов. Учитывая масштабы и географические особенности Российской Федерации решить данную задачу невозможно без применения современных технологий. Предусмотрена разработка минимальных социальных стандартов для всех слоев населения в отношении доступности услуг транспорта. При этом особое внимание будет сосредоточено на доступности для лиц с ограниченными возможностями.

Социальные стандарты должны определить необходимые требования к подвижному составу и инфраструктуре, на основании покупательной способности и ценовой доступности транспортных услуг, к регулярности и ритмичности транспортного обслуживания населения, комфорту пользователей. С этой целью предполагается развитие систем городского и пригородного пассажирского транспорта, не уступающего по характеристикам мировому уровню (например, легкорельсового). Необходимо использование новых видов транспорта, в том числе высокоскоростных, повышение требований к уровню комфорта пассажирских перевозок и его экологических характеристик.

Вторая задача – развитие производства современных транспортных средств и новых видов транспорта. Транспортный комплекс – крупнейший потребитель продукции отраслей транспортного машиностроения. В последние годы отмечается снижение доли продукции российских производителей в общем объеме закупок. Как ни печально, но это связано с низкой конкурентоспособностью, а именно: короткими межремонтными сроками, значительными затратами на эксплуатацию и экологическими издержками по сравнению с иностранными аналогами.

Использование существующих на рынке транспортных средств приводит к тому, что транспортная отрасль становится заведомо высокозатратной и неконкурентоспособной. Это же относится и к промышленности строительных материалов по показателям «цена – качество». Для продукции транспортного машиностроения очень важно наличие системы государственного заказа на долгосрочный период. Без сформированного заказа на новую передовую технику и современные технологии отечественные предприятия не способны профинансировать разработки и организовать выпуск опытных образцов. Консолидированный заказ может быть сформирован на основе исследований, проведенных для различных регионов России с учетом социально-экономических факторов, климатических зон и условий эксплуатации техники.

Как отметил Президент Российской Федерации в своем выступлении на открытии II Московского международного форума по нанотехнологиям: «Нам необходимо организовать систему государственного заказа на долгосрочные закупки инновационной продукции. Это действительно так, и эта задача – важнейшая для Правительства».

Хорошим примером такого подхода стала разработка региональных самолетов «Сухой Суперджет-100» (Sukhoi Superjet 100). Очевидно, что для разработки и производства качественных транспортных средств потребуются импорт технологий и поэтапная локализация передовых разработок. Об этом свидетельствует и мировой опыт. Необходимо привлечь лучших зарубежных производителей для



открытия в России современных предприятий и, что не менее важно, пунктов сервисного обслуживания техники. Для этого необходимо разработать меры, во-первых, по совершенствованию системы сертификации, обеспечив взаимное признание подтверждения соответствия поставляемой продукции международным требованиям, во-вторых, по стимулированию импорта технологий. Именно второй путь выбрали Индия и Китай. Например, в Китае работа совместных предприятий с крупнейшими мировыми поставщиками железнодорожной техники базируется на европейской технологии, но около 60% комплектующих – местного производства. В результате менее чем за десятилетие Китай стал четвертой державой после Японии, Франции и Германии по высокоскоростному сообщению.

Еще одним современным направлением комплексных инноваций в сфере транспорта является создание системы управления жизненным циклом транспортных средств.

Третья задача – создание современной транспортной инфраструктуры. Очень важно на этапе проектирования и строительства транспортных сооружений разработать систему стимулирования к внедрению прогрессивных, экономически эффективных решений. Для этого в законодательство о закупках для государственных и муниципальных нужд необходимо внести изменения, которые дадут право проведения конкурсов на выбор лучшего технико-экономического решения и проведения обязательной предквалификации участников. Этот механизм позволит на основе мнения профессионалов-экспертов допустить по результатам квалификации к участию в конкурсе только соответствующие установленным показателям компании.

Также для стимулирования инновационной активности необходимо:

- в состав – технического задания на разработку проектной документации включить новый раздел по использованию передовых решений;
- закрепить возможность для государственных заказчиков направлять на инновационные разработки сэкономленные при проведении торгов средства в объеме до 1–2% стоимости контракта;
- предусмотреть возможность премирования подрядчиков от суммы экономии, полученной ими от внедрения новых проектных решений в процессе строительства объекта.

Ключевыми задачами инноваций в транспортном строительстве должны стать повышение долговечности транспортных сооружений и сохранение их высоких потребительских свойств в течение жизненного цикла для обеспечения надежности, безопасности и снижения нагрузки на окружающую среду. Для их реализации необходимо внести изменения в нормативную базу, предусмотрев возможность заключения долгосрочных контрактов на строительство, содержание и ремонт федеральных транспортных объектов. Это позволит повысить качество и срок службы, минимизировать затраты на период жизненного цикла объекта, стимулировать внедрение долговечных материалов, ресурсо- и энергосберегающих технологий.

