### ВЫСТУПЛЕНИЕ

## Председателя правительства Российской Федерации В.В. Путина на Всероссийской научно-практической конференции "Транспорт России на рубеже веков" 6 декабря 1999 года

Уважаемые участники конференции!

Правительство Российской Федерации приняло решение о проведении этого мероприятия неслучайно. Дело в том, что в последние годы роль транспортных систем, транспорта, роль тех людей, которые обеспечивают деятельность этих систем, чрезвычайно быстро возрастает и достигла такой планки, при которой не обращать внимание на те проблемы, которые складываются в экономике и связаны с транспортом, невозможно.

Мы специально сделали так, чтобы предоставить возможность собраться вам всем вместе, представителям различных отраслей в этой сфере деятельности. И ним очень приятно отметить, что сегодня в этом зале находится почти 6 тыс. человек. Это серьезный коллектив, и нам очень хочется, чтобы работа ваша прошла успешно.

Если я некоторые вещи повторю, я, к сожалению, не слышал все, что здесь было сказано до меня, я думаю, что вы не будете на меня особенно сердиться, но мне бы очень хотелось довести до вас основные, в общих чертах, в укрупненном виде те проблемы, на которые Правительство Российской Федерации считает нужным обратить и свое и ваше внимание.

Единое экономическое пространство, целостность нашей государственности, оборона и безопасность страны сохраняются и функционируют в значительной степени благодаря устойчивости и надёжности именно в вашей работе, особенно в таких отдалённых регионах, как Забайкалье, Дальний Восток, где тоже живут люди, ощущаются те проблемы, с которыми сталкивается страна в последние годы. Ваша дельность важна не только для государства в целом, но и для каждого конкретного человека. Люди хотят быть уверены, что не будут отрезаны от исторического центра России, будут защищены от возможных угроз, интегрированы в единую экономическую и культурную жизнь страны.

У транспортников, конечно, так же, как и у представителей других профессий, много-много проблем. И было бы несправедливо не сказать, что в результате изменения структуры перевозок многие транспортные предприятия заметно ухудшили свое финансовое положение, оказались лишены большой части необходимых инвестиций и, как результат, не имея шансов вовремя обновить свою материально-техническую базу, работали многие годы фактически на грани своих возможностей.

Сегодня важно отметить и то, что в отличие, например, от топливно-энергетического комплекса – об этом тоже мы должны сказать – транспортники все-таки оказались лучше готовы к решению задач, связанных с начавшимся у нас ростом экономики и оживлением её реального сектора. Прирост грузооборота составил в текущем году 5,2%, а на железнодорожном транспорте, особенно важном для такой страны, как Россия, – достиг 21 процента.

И потому Правительство уверено, в ближайшие два-три года российский транспорт будет справляться со своими задачами. Это факт. Но, к сожалению, у нас нет еще полной уверенности в том, что за пределами этого срока он не станет ограничителем экономического роста в целом по стране.

И я думаю, что вы понимаете, сегодня уже мало быть уверенным в ближайшей перспективе, наша общая задача, главная задача – это не только завтрашний день, но и послезавтрашний день. Цель заключается в том, чтобы иметь долгосрочные перспективы, планомерное развитие хотя бы на десятилетие вперед. И в этой связи должен напомнить, мы ставим своей задачей не просто преодоление спада производства – мы ставим целью достижение нового качественного роста, выход уже в ближайшее время на темпы роста ВВП примерно 8-10 процентов.

Хочу напомнить, что в этом году за многие годы мы впервые достигли такого результата – где-то 1,5, а может быть, даже 2,5% по году рост у нас будет. При этом задача заключается в том, чтобы добиться конкурентоспособности нашей экономики в самом широком смысле этого слова.

Чтобы достойно выйти на новые этапы деятельности, мы должны честно и открыто говорить и о наших проблемах.

Первое, что хотелось бы отметить. Для вас давно не секрет, что материально-техническая база практических всех видов транспорта постепенно, если и не приходит в упадок, – мы вот с Николаем Емельяновичем обсуждали как бы тезисы моего сообщения, он говорит, нет, в упадок нельзя сказать, это обидно звучит для транспортников, давайте не будем говорить, что приходит в упадок, – но старее физически и морально, это уж точно, и требует обновления. Причем технологическое отставание российского транспорта от мирового уровня началось давно, еще при Советской власти. Некоторое исключение может составить только пассажирское авиастроение.

Возьмем, для примера, железные дороги. До последнего времени именно они перевозили основную часть грузов на средние и дальние расстояния. Важнейшим не только в экономическом, но и в социальном плане видом транспортных перевозок является пригородное сообщение – электрички. Для больших городов – это проблема проблем, все прекрасно знают, кто живет в крупных городов. В 90-е годы эта проблема стала особенно острой, когда из-за остановки многих предприятий жители малых городов и поселков устремились в большие города, где легче найти работу.

