

ТРАНСПОРТНЫЙ КОМПЛЕКС РОССИИ

МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

СОДЕРЖАНИЕ

ЭКОНОМИКА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ В 2002 ГОДУ	2
ОСНОВНЫЕ ПОКАЗАТЕЛИ РАБОТЫ ТРАНСПОРТНОГО КОМПЛЕКСА	3
Перевозки пассажиров	3
Перевозки грузов	4
Международные перевозки грузов	6
Экономическое состояние транспортных организаций	7
Труд и заработная плата	8
Бюджетное финансирование	8
Инвестиционная деятельность	9
ФЕДЕРАЛЬНАЯ ЦЕЛЕВАЯ ПРОГРАММА “МОДЕРНИЗАЦИЯ ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ РОССИИ (2002–2010 ГОДЫ)”	12
СОСТОЯНИЕ ОТДЕЛЬНЫХ ВИДОВ ТРАНСПОРТА	15
Морской транспорт	15
Гражданская авиация	18
Внутренний водный транспорт	20
Дорожное хозяйство	23
Автомобильный транспорт	26
Городской пассажирский транспорт	29
Промышленный транспорт	32
ОСНОВНЫЕ ЗАДАЧИ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОГО КОМПЛЕКСА	34

1

ЭКОНОМИКА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ В 2002 ГОДУ

Прошлый год стал четвертым подряд годом роста экономики, хотя темпы развития несколько замедлились. Согласно предварительным оценкам, прирост объема ВВП за 2002 год составил 4,1%, увеличение производства промышленной продукции – 3,7%, продукции сельского хозяйства – 1,7%, инвестиций в основной капитал – 2,6%, реальных располагаемых денежных доходов населения – 8,8%, платных услуг населению – 0,4%. Внешнеторговый оборот вырос на 5,9%.

В 2002 году усилилось влияние экспортно-ориентированного сектора экономики. Наиболее высокие темпы роста отмечались в нефтедобывающей промышленности (8,7%) и в цветной металлургии (6,0%). В других отраслях, ориентированных на внешний рынок, конъюнктура не была столь благоприятной и темпы роста несколько замедлились. Сравнительно низкими темпами росли объемы производства в нефтеперерабатывающей промышленности (4,7%), в лесной, деревообрабатывающей и целлюлозно-бумажной (2,4%). В газовой промышленности рост составил 3,2%, в черной металлургии – 3,0%, в химической и нефтехимической промышленности – 1,6%.

Вместе с тем на внутреннем рынке в 2002 году наблюдалось нарастающее влияние конкурирующего импорта. При росте выпуска промышленной продукции на 3,7% объем импорта вырос на 12,5%, а по машинам, оборудованию и транспортным средствам рост импорта превысил 20%.

В основных грузообразующих отраслях, ориентированных на внутренний рынок, рост объемов производства, по предварительным данным, составил: в машиностроении и металлообработке – 2,0%, в промышленности стройматериалов – 3,0%, в цементной промышленности – 6,9%, в пищевой промышленности – 6,5%.

В 2002 году наблюдалось замедление темпов роста инвестиций в основной капитал (2,6% против 8,7% в 2001 году).

Снижение инвестиционного спроса в определенной степени компенсировалось ростом потребительского спроса. Прирост товарооборота розничной торговли составил 9,1%. Предпосылкой стало увеличение реальной средней заработной платы (16,6%) и реальных располагаемых денежных доходов населения (8,8%). Возрастающий разрыв между заработной платой и производительностью труда инициировал повышение издержек производства и снижение рентабельности.

Индекс потребительских цен за декабрь 2002 года составил 115,1% (в январе–декабре 2001 года – 118,6%), индекс цен производителей промышленной продукции – 117,1% (в 2001 году – 110,7%).

По мнению экспертов, в ближайшей перспективе сохранение благоприятной внешней конъюнктуры и рост доходов населения будут способствовать сохранению экономического роста в России. Вместе с тем необходимыми условиями ускорения развития экономики по-прежнему являются совершенствование структуры инвестиций в реальный сектор, нацеленное на масштабную модернизацию основного капитала, повышение производительности труда и конкурентоспособности отечественной продукции товаров на внутреннем и внешнем рынке.

ОСНОВНЫЕ ПОКАЗАТЕЛИ РАБОТЫ ТРАНСПОРТНОГО КОМПЛЕКСА

ПЕРЕВОЗКИ ПАССАЖИРОВ

Основными задачами государственной политики в транспортном комплексе в 2002 году были создание в Российской Федерации единого транспортного пространства и его интеграция в международную транспортную систему, обеспечение транспортной доступности регионов и населенных пунктов, скоординированное развитие транспортной инфраструктуры, повышение безопасности и экологичности транспорта, совершенствование правовых и экономических условий транспортной деятельности, повышение инвестиционной привлекательности национальной транспортной системы, модернизация транспортных технологий, развитие прогрессивных логистических перевозочных систем, повышение конкурентоспособности российской транспортной системы на мировом рынке транспортных услуг.

Транспортная система в течение 2002 года функционировала достаточно стабильно. Платежеспособный спрос населения и отраслей экономики в транспортных услугах был в целом обеспечен.

В секторе перевозок пассажиров наиболее быстрыми темпами в 2002 году росли перевозки пассажиров в гражданской авиации (5,6%) и на внутреннем водном транспорте (3,7%). Эти отрасли имеют наилучшую динамику и в среднесрочном периоде. С 1999 по 2002 год объем воздушных пассажирских перевозок вырос почти на 25%, а пассажирооборот – на 21%, что стало результатом общего оздоровления отрасли, относительной стабильности тарифов и роста платежеспособного спроса. За тот же период объем пассажирских перевозок речным транспортом вырос на 31%, а пассажирооборот – на 27%, что связано прежде всего с развитием речного туризма.

Объемы перевозок в секторе городского общественного транспорта не в полной мере отражаются статистикой из-за неполноты учета деятельности мелких операторов и индивидуальных предпринимателей. Кроме того, все большая часть поездок совершает-

ТАБЛИЦА 2.1

ПЕРЕВОЗКИ ПАССАЖИРОВ ПО ВИДАМ ТРАНСПОРТА (миллионов человек)

	ЯНВАРЬ–ДЕКАБРЬ 2001 ГОДА	ЯНВАРЬ–ДЕКАБРЬ 2002 ГОДА	ЯНВАРЬ–ДЕКАБРЬ 2002 ГОДА В % К ЯНВАРЮ–ДЕКАБРЮ 2001 ГОДА
Транспорт всех отраслей экономики	45177,3	43961,4	97,3
в том числе:			
Транспорт отраслей Минтранса России	43871,4	42690,7	97,3
трамвайный	7353,5	6986,8	95,0
метрополитенный	4204,6	4199,5	99,9
троллейбусный	8604,3	8175,7	95,0
автомобильный ^{1,2}	23651,8	23269,0	98,4
морской ^{1,3}	0,8	0,7	83,5
внутренний водный ^{1,4}	30,0	31,1	103,7
авиационный ¹	26,4	27,9	105,6
Транспорт других министерств и ведомств			
железнодорожный	1305,9	1270,7	97,3

¹ Оценка.

² Все автотранспортные организации и индивидуальные предприниматели.

³ Все виды сообщения,

все организации подотрасли "Морской транспорт" и других отраслей экономики.

⁴ Все виды сообщения, все организации подот-

расли "Внутренний водный транспорт" и других отраслей экономики.

ОСНОВНЫЕ ПОКАЗАТЕЛИ РАБОТЫ ТРАНСПОРТНОГО КОМПЛЕКСА

ся на личных легковых автомобилях, парк которых в 2002 году увеличился на 1,2 млн. единиц и достиг 21,2 миллиона.

Индексы тарифов на пассажирские перевозки в 2002 году несколько превысили индекс потребительских цен (115,1%) и составили: на автомобильном транспорте – 125,4%, на метрополитенном – 133,7%, на трамвайном – 137,3%, на троллейбусном – 135,1%. На железнодорожном транспорте индекс тарифов составил 122,0%. Это – результат постепенного приближения механизмов ценообразования на пассажирском транспорте к рыночным.

ТАБЛИЦА 2.2

ПАССАЖИРООБОРОТ ПО ВИДАМ ТРАНСПОРТА (миллионов пассажирокилометров)

	ЯНВАРЬ–ДЕКАБРЬ 2001 ГОДА	ЯНВАРЬ–ДЕКАБРЬ 2002 ГОДА	ЯНВАРЬ–ДЕКАБРЬ 2002 ГОДА В % К ЯНВАРЮ–ДЕКАБРЮ 2001 ГОДА
Транспорт всех отраслей экономики	540947,4	537438,4	99,4
в том числе:			
Транспорт отраслей Минтранса России	383046,4	384438,4	100,4
трамвайный ¹	23160,9	21659,2	93,5
метрополитенный ¹	51309,7	51234,1	99,9
троллейбусный ¹	27786,7	26162,3	94,2
автомобильный ^{1,2}	219152,7	219644,9	100,2
морской ^{1,3}	79,7	86,2	108,2
внутренний водный ^{1,4}	999,2	1059,2	106,0
авиационный ¹	60557,5	64592,5	106,7
Транспорт других министерств и ведомств			
железнодорожный	157901,0	153000,0	96,9

¹ Оценка.

² Все автотранспортные организации и индивидуальные предприниматели.

³ Все виды сообщения, все организации подотрасли “Морской транспорт” и других отраслей экономики.

⁴ Все виды сообщения, все организации подотрасли “Внутренний водный транспорт” и других отраслей экономики.

ПЕРЕВОЗКИ ГРУЗОВ

Объем перевозок грузов в транспортном комплексе в 2002 году, по предварительным оценкам, возрос по сравнению с прошлым годом на 3,1%, что соответствует росту промышленного производства в натуральном выражении. Как и в предыдущие годы, в 2002 году основную долю прироста объемов внутренних перевозок обеспечил автомобильный транспорт.

На морском транспорте впервые за период реформ зафиксирован рост объемов перевозок флотом, зарегистрированным в России, что связано прежде всего с высокой конъюнктурой в секторе экспорта наливных грузов. Объем переработки грузов в российских морских портах вырос в 2002 году на 28%.

Все предъявленные к доставке грузы (в объеме около 16 млн. тонн), адресованные в районы Крайнего Севера и приравненные к ним местности, были своевременно доставлены получателям.

Снижение объемов перевозок грузов на внутреннем водном транспорте после двух лет роста связано с уменьшением спроса на нерудные строительные материалы, изменением структуры топливного баланса в ряде регионов и уменьшением пропускной способности внутренних водных путей в отдельных бассейнах из-за неблагоприятных погодных условий.

ОСНОВНЫЕ ПОКАЗАТЕЛИ РАБОТЫ ТРАНСПОРТНОГО КОМПЛЕКСА

Рост тарифов на перевозки грузов в транспортном комплексе в 2002 году, как и в среднесрочном периоде, определялся, главным образом, рыночными факторами и составил: на автомобильном транспорте – 12,2%, на морском – 2,1%, на внутреннем водном – 12,9%, на авиационном – 7,9%. Рост тарифов на железнодорожном транспорте составил 19,5%, цены товаропроизводителей выросли на 17,1%.

