

# Транспортная отрасль — режим обновления

Общество в целом, законодательная и исполнительная ветви власти уделяют большое внимание транспортной отрасли в настоящее время. Это и понятно — огромные бюджетные средства, которые требуется вложить в отрасль, понимание бесперспективности латания дорожных дыр обозначают тот факт, что решения в этой области должны быть четкими и понятными для отрасли. Идет серьезная работа — 13 марта 2007 г. состоялось расширенное заседание коллегии Министерства транспорта Российской Федерации под названием «Основные итоги социально-экономического развития транспортного комплекса, геодезии и картографии в 2006 г., задачи на 2007 г. и среднесрочную перспективу до 2009 г.»



Первый заместитель Председателя Правительства РФ Сергей Борисович Иванов в своем выступлении отметил, что модернизировать отечественный транспорт уже невозможно — его необходимо развивать и создавать заново. На заседании коллегии он дал непростой образ транспортной инфраструктуры в России, где почти нет современных портов, проблемы с автомобильными дорогами, не хватает мощностей транспортного машиностроения. Вот это все, по его мнению, и тормозит нормальное развитие экономики. Решать эти проблемы, по мнению Сергея Иванова, необходимо с активным участием бизнеса.

Вот как он охарактеризовал сегодняшний день: «Строя сегодня свои «дороги в будущее», мы сталкиваемся с таким серьезным препятствием, как «транспортное неравенство». В основе его — целый комплекс проблем, сложившихся в транспортной сфере». По словам Сергея Борисовича «следствием неравномерного развития транспорта в России являются серьезные издержки в социальной экономической и политической сферах жизни страны, что приводит к диспропорции в развитии регионов и ослаблению хозяйственных связей между ними». «Проблемы транспорта приводят не только к экономическим проблемам и трудностям даже в самоопределении Россиян, считает Иванов. «Россияне все меньше знают свою страну, свою культуру и свою историю, а это существенно затрудняет их самоидентификацию как представителей великой державы», — предупредил С.Б. Иванов.

Министр транспорта Российской Федерации И. Е. Левитин в своем докладе подвел общие итоги ушедшего года, в общем позитивного. В прошлом году значительный прирост грузооборота достигнут на автомобильном транспорте — 8,7 %. По состоянию на 1 ноября 2006 г., прибыль до налогообложения увеличилась по сравнению с аналогичным периодом прошлого года в два раза и достигла 107,4 млрд рублей. Но, к сожалению, убыточность городского пассажирского транспорта — автобусного, трамвайного и троллейбусного.

В федеральном бюджете на 2006 г. Минтрансу России, как субъекту бюджетного планирования было прописано около 193 млрд рублей.

Если сравнивать с 2004 г., первым годом работы в условиях новой структуры федеральных органов исполнительной власти, объем бюджетного финансирования в сфере транспорта, геодезии и картографии изменился примерно в два раза.

Использовались эти средства по итогам 2006 г. на 98,6 %, но это лучше на 2,2 процентных пункта по отношению к 2005 г.

Главный вывод Минтранса — итоги 2006 г. свидетельствуют, что транспортный комплекс переходит от этапа выживания к этапу обновления и развития.

И.Е. Левитин отметил, что задачи по решению проблем дорожного хозяйства были обсуждены 13 октября 2006 года на выездном заседании президиума Государственного Совета Российской Федерации в г. Ярославле с участием Президента Российской Федерации В.В. Путина.

Оценивая ситуацию сегодня по исполнению поручений Президента, министр сказал, что по ряду позиций идут завершающие фазы согласований с заинтересованными федеральными органами исполнительной власти.

В соответствии с задачами, поставленными в новом бюджетном послании от 9 марта 2007 г. идет разработка и утверждение плана мероприятий по поэтапному переходу, начиная с 2008 г., к финансированию дорожного хозяйства по утвержденным нормативам на ремонт и содержание автомобильных дорог, с выходом на 100% к 2011 г.

Реализация запланированных мер должна обеспечить ускоренное развитие дорожного хозяйства и его эффективность.

В автомобильном транспорте и дорожном хозяйстве остаются две проблемы — реформирование системы государственных предприятий дорожного хозяйства и совершенствование системы финансирования дорожной отрасли.

Минтранс заявляет, что транспортные проблемы, обусловленные, в первую очередь, нарастающей автомобилизацией, в обозримом будущем станут критическими для большей части городского населения страны.