Но на протяжении десятилетий практически ничего или, мягче скажем, почти ничего не изменилось ни в скорости движения пассажирских и грузовых поездов, электричек, ни в технологиях организации грузопотоков. Пассажир из Москвы в Тверь или Рязань – это примерно 180 километров – едет примерно столько же времени, сколько тратит японец или француз, чтобы преодолеть расстояние в четыре раза большее.

А положение с подвижным составом и на железнодорожном, и на автомобильном транспорте! До сих пор не налажено производство современных автобусов большой вместимости. Мы знаем положительные примеры разработок, знаем, что есть отдельные экземпляры, но в настоящую серию это пока не пошло. И на дорогах, на улицах крупных городов мы пока очень мало видим нашей отечественной техники.

Имея несколько крупных заводов, выпускающих грузовые автомобили, мы так до сих пор и не освоили выпуск мощных автотягачей, отвечающих международным техническим и экологическим требованиям. Понятно, что здесь есть и проблемы конкуренции, ясно, что нас специально "прижимают", не хотят выпускать наши автомобили на внешний рынок, но это фактор, с которым нужно считаться. Нужно, значит, сделать в два раза лучше, чем они делают.

Мы уже не первый год говорим о том, что наметились положительные сдвиги в легковом автомобилестроении, но и здесь проблем больше, чем решений. Нам нужны не многочисленные модификации старого, а качественный прорыв на этом направлении. Нам также нужно разворачивать работу по обновлению и полной реконструкции материально-технической базы всего транспортного комплекса и в первую очередь по обновлению подвижного состава, я уже об этом говорил. Это не просто конструкторская или производственная задача, она имеет не только важный общеэкономический, но и социальный, даже гуманитарный аспект.

Россия – огромная страна, люди живут за тысячи километров друг от друга, именно транспорт позволяет им сохранять родственные и дружеские связи, видеться друг с другом, просто-напросто. Именно транспорт в принципиально новых экономических условиях и проблемах безработицы обеспечивает возможность перемещения людей, рабочей силы. Причем по мере выхода России из кризиса и повышения благосостояния народа – в этом наша с вами общая задача номер один, другой задачи нет ни у Правительства, ни у различных отраслей экономики, в том числе у транспорта, – значимость транспорта как фактора, обеспечивающего социальную мобильность, будет возрастать.

Второе, о чем хотелось бы сказать. Работа по технологическому перевооружению транспортного комплекса должна стать важным катализатором развития реального сектора отечественной экономики. Там, где мы безнадежно или надолго отстали, без обращения к зарубежным производителям, конечно, не обойтись. Но так надо поступать только в этих случаях. Приоритетом, конечно же, должно быть отечественное машиностроение, гражданское и оборонное.

К сожалению, не раз пришлось убедиться, что министерства, ведомства, руководители предприятий недостаточно хорошо знают научно-конструкторские возможности и производственный потенциал своей собственной страны. Он, конечно, пострадал за эти годы, но находится во вполне дееспособном состоянии. Об этом в частности говорили и недавно руководители регионов, входящих в Ассоциацию "Большая Волга". Здесь сосредоточено, как вы знаете, почти все наше автомобилестроение, примерно половина производства авиакосмической отрасли, почти треть российского машиностроения.

Надо сказать, что губернаторы знают, о чем говорят, и говорят предметно. Вез модернизации транспорта не добиться и снижения транспортных тарифов, а для нашей страны с ее огромными расстояниями удержание грузовых и пассажирских тарифов на приемлемом уровне как для населения, так и для участников хозяйственной деятельности, задача не только финансовая, но и в полном смысле этого слова – политическая.

Несмотря на наши многочисленные совещания, тарифные конференции и их рекомендации, кардинального изменения в механизмах формирования тарифов не происходит. Они не привлекают, а часто и отталкивают грузоотправителей, и это рождает обоснованное недовольство как населения, так и, повторю, участников хозяйственной деятельности. Мы не должны допустить, чтобы тарифы взлетели до такого уровня, когда станут непосильным бременем для хозяйствующих субъектом и простых граждан.

Необходимо всерьез заняться созданием механизма образования цены продукции, в составе которой транспортная тарифная составляющая была бы сбалансирована (Аплодисменты), с одной стороны, обеспечивала бы сокращение затрат в промышленности и в сельском хозяйства, а с другой, конечно же, – необходимые накопления в транспортных отраслях.

Третий тезис, на котором должен остановиться. Развитие транспортного комплекса надо осуществлять в самой тесной увязке с процессами, происходящими в мировой и российской экономике. Первые шаги в данном направлении, можно сказать, сделаны. Однако настоящая работа впереди, причем работа разноплановая. Необходимо совершенствование правовой базы, регламентирующей транспортную деятельность в новых экономических условиях, здесь уже только что об этом говорили.