ТАБЛИЦА 2.3

ПЕРЕВОЗКИ ГРУЗОВ ПО ВИДАМ ТРАНСПОРТА (миллионов тонн)

	ЯНВАРЬ–ДЕКАБРЬ 2001 ГОДА	ЯНВАРЬ–ДЕКАБРЬ 2002 ГОДА	ЯНВАРЬ–ДЕКАБРЬ 2002 ГОДА В % К ЯНВАРЮ–ДЕКАБРЮ 2001 ГОДА
Транспорт всех отраслей экономики	11428,2	11795,0	103,2
в том числе:			
Транспорт отраслей Минтранса России	9518,7	9811,2	103,1
промышленный железнодорожный ¹	3229,3	3311,1	102,5
автомобильный ²	6125,3	6347,7	103,6
морской ^{1,3}	33,8	35,8	105,8
внутренний водный ^{1,4}	129,4	115,7	89,4
авиационный ¹	0,86	0,88	102,2
Транспорт других министерств и ведомств	1909,5	1983,8	103,9
железнодорожный	1056,1	1084,2	102,7
трубопроводный	853,4	899,6	105,4

ТАБЛИЦА 2.4

ГРУЗООБОРОТ ПО ВИДАМ ТРАНСПОРТА (миллионов тонно-километров)

	ЯНВАРЬ–ДЕКАБРЬ 2001 ГОДА	ЯНВАРЬ–ДЕКАБРЬ 2002 ГОДА	ЯНВАРЬ–ДЕКАБРЬ 2002 ГОДА В % К ЯНВАРЮ–ДЕКАБРЮ 2001 ГОДА
Транспорт всех отраслей экономики	3780153,6	3991168,9	105,6
в том числе:			
Транспорт отраслей Минтранса России	384989,1	382683,2	99,4
промышленный железнодорожный ¹	26080,3	27309,3	104,7
автомобильный ^{1,2}	159852,1	167237,6	104,6
морской ^{1,3}	113548,6	105237,8	92,7
внутренний водный ^{1,4}	82882,0	80238,5	96,8
авиационный ¹	2626,1	2660,0	101,3
Транспорт других министерств и ведомств	3395164,5	3608485,7	106,3
железнодорожный	1433617,0	1508800,0	105,2
трубопроводный	1961547,5	2099685,7	107,0

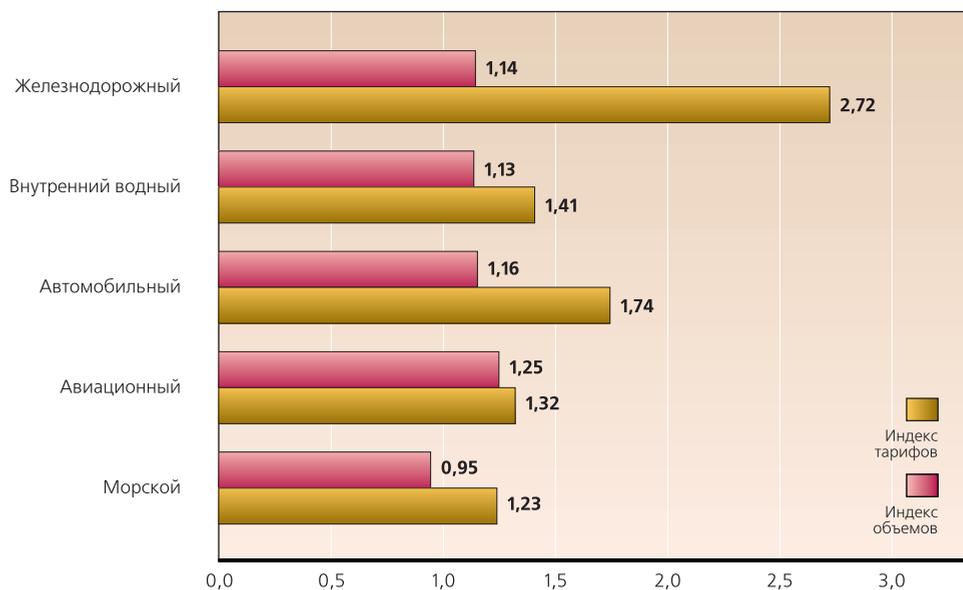
¹ Оценка.

² Все автотранспортные организации и индивидуальные предприниматели.

³ Все виды сообщения, все организации подотрасли "Морской транспорт" и других отраслей экономики.

⁴ Все виды сообщения, все организации подотрасли "Внутренний водный транспорт" и других отраслей экономики.

ГРАФИК 2.1

**ИЗМЕНЕНИЕ ОБЪЕМОВ ПЕРЕВОЗОК ГРУЗОВ И ТАРИФОВ
В СРЕДНЕСРОЧНОМ ПЕРИОДЕ (2002 год к 1999 году, в процентах)****МЕЖДУНАРОДНЫЕ
ПЕРЕВОЗКИ ГРУЗОВ**

Объем международных перевозок грузов, по данным за 9 месяцев, составил 116% к уровню 2001 года. Динамика перевозок в объемных показателях складывалась в основном под влиянием роста сырьевого экспорта. Объемы переработки грузов внешней торговли в морских портах увеличились на 29%. Доля отечественных портов в переработке российских грузов превысила 75%.

На рынке международных автомобильных перевозок общий объем деятельности за 2002 год вырос, по оценкам АСМАП, на 10–12%, тогда как объемы перевозок, выполненные российскими перевозчиками, увеличились на 17%. Это способствовало увеличению их рыночной доли, которая составляет в настоящее время около 42%.

Объем транзитных перевозок грузов в контейнерах через территорию Российской Федерации в 2002 году увеличился на 43%.

ТАБЛИЦА 2.5

ПЕРЕВОЗКИ ГРУЗОВ ПО ВИДАМ ТРАНСПОРТА (миллионов тонн)

	2001 ГОД			2002 ГОД			2002 ГОД К 2001 ГОДУ, %		
	ИМПОРТ	ЭКСПОРТ	ВСЕГО	ИМПОРТ	ЭКСПОРТ	ВСЕГО	ИМПОРТ	ЭКСПОРТ	ВСЕГО
Морской и речной	13705	116238	129943	13623	145518	159141	99	125	122
Автомобильный	7218	5924	13142	7967	6774	14741	110	114	112
Авиационный	173	41	213	185	20	206	107	49	97
Железнодорожный	43971	104202	148173	36880	129460	166339	83	124	112
Всего	65067	226405	291471	58655	281772	340427	90	124	117

**ЭКОНОМИЧЕСКОЕ
СОСТОЯНИЕ
ТРАНСПОРТНЫХ
ОРГАНИЗАЦИЙ**

По данным за 10 месяцев 2002 года, балансовая прибыль крупных и средних предприятий транспортного комплекса выросла на 1,0%. В то же время число предприятий, получивших прибыль, сократилось на 9,3%, а предприятий, имеющих убыток, – возросло на 9,3%.

В то же время в 2002 году объемы налоговых платежей организаций транспортного комплекса выросли на 22% (по видам транспорта: на морском транспорте – на 63%, на внутреннем водном – на 39%, на авиационном – на 41%, в дорожном хозяйстве – на 40%, на автомобильном транспорте – на 20%). Прирост выплат по федеральным налогам составил 25%, среди них: по НДС – на 25%, по налогу на прибыль – 5%. Вместе с тем акцизные платежи составили 42% к уровню 2001 года, налоги за пользование природными ресурсами – 95%. Выплаты по региональным налогам выросли на 17%, по местным – сократились на 19%.

ТАБЛИЦА 2.6

ПРИБЫЛЬ, ПОЛУЧЕННАЯ ПРЕДПРИЯТИЯМИ И ОРГАНИЗАЦИЯМИ ТРАНСПОРТНОГО КОМПЛЕКСА, ПО СОСТОЯНИЮ НА 1 НОЯБРЯ 2002 ГОДА (КРУПНЫЕ И СРЕДНИЕ ПРЕДПРИЯТИЯ) (тысяч рублей)

	БАЛАНСОВАЯ ПРИБЫЛЬ (+), УБЫТОК (-)			10 МЕСЯЦЕВ 2002 ГОДА В % К 10 МЕСЯЦАМ 2001 ГОДА	ПРЕДПРИЯТИЯ, ПОЛУЧИВШИЕ ПРИБЫЛЬ			ПРЕДПРИЯТИЯ, ПОЛУЧИВШИЕ УБЫТОК		
	КОЛ-ВО ПРЕДПР. (ЕД.)	ЯНВАРЬ- НОЯБРЬ 2001 ГОДА	ЯНВАРЬ- НОЯБРЬ 2002 ГОДА		КОЛ-ВО ПРЕДПР. (ЕД.)	В % К ОБЩ. ЧИСЛУ ПРИБЫЛЬ	КОЛ-ВО ПРЕДПР. (ЕД.)	В % К ОБЩ. УБЫТОК		
МИНТРАНС РОССИИ – все виды транспорта	5651	15985649	16138135	101,0	2995	53,0	26835672	2656	47,0	10697537
в том числе:										
промышленный										
железнодорожный	140	498190	468994	94,1	104	74,3	538193	36	25,7	69199
трамвайный	77	-712381	-792372	–	7	9,1	11689	70	90,9	804061
метрополитенный	6	90691	180489	199,0	2	33,3	284414	4	66,7	103925,0
троллейбусный	66	-221677	-361950	–	11	16,7	35011	55	83,3	396961
шоссейное хозяйство	891	912979	762923	83,6	652	73,2	1193226	239	26,8	430303
автомобильное хозяйство	3099	-96776	-1681441	–	1367	44,1	2186875	1732	55,9	3868316
морской	135	4799490	5563986	115,9	109	80,7	7373433	26	19,3	1809447
внутренний водный	192	1289861	954705	74,0	118	61,5	1402179	74	38,5	447474
авиационный	364	4081868	5803300	142,2	202	55,5	7821058	162	44,5	2017758
прочие виды транспорта	3	-1302	14538	–	3	100,0	14538	0	0,0	0
погрузочно-разгрузочные и транспортно- экспедиционные работы и услуги	594	5252712	5140991	97,9	360	60,6	5879320	234	39,4	738329
обслуживание транспорта	84	91994	83972	91,3	60	71,4	95736	24	28,6	11764

ОСНОВНЫЕ ПОКАЗАТЕЛИ РАБОТЫ ТРАНСПОРТНОГО КОМПЛЕКСА

**ТРУД
И ЗАРАБОТНАЯ
ПЛАТА**

Численность работающих в отраслях транспортного комплекса сократилась за 2002 год на 3,8%. Среднемесячная заработная плата выросла на 31%. Сопоставление динамики численности работающих с объемами транспортной деятельности свидетельствует о сохранении тенденции к росту производительности труда.

ТАБЛИЦА 2.7

**СРЕДНЕСПСОЧНАЯ ЧИСЛЕННОСТЬ И ЗАРАБОТНАЯ ПЛАТА
РАБОТНИКОВ ПРЕДПРИЯТИЙ И ОРГАНИЗАЦИЙ (ЗА ЯНВАРЬ–НОЯБРЬ 2002 ГОДА)**

	ЧИСЛЕННОСТЬ		СРЕДНЕМЕСЯЧНАЯ ЗАРАБОТНАЯ ПЛАТА	
	ТЫСЯЧ ЧЕЛОВЕК	В % К НОЯБРЮ 2001 ГОДА	РУБЛЕЙ	В % К ЯНВАРЮ– НОЯБРЮ 2001 ГОДА
Экономика России – все отрасли	49900,6	99,8	4294,9	135,7
Транспорт всех отраслей экономики	3280,5	99,8	5884,7	135,1
в том числе:				
Транспорт отраслей Минтранса России	1673,9	96,2	5127,1	131,0
в том числе:				
промышленный железнодорожный ¹	34,6	97,2	5706,2	131,1
трамвайный	88,0	97,1	3903,1	135,6
метрополитенный ¹	48,2	47,7	7048,7	135,1
троллейбусный	92,5	98,1	4018,4	135,7
автомобильное хозяйство	906,9	99,0	4035,0	131,4
шоссейное хозяйство ¹	124,9	98,4	4778,0	126,3
морской	74,5	99,5	9818,0	126,2
внутренний водный ¹	104,5	99,0	5515,7	138,9
авиационный	199,8	102,2	8838,9	133,3
Транспорт других министерств и ведомств	1333,5	98,7	7069,2	138,2
в том числе:				
железнодорожный МПС России	1138,3	97,6	6167,6	140,8
трубопроводный	195,2	105,6	12326,9	126,5

¹ По крупным и средним предприятиям.

**БЮДЖЕТНОЕ
ФИНАНСИРОВАНИЕ**

Запланированные объемы бюджетного финансирования транспортного комплекса в 2002 году (без учета дорожного хозяйства) составили 157% к уровню 2001 года, в частности: по текущим расходам – 141%, по капитальным расходам – 215%.

