

2010-11-23 Восстановить единое транспортное пространство



Позиция депутата фракции КПРФ в Госдуме от Воронежской области, заместителя председателя Комитета по транспорту С.А. ГАВРИЛОВА

О СОСТОЯНИИ вот уже 20 лет реформируемой отрасли лучше всего могут сказать цифры. Объем грузоперевозок сократился с 3 миллиардов тонн почти в 2 раза. Мы всё сильнее отстаем от европейских конкурентов по производительности труда — более чем в 3 раза. Хронически недофинансируется дорожное строительство, на которое выделяется меньше 1 процента ВВП. Для сравнения: в Европе — около 4 процентов.

Снижение скорости передвижения товаров, неритмичность поставок, рост складских запасов приводят к росту себестоимости и неконкурентности нашей продукции. Если в США коммерческая скорость доставки товаров — 1400 километров пробега в сутки, то в России — около трёхсот. В РСФСР этот показатель был более 700 километров. .

Проблемы инфраструктуры в условиях роста внешних угроз и опасности потери территориального единства страны стали проблемами её выживания.

Что происходит в основных секторах?

Идет реформа железнодорожной отрасли, которая, не исключено, может повторить судьбу РАО ЕЭС. Сейчас в результате дробления наследия МПС пробег вагона вырос более чем в 2 раза, на 20 процентов увеличились энергозатраты и возросли общие издержки. При росте холостого пробега проезд в купейном вагоне сравнялся с ценой авиабилета. Не хватает социальных плацкартных вагонов. Регионы испытывают кризис пригородных перевозок. При отказе субсидирования пригородного сообщения за счет грузового происходят резкий рост тарифов и сокращение числа составов. Единственный выход — в прямом дотировании субъектам Федерации тарифа на пригородное сообщение. Минфин же сокращает объём субсидий, обвиняя регионы в искусственном раздувании расходов.

Необходимо восстановить систему сетевого планирования развития железных дорог, как было в СССР, резко увеличить контрольные, распределительные, координирующие функции Минтранса в вопросах бюджетного финансирования отрасли.

Несколько слов об автодорогах. При общей протяжённости российских дорог в 1,5 миллиона километров из федерального бюджета выделяются средства на обслуживание всего 47 тысяч километров дорог, а около 500 тысяч километров дорог вообще остались бесхозными. Заморожено строительство региональных дорог общего пользования. Произошло сокращение численности работающих в отрасли. Устаиваются оборудование и дорожная техника.

Сегодня вообще приходится говорить о том, что нет единого транспортного пространства страны. Минэкономразвития требует акционирования госкомпании Росавтодор, что нанесет удар не только по строительству бесплатных дорог, но и по возможностям государственно-частного партнерства в концессионных схемах, а также приведёт к росту налогообложения отрасли. Снижаются объёмы бюджетного финансирования федеральной целевой программы «Развитие транспортной системы в Российской Федерации до 2015 года».

Воздушный транспорт, который является ключевым для инновационного развития страны, финансируется лишь на 76 процентов, а на единую систему организации воздушного движения выделяется только половина средств.

Фракция КПРФ в Госдуме добилась согласования с профильными министерствами — Минтрансом и Минпромторгом — мер по поддержке продаж отечественных самолетов, снижению налогообложения аэропортов и таможенных тарифов на комплектующие для производства отечественной техники, а также поставку для МЧС двух самолётов-амфибий БЕ-200 для тушения пожаров. В ходе встреч Г.А. Зюганова с президентом Д.А. Медведевым эти вопросы неоднократно поднимались и получали одобрение главы государства. Однако наши предложения были заблокированы Минфином, как, впрочем, и программы подготовки кадров для отрасли, и субсидирование ипотечного кредитования для работников авиационной промышленности. Финансовый блок правительства в ходе бюджетного процесса опрокидывает и надежды транспортников, и пожелания регионов, и позицию руководства страны.

Чтобы идти в ногу со временем, необходимо развивать на основе новейших навигационных и информационных технологий интеллектуальные транспортные системы, в которых особенно нуждаются мегаполисы. Внедрение инновационных систем позволило бы не только увеличить до 10 процентов прирост ВВП, но и сократить на треть число дорожно-транспортных происшествий. Самое время нам вспомнить о советском опыте прямых смешанных перевозок.

Фракция КПРФ готова поддержать внедрение единого транспортного документа и солидарной ответственности по доставке грузов. Необходимо серьёзное финансирование транзитного транспортного коридора «Европа — Западный Китай». Важнейшая задача — возвращение к развитию речного транспорта, который на порядок безопаснее, дешевле и экологичнее автомобильного. В Европе 12 процентов грузов перевозится речным транспортом, и этот показатель планируется довести до 18 процентов, у нас он всего один процент.

Прорывным направлением является развитие контейнерных перевозок. В европейских странах их объём составляет сегодня 40 процентов от общего количества грузоперевозок, в РСФСР до 1990 года они занимали 20 процентов, а в нынешней России их объём на внутреннем рынке близок к нулю. Контейнерные перевозки могут иметь успех при реализации транзитных возможностей России, связывающей Европу с Юго-Восточной Азией. Однако для этого нужно поднять качество дорог, так как сейчас европейским стандартам у нас соответствует только одна трасса — на Минск. А это требует увеличения на порядок бюджетного финансирования транспортной стратегии, установления налоговых каникул для модернизационных проектов, компенсации лизинговых платежей на закупку отечественной транспортной техники и оборудования, выделения на льготной основе земель для строительства транспортных конвейеров, обновления автобусного и грузового парка и субсидирования ставок по кредитам на

приобретение отечественного автотранспорта.