### ВЫСТУПЛЕНИЕ

## Министра транспорта Российской Федерации С.О. Франка

Уважаемые участники и гости форума, коллеги, друзья!

Первый космонавт мира Юрий Гагарин, который на многие годы стал для человечества символом России, не случайно произнес в момент своего исторического старта знаменитое «Поехали!». Дорога, движение – неотъемлемая часть нашего менталитета и образа жизни, залог единства и развития России, а транспорт для нашей страны – это гораздо больше, чем просто сектор экономики.

Двадцатый век принес России немало испытаний. Десятилетиями упорного труда, вопреки трудностям и невзгодам, в России создан уникальный транспортный комплекс – Транссиб, глубоководная система водных путей, тысячи километров современных железных и автомобильных дорог, Северный морской путь с атомным ледокольным флотом. Нам есть, чем гордиться сегодня. Спасибо за это нашим предшественникам, низкий поклон нашим ветеранам.

Время летит все быстрее. Когда-то для того, чтобы пересечь Россию из конца в конец, требовались месяцы. Сейчас скорый поезд позволяет сделать это за несколько дней, а воздушный лайнер – за несколько часов. В такой же степени ускорились и темп жизни, и технический прогресс. Вместе с тем, существуют стратегические задачи транспорта, которые сохранят свою актуальность надолго.

**Прежде всего, транспорт должен обеспечить подвижность граждан и гарантировать свободный обмен товарами.**

Результаты работы транспорта в 1999 году свидетельствуют о том, что экономика входит в фазу подъема. Увеличивается товарооборот, растут пассажирские перевозки.

Согласно среднесрочным прогнозам, общий спрос на транспортные услуги через два года возрастет на 8-10%, а к 2005 году – уже на 18-20%.

Это значит, что возможности продвижения товаров на рынки, уровень цен, а также конкурентоспособность наших производителей и внутри страны, и за рубежом все больше будут зависеть от транспорта.

За годы экономического спада и транспортники, и пользователи транспортных услуг начали забывать, что такое дефицит пропускных и провозных возможностей. Сегодня необходимо уделить самое серьезное внимание тому, чтобы транспорт не стал сдерживающим фактором для наметившегося экономического роста.

При этом важна не только мощность транспортной системы, но и качество услуг, и их доступность. Еще в своде транспортных уставов, который действовал в середине прошлого века, был такой параграф: «Все и каждый пользуются всеми дорогами государства свободно, а проезд по ним не может быть воспрещен». Это положение не утратило своей актуальности и сегодня.

Транспортная доступность территорий – это понятие, которое обычно использовали только специалисты-транспортники. Ныне оно наполнилось социальным и политическим смыслом. Там, где есть проблемы с завозом грузов, откуда люди подолгу не могут выехать, чтобы отдохнуть или повидать родных, там, где плохо работает общественный транспорт – там неизбежно возникает негативный социальный фон.

Федеральное Правительство и органы исполнительной власти на местах, действуя согласованно, обязаны обеспечить единство транспортного пространства на всей территории страны, доступность самых отдаленных ее уголков.

**Вторая принципиальная задача транспорта – обеспечение внешнеэкономических связей и вхождения России в мировой рынок.**

Новый век станет веком глобализации торговли. Перевозки все заметнее будут концентрироваться в международных транспортных коридорах, а ключевыми элементами на экономической карте мира станут крупные транспортно-распределительные узлы.

Внешняя торговля России – это более 250 миллионов тонн грузов в год, это почти треть доходов федерального бюджета. Но, наряду с обслуживанием национального внешнеторгового оборота, наша транспортная система имеет и значительный транзитный потенциал.

По своему географическому положению России предназначено быть транзитной страной между зонами наиболее активного роста мировой торговли – Европейским сообществом, Азией и Северной Америкой.

Мы уже сегодня располагаем уникальными действующими транзитными системами – это Транссиб, это БАМ, это Северный морской путь. Задача транспортников – сделать движение грузов по ним надежным, быстрым и дешевым. В ее решении мы рассчитываем на помощь всех ведомств, призванных решать задачи государственного регулирования и контроля международной торговли и транспорта.