ТАБЛИЦА 2.8

**БЮДЖЕТНОЕ ФИНАНСИРОВАНИЕ МИНТРАНСА РОССИИ
(БЕЗ УЧЕТА ДОРОЖНОГО ХОЗЯЙСТВА) (миллионов рублей)**

НАИМЕНОВАНИЕ	ФАКТИЧЕСКОЕ ФИНАНСИРОВАНИЕ 2001 ГОДА	ОБЪЕМ БЮДЖЕТНОГО ФИНАНСИРОВАНИЯ НА 2002 ГОД	ФАКТИЧЕСКОЕ ФИНАНСИРОВАНИЕ 2002 ГОДА
МИНИСТЕРСТВО – всего	5742,3	9026,2	8986,8
I. Текущие расходы	4286,2	6061,9	6027,6
Водный транспорт	1789,2	2412,4	2385,1
в том числе:			
– морской транспорт	508,0	463,4	463,4
– речной транспорт	1280,9	1875,7	1875,7

ТАБЛИЦА 2.8 (продолжение)

**БЮДЖЕТНОЕ ФИНАНСИРОВАНИЕ МИНТРАНСА РОССИИ
(БЕЗ УЧЕТА ДОРОЖНОГО ХОЗЯЙСТВА) (миллионов рублей)**

НАИМЕНОВАНИЕ	ФАКТИЧЕСКОЕ ФИНАНСИРОВАНИЕ 2001 ГОДА	ОБЪЕМ БЮДЖЕТНОГО ФИНАНСИРОВАНИЯ НА 2002 ГОД	ФАКТИЧЕСКОЕ ФИНАНСИРОВАНИЕ 2002 ГОДА
– субсидирование процентных ставок по привлеченным кредитам	0,3	73,3	46,0
Автомобильный транспорт	9,0	26,5	26,5
Воздушный транспорт	165,4	434,2	433,9
Образование	1363,2	1874,8	1874,8
Здравоохранение	49,9	126,0	126,0
Культура	0,2	0,2	0,2
Наука	125,5	77,6	77,6
Функционирование исполнительных органов государственной власти	758,5	1002,5	1002,5
– центральный аппарат	151,8	208,2	208,2
– территориальные органы	606,7	794,3	794,3
Международная деятельность		48,6	41,9
ФЦП “Глобальная навигационная система”		36,3	36,3
II. Капитальные расходы	1369,0	2945,8	2940,7
Государственные капитальные вложения	948,0	2444,0	2444,0
ФЦП “Восстановление экономики и социальной сферы Чеченской Республики”	217,8	196,5	194,7
Погашение кредиторской задолженности	203,2	305,3	302,0
III. Финансовая помощь бюджетам других уровней	23,6	9,9	9,9
IV. Финансирование из Резервного фонда Правительства Российской Федерации	63,5	8,6	8,6

**ИНВЕСТИЦИОННАЯ
ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ**

В 2002 году общий объем инвестиций в развитие транспортного комплекса превысил 15,8 млрд. рублей. Доля федерального бюджета в общем объеме инвестиций составила 48,3 млрд. руб., средства бюджетов субъектов Российской Федерации и местных бюджетов – 72,4 млрд. руб., средства внебюджетных источников – 37,7 млрд. руб.

Инвестиции из федерального бюджета в развитие авиационного, морского, внутреннего водного и автомобильного транспорта в 2002 году в 1,8 раза превысили объемы 2001 года и были направлены в основном на реализацию мероприятий Федеральной целевой программы “Модернизация транспортной системы России (2002–2010 годы)” (2051 млн. руб.) и Федеральной целевой программы “Восстановление экономики и социальной сферы Чеченской Республики (2002 год и последующие годы)” – 197 млн. руб. В среднесрочном периоде с 2000 по 2002 год федеральные капитальные вложения в развитие транспортного комплекса увеличились более чем в 3,5 раза.

Начиная с 2001 года для стимулирования притока частных инвестиций используется новая форма государственной поддержки – возмеще-

ние части затрат транспортных организаций на обновление парка транспортных средств и их строительства на российских предприятиях. В 2002 году на эти цели направлено 49,5 млн. руб. в виде государственной поддержки, в 2003 году предполагается направить 100 млн. рублей.

Для стимулирования приобретения воздушных судов отечественного производства с 2002 года применяется механизм возмещения российским авиакомпаниям части затрат на уплату лизинговых платежей за воздушные суда, а также части расходов на уплату процентов по кредитам. В 2002 году на приобретение воздушных судов с использованием этого механизма заключено 5 контрактов на общую сумму 2371,1 млн. руб. в течение 5 лет. Объем государственной поддержки составил 97,8 млн. рублей.

Ряд инвестиционных проектов в транспортном комплексе финансируется с привлечением средств ведущих российских банков. Сбербанк России, Внешэкономбанк, Внешторгбанк, Российский банк развития участвуют в финансировании проектов по судостроению (строительство сухогрузных теплоходов класса “река–море” – кредит 49 млн. долл., буксиров ледового класса – кредит 5 млн. долл., двух танкеров дедвейтом по 20 тыс. тонн каждый на сумму 80 млн. долл. и др.), по приобретению воздушных судов (АН-124-100, кредит – 16 млн. долл., Ту-204 – кредит 32,7 млн. долл., Ту-204-100 – кредитная линия 115 млн. руб., Ту-214 – три кредитных договора на общую сумму 191,9 млн. руб. и др.), по развитию портовой инфраструктуры (строительство Санкт-Петербургского нефтяного терминала мощностью 2 млн. тонн – кредит на сумму 48 млн. долл.; контейнерного терминала – кредит на 5 млн. долл.; комплекса по перегрузке минеральных удобрений – кредит на 18 млн. долл.) и других.

Используются также средства международных финансовых институтов. ЕБРР выделен заем на 229 млн. долл. на реализацию проекта “Строительство участков первой очереди транспортного обхода г. Санкт-Петербурга и автодороги Чита–Хабаровск” и заем на 5,4 млн. долл. на реализацию проекта “Региональная система безопасности мореплавания в восточной части Финского залива”.

Основными инвестиционными проектами 2002 года являются следующие. В портовой индустрии в 2002 году продолжались работы по строительству второй очереди Балтийского балкерного терминала, развитию контейнерного терминала на причале №101 и Петербургского нефтяного терминала. В порту Выборг введен комплекс для перевалки минеральных удобрений мощностью 0,6 млн. тонн. В порту Туапсе продолжалось строительство двух причалов для переработки генеральных грузов суммарной мощностью 1,0 млн. тонн. Сдана 1-я очередь железнодорожного паромного комплекса в международном торговом порту Махачкала.

В дорожном комплексе продолжалось строительство автодороги Чита–Хабаровск, кольцевой автомобильной дороги вокруг Санкт-Петербурга, автомагистрали “Дон”, автомагистрали “Кавказ”, автодороги Адлер – Красная Поляна и других объектов.

В секторе гражданской авиации введены в эксплуатацию взлетно-посадочные полосы в аэропортах Якутск, Магадан, Сыктывкар, аэровокзальный сектор аэропорта Нальчик.

На внутренних водных путях завершены реконструкция Пермского шлюза и комплекс работ по Волго-Балтийскому водному пути.

На Екатеринбургском, Московском, Нижегородском и Самарском метрополитенах построено 412 километров путей и введены 4 новые станции. На Московском метрополитене после реконструкции открыта станция “Воробьевы горы”.

ОСНОВНЫЕ ПОКАЗАТЕЛИ РАБОТЫ ТРАНСПОРТНОГО КОМПЛЕКСА

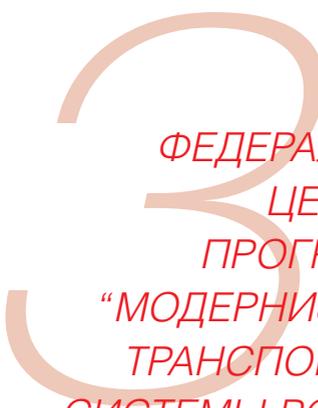
Введено из судостроения в эксплуатацию 10 речных и 14 морских судов, в том числе 6 судов – с использованием механизма субсидирования процентной ставки по привлеченным кредитам. Закуплено 11 воздушных судов. Приобретено 132 трамвайных вагона и 760 троллейбусов.

Запланированные на 2003 год капитальные вложения из федерального бюджета на развитие транспортного комплекса на 30% превышают объемы 2002 года. Эти средства предполагается направить на строительство и реконструкцию внутренних водных путей Волжского, Енисейского и Обского бассейнов, Волго-Балтийского водного пути, строительство Красноярского командного речного училища, реконструкцию взлетно-посадочных полос в аэропортах Красноярска, Иркутска, Томска, Норильска, строительство взлетно-посадочной полосы №2 в аэропорту "Толмачево" г. Новосибирска, модернизацию порта Махачкала, строительство железнодорожного паромного комплекса в порту Усть-Луга, пункта пропуска в морском торговом порту Оля, грузопассажирского автомобильного паромного терминала в морском порту Балтийск, достройку атомного ледокола "50 лет Победы".

ТАБЛИЦА 2.9

ОСНОВНЫЕ ПОКАЗАТЕЛИ ОСВОЕНИЯ ИНВЕСТИЦИЙ В РАЗВИТИЕ ТРАНСПОРТНОГО КОМПЛЕКСА ПО ИСТОЧНИКАМ ФИНАНСИРОВАНИЯ (миллионов рублей в ценах 2002 года)

ИСТОЧНИКИ ФИНАНСИРОВАНИЯ	ГОД	В ТОМ ЧИСЛЕ ПО ВИДАМ ТРАНСПОРТА						
		ВСЕГО	МОРСКОЙ	РЕЧНОЙ	ВОЗ-ДУШНЫЙ	АВТОМОБИЛЬНЫЙ	ГОРОД.-ЭЛЕКТР.	ДОРОЖН. ХОЗ-ВО
Общий объем инвестиций	1998	129719,0	8784,1	1386,1	1054,7	11748,4	2314,4	104431,2
	1999	125345,1	16280,4	1024,0	4874,7	7895,6	1122,0	94148,4
	2000	152729,4	13843,0	1060,0	6680,6	8748,1	692,2	121705,6
	2001	133079,0	20350,1	2055,7	6605,7	9401,6	3595,7	91070,2
	2002	158445,5	21050,0	1557,1	12281,5	10387,5	3216,3	109953,1
Федеральный бюджет	1998	47434,0	519,6	695,1	–	–	–	46219,3
	1999	55389,8	173,9	373,9	124,1	–	–	54717,8
	2000	54264,1	361,0	405,3	236,9	–	–	53261,0
	2001	43092,3	432,0	507,5	196,3	122,7	18,5	41815,3
	2002	48336,8	888,6	491,4	1095,2	154,6	10,0	45697,1
Бюджеты субъектов Российской Федерации и местные бюджеты	1998	62959,1	–	218,3	–	4528,9	–	58211,9
	1999	42839,6	–	51,5	292,5	3065,1	–	39430,5
	2000	73745,7	20,1	63,9	884,0	4333,0	–	68444,6
	2001	58897,5	7,2	102,0	2126,8	4513,0	2893,7	49254,9
	2002	72398,8	5,5	50,6	315,0	5357,5	2414,2	64256,0
Внебюджетные источники	1998	19326,0	8264,6	472,8	1054,7	7219,5	2314,4	–
	1999	27115,7	16106,5	598,6	4458,1	4830,5	1122,0	–
	2000	24719,6	13461,8	590,8	5559,7	4415,0	692,2	–
	2001	31089,1	19910,9	1446,2	4282,5	4766,0	683,5	–
	2002	37709,9	20155,9	1015,1	10871,4	4875,4	792,1	–
в том числе: иностранные кредиты	1998	4809,0	4800,0	9,0	–	–	–	–
	1999	7808,0	7808,0	–	–	–	–	–
	2000	5680,0	5680,0	–	–	–	–	–
	2001	3954,2	3954,2	–	–	–	–	–
	2002	11448,0	11448,0	–	–	–	–	–



ФЕДЕРАЛЬНАЯ
ЦЕЛЕВАЯ
ПРОГРАММА
"МОДЕРНИЗАЦИЯ
ТРАНСПОРТНОЙ
СИСТЕМЫ РОССИИ
(2002–2010 ГОДЫ)".
ОСНОВНЫЕ ИТОГИ
2002 ГОДА

В 2002 году началась реализация Федеральной целевой программы "Модернизация транспортной системы России (2002–2010 годы)". Сохранив преемственность по отношению к ранее действовавшим отраслевым целевым программам, она учитывает новые, перспективные разработки и обеспечивает комплексный подход к развитию всех видов транспорта, что позволяет более эффективно использовать финансовые, материальные и трудовые ресурсы.

