

2012-10-03 Транспорт – отрасль стратегическая



На "правительственном часе" в Госдуме о положении дел на транспорте от фракции КПРФ выступил депутат С.А. Гаврилов.

- Приближается рассмотрение федерального бюджета 2013 года. Уже сейчас известно, что федеральные расходы на транспорт, являющийся стратегической для России отраслью, основой её единства и безопасности, будут сокращены. Особенно — расходы на модернизацию инфраструктурного комплекса. Между тем надо учитывать, что в РФ около 80% промышленных грузов перевозится железнодорожным транспортом. Сокращение госрасходов на железнодорожный транспорт ведёт к тому, что железнодорожные пути ремонтируются кое-как, растёт износ путей и локомотивного парка, в портовых узлах брошены тысячи железнодорожных вагонов.

В итоге доля участков с ограничением пропускной способности составляет 7,2% от общей длины находящегося в эксплуатации пути. К 2020 году протяжённость таких «узких мест» может превысить пятую часть общей эксплуатационной длины сети. Из-за этого железнодорожный транспорт не сможет перевезти примерно 230 миллионов тонн грузов, а ежегодные потери бюджета страны составят 223 миллиарда рублей.

Правительство закладывает недофинансирование шести миллиардов рублей на проезд льготников в плацкартных и общих вагонах. Оно фактически ограничивает не просто перевозку людей, а предусмотренную Конституцией свободу перемещения миллионов граждан РФ с ограниченными материальными возможностями. В правительственном проекте федерального бюджета на 2013 год расходы на компенсацию тарифа снижены в два раза. Таким образом, правительство не выполнит своих обязательств перед гражданами России. А горе-реформа пригородного сообщения приведёт к тому, что тарифы на пригородные электрички могут вырасти минимум на 75%, а в отдельных регионах — даже в 10 раз.

И вот на этом фоне в правительстве РФ рассматривается возможность приватизации 25% минус 1 акция ОАО «РЖД», хотя уже очевиден негативный результат приватизации вагонного парка. К тому же снижение доли государственного участия в капитале ОАО «РЖД» создаёт системные риски для функционирования железных дорог, ибо неизбежно приведёт к смещению приоритетов деятельности с решения стратегических социально-экономических задач России на максимизацию прибыли.

Мы считаем, что в государственной собственности должно быть сохранено не менее 75% плюс 1 акция ОАО «РЖД». Снижение доли государственного участия в капитале ОАО «РЖД» ниже указанного уровня неизбежно приведет к смещению приоритетов деятельности с решения стратегических социально-экономических задач России на максимизацию прибыли. К тому же выручка от продажи пакета акций, по данным экспертов, будет меньше, чем инвестиционная программа ОАО «РЖД» всего на один год.

Не менее острая ситуация с общественным транспортом. С 2004 года трамвайный парк в 41 регионе сократился на 14%. Более 75% парка изношено. Надо не добывать общественный транспорт, а восстановить его финансирование.

Метрополитенами ежегодно перевозится более 3,3 миллиарда пассажиров. Но с 2010 года средства из федерального бюджета на развитие метрополитенов почти не выделялись. Следствием становятся долгострои, которые повышают финансовую нагрузку на бюджеты субъектов РФ и местные бюджеты. Правда, в проекте бюджета на ближайшие три года предусматриваются средства для ввода в действие дополнительно 100 километров линий и 40 станций метрополитенов, но этого недостаточно.

Авиация до сих пор отстаёт от уровня 1990 года по количеству перевезённых пассажиров на 30% и по массе перевезённых грузов — на 15%. Заморожены инновационные проекты управления воздушным движением. Вступление в ВТО привело к запрету субсидирования государством процентных ставок и лизинговых платежей. А от госинвестиций через вхождение государства в уставный капитал акционерных обществ (планировалось вложить 6 миллиардов в объекты Воронежа и Ульяновска) правительство само планирует отказаться. А ведь в рамках приватизации государством были проданы акции 91 предприятия на 11 миллиардов рублей, в ближайшие годы из этого же «волшебного горшочка» планируется получить ещё около 22 миллиардов рублей (к приватизации приговорены правительством «Аэрофлот» и аэропорт Шереметьево, не говоря о более мелких объектах). Но при существующих в стране порядках эти средства не пойдут в доходную часть бюджета и не смогут инвестироваться в поддержку транспорта.

Мы считаем, что с учетом имеющихся резервных, бюджетных и инвестиционных возможностей и доходов от приватизации можно увеличить расходы на транспорт до 10 % от расходов бюджета, при этом необходимо резко увеличить полномочия профильного министерства в проведении борьбы с коррупцией и дополнительного привлечения финансовых средств.

По мнению фракции КПРФ, необходимо законодательно установить, что программа приватизации федерального имущества (во всяком случае, в части стратегически значимых и инфраструктурных предприятий) должна утверждаться или в качестве федерального закона, или как часть федерального закона о федеральном бюджете. Фракция настаивает на принятии предложенных Г.А. Зюгановым мер государственной поддержки авиапромышленности и железнодорожной отрасли, что особенно актуально в условиях вхождения России в ВТО.

Позиция фракции КПРФ состоит в том, что приоритетное развитие транспортной инфраструктуры является важнейшим фактором обеспечения экономического роста, безопасности страны, имеет огромное социальное значение, так как непосредственно влияет на повседневную жизнь граждан. В этой связи необходимо законодательное закрепление механизмов государственных инвестиций в транспортную инфраструктуру, общественный транспорт, включая железнодорожный, авиационный, внутригородской. Все это должно отражаться как в бюджетном законодательстве, так и в законах о регулировании имущественных отношений и специальных законах в сфере транспорта.