Надо всерьез думать и над административными моделями, над новой системой управления как на федеральном, так и на региональном уровне, над тем, каким должно быть государственное регулирование отрасли, чтобы не нарушать баланс общегосударственных и корпоративных интересов, не переусердствовать с государственной опекой, подавляя правила цивилизованного рынка.

Особого внимания заслуживает вопрос развития конкуренции в сфере транспорта. На мой взгляд, этот процесс должен активно идти вперед, но его не следует искусственно ускорять. Да и регулирование отдельных секторов транспортного рынка должно идти постепенно и выверено, только там, где конкуренция даёт наибольший эффект, реальный эффект. И в этом смысле озабоченность одного из руководителей профсоюзов, который здесь выступал, полностью разделяю.

Было бы несправедливо не видеть первых результатов в дорожном строительстве, в строительстве вполне современных автострад, мостов, дорожных инженерных сооружений. Однако то, что сделано, – это капля в море, без всякого на то преувеличения. И боюсь, что такое положение будет сохраняться долго, во всяком случае, до тех пор, пока мы не научимся экономно и бережно расходовать ресурсы, которыми располагает страна, а их у нас мало.

Вот для примера. Недавно присутствовал на открытии нового участка автодороги: шесть полос, блестящий объект. Спрашиваю, сколько стоит - 80 млн. за километр, 3 млн. долларов примерно. В Германии, во Франции такая же дорога стоит миллион, в США – тоже миллион, в Финляндии, в которой климатические условия примерно такие же, как в России, – 1,5 млн. Почему у нас 3, если все составляющие цены – меньше? Вот если так будем расходовать материальные ресурсы (Аплодисменты), строить будем долго.

Считаю, что заинтересованным ведомствам необходимо разобраться в этом вопросе, ведь чем дешевле будет обходиться дорога, тем больше мы настроим и решим одну из национальных проблем.

И, наконец, последнее – о наших приоритетах. Если прежде качество национальной транспортной системы определялось в основном пропускной и провозной способностью, то сегодня она должна быть еще и высокоэкономичной, и комфортабельной, и безопасной для человека и природы.

Мировой опыт подсказывает, что в решении этих задач нужны совершенно новые подходы: это применение современных информационно-управляющих систем, внедрение принципов логистики, а также разумная интеграция транспортных и производственных технологий.

Поэтому Правительство выступает за то, чтобы и технологическая модернизация транспорта, и реформирование системы управления были направлены на перспективу и на будущее, чтобы они шли синхронно с развитием российской и мировой экономики. Я уже не говорю о том, что в перспективе отечественный транспорт должен идти хотя бы на шаг впереди остальных секторов экономики. Только это обеспечит России конкурентное преимущество на мировых рынках и только это позволит нам выполнить важнейшую экономическую и – не побоюсь это слово сказать – государственную и общегосударственнообразующую функцию транспорта.

Здесь хотелось бы подойти к вопросу о вхождении России в мировой рынок транспортных услуг, буквально два слова.

Первый этап нашего вхождения признать удачным нельзя, хотя внешнеторговые перевозки России растут, но одновременно происходит и сокращение доли отечественных перевозчиков в осуществлении экспортно-импортных перевозок. Прогнозные оценки развития мировой экономики говорят о том, что основные финансовые и товарные потоки в начале следующего столетия будут сосредоточены в треугольнике США–Европа–Дальний Восток. И наша важнейшая задача – в полной мере реализовать выгодное географическое положение России как естественного транзитного моста между Европой и Азией.

Другое важнейшее направление – это активное участие России в создании новых международных транспортных коридоров, таких, как, например, Америка - Азия, с использованием российских транспортных систем.

Мы с вами точно знаем, что Россия, как страна с огромной территорией и огромным населением, может и должна стать главным перевозчиком в мире в XXI веке. (Аплодисменты)

Уважаемые коллеги, завершая свое выступление, хочу еще раз сказать, что Правительство в полной мере осознает особую роль транспортного комплекса не только в экономике, но и в жизни страны и государства в целом.

Хочется пожелать успехов в вашей работе. Хочется, чтобы эта встреча не прошла даром. Хочется, чтобы и обмен опытом был продуктивным. Хочется, чтобы те результаты, о которых вы будете говорить сегодня, и те проблемы, которые вы будете отмечать и в завтрашних ваших встречах, все они легли в основу конкретных решений, которые улучшили бы работу отрасли, а не ушли в "гудок". При этом я не имею в виду название отраслевой газеты железнодорожников.

Спасибо вам за внимание. (Аплодисменты)

##