Для достижения этой цели Программой предусмотрена постановка общих целей и задач для всех видов транспорта, создана единая система управления ее реализацией, обеспечена синхронность и сбалансированность программных мероприятий.

Общими для всех видов транспорта приняты и методические подходы к выбору и обоснованию программных мероприятий, исходные данные, определяющие динамику спроса на транспортные услуги, а также период реализации программных мероприятий.

Программные мероприятия детально разработаны на 2002–2005 годы. Их выбор осуществлен в значительной мере на основе материалов действующих федеральных целевых программ и имеющихся проектных разработок в области транспорта, откорректированных в соответствии с изменениями состояния транспортной системы, а также прогнозами предстоящей динамики спроса на транспортные услуги и других факторов, сбалансированными по видам транспорта.

Программа включает одиннадцать подпрограмм. Девять из них относятся к отдельным видам транспорта: "Железнодорожный транспорт", "Морской транспорт", "Гражданская авиация", "Единая система организации воздушного движения", "Внутренний водный транспорт", "Внутренние водные пути", "Автомобильные дороги", "Безопасность дорожного движения", "Реформирование общественного пассажирского транспорта".

Две подпрограммы – "Международные транспортные коридоры" и "Информатизация" – обеспечивают объединяющие и системообразующие функции по отношению к остальным подпрограммам.

При определении состава мероприятий использовался принцип концентрации капитальных вложений на решении приоритетных задач.

Другим важным принципом формирования Программы является учет региональных особенностей, потребностей и возможностей развития транспорта, а также роли территориальных образований в модернизации транспортной системы.

Реализация Программы предусматривает два этапа.

На первом этапе – с 2002 по 2005 год – развитие транспортной системы будет ориентировано в основном на лучшее использование имеющихся мощностей и устранение "узких мест".

На втором этапе – с 2006 по 2010 год – должно быть обеспечено ускоренное развитие транспортной системы, направленное на значительное повышение уровня эффективности и качества транспортного обслуживания.

Общий объем затрат на реализацию программных мероприятий в период с 2002 по 2010 год составит 4,6 трлн. руб. в ценах 2001 года.

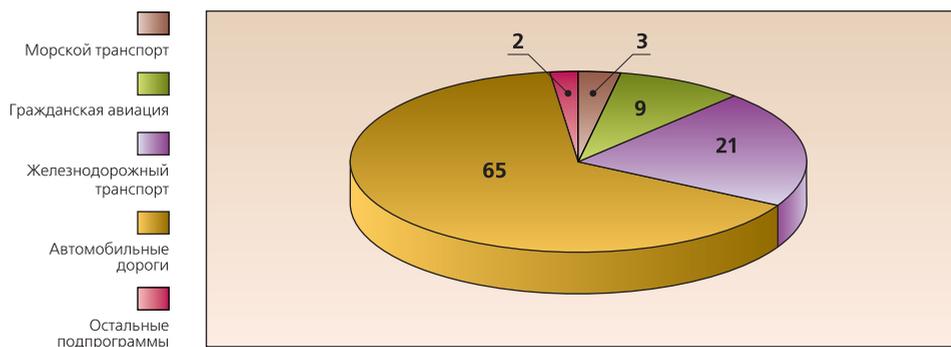
Реализация Программы должна обеспечить получение общественного эффекта в виде суммарного дисконтированного дохода за срок жизни проектов, включенных в Программу, в размере 2,4 трлн. руб. Бюджетная эффективность как saldo доходов бюджетов и бюджетных расходов в целом по Программе ожидается в размере 1,6 трлн. рублей.

За 2002 год, согласно предварительным данным, в целом по Программе освоено около 300 млрд. руб., в том числе за счет федерального бюджета – 80 млрд. руб., за счет бюджетов субъектов Российской Федерации – 110 млрд. руб. (данный объем реализован в основном на территориальных автомобильных дорогах), за счет внебюджетных источников – 108 млрд. рублей. Освоение средств по отдельным подпрограммам выглядит следующим образом:

- по подпрограмме **"Автомобильные дороги"** выполнен объем работ на сумму около 165 млрд. руб. Мероприятия подпрограммы из федерального бюджета профинансированы полностью в размере 72 млрд. руб., в то время как объем финансирования из средств территориальных дорожных фондов составил примерно 80% от установленных годовых заданий;
- по подпрограмме **"Железнодорожный транспорт"** общий объем финансирования программных мероприятий составил приблизительно 65 млрд. руб. Объемы работ оказались меньше установленных Программой в связи с тем, что утвержденный Правительством Российской Федерации объем инвестиций за счет собственных средств предприятий железнодорожного транспорта в текущем году был на 91 млрд. руб. ниже, чем это определено программными мероприятиями;

ГРАФИК 3.1

ДОЛЯ ОТДЕЛЬНЫХ ПОДПРОГРАММ В ОСВОЕНИИ СРЕДСТВ ФЦП В 2002 ГОДУ



- в рамках подпрограммы **"Гражданская авиация"** в 2002 году выполнено мероприятий на общую сумму около 15 млрд. рублей;
- по подпрограмме **"Единая система организации воздушного движения"** за год освоено около 1,5 млрд. руб. Финансирование работ осуществлялось в основном за счет собственных средств;
- по подпрограмме **"Морской транспорт"** фактическое освоение за счет всех источников финансирования за год оценивается в 22 млрд. руб., в том числе по береговым объектам – 8 млрд. руб., и 14 млрд. руб. – по поставкам морских судов;
- по подпрограмме **"Внутренние водные пути"** за год освоено около 1 млрд. руб. капиталовложений. Работы велись на 48 объектах по основным водным бассейнам страны;
- по подпрограмме **"Внутренний водный транспорт"** около 2 млрд. руб. инвестиций было направлено на строительство и модернизацию флота и техническое перевооружение Усть-Донецкого и Азовского портов. Кроме того, на приобретение флота израсходовано около 50 млн. рублей;

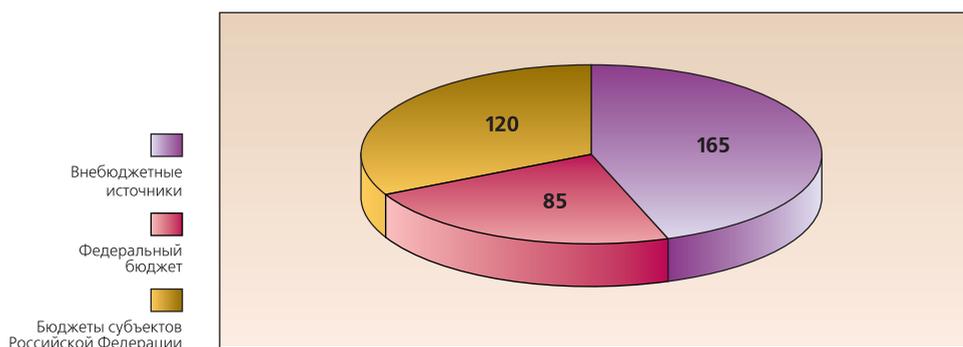
- в рамках подпрограммы **"Безопасность дорожного движения"** общий объем финансирования составил около 2 млрд. рублей;
- по подпрограмме **"Реформирование пассажирского транспорта общего пользования"** в 2002 году освоено 18 млрд. руб., в основном за счет средств бюджетов субъектов Российской Федерации.

Инвестиции по подпрограмме **"Международные транспортные коридоры"** учтены в соответствующих отраслевых подпрограммах и в общем объеме за 2002 год составляют 70 млрд. рублей.

В ходе реализации Программы в течение 2002 года было введено в строй около 500 км на федеральной сети автомобильных дорог и более 2 тыс. км – на территориальной сети. Важнейшими объектами года стали автодорога Чита – Хабаровск, Санкт-Петербургский и Московский автодорожные узлы. Введен в эксплуатацию ряд крупных автодорожных мостов.

ГРАФИК 3.2

РАСПРЕДЕЛЕНИЕ ОБЪЕМОВ ПО ИСТОЧНИКАМ ФИНАНСИРОВАНИЯ ПРОГРАММЫ В 2003 ГОДУ (миллиардов рублей)



В морских портах Восточный, Ванино, Новороссийск, Санкт-Петербург введены перегрузочные комплексы общей мощностью свыше 3 млн. тонн. Открыты новые паромные переправы на Каспии и на Балтийском море.

Реконструированы искусственные покрытия взлетно-посадочных полос в 16 аэропортах, построена новая ВПП в аэропорту Сыктывкар. Продолжалась комплексная реконструкция аэропорта Домодедово и техническая модернизация единой системы управления воздушным движением.

На внутренних водных путях завершена реконструкция Пермского шлюза, проведены капитальные ремонтные работы на ряде судоходных гидросооружений.

По плану реализации Программы на 2003 год предусматривается в целом освоить 370 млрд. руб., в том числе за счет:

- федерального бюджета – 85 млрд. рублей;
- бюджетов субъектов Российской Федерации – 120 млрд. рублей;
- внебюджетных источников – 165 млрд. рублей.

4 СОСТОЯНИЕ ОТДЕЛЬНЫХ ВИДОВ ТРАНСПОРТА

МОРСКОЙ ТРАНСПОРТ

Морской флот и морские порты являются важнейшими звеньями единой транспортной системы, обеспечивающей значительную часть внешнеторгового оборота и эффективную работу международных транспортных коридоров.

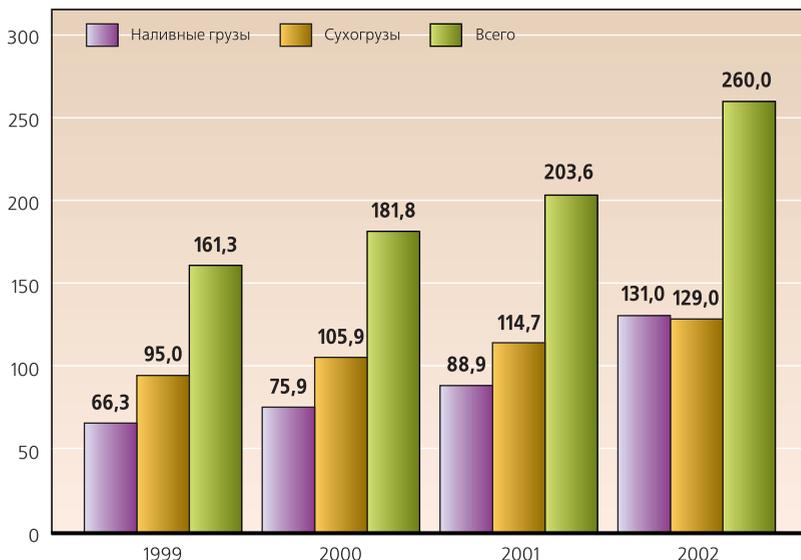
Работа по развитию портов была направлена на увеличение их производственных мощностей в целях обеспечения экспортно-импортного потенциала страны, развитие международных транспортных коридоров “Восток–Запад” и “Север–Юг”, а также на поддержание основных средств портов (в первую очередь гидротехнических сооружений) в нормальном техническом состоянии.

В 2002 году построены и введены в эксплуатацию портовые комплексы общей мощностью 3,64 млн. тонн и длиной причально-фронта 1392 погонных метра, в том числе:

- в порту Новороссийск – произведено удлинение на 75 пог. м причала №39 в Юго-Восточном районе порта;
- в порту Санкт-Петербург – закончена реконструкция причала №29 для генгрузов и причала №83 для контейнерных грузов – дополнительная длина составила 471,3 пог. м;
- в порту Восточный – введен в эксплуатацию комплекс для переработки минеральных удобрений на причале №10 мощностью 1,5 млн. тонн, причал бункеровочной нефтебазы увеличен на 701 пог. м;
- в порту Махачкала – заработала железнодорожная паромная переправа мощностью 1,5 млн. тонн;
- в порту Оля – введен причал №3 для перевалки грузов в контейнерах – 144,4 пог. м.

ГРАФИК 4.1

ОБЪЕМ ГРУЗОВ, ОТПРАВЛЕННЫХ И ПРИБЫВШИХ В РОССИЙСКИЕ ПОРТЫ В 2002 ГОДУ (миллионов тонн)



Объем грузов, отправленных и прибывших в российские порты в 2002 году, ориентировочно составил 260 млн. тонн, что на 27,7% (56,4 млн. тонн) больше, чем в 2001 году. При этом объем перевалки сухогрузов составил 129 млн. тонн (прирост 14,3 млн. тонн, или 121,5%), наливных грузов – соответственно 131 млн. тонн (прирост 42,1 млн. тонн, или 47,3%).