Первые шаги сделаны – согласовано решение о трехлетних контрактах на ремонт и содержание автодорог. Но необходимо пойти дальше и, используя международный опыт, выйти на 10–15-летние контракты. Например, дорожные администрации США, Канады и ряда европейских стран (Великобритании, Франции, Финляндии), внедрившие систему долгосрочных контрактов, достигли экономии финансовых средств на 20–40%.

Уже упоминавшийся концессионный механизм избавлен от многих проблем, которые свойственны государственным закупкам. В текущем году были заключены первые соглашения в истории новой России сроком на 30 лет (3 года – строительство и 27 – эксплуатация). В настоящее время выполняется подготовительный этап. Концессионер проводит мероприятия по оформлению финансового закрытия. Срок начала строительных работ – весна 2010 года.

Четвертая задача – применение новых технологий в управлении транспортно-логистическим комплексом, развитие мультимодальности на основе использования систем навигации. Сюда включается создание интеллектуальных транспортных систем, переход к современным информационным технологиям управления и внедрение электронных услуг на транспорте (в том числе: электронное оформление разрешительных документов, система «одного окна», электронные билеты и регистрация). Предусматривается создание автоматизированной системы управления транспортным комплексом (АСУ ТК) с использованием аппаратуры ГЛОНАСС/GPS.



Очевидно, что внедрение системы окажет значительный экономический эффект, позволит сократить потери времени и послужит стимулом для развития различных отраслей промышленности и социальной сферы. Некоторыми сферами применения системы являются:

- автомобильный транспорт (тахографы, регистрирующие режим труда и отдыха водителя);
- морской и внутренний водный транспорт (круглосуточная и всепогодная работа судов и минимизация роли человеческого фактора при лоцманской проводке в акваториях портов);
- авиационный транспорт (создание единой системы авиационно-космического поиска и спасания, а также популяризация малой авиации и внедрение технологии, повышающей безопасность, что позволяет перейти от разрешительного к уведомительному порядку согласования маршрутов).

Для активизации научных исследований и коммерческого производства новых транспортных средств и технологий строительства планируется создание сети научно-образовательных центров. Например, на базе отраслевых вузов и ведомственных НИИ (научно-исследовательских институтов). Это позволит сформировать современное видение развития транспорта и инфраструктуры, подготовить кадры для внедрения, создать условия для появления научно-технических инициатив у студенческой молодежи, мотивировать ее к научной и образовательной деятельности.

Необходимо стимулировать деятельность наших компаний по финансированию исследований и новых разработок. Опыт ведущих стран мира показывает, что в странах «Большой семерки» и Китая доля частного финансирования исследований и разработок превосходит правительственную. Так, например, в Японии 77% инвестиций в НИР осуществляется бизнесом; в США эта доля составляет 65%, в Германии – 68%. В России бизнес финансирует только 39% исследований.

Предлагаемые сегодня меры по стимулированию бизнеса в части финансирования исследовательских работ направлены на совершенствование государственной системы поддержки разработки исследовательских и научных программ.

Перечисленные выше меры потребуют перераспределения средств внутри федеральной целевой программы до 2015 года и не повлекут существенного увеличения дополнительных расходов бюджета.

На первом этапе Транспортной стратегии планируется реализация следующих приоритетных направлений:

- создание высокоскоростных железнодорожных магистралей;
- скоростных автомагистралей с повышенными требованиями по безопасности дорожного движения;
- увеличение доступности гражданской авиации в разы и применение новых технологий спутниковой навигации;
- обеспечение бесперебойного судоходства независимо от погодных условий и времени суток;
- использование современных видов городского общественного транспорта;
- управление транспортным комплексом и логистика перевозок на основе систем навигации ГЛОНАСС.

Суммарный эффект от реализации перечисленных выше мер и направлений окажет влияние на экономику уже к 2015 году. Например, транспортная подвижность населения увеличится на 30% (с 6804 до 8616 км на одного человека в год). Ее авиационная составляющая – в полтора раза (с 936 до 1454 пкм на одного жителя в год). Скорость доставки контейнеров в транзитном сообщении – более чем на треть (с 711 до 950 км в сутки).

Кроме прямого транспортного эффекта реализация указанных мер стимулирует многие смежные сектора народного хозяйства; приведет к снижению ресурсо- и энергопотребления, уменьшению транспортной составляющей в конечной цене продукции и росту производительности труда. Главное, что результатом инновационного развития транспортного комплекса станет улучшение условий и качества жизни.

На основе перечисленных задач и предлагаемых мер сформирован проект перечня поручений Президента Российской Федерации Правительству Российской Федерации, направленный на обеспечение инновационного развития транспортного комплекса.