

ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ ТРАНСПОРТНОЙ ОТРАСЛИ В 2010 ГОДУ



МИНИСТР ТРАНСПОРТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
Игорь Евгеньевич Левитин

В 2010 году транспортная отрасль развивалась в соответствии с ключевыми направлениями и задачами, поставленными Президентом РФ и Правительством РФ. В целом можно отметить, что транспортный комплекс работал стабильно и обеспечил спрос на перевозки пассажиров и грузов. По ряду показателей производственной деятельности итоги 2010 года превзошли показатели докризисного уровня. Превышены показатели грузооборота и пассажирооборота 2008 года на воздушном транспорте, коммерческого грузооборота морского и автомобильного видов транспорта.

Благодаря мерам по совершенствованию организации труда и структуры управления транспортным комплексом удалось сохранить кадровый потенциал отрасли и повысить производительность труда. Размер среднемесячной заработной платы превысил уровень докризисного, 2008 года на 23% и составил 27 тыс. рублей.

За отчетный год достигнуты положительные результаты в сфере развития инфраструктуры и нормативно-правового обеспечения деятельности транспортного комплекса.

В 2010 году общий объем инвестиций в транспортный комплекс вырос по сравнению с 2009 годом на 16,5% и составил 980 млрд. рублей, в том числе из федерального бюджета 330 млрд. рублей. Это существенно ниже инфраструктурных потребностей экономики.

В 2010 году началась реализация новой Федеральной целевой программы (ФЦП) «Развитие транспортной системы России». Однако финансовый кризис внес коррективы в ее реализацию с первого же года. Объем финансирования из федерального бюджета в рамках программы составил 238,6 млрд. рублей, что примерно в два раза ниже первоначально утвержденного объема. В связи с тем что программа сбалансирована по мероприятиям, для сохранения ее итоговых результатов Минтранс России вышел с предложением о корректировке сроков программы до 2019 года. Это позволит достичь запланированных параметров развития транспортной инфраструктуры без сущест-

венного изменения объемов финансирования. В настоящее время откорректированная ФЦП в установленном порядке внесена на согласование в федеральные органы исполнительной власти.

Важнейшим событием для дорожной отрасли является решение Президента и Правительства Российской Федерации о создании дорожных фондов. Реализуется принцип «пользователь платит», а также законодательно зафиксированы источники финансирования дорожного хозяйства. Для того чтобы обеспечить полноценную работу дорожных фондов, необходимо принятие ряда нормативных правовых актов как на федеральном, так и на региональном уровнях. В субъектах Российской Федерации решения о создании региональных дорожных фондов должны быть приняты не позднее 1 января 2012 года. Эта задача является приоритетной в 2011 году для всех субъектов Российской Федерации.

В отчетном году было введено в эксплуатацию около 1 тыс. км участков федеральных автодорог, в том числе завершено строительство автомобильной дороги «Амур» Чита – Хабаровск.

Впервые принято решение о выделении в текущем году субсидий на строительство сельских дорог в объеме 5 млрд. рублей. Совместно с Минсельхозом России подготовлены предложения по распределению 85% этих средств по объектам, имеющим утвержденную проектную документацию.

На железной дороге значимым событием 2010 года стало развитие скоростного движения. Началось курсирование поездов «Сапсан» по маршруту Москва – Нижний Новгород, увеличена интенсивность движения по направлению Москва – Санкт-Петербург. В 2011 году поездами «Сапсан» планируется перевезти более 2 млн. человек. В декабре 2010 года открыто скоростное сообщение между Россией и Финляндией. Дальнейшее развитие скоростного и высокоскоростного сообщения потребует строительства выделенных линий, что особенно актуально в рамках подготовки к чемпионату мира по футболу 2018 года.

Запуск скоростного железнодорожного движения выявил проблемы, которые при реализации подобных проектов необходимо прорабатывать более глубоко. Например, строительство тепловых пунктов, пешеходных переходов. Необходимо своевременно информировать людей об изменениях в работе общественного пассажирского железнодорожного транспорта, в том числе в связи с курсированием скоростных поездов.

В рамках реализации структурной реформы железнодорожного транспорта одобрена Целевая модель рынка грузовых железнодорожных перевозок до 2015 года. В 2011 году необходимо принять основные технологические и тарифные решения для реализации этой модели.

При этом следует обратить особое внимание на создание полноценного конкурентного рынка услуг. В текущем году планируется завершить создание пригородных пассажирских компаний на всей сети железных дорог. Вместе с тем следует отметить, что одним из условий эффективной реализации структурной реформы является введение инвестиционной составляющей в тарифы на грузовые перевозки, что позволит преодолеть нарастающий дефицит финансовых ресурсов для увеличения пропускной способности железнодорожных линий.