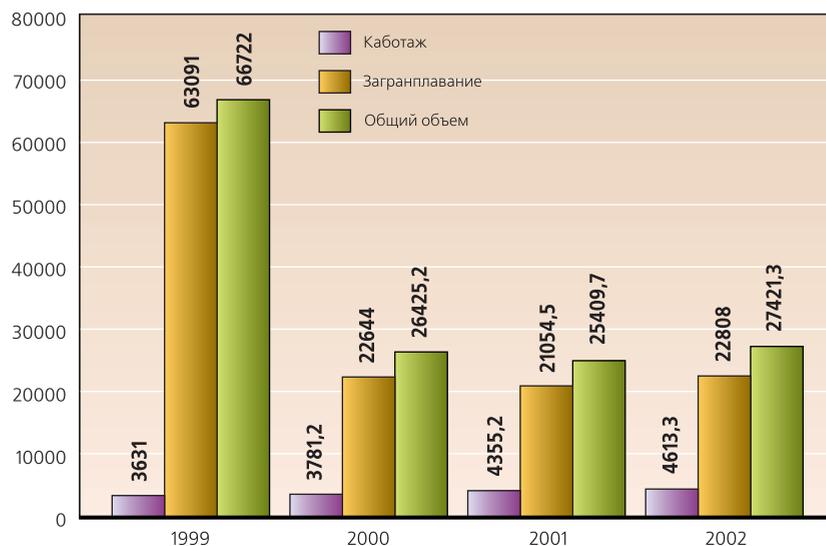
В анализируемом году, впервые в постсоветский период, возрос объем перевозок грузов отечественным флотом. Объем перевозок составил 35,8 млн. тонн, рост по сравнению с 2001 годом – 2 млн. тонн, или 5,8%, в том числе перевозки транспортным флотом морских парокходств – 25,3 млн. тонн грузов (рост 6,7%), из них в каботаже – 4,0 млн. тонн, в заграниплавании – 21,3 млн. тонн.

ГРАФИК 4.2

ПЕРЕВОЗКИ ГРУЗОВ РОССИЙСКИМ ФЛОТОМ (миллионов тонн)

Общий объем перевозок морских парокходств с учетом бербоут-чартерных перевозок составил 27,4 млн. тонн, в том числе 2,1 млн. тонн – бербоут-чартерные перевозки. В каботаже рост составил 0,25 млн. тонн, в заграниплавании – соответственно 1,75 млн. тонн.

ГРАФИК 4.3

ПЕРЕВОЗКИ ГРУЗОВ ТРАНСПОРТНЫМ ФЛОТОМ МОРСКИХ ПАРОХОДСТВ, ВКЛЮЧАЯ БЕРБОУТ-ЧАРТЕРНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ (тысяч тонн)

В 2002 году на морском транспорте произошло некоторое снижение аварийности. Было зарегистрировано 57 аварийных случаев, что на 2 случая меньше 2001 года. Факты загрязнения моря не отмечены, в то время как в прошлом году имели место 2 аварии, в результате которых произошло загрязнение моря.

Закончено создание и обеспечена устойчивая работа по контролю иностранных судов в 16 морских и речных (устьевых) портах Европейской части РФ (Парижский меморандум) и в 9 морских торговых портах Дальневосточного бассейна (Токийский меморандум). В рамках Парижского меморандума внесен в систему портов п. Витино. Завершена работа по созданию полноценной структуры по контролю за иностранными судами на Черном море и продолжена работа по созданию информационного центра Черноморского меморандума при МАП Новороссийск.

В российских портах проведены 2999 инспекций иностранных судов. На 2359 судах выявлены недостатки, 253 иностранных судна задержано.

Во вновь созданных и начавших работу портах Южная Озереевка (российская часть Каспийского трубопроводного консорциума), Приморск созданы соответствующие структуры по обеспечению государственного портового контроля под руководством капитанов портов.

В морских администрациях портов закончено формирование государственных лоцманских служб и их техническое обеспечение, направленное на обеспечение устойчивого лоцманского обслуживания в портах.

Аварийно-спасательная готовность на морских бассейнах выдерживается в соответствии с установленными требованиями. В готовности содержатся 22 единицы судов и катеров, комплексы оборудования SIPH и около 500 человек персонала.

Практически закончена процедура обмена рабочих дипломов командного состава морских судов в рамках требований Конвенции ПДНВ-78 с поправками и постановления Правительства от 04.08.99 года №900.

На необходимом уровне поддерживалась ядерная и радиационная безопасность на ФГУП "Атомфлот" и атомных ледоколах, а также их постоянная техническая готовность для работы на трассах Северного морского пути России.

В 2002 году продолжалась работа по совершенствованию нормативной правовой базы морского транспорта.

21 июня 2002 года было принято постановление Правительства Российской Федерации №448 "Об освобождении от обложения таможенными пошлинами и налогами временно ввезенных на таможенную территорию Российской Федерации морских судов", которое создало благоприятные условия для оперативного пополнения флота на основе договоров тайм-чартера и бербоут-чартера.

9 июля 2002 года принято постановление Правительства Российской Федерации №513 "О передаче для использования в целях торгового мореплавания объектов и земельных участков Министерства обороны Российской Федерации в г. Балтийске", в соответствии с которым ряд объектов бассейна №3 Балтийской военно-морской базы передается на срок 15 лет в оперативное управление МАП Калининград для использования в целях торгового мореплавания.

25 сентября 2002 года Правительством Российской Федерации принято постановление №705 "О совершенствовании системы государственного управления морскими портами". Оно предусматривает реформирование структуры государственного управления морскими портами в целях совершенствования управления федеральным имуществом в морских портах, создания условий для повышения уровня безопасности судоходства и инвестиционной привлекательности портовой деятельности.

ГРАЖДАНСКАЯ
АВИАЦИЯ

Развитие гражданской авиации в 2002 году осуществлялось на основе утвержденных Президентом Российской Федерации В.В. Путиным "Основ политики Российской Федерации в области авиационной деятельности на период до 2010 года", а также решений и постановлений Правительства Российской Федерации, принятых по вопросам развития гражданской авиации и авиационной промышленности.

В целях повышения эффективности и конкурентоспособности предприятий и организаций гражданской авиации были продолжены работы по реформированию и оптимизации структуры отрасли, консолидации бизнеса. На 12% сократилось число коммерческих авиаперевозчиков, на 10% уменьшилось количество аэропортов местного значения. Продолжилось реформирование системы предприятий ФГУП "Госкорпорация по ОВД".

В 2002 году сохранилась тенденция роста воздушных перевозок. Пассажирооборот по сравнению с 2001 годом увеличился на 6,7%. Прирост отмечен как в международном, так и во внутрироссийском сообщении. При этом по объему транспортной работы авиапредприятия достигли показателей, которые не отмечались в предыдущие семь лет. Задача, поставленная на расширенном заседании Коллегии Минтранса России в феврале 2002 года, – достигнуть уровня авиаперевозок 1996 года – была успешно решена. На 2,3% повысился показатель занятости кресел и на 1,6% – показатель коммерческой загрузки, которые составили 68,7 и 59,9% соответственно.

ТАБЛИЦА 4.1

ПРИРОСТ ПАССАЖИРОБОРОТА В 2001–2002 ГОДАХ

	ПАССАЖИРОБОРОТ, МЛРД. ПАСС.КМ		ПРИРОСТ К ПРЕДЫДУЩЕМУ ГОДУ, %	
	2001	2002	2001	2002
Все виды сообщений, всего	60,6	64,6	13,5	6,7
в том числе:				
международное сообщение	29,3	32,2	13,6	9,9
внутрироссийское сообщение	31,3	32,4	13,4	3,5

ТАБЛИЦА 4.2

ПРИРОСТ ОБЪЕМА ПЕРЕВОЗОК ПАССАЖИРОВ В 2001–2002 ГОДАХ

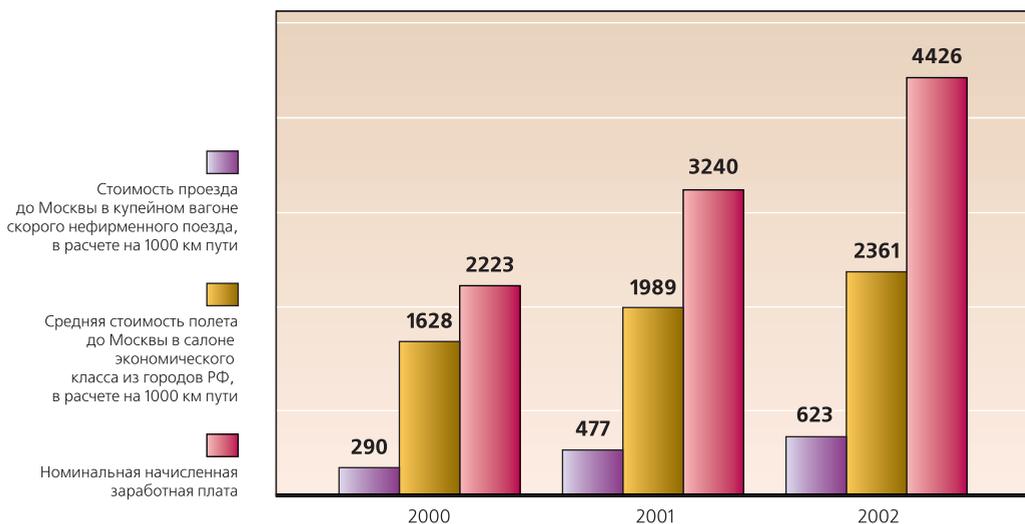
	ПЕРЕВОЗКИ ПАССАЖИРОВ, МИЛЛИОНОВ ЧЕЛОВЕК		ПРИРОСТ К ПРЕДЫДУЩЕМУ ГОДУ, %	
	2001	2002	2001	2002
Все виды сообщений, всего	26,4	27,9	14,8	5,7
в том числе:				
международное сообщение	10,0	11,1	19,0	11,0
внутрироссийское сообщение	16,4	16,8	12,3	2,4

Объем грузовых перевозок вырос на 2,2%.

Принимая во внимание, что общая провозная способность российских авиакомпаний в последнее десятилетие не увеличивалась, как это имело место в мировой гражданской авиации, а уменьшалась, можно сделать вывод, что итоги 2002 года свидетельствуют о росте эффективности деятельности российских авиаперевозчиков.

Наряду с общим оздоровлением отрасли росту показателей способствовали также такие факторы, как рост реальной платежеспособности и относительно более высокий рост железнодорожных тарифов.

ГРАФИК 4.4

ИЗМЕНЕНИЕ СТОИМОСТИ ПРОЕЗДА В МЕЖДУГОРОДНОМ СООБЩЕНИИ И ЗАРАБОТНОЙ ПЛАТЫ (рублей)

Как и в 2001 году, показатели ведущих авиакомпаний намного превосходят средние по отрасли. Особо следует отметить работу авиаперевозчиков, постоянно улучшающих свои показатели и реализующих программы развития: "Аэрофлот – российские авиалинии", "Сибирь", "Пулково", "Красноярские авиалинии", "Уральские авиалинии", "Тюменьавиатранс", "Кавминводявиа", "Ист-Лайн".

Гражданская авиация после нескольких лет убыточной работы второй год подряд заканчивает с прибылью. По предварительным оценкам, доходы отрасли составили около 146 млрд. рублей, что на 43% больше, чем в 2001 году. Суммарная прибыль составила 9,5 млрд. рублей, или 6,5% доходов. Вместе с тем необходимо отметить, что этот результат обеспечен в основном деятельностью лидеров отрасли. 9,2 млрд. полученной прибыли приходится на долю компании "Аэрофлот – российские авиалинии", Госкорпорации по ОВД, предприятия "Пулково" и аэропорта "Шереметьево". В то же время предприятия и организации Западной Сибири, Республики Саха (Якутия), Республики Коми, Камчатки, Восточной Сибири, Красноярска, Поволжья и Центральных районов суммарно закончили год с убытками.