Для решения проблем особое место отводится городскому пассажирскому транспорту. Внимание должно быть сосредото-

чено на стимулировании комплексных проектов (федерация – регион, регион-регион, город – регион), направленных на совершенствование транспортных подходов и обходов крупнейших городов, вывод из них объектов транспортной и складской инфраструктуры, а также на реализацию программы по развитию метро.

Большое внимание в докладе министра было уделено безопасности на российских дорогах, потому что в прошедшем году продолжился рост числа дорожно-транспортных происшествий, а Россия по прежнему имеет один из самых высоких уровней риска гибели населения в ДТП.

Для решения этой задачи и сокращения числа погибших в ДТП Минтранс совместно с МВД в России реализуется ФЦП «Повышение безопасности дорожного движения в 2006–2012 гг.»

В 2007 г. среди мероприятий Программы – разработка ряда специальных технических регламентов. Минтранс является головным исполнителем по 8 техническим регламентам в области автомобильного, городского пассажирского транспорта и дорожного хозяйства.

В решении проблем транспорта все отмечают возрастающую роль спутниковой навигации транспортных средств.

Есть необходимость создания специальных навигационных цифровых карт, используемых в навигационных спутниковых приемниках и геоинформационных системах транспортной связи. Но в России решение таких задач, по мнению И.Е. Левитина, затруднено в связи с отсутствием их единой координации и системных решений на государственном уровне. Поэтому встает вопрос о том, какой федеральный орган исполнительной власти будет ответственным за наземную часть системы ГЛОНАСС.

В докладе И.Е. Левитина уделено самое серьезное внимание вопросам финансирования:

«Объем финансирования транспортного комплекса, геодезии и картографии из федерального бюджета по сравнению с 2005 г. увеличился на 21,5%. Дальнейшее развитие в 2006 г. получило финансирование мероприятий откорректированной федеральной целевой програм-

мы «Модернизация транспортной системы России (2002–2010 гг.)». Объем бюджетного финансирования этих мероприятий составил в прошедшем году 161,6 млрд рублей.

Однако важно отметить, что уровень выделяемого финансирования еще не вполне удовлетворяет потребности по поддержанию существующей инфраструктуры транспорта и не отвечает задачам ее развития.

Для решения задач, стоящих перед транспортным комплексом, общий объем средств, направляемых на его финансирование в 2007 г. за счет всех источников должен составлять не менее 2,3% ВВП, в том числе из федерального бюджета не менее 0,7% (порядка 297 млрд рублей), что примерно составляет 70% налоговых поступлений в федеральный бюджет от организаций транспортного комплекса без учета мультипликативного эффекта от их деятельности.

Это так называемый уровень «инвестиционного барьера». В случае падения объема финансирования ниже этого уровня, высока вероятность того, что транспортный комплекс выступит в роли ограничителя экономического роста.

При этом очевидно, что государственные инвестиции ситуацию не спасут. В этих условиях Минтранс предпринимается ряд усилий для привлечения дополнительных частных инвестиций и средств пользователей в развитие транспортной инфраструктуры.

Основными направлениями повышения инвестиционной привлекательности отрасли будут являться:

- дальнейшее развитие государственно-частного партнерства. Приоритетными направлениями должны стать концессии в сфере платных автодорог и городского транспорта, портов и аэропортов, железнодорожных объектов;
- стимулирование инвестиционной активности транспортных предприятий. Условия для этого складываются благоприятные: экономический рост объективно повышает спрос на услуги транспорта и привлекательность транспортных проектов;
- привлечение грузоотправителей или пользователей инфраструктуры в проекты по модернизации отдельных ее объектов;



- обеспечение государственными гарантиями проектов с длительными сроками реализации и непривлекательными вследствие этого для коммерческих инвестиций. Государственные гарантии при этом не столько обеспечивают финансовые риски, сколько убеждают инвесторов и других участников проекта в его общественной важности и заключается в заинтересо-



ванности государства обеспечить его успешную реализацию;

- создание свободных экономических зон и технопарков в крупнейших транспортных узлах для привлечения целевых инвесторов к их развитию.

Наш опыт привлечения дополнительных инвестиционных ресурсов в 2006 г. показывает, что задача эта отнюдь не является неразрешимой.