В случае непринятия положительного решения по данному вопросу не будет реализовано большинство проектов подпрограммы «Железнодорожный транспорт», в том числе по усилению подходов к портам Северо-Западного и Южного бассейнов, а также обходов крупных железнодорожных узлов. Объемы капитальных вложений из внебюджетных источников сократятся до 2015 года более чем на 950 млрд. рублей.

Знаковым событием в гражданской авиации стало вступление в силу Федеральных правил использования воздушного пространства России, которые устанавливают новую структуру и классификацию воздушного пространства. Правилами предусматривается внедрение уведомительного порядка использования воздушного пространства, позволяющего пользователям выполнять полеты без получения диспетчерского разрешения.

В соответствии с утвержденными планами осуществляется подготовка авиационных комплексов для проведения главных международных мероприятий в среднесрочной перспективе – Олимпийских игр, саммита АТЭС и универсиады.

За два года использование средств федерального бюджета ФЦП «Модернизация единой системы организации воздушного движения» составило всего лишь 13% от первоначально утверж-



денного объема. Основная причина этого – отсутствие конструктивного взаимодействия между заказчиком и единственным поставщиком при реализации программы. Необходимо выйти на запланированные объемы и сделать структуру управления самой передовой.

На морском транспорте отмечен ряд событий, свидетельствующих о восстановлении докризисных объемов перевалки. Грузооборот составил 526,03 млн. т. В 2010 году в морских портах страны созданы новые мощности перевалки объемом 30 млн. т. Проведена значительная работа по нормативному установлению границ портов. На сегодняшний день Правительством РФ приняты распоряжения по 58 портам из 64.

В августе состоялся экспериментальный транзитный рейс по Северному морскому пути. Результаты подтвердили экономические преимущества доставки грузов этим маршрутом. В Санкт-Петербурге открылась новая торговая линия «Маэрск Лайн» между Южной Америкой и Россией.

Судовладельцы профинансировали строительство 15 судов транспортного флота. За счет федерального бюджета построено 9 аварийно-спасательных судов. В 2011 году планируется ввести в строй еще столько же.

Однако существуют и проблемные вопросы.

Как известно, в зимнюю навигацию этого года особенно остро встал вопрос ледокольного обеспечения в Финском заливе и на Дальнем Востоке. Необходимо ускорить реализацию программы развития ледокольного флота.

Еще один аспект – лоцманская проводка. Закрепление функций по лоцманскому обеспечению за государством позволит решить существующие проблемы и повысить безопасность мореплавания.

За последние 10 лет существенно возросла возможность использования внутренних водных путей в транспортных целях. Благодаря выделению средств из федерального бюджета удалось переломить ситуацию с неудовлетворительным техническим состоянием судоходных гидротехнических сооружений. Улучшение качественных параметров судовых ходов позволило увеличить за этот период протяженность водных путей с гарантированными габаритами более чем на 15 тыс. км.

Сегодня почти каждая вторая тонна грузов перевозится автомобильным транспортом. Это один из самых рыночных видов транспорта, где функционирует порядка 300 тыс. хозяйствующих субъектов. Грузооборот на внутренних и международных автомобильных перевозках достиг докризисных показателей. Объем перевозок грузов, выполненных российскими международными автоперевозчиками, увеличился на 11% по сравнению с 2009 годом.

Историческим событием 2010 года стало создание Таможенного союза между Россией, Беларуссией и Казахстаном. Экономический эффект от создания такого союза для России оценивается к 2015 году в 400 млрд. долларов. Россия упрочила позиции как на пространстве СНГ, так и среди зарубежных партнеров. В сфере международной деятельности подписано 13 межправительственных соглашений в области всех видов транспорта.

В 2011 году в рамках развития международного сотрудничества продолжается активная работа с нашими партнерами по Содружеству, которое в нынешнем году отметит 20-летний юбилей. Предстоит провести в России встречи руководителей транспортных ведомств Шанхайской организации сотрудничества (ШОС) и Организации черноморского экономического сотрудничества.

Знаковым событием должен стать первый авиационный саммит Россия – ЕС, проведение которого запланировано в октябре 2011 года в Санкт-Петербурге.

Безусловным приоритетом являются вопросы технологической безопасности на транспорте. Если обратиться к статистике, то ситуация в целом выглядит стабильной. Общее число аварийных происшествий в транспортном комплексе и количество пострадавших уменьшилось. Однако крайнюю озабоченность вызывает значительный рост инцидентов и чрезвычайных происшествий на воздушном транспорте. Инцидент – это потенциальная предпосылка катастрофы, поэтому каждый подобный случай требует всестороннего расследования и анализа.