Транзит даст не только дополнительные доходы. Он стимулирует развитие регионов, освоение современных технологий, повысит международный престиж и влияние России.

Разумеется, проводя политику международной интеграции, открывая транспортный рынок, необходимо постоянно следить за положением на нем отечественных перевозчиков и всемерно содействовать повышению их конкурентоспособности.

**И, наконец, еще одна принципиальная задача, актуальность которой растет буквально с каждым днем – сделать перемещение людей и грузов безопасным и наносящим минимум вреда природе.**

Современный подход мирового сообщества к устойчивому развитию транспорта основан на безопасности, экологии и ресурсосбережении. При этом, с одной стороны, должна возрастать ответственность транспорта, который является непосредственным источником опасности и ущерба природе. С другой стороны – общество, которое пользуется услугами транспорта, должно разделять эту ответственность и поддерживать программы безопасности и ресурсосбережения на транспорте.

Нам нельзя больше надеяться только на защитные силы природы и на ее способность к обновлению. Нельзя сохранять безучастность к тому, что на автомобильных дорогах ежедневно гибнет более 60 человек.

Государство должно более активно поддерживать разработки, производство и приобретение безопасной и экологически безвредной транспортной техники, а также природоохранные программы на транспорте. Легче сообща предотвратить беду, чем устранять ее последствия.

Уважаемые коллеги! Позвольте сделать короткий обзор отдельных секторов транспортного комплекса России, находящихся в ведении Министерства транспорта.

**44 морских порта** можно назвать главными торговыми воротами страны, поскольку перевозки морем обеспечивают около 80% объема российской внешней торговли.

Ужесточение конкуренции со стороны портов сопредельных государств и изменение структуры грузовой базы заставило по-новому взглянуть на стратегию развития портов. За последние годы мощность перегрузочных комплексов увеличена на 3,5 миллиона тонн. Это сделано без привлечения бюджетных средств и с использованием самых передовых технологий и оборудования.

В этом году в портах будет переработано на 20 миллионов тонн грузов больше, чем в прошлом. Более 75% этого прироста обеспечено за счет взаимодействия с железной дорогой и успешной конкуренции с иностранными портами. Большинству портов пришлось в сжатые сроки решать задачи по кардинальному изменению номенклатуры перерабатываемых грузов. При этом такие крупные порты, как Новороссийск и Санкт-Петербург, превысили рекордные объемы работы, достигнутые ими в дореформенный период. Вместе с тем импорт транзитных услуг портов сопредельных государств еще очень существенен. Его годовой объем оценивается в полтора - два миллиарда долларов.

Порт - это не только технологический комплекс. Это узел, где одновременно с производственной и предпринимательской деятельностью, реализуется национальная таможенная и пограничная политика, обеспечивается решение других важнейших государственных задач.

В ходе углубления реформ отношений собственности становится очевидно, что государство в порту должно выступать не только как администратор и координатор, но и как эффективный собственник имущества, которое по закону не подлежит приватизации.

Мы будем поощрять инициативу и предприимчивость хозяйствующих субъектов в портах. Но приоритет стратегических интересов государства является безусловным.

**Морской флот России** в период экономических реформ интегрировался в мировое судоходное сообщество и живет, во многом, по его правилам.

Десять крупных пароходств и 260 независимых судовладельцев контролируют сегодня более 1100 судов суммарным дедвейтом 13 миллионов тонн. Флот работает в условиях жесткой конкуренции на международном фрахтовом рынке, обеспечивая ежегодно экспорт услуг на сумму около 2 миллиардов долларов без вывоза из страны невосполнимых природных ресурсов.

Более 20% процентов всех судов числится в иностранных реестрах, что является следствием рационального экономического выбора судовладельцев в условиях рыночных реалий.

На недавнем заседании Совета безопасности был намечен ряд мер, направленных на повышение экономической привлекательности строительства и регистрации судов в России. Кроме того, предусматриваются меры по увеличению доли отечественного флота в обслуживании российской грузовой базы.

Эти меры обеспечат не только поддержку российского флота и судостроения. Они будут содействовать укреплению национальной безопасности, решению проблемы занятости, подъему отдельных отраслей экономики, развитию приморских регионов.