Так, все 7 проектов, прошедших отбор на финансирование из Инвестиционного фонда, имеют транспортную составляющую, общей стоимостью 276,8 млрд руб., из них привлеченных – 134,7 млрд руб.

Помимо привлечения дополнительных внебюджетных инвестиций в транспортную отрасль большое значение придается решению задачи повышения эффективности использования бюджетных средств. Это не только объективная потребность в улучшении финансовой деятельности службы и агентств, но и стратегическое направление реформирования бюджетного процесса.

Необходимо улучшить качество финансового менеджмента на всех стадиях бюджетного процесса: планирование, исполнение, оценка и аудит. Также следует усовершенствовать статистическую отчетность, отражающую результаты реализации инвестиционных мероприятий.

Принятие новой редакции бюджетного кодекса позволит нам осуществить переход к среднесрочному бюджетному планированию, заключению долгосрочных соглашений с подрядными организациями, что дополнительно повышает эффективность бюджетных вложений.

Еще одним резервом для улучшения финансового менеджмента на стадии планирования является разработка целевых программ, как федеральных, так и ведомственных.

Превращение ведомственных целевых программ из аналитических в реально утвержденные, со своими целями, задачами, мероприятиями и четкими критериями и индикаторами оценки их дос-



тижения, позволит нам повысить качество среднесрочного бюджетного планирования.»

Еще раз в конце своего доклада И.Е. Левитин, отметил, что только совместная работа по координации и концентрации усилий всех ветвей власти, общества и бизнеса позволит решить поставленные перед транспортной системой задачи и обеспечить потребности населения и отраслей экономики в качественных транспортных услугах.

Фоторепортаж Л. Порошкова, Минтранс России  
[www.mintrans.ru](http://www.mintrans.ru)

## НА ТРЕХ ДОРОГАХ ОРЕНБУРЖЬЯ ВЫЯВЛЕНА НАРУШЕНИЯ ТРЕБОВАНИЙ НОРМАТИВНЫХ ДОКУМЕНТОВ

Управлением государственного автодорожного надзора по Оренбургской области подведены итоги проверки, которая проводилась по поручению Министра транспорта РФ Игоря Левитина. Специалисты проверяли соответствия нормативным требованиям размещения пересечений, примыканий, съездов и въездов на автомобильных дорогах общего пользования федерального значения. По сообщению ИА REGNUM в Управлении государственного автодорожного надзора по Оренбургской области, на 10 марта 2007 года было проверено 570 пересечений и примыканий на трех федеральных

автомобильных дорогах Оренбургской области: «Оренбург – Илек – граница с Республикой Казахстан», «Подъезд к Оренбургу от а/д М-5 «Урал», «Казань-Оренбург». Общая протяженность проверенных автотрасс составляет 716 км. Специалисты отмечают, что 87 (15,3 %) пересечений и примыканий в паспортах дорог отсутствуют. На 519 (91,1 %) примыканиях выявлены нарушения требований нормативных документов. Основными видами нарушений являются: отсутствие переходно-скоростных полос, знаки, разметка, освещение и сигнальные столбики.

# СПЕЦИАЛИСТЫ ЗНАЮТ!



**КРУПНЕЙШАЯ В РОССИИ, СНГ И ВОСТОЧНОЙ ЕВРОПЕ**



8-я Международная специализированная  
демонстрационная выставка

## **СТРОИТЕЛЬНАЯ ТЕХНИКА И ТЕХНОЛОГИИ'2007**

**12-16 ИЮНЯ  
2007 ГОДА**

[www.ctt-expo.ru](http://www.ctt-expo.ru)

Россия, Москва, МВЦ «Крокус Экспо»

МЕСТО ПРОВЕДЕНИЯ:

 **КРОКУС ЭКСПО**  
Международный выставочный центр

ГЕНЕРАЛЬНЫЙ СПОНСОР:

**KOMATSU**

ОРГАНИЗАТОР:

 **MEDIA  
GLOBE**  
ВЫСТАВКИ И ЖУРНАЛЫ ДЛЯ ПРОФЕССИОНАЛОВ

ИНФОРМАЦИОННЫЕ ПАРТНЕРЫ:

 **Основные  
Средства**

 **CTT**

 **КОМ  
ТРАНС**

 **Стройка  
ГРУППА ГАЗЕТ**