Сегодня транспорт является одной из сфер, в наибольшей степени подверженных угрозам террористических актов. Это подтверждают последние драматические события: подрывы поездов, взрывы в Московском метро, в аэропорту Домодедово. Задача обеспечения безопасности на



транспорте должна решаться комплексно, от технического оснащения уязвимых транспортных объектов и их охраны до мер профилактического характера, а также подготовки персонала.

Прежде всего необходимо изменить сам подход к проведению контроля и надзора. В части соблюдения норм безопасности нужно предусмотреть возможность проведения внеплановых проверок.

Президентом Российской Федерации Д.А. Медведевым дано поручение повысить эффективность подходов к обеспечению транспортной безопасности.

В соответствии с указом Президента Российской Федерации предстоит завершить оснащение наиболее уязвимых объектов транспорта специальными техническими средствами и устройствами.

В рамках программы создан Главный автоматизированный центр контроля и надзора на транспорте.

Решение задачи в сфере безопасности транспорта в значительной мере будет зависеть от совершенствования нормативного правового обеспечения, гармонизации действующего законодательства в данной сфере. Основой в этом является Федеральный закон «О транспортной безопасности». Уже вступили в силу 19 документов (из них 4 федеральных закона, 4 нормативных акта Правительства Российской Федерации, 11 приказов Минтранса России).

Один из приоритетов – предоставление безопасных, доступных и качественных услуг. В этой части была реализована программа государственной поддержки воздушных и железнодорожных перевозок. В период действия программы субсидирования объем перевозок пассажиров воздушным транспортом с Дальнего Востока в европейскую часть страны и обратно вырос почти на 20%. По специальным тарифам, которые ниже обычных на 50%, было перевезено в 2010 году вдвое больше пассажиров по сравнению с 2009 годом. Данные меры также продолжаются и в 2011 году.

Жителям Калининградской области впервые предоставлена возможность воспользоваться услугами воздушного транспорта по специальному тарифу по маршрутам Калининград – Москва и Калининград – Санкт-Петербург.

Для повышения качества услуг необходимо:

- ускорить принятие ряда законопроектов;
- внедрить электронную форму товарно-транспортной накладной и единый электронный билет на всех видах транспорта;
- обеспечить гарантии потребителям при несоблюдении заявленного качества услуг.

В сфере воздушного транспорта необходимо ввести ответственность авиаперевозчиков перед пассажирами за задержку рейсов в соответствии с Монреальской конвенцией 1999 года.

Росавиации следует обеспечить координацию действий аэропортов, авиакомпаний и органов исполнительной власти в условиях сбойных и чрезвычайных ситуаций, а также контроль за созданием в аэропортах резервных мощностей электроснабжения и запасов реагентов.

Остается дискуссионным вопрос стоимости модернизации транспортной инфраструктуры. Сильно изношенная инфраструктура не в полной мере удовлетворяет спрос на транспортные услуги и приводит к росту транспортных издержек. Поэтому обсуждается вопрос о стоимости строительства новой инфраструктуры.

Сравнительный анализ стоимости строительства автомобильных дорог в зарубежных странах показал, что рост стоимости в России начинается уже на этапе проектирования, которое осуществляется по устаревшим нормам и правилам. Кроме того, в затраты на строительство включается выкуп земли, переустройство коммуникаций, выплата различных компенсаций.

В настоящее время во исполнение поручения Президента Российской Федерации подготовлены поправки в законодательство, позволяющие объявлять конкурсы на полный производственный цикл от проектирования до эксплуатации.

Следующий приоритет – охрана окружающей среды. Транспорт – одна из отраслей, оказывающих серьезное техногенное воздействие на экологию. В 2009 году начата реализация крупных инфраструктурных проектов. Все мы ощутили острую потребность общественности участвовать в обсуждении проектов развития инфраструктуры. Сегодня необходимо более широкое



привлечение специалистов-экологов и общественности к обсуждению перспективных проектов на ранних этапах их подготовки.

Минтранс России уже направил в Минприроды России свои предложения по формированию механизма общественного экологического контроля. Одним из направлений работы должно стать комплексное развитие мегаполисов. Необходимо гармонизировать процесс градостроительной деятельности и планирования развития транспортной инфраструктуры. Это позволит создать удобные для проживания и работы города. В настоящее время разработан комплекс первоочередных мер по развитию транспортной системы для Москвы и Московской области.