Особую роль морской транспорт должен сыграть в развитии Российского Севера. Мы имеем уникальный опыт обеспечения надежного судоходства в Арктике и современный атомный ледокольный флот, который в эти дни отмечает свое сорокалетие.

Этот потенциал будет полностью востребован в начале 21 века. Сейчас интенсивно разрабатывается ряд проектов использования ресурсов Арктики и развития северных территорий. Объемы соответствующей грузовой базы к 2010 году могут составить 18-20 миллионов тонн. Имеются планы осуществления евроазиатского грузового транзита Северным морским путем. Результаты осуществления этих проектов и планов, в которых морскому транспорту отводится ведущая роль, могут превзойти самые смелые прогнозы.

Уважаемые коллеги! Петр Великий был не только создателем российского флота. Он мечтал связать сквозным водным путем центральную часть страны с Балтикой и начал работы по улучшению естественных речных и озерных путей.

Сегодня российская **система внутренних водных путей** - одна из наиболее развитых в мире. Ее протяженность превышает 100 тысяч километров. Уникальная глубоководная система европейской части России связывает Балтику, Каспий и Черное море.

Одна из задач государственного значения, которая решается на внутреннем водном транспорте - это обеспечение устойчивой работы судоходных гидросооружений. Эти сооружения, которые можно с уверенностью назвать национальным достоянием, решают далеко не только транспортные задачи.

Вот один из примеров. В октябре была принята в эксплуатацию после восстановления плотина Кузьминского гидроузла на реке Оке. После трехлетнего перерыва возобновится движение грузовых и пассажирских судов, а туристические теплоходы вновь смогут ошвартоваться у причала села Константиново - родины Сергея Есенина. Но главное - восстанавливаются экология реки, уровень грунтовых вод, плодородие заливных и орошаемых земель, привычный уклад жизни населения.

Речной транспорт занимает особое место в доставке грузов в районы Крайнего Севера, обеспечивая завоз более 12 миллионов тонн различных грузов. Решение этой важнейшей государственной задачи речники осуществляют во взаимодействии с железнодорожниками, моряками, администрациями регионов.

Устойчивость Северного завоза в значительной мере зависит от рационализации транспортных схем, а также от своевременности оплаты выполненных перевозок.

Буквально на днях Государственная дума приняла в первом чтении Кодекс внутреннего водного транспорта. Он приводит правовую базу отрасли в соответствие нормам гражданского и международного права, что позволит речникам повысить эффективность работы, обеспечить поэтапную интеграцию водных путей России в европейские транспортные коридоры.

Вообще в период реформ обновление правовой базы стало для нас приоритетом номер один, и сделано здесь немало. Практически каждый вид транспорта вступит в новый век с новым базовым законом. Транспортники признательны Государственной Думе и Совету Федерации, которые дают транспортным законопроектам «зеленую улицу». Мы надеемся, что эта поддержка сохранится и в дальнейшем.

Наиболее массовым в нашей стране, безусловно, является **автомобильный транспорт**.

Еще при Иване Грозном при учреждении Ямского Приказа впервые был узаконен статус ямщиков как общественных перевозчиков, которые выполняли государственные функции. Они были освобождены от подушного налога и получали специальные денежные субсидии. С тех пор профессии, связанные с перевозками людей и грузов по российским дорогам, всегда были в ряду самых уважаемых в народе.

Экономические реформы сделали автотранспорт народным бизнесом, в котором занято более 200 тысяч мелких и средних предприятий.

Сегодня в России эксплуатируется свыше трех миллионов грузовых автомобилей, и цифра эта постоянно растет. Одновременно становится все больше личных легковых автомобилей - их уже 130 на тысячу жителей.

Дальнейшая автомобилизация России, со всеми ее плюсами и минусами, неизбежна. Она не только меняет транспортный баланс страны. Она вызывает структурные сдвиги во многих отраслях экономики, заставляет подстраивать «под автомобиль» городскую среду, в известном смысле - менять образ жизни.

Для того, чтобы этот процесс был экономически и социально оправдан, необходимо решить несколько взаимосвязанных задач.