Финансовое положение основных федеральных аэропортов и аэронавигационных служб продолжало улучшаться. Их экономическая устойчивость во все большей мере определяется деятельностью независимых организаций (автономных полномочных органов), а работу аэродромов обеспечивает все больше частных эксплуатантов. Это является результатом проводимых в гражданской авиации структурных преобразований.

Средняя заработная плата в гражданской авиации выросла за год на 33,3% и составила 8839 рублей в месяц (январь–ноябрь), тогда как в 2001 году на тот же период она составляла 6630 рублей. Общая численность работников гражданской авиации в 2002 году возросла на 2,2% и составила 199,8 тыс. человек.

В целом по парку воздушных судов Российской Федерации аварийность в 2002 году по сравнению с 2001 годом снизилась. Общее число авиационных происшествий сократилось на 22,2%, а число катастроф – на 30%. Число погибших в катастрофах

уменьшилось по сравнению с 2001 годом более чем в 1,7 раза. Достигнутый уровень безопасности полетов соответствует уровню США и других стран – членов ИКАО.

В 2002 году было предпринято более 150 актов незаконного вмешательства в деятельность воздушного транспорта России (в 2001 году – 180). Остается высоким количество сообщений с угрозами совершения террористических актов на воздушном транспорте (за 2002 год – 42 случая). Меры, принимаемые службами авиационной безопасности совместно с подразделениями ФСБ России и МВД России, позволили обеспечить в 2002 году достаточную защищенность гражданской авиации от проявлений терроризма.

В 2003 году предстоит продолжить решение вопросов интеграции и укрупнения авиаперевозчиков, повышения инвестиционной привлекательности отрасли, обновления парка воздушных судов и наземной инфраструктуры. Будет усилена работа по обеспечению безопасности полетов, в том числе с использованием возможностей, предоставленных постановлением Правительства Российской Федерации от 27.04.2002 года №275, по увеличению численности государственных инспекторов ГСГА и ее территориальных органов и созданию “полевых” инспекций в аэропортах. Продолжится целенаправленная работа по подготовке, утверждению и реализации на правительственном уровне национальной программы авиационной безопасности для защиты деятельности воздушного транспорта от актов незаконного вмешательства.

ВНУТРЕННИЙ ВОДНЫЙ ТРАНСПОРТ

В 2002 году лицензии на коммерческую деятельность на внутреннем водном транспорте (на 01.01.2003 года) имели 2152 субъекта, в том числе на перевозочную деятельность – 1725, из них малых предприятий – 494 (28,6%), индивидуальных предпринимателей – 515 (23,9% от общего числа).

Перевозки грузов и пассажиров осуществлялись в 68 субъектах Федерации. 94 лицензиата осуществляли деятельность на международном рынке транспортных услуг.

По состоянию на 11.11.02 года в организациях внутреннего водного транспорта имелось 30 979 судов, в том числе на учете в Российском речном регистре – 30 200 судов, в Российском морском регистре судоходства – 779 судов.

Судоходные гидротехнические сооружения и технический флот были заблаговременно подготовлены к навигации. Сроки работы внутренних водных путей и гидросооружений увеличились по сравнению с 2001 годом на 5–10 суток в зависимости от бассейна. Увеличились глубины на реках Ока, Сев. Двина, Лена, Кеть, Васюган, Обь. Судоходная обстановка из категории “неосвещаемая” переведена в категорию “светоотражательная” на 1616 км водных путей (р. Иртыш, Печора). Глубина на Азово-Донском морском канале доведена до 400 см.

Вместе с тем значительное уменьшение осадков в Европейской части России существенно снизило боковую приточность в Рыбинское водохранилище, Северную Двину и Нижний Дон. С июня проводка судов на участке Городец – Нижний Новгород осуществлялась караванным методом. Совместная работа Минтранса России, Минприроды России и ЦДУ РАО “ЕС России” позволила обеспечить проход крупнотоннажных судов через шлюзы Городецкого гидроузла в течение 3–4 часов в сутки. Потери судоходных компаний от неполного использования грузоподъемности судов из-за малых глубин на порогах Городецкого шлюза оцениваются в 505 тыс. тонн и потерей доходов в сумме 723,5 млн. рублей.

Суммарные объемы перевозок грузов в 2002 году составили 116 млн. тонн, в том числе в районы Крайнего Севера и приравненные к ним местности – 13,3 млн. тонн. Переработка грузов в речных портах составила 165 млн. тонн (86,6% к 2001 году).

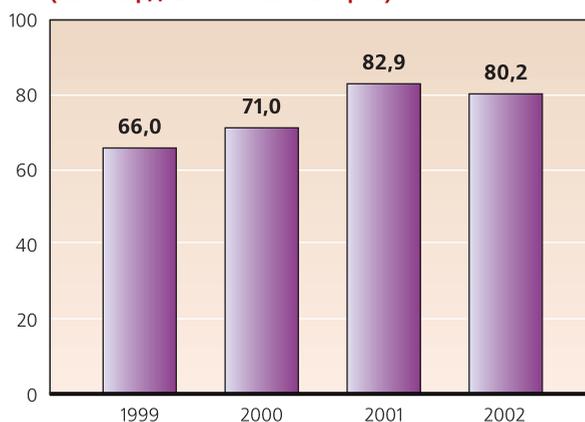
При общем снижении объемов перевозок грузов на 13,7 млн. тонн к уровню предыдущего года возросли перевозки нефтегрузов (+ 1,0 млн. тонн), зерна и продуктов перемолотки (+ 1,7 млн. тонн), цемента, серы, руд черных и цветных металлов.

Снижение перевозок грузов произошло главным образом за счет уменьшения потребностей в строительных грузах в строительном-дорожном комплексе. Переход ряда потребителей угля на другие виды топлива вызвал снижение объемов перевозок каменного угля на 533 тыс. тонн. Унификация железнодорожных тарифов привела к переключению экспортных перевозок (в направлении морских портов) 60 тыс. тонн черных металлов и 950 тыс. тонн минеральных удобрений с водного на железнодорожный транспорт.

В этих условиях судоходные компании и порты вынуждены были больше уделять внимания перевозкам транзитных грузов, особенно нефтепродуктов и хлебных грузов из портов Нижней Волги, Азово-Донского бассейна и Ейска.

ГРАФИК 4.5

**ГРУЗОБОРОТ ВНУТРЕННЕГО ВОДНОГО ТРАНСПОРТА
(миллиарды тонно-километров)**



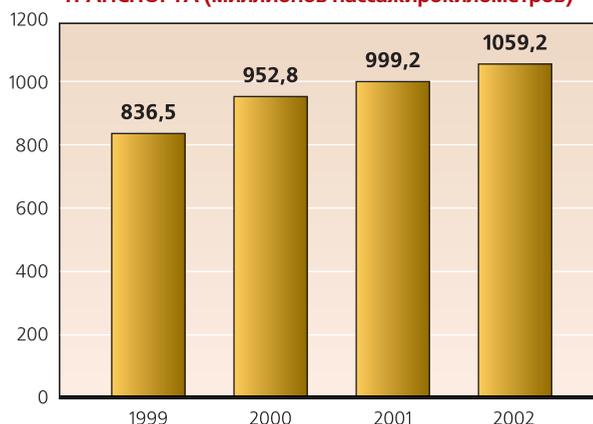
За 2002 год возросли по сравнению с 2001 годом объемы перевозок грузов и судопоток по Волжскому бассейну соответственно на 24,6% и 22,2%; по Волго-Донскому судоходному каналу – на 11,8% и 10,9%; по Волго-Балтийскому водному пути – на 3,0% и 7,2%; через Кочетовский гидроузел Азово-Донского ГБУВПиС – на 14,7% и 17,0%.

Перевозки грузов во внешнеторговом сообщении составили 27,3 млн. тонн (110,6% к уровню 2001 года). При этом отмечено значительное увеличение доли перевозок экспортных грузов. Объем отгрузки экспортного зерна из портов в границах Азово-Донского ГБУВПиС и Ейского порта увеличился более чем в 3 раза. В портах Азов, Ростов, Усть-Донецк осуществлялось техническое перевооружение и расширение причального фронта по переработке экспортных грузов.

Перевозки грузов между иностранными портами незначительно сократились.

Объем перевозки пассажиров в 2002 году составил 31,1 млн. человек. При этом на 13% возросли перевозки на туристиче-

ГРАФИК 4.6

ПАССАЖИРОБОРОТ ВНУТРЕННЕГО ВОДНОГО ТРАНСПОРТА (миллионы пассажирокилометров)

ских линиях, на 14,1% – на экскурсионно-прогулочных. Организованы новые туристические маршруты: Нижний Новгород – Соловки и Самара – Соловки.

Объем промышленной продукции отрасли возрос на 17,5% к уровню 2001 года и составил 2550 млн. рублей.

Падение объемов перевозок грузов, особенно строительных, оказало отрицательное влияние на финансовое состояние отдельных организаций внутреннего водного транспорта. Балансовая прибыль от всех видов деятельности в 2002 году составила 645,5 млн. руб., что на 562 млн. руб. меньше прибыли, полученной в 2001 году, в том числе от деятельности ФГУП получен убыток 2 млн. рублей.

Удельный вес прибыльных предприятий (68%) сохранился на уровне прошлого года, но их прибыль сократилась.

Доходы в основной деятельности организаций внутреннего водного транспорта в 2002 году составили 28 182 млн. руб. (117,8% к 2001 году), в том числе от перевозок – 23 482 млн. руб. (117,7% к 2001 году). Из них наибольший удельный вес составляют доходы от перевозок в международном сообщении – 10 974 млн. руб. (46,7%).

Эксплуатационные затраты составили 27 672 млн. руб. (120,9% к 2001 году). Наибольший удельный вес имеют расходы по статьям: материальные затраты – 29,9%, в том числе по топливу и электроэнергии – 22%, затраты на оплату труда – 21,3% и прочие затраты – 35,4%.

Значительный рост затрат обусловлен ростом цен на энергоносители и увеличением объемов ремонта в связи с изношенностью флота.

В 2002 году введено из судостроения в эксплуатацию 10 судов, в том числе грузовых самоходных – 2 ед. общей грузоподъемностью 11,7 тыс. тонн, грузовые несамоходные – 7 ед. общей грузоподъемностью 33 тыс. тонн и 1 буксир мощностью 600 л. с., в том числе с использованием механизма субсидирования из федерального бюджета процентной ставки по привлеченным кредитам – 4 нефтеналивные баржи общей грузоподъемностью 18 тыс. тонн.

Проведено переоборудование и модернизация на повышенный класс судоходства 10 судов общей грузоподъемностью 32 тыс. тонн. Проведено переоборудование для повышения комфортабельности на вновь приобретенном пассажирском судне.

Общее число транспортных происшествий в 2002 году снизилось на 22% (92 транспортных происшествия против 118 случаев в 2001 году). Вместе с тем произошли две серьезные аварии в Ленском и Северо-Западном бассейнах:

- столкновение толкаемого состава “Яков Сидельников” – баржа “МП-500” с толкачом с составом теплоход “РТ-774” – баржа “МП-2606” с человеческими жертвами;
- навал теплохода “Каунас” на правый устой разводного пролета Литейного моста с последующим затоплением судна и перекрытием судового хода на 144 часа.

На конец 2002 года в ведении Росречфлота находилось 17 федеральных государственных унитарных предприятий (ФГУП) и 43 федеральных государственных учреждения (ФГУ). Балансовая стоимость основных средств государственного сектора составляет 31,4 млрд. руб. (45,8% от стоимости основных средств внутреннего водного транспорта). Объем услуг, оказываемых ФГУП и ФГУ, – 1,7 млрд. руб. (6,8% от общего объема услуг). Численность работающих в ФГУП и ФГУ – 30,1 тыс. человек (21,4% от общей численности работающих).

В 52 ОАО внутреннего водного транспорта имеется государственный пакет акций. В 2002 году акционерные общества выплатили дивиденды в федеральный бюджет в сумме 12,9 млн. рублей.

Продолжалась работа по оптимизации количества закрепленных в федеральной собственности пакетов акций акционерных обществ речного транспорта. По распоряжениям Правительства Российской Федерации на 2002 и 2003 годы утверждены планы приватизации федеральных пакетов акций соответственно 9 и 22 акционерных общества.

ДОРОЖНОЕ ХОЗЯЙСТВО

По состоянию на начало 2002 года сеть автомобильных дорог Российской Федерации включала 904,7 тыс. км автодорог.