Правительством создан координационный совет по развитию транспортной системы Московского региона. В самое ближайшее время должна быть завершена программа развития московского транспортного узла.

Успешное решение задач, стоящих перед отраслью, возможно лишь при разработке и внедрении передовых транспортных технологий. Кроме внедрения уже известных в мире технологий необходимы собственные разработки. В России затраты на исследования в транспортных организациях, как и в организациях других отраслей экономики, на порядок ниже, чем за рубежом. В этом году всем крупным транспортным компаниям необходимо принять и начать реализацию программ инновационного развития.

В настоящее время продолжается активное внедрение системы «ГЛОНАСС». Более половины регионов имеют спутниковые системы мониторинга движения общественного транспорта. Так, например, в Липецке с ее помощью в текущем году будет обеспечен непрерывный контроль движения всего городского пассажирского транспорта, в том числе частного.

На водном транспорте средствами спутниковой навигации оснащено более 2 тыс. судов, на железнодорожном транспорте – 14 тыс. единиц.

Для развития ГЛОНАСС при транспортировке необходимо предусмотреть ответственность за перевозку транспортными средствами, не оборудованными навигационными системами. Минтранс России совместно с другими ведомствами в настоящее время прорабатывает соответствующие изменения в акты, предусматривающие с 1 июля 2011 года обязательное оборудование транспортных средств спутниковыми системами.

Реализация обозначенных приоритетов во многом зависит от состояния нормативной правовой базы. В настоящее время в сфере законодательного обеспечения транспортной отрасли и дорожного хозяйства созданы основы правовой базы, отвечающей новым социально-экономическим условиям. В прошедшем году приняты Государственной Думой, одобрены Советом Федерации и подписаны Президентом Российской Федерации 8 федеральных законов, разработанных Минтрансом России. На рассмотрении в Государственной Думе находятся 12 законопроектов.

Остается приоритетной задача формирования эффективной отраслевой системы управления федеральным имуществом, необходимой для осуществления государственных функций в области транспорта. Практически завершена работа по формированию окончательного перечня подведомственных предприятий. Этот перечень согласован.

Важным вопросом остается подготовка кадров.

Завершена работа по созданию вертикально интегрированных образовательных комплексов. В текущем году вузам необходимо увеличить объем целевой контрактной подготовки инженеров для транспортного комплекса. Учитывая влияние человеческого фактора на безопасность транспорта, руководителям вузов необходимо обратить особое внимание на качество подготовки соответствующих специалистов. Деятельность наших вузов должна иметь практическую направленность.

В условиях бюджетного дефицита одной из важнейших задач по-прежнему остается привлечение инвестиций в транспортную инфраструктуру. Анализ инвестиционной активности показывает, что сегодня транспортные компании не привлекательны на российском и зарубежных рынках. Акции всего шести крупных компаний обращаются на биржах и торговых площадках в России и за рубежом. Долговые инструменты разместили только восемь компаний. В целях совершенствования и развития новых механизмов государственно-частного партнерства в 2009 году впервые бы-



ли использованы государственные гарантии. Минфин России подписал гарантии концессионерам и госкомпаниям «Автодор» на их облигационные займы.

Всего выдано гарантий на 50 млрд. рублей. Это менее половины из предусмотренных бюджетом Российской Федерации на 2010 год. Считаю, что транспортные компании недостаточно активно использовали механизм государственных гарантий в минувшем году, и надеюсь, что в последующем ситуация изменится.

Одним из механизмов обновления основных фондов транспортных предприятий является лизинг. В 2009 году активно шла реализация программы льготного лизинга автобусов и грузовой техники. Каждая четвертая комбинированная дорожная машина, произведенная в России, была передана в лизинг Государственной транспортной лизинговой компанией. Программа позволила обеспечить рабочими местами более 5 тыс. человек. На конец декабря 2010 года объемы договоров лизинга составили 10 млрд. рублей. В среднесрочной перспективе необходимо распространить этот опыт на другие сегменты транспортной отрасли.

Стало уже хорошей традицией проведение ежегодной «Транспортной недели». Это уникальный формат, традиционно включающий в себя крупнейшие и наиболее значимые деловые и культурные события транспортной отрасли.

В настоящее время идет обсуждение Стратегии-2020. Ее принятие потребует корректировки основных стратегических документов, в том числе развития транспортной системы. В этих условиях поставленная Президентом и Правительством Российской Федерации задача по эффективному развитию транспортной отрасли с учетом инновационного вектора развития экономики потребует взаимодействия и концентрации усилий всех органов власти, бизнес-сообщества, научных и общественных организаций.