Во-первых, нужна предельно высокая эффективность коммерческого автомобильного транспорта. Она может быть достигнута при условии усиления конкуренции, развития экспедиторской деятельности, расширения набора предоставляемых клиентуре услуг. Одновременно в этой сфере необходимо совершенствование системы государственного регулирования и контроля, поддержка добросовестных предпринимателей.

Во-вторых, необходимо в кратчайшие сроки решить ряд острых проблем городского пассажирского транспорта. Сегодня автобусы, трамваи, троллейбусы и метрополитены, независимо от погоды и курса доллара, исправно перевозят 120 миллионов пассажиров в сутки. Но этот транспортный сектор, как никакой другой, остро нуждается в современных механизмах финансирования и управления. Они должны обеспечить коренное обновление парка, гарантировать его нормальную эксплуатацию и реализовать естественный принцип социальной и экономической справедливости - все транспортные услуги должны быть оплачены.

Мы должны помнить, что эффективный общественный транспорт - это необходимая альтернатива экспансии личного легкового автомобиля. В крупных городах России эта проблема осознана уже в 20 веке.

И, в третьих, для ответа на вызов, который бросает нам автомобилизация, необходимо продолжить развитие дорожной сети России и сохранить надежные источники финансирования этой важнейшей деятельности.

Сказанное позволяет констатировать, что транспорт в целом сохранил свою работоспособность, не стал узким местом на первом этапе реформ. Но уже завтра имеющегося потенциала будет недостаточно. Практики хорошо знают, что внутренние ресурсы отрасли, в основном, исчерпаны и транспорту требуются кардинальные качественные изменения.

Чтобы двигаться вперед, нам нужно, прежде всего, осознать новую роль транспорта и всей инфраструктуры в экономике 21 века.

В прежние годы транспортно-экономическая наука постоянно дискутировала вопрос о том, что первично - развитие транспорта или размещение производительных сил.

С переходом к рынку государство сохранило больше рычагов влияния в инфраструктуре, чем в производственном секторе. А это значит, что развитие транспорта становится важнейшим элементом управления экономикой и фактором развития территорий. При этом неизмеримо возрастает ответственность и цена ошибки при выборе решений.

В начале своего доклада я отметил неизменные приоритеты транспортной политики - сохранение единого транспортного пространства, международную транспортную интеграцию, охрану природы и обеспечение безопасности транспортной деятельности. Позвольте мне теперь высказать некоторые соображения о том, как изменится облик и роль транспорта на пороге нового века.

**Прежде всего, изменится характер взаимоотношений транспорта и грузовладельцев.**

Мы привыкли говорить о необходимости полного удовлетворения потребностей экономики в транспортных услугах. Но в ближайшее время роль транспорта станет гораздо более конструктивной. Он будет активно участвовать в рационализации экономических связей, в организации и оптимизации товарных потоков. Транспортные технологии будут интегрироваться с индустриальными.

**Интеграция станет для транспорта ключевым понятием**. Она будет идти по следующим основным направлениям:

* во-первых, крупные грузовладельцы будут активно участвовать в развитии транспортной инфраструктуры и подвижного состава. Такие примеры есть уже сегодня - нефтяные компании заказывают современные специализированные танкеры, угольщики строят портовые терминалы. Помимо прогресса технологий, такая интеграция позволит экспортировать грузы на выгодных для России условиях поставки;
* во-вторых, будут создаваться компании-операторы с участием различных видов транспорта. Это позволит перейти от административных к чисто рыночным методам формирования сквозных тарифов и организации смешанных перевозок. Именно исходя из таких подходов, моряки и железнодорожники предполагают развивать транспортные терминалы в Темрюке и Новороссийске;
* в-третьих, мы будем свидетелями создания крупных горизонтально интегрированных структур внутри одного вида транспорта. Результатом будет снижение транспортных издержек и повышение инвестиционного потенциала. В ближайшей перспективе очевидно появление крупных альянсов в судоходстве и авиации.

Другое требование времени заключается в том, что **транспорт будет гораздо теснее, чем сейчас, связан с транспортным машиностроением**.