Структура и характеристики сети автомобильных дорог Российской Федерации не полностью соответствуют потребностям государства, экономики и населения, в частности:

- не завершено формирование опорной сети федеральных автомобильных дорог. В то же время почти половина всей транспортной работы выполняется автомобильным транспортом,

ТАБЛИЦА 4.3

НАЛИЧИЕ АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГ В РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ НА НАЧАЛО 2002 ГОДА

	ПРОТЯЖЕННОСТЬ АВТОДОРОГ, ТЫС. КМ	ИЗ НИХ С ТВЕРДЫМ ПОКРЫТИЕМ	
		ТЫС. КМ	%
ВСЕГО	904,7	759,3	83,9
в том числе:			
федеральные	46,6	46,3	99,3
территориальные	542,1	491,0	90,6
ведомственные (частные)	316,0	222,0	70,3

ТАБЛИЦА 4.4

НАЛИЧИЕ МОСТОВЫХ СООРУЖЕНИЙ НА АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГАХ ОБЩЕГО ПОЛЬЗОВАНИЯ НА НАЧАЛО 2002 ГОДА

	КОЛИЧЕСТВО МОСТОВЫХ СООРУЖЕНИЙ, ШТ.	ИЗ НИХ КАПИТАЛЬНОГО ТИПА	
		ТЫС. КМ	%
ВСЕГО	42350	34789	82,1
в том числе:			
федеральные	5603	5530	98,7
территориальные	36747	29259	79,6

- а также практически 100% транспортной работы, связанной с обслуживанием внешнеторгового оборота, выполняется на федеральной сети автодорог, протяженность которой составляет 5,2% общей протяженности автодорог страны;
- исторически сложившаяся конфигурация сети автомобильных дорог приводит к значительным потерям из-за перепробега автотранспорта;
- протяженность автомобильных дорог с твердым покрытием в Российской Федерации составляет 50,7% от потребности. Около тридцати девяти тысяч населенных пунктов не имеют связи по автодорогам с твердым покрытием с транспортной системой страны;
- прочностные характеристики дорожных одежд и мостовых сооружений не позволяют осуществлять повсеместное бесперебойное движение тяжеловесных транспортных средств;
- значительная часть мостовых сооружений на сети автомобильных дорог общего пользования находится в неудовлетворительном транспортно-эксплуатационном состоянии.

Федеральным законом “О федеральном бюджете на 2002 год” расходы дорожного хозяйства на 2002 год были утверждены в объеме 68,5 млрд. руб., в том числе на финансирование объектов, относящихся к федеральной собственности, – 38,8 млрд. руб., и в виде субвенций и субсидий бюджетам субъектов Российской Федерации – 29,7 млрд. руб. Фактический объем финансирования дорожного хозяйства из федерального бюджета составил 68,3 млрд. руб. Кроме того, из средств федерального бюджета профинансированы работы по ликвидации последствий стихийных бедствий в сумме свыше 1,4 млрд. рублей.

Развитие дорожного хозяйства в 2002 году осуществлялось в условиях растущего парка автомобилей и интенсивности движения.

Общая протяженность федеральных автомобильных дорог возросла в 2002 году до 47 тыс. км, общая протяженность территориальных автомобильных дорог возросла до 546 тыс. км, в том числе с твердым покрытием – до 495 тыс. км. На сети федеральных автомобильных дорог общего пользования в 2002 году сократилось количество и протяженность грунтовых разрывов, возросла доля автомобильных дорог с усовершенствованными типами покрытий, увеличилась протяженность дорог первой и второй технических категорий.

В 2002 году введены в эксплуатацию законченные строительством (реконструкцией) участки автомагистралей Москва – Санкт-Петербург, Тюмень – Ханты-Мансийск, Москва – Дубна, “Холмогоры”, участки федеральных автомобильных дорог на территориях Республики Северная Осетия, Республики Калмыкия, Республики Дагестан, Липецкой области и ряде других территорий.

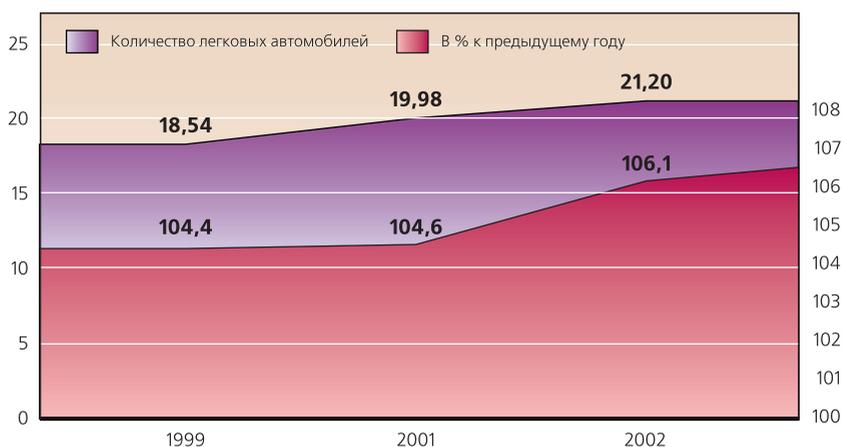
- Ввод в эксплуатацию мощностей на важнейших объектах составляет:
 - на автодороге Чита – Хабаровск – 123,4 км и 1429 пог. м мостовых сооружений на территориях Читинской и Амурской областей (объем выполненных работ – 3480,6 млн. рублей);
 - на кольцевой автомобильной дороге вокруг Санкт-Петербурга – 33,1 км и 1404 пог. м (объем выполненных работ – 4335 млн. руб.);
 - на автомагистрали “Дон” – 53,2 км и 1186 пог. м на территориях Краснодарского края, Воронежской, Московской, Ростовской и Тульской областей (объем выполненных работ – 1520 млн. руб.);

- на объектах Сочинского транспортного узла (автодорога Адлер – Красная Поляна) – 4,1 км, в том числе 767 пог. м горного тоннеля (объем выполненных работ – 573,4 млн. руб.);
- на автомагистрали “Кавказ” – 10,3 км и 29 пог. м (объем выполненных работ – 136 млн. руб.).

В 2002 году было отремонтировано 23 тыс. км дорог общего пользования и более 44 км мостовых сооружений на них, в том числе на федеральных дорогах 3610,7 км и 12,9 км соответственно.

На федеральных автомобильных дорогах улучшены основные технико-эксплуатационные показатели по ровности – на 3500 км автодорог, по прочности – на 2100 км автодорог, а повышен коэффициент сцепления на 3502 км автодорог. Проведен ремонт 186 мостовых сооружений. В их числе отремонтировано 14 мостов, находившихся в аварийном состоянии, и 121 мостовое сооружение, находившееся в неудовлетворительном состоянии.

ГРАФИК 4.7

КОЛИЧЕСТВО ЛИЧНЫХ ЛЕГКОВЫХ АВТОМОБИЛЕЙ (миллионы единиц)

Реализованы основные мероприятия по ликвидации мест концентрации ДТП и снижению уровня аварийности на федеральных автомобильных дорогах. В частности, проведена шероховатая поверхностная обработка на 2,0 тыс. км, установлено 53 тыс. новых дорожных знаков и более 165 км ограждений.

Для обеспечения завоза грузов в отдаленные северные районы осуществлены и профинансированы работы по поддержанию в рабочем состоянии автозимников протяженностью 4,55 тыс. км.

В результате стихийного бедствия на территориях субъектов Российской Федерации, входящих в состав Южного федерального округа, было разрушено 1005,18 км автомобильных дорог и 231 мостовое сооружение. Ущерб превысил 3,8 млрд. рублей.

Выполнены работы по восстановлению объектов дорожного хозяйства на сумму 1400,3 млн. рублей, восстановлено автомобильное сообщение со всеми населенными пунктами. Движение открыто на 924,6 км пострадавших автомобильных дорог и 192 мостах, при этом восстановлено 614,27 км автомобильных дорог и 77 мостов.

Для финансирования развития дорожной сети в 2003 году дополнительно к бюджетным средствам предполагается привлечение средств международных финансовых институтов. В частности, подписано соглашение между Правительством Российской Федерации и Европейским банком реконструкции и развития о привлечении в 2003 году средств в сумме 229 млн. долл. США на

АВТОМОБИЛЬНЫЙ
ТРАНСПОРТ

строительство транспортного обхода Санкт-Петербурга и федеральной автомобильной дороги Чита–Хабаровск.

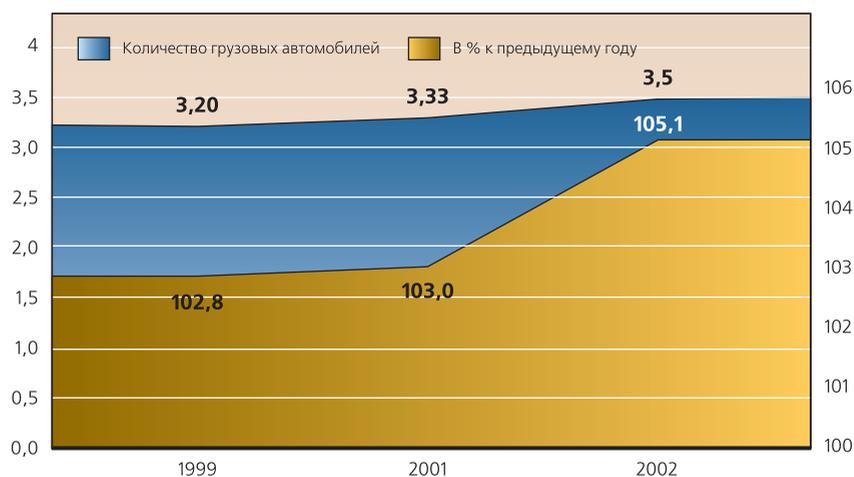
Важнейшими задачами 2003 года для дорожного комплекса станут продолжение совершенствования системы управления дорожным хозяйством, создание механизмов стабильного финансирования содержания и строительства дорог, а также разработка национальной программы развития автомобильных дорог на период до 2025 года.

Социально-экономическое развитие страны сопровождается увеличением спроса на транспортные услуги со стороны населения и экономики.

В удовлетворении этого спроса автомобильному транспорту принадлежит особая роль. Развитие рынков товаров и услуг, мелкого и среднего бизнеса, расширение сферы розничной торговли, рост фермерства в агрокомплексе объективно увеличивают “нишу” безальтернативного применения грузового автомобильного транспорта. В тех сегментах рынка, где автомобильный транспорт конкурирует с железнодорожным или внутренним водным транспортом, его технологическая и коммерческая гибкость дают ему дополнительные рыночные преимущества.

ГРАФИК 4.8

ПАРК ГРУЗОВЫХ АВТОМОБИЛЕЙ (миллионы единиц)



Автомобильные грузоперевозки осуществляют порядка 175,5 тыс. предприятий всех отраслей экономики, являющихся владельцами грузовых автотранспортных средств и 170 тыс. индивидуальных владельцев (физических лиц). Свыше 98% от всех лицензируемых субъектов транспортной деятельности приходится на автомобильный транспорт. Каждый день автомобильным транспортом перевозится более 17 млн. тонн грузов.

В условиях продолжающегося роста реального сектора экономики в 2002 году грузовым автопарком всех отраслей народного хозяйства перевезено 6,3 млрд. тонн грузов, или 103,6% к уровню предыдущего года. Грузооборот составил 167,2 млрд. ткм, или 104,6%.

Объем коммерческих перевозок по всем субъектам автотранспортного рынка составил 1,3 млрд. тонн, грузооборот – 58,96 млрд. ткм. Его рост характеризуется несколько меньшими темпами, чем общего объема грузоперевозок, соответственно 100,4 и 103,8%.

Перевозки грузов автомобильным транспортом общего пользования (предприятия и предприниматели, работающие по найму) возросли до уровня 565,0 млн. тонн (100,6%), а грузооборот

составил 23,0 млрд. ткм (99,4%). В этом секторе преобладающая часть объемов деятельности приходится на крупные и средние автопредприятия, однако доля малых предприятий и индивидуальных предпринимателей в объеме перевозок заметно возросла. Ими выполняется значительная часть грузовых автоперевозок в междугородном и международном сообщении.