Многие страны - Германия, Япония, Южная Корея, Китай, Тайвань и другие - после серьезных экономических потрясений и реформ вступали в фазу роста. Их опыт показывает, что ориентация промышленности на потребности транспорта в судах, автомобилях, контейнерах, перегрузочной технике способна обеспечить подъем целых отраслей промышленности.

Транспорт и транспортное машиностроение станут одной из главных сфер проникновения банковского капитала в реальный сектор экономики.

Уже сейчас ряд крупных банков - Внешэкономбанк, Сбербанк - проявляет интерес к транспортным проектам и программам.

**В 21 веке транспорт станет гораздо более наукоемким**. Уровень научно-технического прогресса станет напрямую определять конкурентоспособность транспортных систем. Решающего продвижения здесь можно ожидать на следующих трех направлениях:

* во-первых, тотальная информатизация транспорта;
* во-вторых, создание экономичных и экологически совершенных транспортных средств;
* в третьих - создание транспортно-индустриальных технологий, систем доставки «точно вовремя», мультимодальных логистических центров, контейнерных и контрейлерных систем.

Последнее направление будет развиваться особенно быстро, поскольку темпы контейнеризации обычно превышают рост валового внутреннего продукта на 2-3%.

Российской транспортной науке предстоит сделать решительный шаг вперед - а для этого нам понадобятся умы, незаурядные личности. Слава Богу, Россия не испытывает в них недостатка.

Создатель первого в мире ледокола «Ермак» адмирал Макаров, корифей судостроения академик Крылов, изобретатель судов на подводных крыльях профессор Алексеев, автор метода решения транспортной задачи нобелевский лауреат Канторович, создатель теории взаимодействия видов транспорта академик Образцов - эти и другие имена известны всему транспортному миру. Их дело и традиции должны быть продолжены новыми поколениями молодых российских ученых.

**Новая роль транспорта потребует пересмотра отношения к нему как просто к одной из экономических отраслей**.

Сопоставим две цифры: транспорт дает сегодня 12% валового внутреннего продукта и при этом обеспечивает около 20% налоговых поступлений в федеральный бюджет. Очевидно, что транспорт несет существенную налоговую нагрузку. Возникает вопрос - правомерно ли, как и прежде, рассматривать транспорт в качестве одного из главных налогоплательщиков? Видимо, здесь нужен другой подход.

Огромные российские расстояния обусловливают неизбежно более высокую, чем в других странах, долю транспортных издержек в конечной цене продукции. Это значит, что снижение налогов на транспорте будет содействовать заметному росту во всех грузопроизводящих отраслях.

В такой ситуации любая мера по экономической поддержке транспорта окупится сторицей. Транспорт нужен стране не как эффективный канал сбора налогов, но, прежде всего, как мощный катализатор экономического роста. Кроме того, если транспорт сможет привлечь инвестиции для обновления изношенного парка транспортных средств, это даст заказы промышленности и стимулирует ее рост.

Понимание новой роли транспорта и необходимость изменения отношения к нему широко обсуждаются сейчас управленцами, практиками транспорта и учеными. В этом диалоге принимают участие транспортные ассоциации, объединения грузовладельцев, профсоюзы, специалисты различных отраслей.

Большое внимание уделяют транспорту и органы власти. Обсуждение транспортных проблем на Комиссии Правительства по оперативным вопросам, на Совете безопасности, создание Правительственной комиссии по транспортной политике, - все это свидетельство того, что государство рассматривает проблемы транспорта самым серьезным образом.

Существующая Концепция государственной транспортной политики Российской Федерации, безусловно, сыграла свою положительную роль. Но сейчас настало время для ее обновления.

Эта работа могла бы выполняться в рамках подготовки проекта стратегического плана развития Российской Федерации на долгосрочную перспективу, которая начата Правительством Российской Федерации.

Значимость транспортной политики России должна выйти за рамки транспорта.

Ее положения должны учитываться при выработке социальных и экономических планов, а также мер налогового и таможенного регулирования.

Ее принципы должно понять и принять все общество.

Я надеюсь, что наша конференция станет важным этапом в выработке такой политики.