Характерной тенденцией последних лет является рост доли автомобильных перевозок грузов, выполняемых парком нетранспортных организаций. В 2002 году он составил порядка 80% от общих грузоперевозок по всем отраслям экономики. Это свидетельствует о несоответствии качества и стоимости предлагаемых услуг запросам потребителей, а также о стремлении товаропроизводителей увеличить прибыль за счет перевозки сырья от поставщиков и доставки конечной продукции потребителям собственным транспортом.

Общий эксплуатационный парк подвижного состава грузового автомобильного транспорта России, включая пикапы и легковые фургоны, вырос в течение года, согласно предварительным оценкам, более чем на 5% и достиг 3,5 млн. единиц. При этом в организациях отраслей экономики числится 1,6 млн. единиц, в предприятиях отрасли "Автомобильный транспорт" – 0,12 млн. единиц.

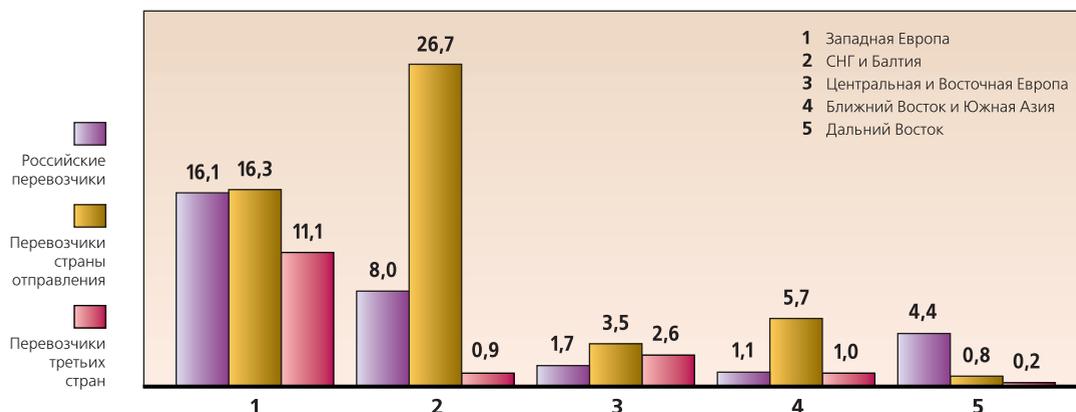
Количество грузовых автомобилей в индивидуальной собственности граждан увеличилось за последние 5 лет более чем наполовину и составило 1,8 млн. автомобилей, или около 53% от всего парка страны.

Основными недостатками парка грузовых автомобилей автотранспортных предприятий является его высокий средний возраст, несовершенная структура, а также низкий уровень технико-эксплуатационных показателей производимых в России грузовых автомобилей, которые составляют основу парка.

Существующее на внутреннем рынке предложение грузовых автомобилей пока нельзя считать удовлетворительным с точки зрения соответствия коммерческим и техническим требованиям автотранспорта. До сих пор не решена проблема производства в России магистральных тягачей, соответствующих международным требованиям. Дальнейшее развитие экономики потребует увеличения доли в парке, прежде всего седельных тягачей и полуприцепов для магистральных перевозок. По-прежнему будет высоким спрос на малотоннажные автомобили, одновременно будут возрастать требования по специализации автомобилей, их экономичности и эксплуатационной надежности.

ГРАФИК 4.9

РАСПРЕДЕЛЕНИЕ МЕЖДУНАРОДНЫХ ГРУЗОВЫХ ПЕРЕВОЗОК ПО НАПРАВЛЕНИЯМ (на начало 2002 года, в процентах)



Международные перевозки грузов представляют собой один из наиболее важных для экономики и привлекательных для транспортных предприятий и предпринимателей видов деятельности. Сектор характеризуется высоким уровнем свободной конкуренции, внутриотраслевого, межотраслевого и международного характера, значительным присутствием иностранных перевозочных и экспедиторских компаний, высокими требованиями к транспортному обслуживанию как по безопасности, так и по потребительским качествам транспортной услуги.

Общий объем международных автомобильных перевозок российских внешнеторговых грузов возрос в 2002 году на 10,1% и достиг 21,9 млн. т. При этом объемы перевозок, выполненные российскими автоперевозчиками, возросли на 17,8%.

Усилен российский транспортный потенциал на двустороннем рынке автотранспортных услуг. Более чем на 20% увеличился объем перевозок российскими автоперевозчиками с Германией, Финляндией, Нидерландами, Швецией, Бельгией и рядом других стран. На 13,6% увеличилось количество российских автотранспортных предприятий, работающих в многосторонней разрешительной системе ЕКМТ.

Совершенствование практики административного регулирования международных перевозок было направлено на повышение конкурентоспособности российских перевозчиков и сокращение доли участия перевозчиков третьих стран. В 2002 году сокращено на 15% общее количество разрешений для белорусских перевозчиков, на 8% – для украинских. Снижена также доля участия иностранных перевозчиков в перевозках грузов в/из третьих стран по таким странам, как Латвия, Литва и Эстония, Молдова.

Более чем в 5 раз выросла доля российских автоперевозчиков на российско-турецком рынке транспортных услуг. Были приняты меры по устранению большинства дискриминационных барьеров на территории Турции.

Тарифы на перевозки грузов автотранспортом возросли на 12,2% при росте цен производителей промышленной продукции на 17,1%. В местном сообщении стоимость перевозок грузов автомобильным транспортом за 2002 год увеличилась на 14,6%, в междугородном сообщении они выросли на 12,2%, а в международном – произошло снижение тарифов к уровню 2001 года на 0,6%.

По грузовому парку крупных и средних автотранспортных предприятий в 2002 году, согласно предварительным оценкам, получено 24,8 млрд. руб. доходов, расходы составят 24,5 млрд. руб., прибыль – 0,3 млрд. руб. (в 2001 году – 0,9 млрд. руб.). Затраты на один рубль доходов на грузовые перевозки за 9 месяцев 2002 года составили 98,3 коп., или на 3,1 коп. больше соответствующего периода прошлого года. Рентабельность этого вида деятельности ожидается в размере 1,2% против 3,9% в 2001 году. Удельный вес прибыльных предприятий в общем числе предприятий составил 43,5% против 50,1% в 2001 году.

Сохраняется рост неплатежей за выполненные грузовые транспортные услуги. По состоянию на октябрь 2002 года дебиторская задолженность возросла до 19,1 млрд. руб., просроченная – 7,4 млрд. руб. (прошлый год – 17,4 млрд. руб. и 7,1 млрд. руб.).

Вместе с тем продолжается постепенное погашение задолженности по выплате заработной платы на автотранспортных предприятиях. По состоянию на 1 декабря 2002 года задолженность сократилась на 11,7% и составила 0,8 млрд. рублей.

ГОРОДСКОЙ
ПАССАЖИРСКИЙ
ТРАНСПОРТ

В 2002 году предприятиями автомобильного транспорта перечислено в бюджетную систему Российской Федерации 13,5 млрд. руб., в том числе федеральных налогов – 11,5 млрд. руб., региональных – 1,5 млрд. руб., местных – 0,5 млрд. рублей.

Надежная и эффективная работа общественного транспорта является важнейшим показателем социально-политической и экономической стабильности. Городской пассажирский транспорт общего пользования обеспечивает основную часть трудовых поездок населения и является важнейшей составной частью городской инфраструктуры.

Автобусным транспортом обслуживается 1274 города и поселка городского типа, а также 79 935 населенных пунктов, расположенных в сельской местности. Общая протяженность автобусных маршрутов составляет 1926,2 тыс. км. Всего действует 32 011 автобусных маршрутов, в т.ч. 9909 – городских, 15 766 – пригородных, 6231 – междугородный.

Городской электрический транспорт (трамвай, троллейбус, метро) функционирует в 116 городах (в том числе трамвайный – в 67, троллейбусный – 89, метро – в 6 городах). Перевозка осуществляется на 1626 маршрутах. На конец 2002 года протяженность трамвайных путей составила 6453 км (уменьшение за год на 0,3%), троллейбусных линий – 10 160 км (прирост за год 2,0%), путей метрополитена – 412 км (прирост за год на 1,5%). Введены 4 новые станции на Екатеринбургском, Московском, Нижегородском и Самарском метрополитенах, на Московском метрополитене после реконструкции открыта станция “Воробьевы горы”.

ТАБЛИЦА 4.5

ПАРК ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ, ОБСЛУЖИВАЮЩИЙ РЕГУЛЯРНЫЕ МАРШРУТЫ В ГОРОДСКОМ И ПРИГОРОДНОМ СООБЩЕНИИ

ВИДЫ ПОДВИЖНОГО СОСТАВА	КОЛИЧЕСТВО, ТЫС. ШТУК
Автобусы – всего	123,1
в том числе принадлежащие:	
– крупным и средним автопредприятиям	82,3
– физическим лицам	35,6
– малым автопредприятиям	3,7
– предприятиям других отраслей экономики	1,5
Трамваи	11,4
Троллейбусы	12,2
Вагоны метро	5,8

В целом по стране в 2002 году 52% перевозок городского общественного пассажирского транспорта выполнено автобусами, 21% – троллейбусами, 17% – трамваями, 10% – метрополитеном. В ряде крупных городов на долю городского электрического транспорта приходится более 50% внутригородских пассажирских перевозок.

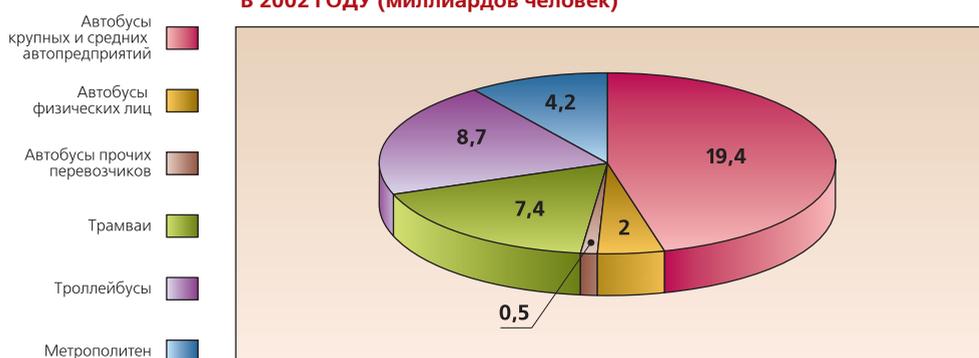
Пассажиuroоборот автомобильного транспорта с учетом привлеченного транспорта составил 169,53 млрд. пасс. км (возрос в сравнении с 2001 годом на 1,1%), том числе автобусами подотрасли “Автомобильный транспорт” – 146,64 млрд. пасс. км (98,2%). По городскому электрическому транспорту пассажиuroоборот составил 99,1 млрд. пасс. км (снижение на 3%). В отдельных городах

объем перевезенных пассажиров снизился значительно. Это вызвано закрытием троллейбусного движения на отдельных маршрутах в связи с реконструкцией городских улиц, а также с пуском параллельно маршрутам городского наземного электрического транспорта маршрутных такси с одинаковой стоимостью проезда.

За последнее десятилетие парк автобусов уменьшился более чем на 30 тыс. единиц. Около 70% эксплуатируемых в настоящее время маршрутных автобусов амортизированы, более 50% из них подлежат безотлагательной выбраковке по критериям обеспечения безопасности дорожного движения. На городском электрическом транспорте доля транспортных средств, эксплуатируемых сверх нормативного срока службы, составила по трамваям 53,7%, троллейбусам – 50,1%, вагонам метрополитена – 15,7%.

ГРАФИК 4.10

**ПЕРЕВОЗКИ ПАССАЖИРОВ ПО РЕГУЛЯРНЫМ МАРШРУТАМ
В ГОРОДСКОМ И ПРИГОРОДНОМ СООБЩЕНИИ
В 2002 ГОДУ (миллиарды человек)**



Ежегодная минимальная потребность в обновлении автобусного парка предприятий автотранспорта общего пользования составляет 15 тыс. единиц. В последние годы пополнение парка производится на уровне 4–5 тыс. новых автобусов, что не обеспечивает даже простого воспроизводства эксплуатационных автобусов. В 2002 году при потребности в 600 трамваев и 1,5 тыс. троллейбусов за счет средств местных бюджетов, по предварительной оценке, приобретено 132 трамвайных вагона и 760 троллейбусов.

Приобретение подвижного состава осуществляется главным образом за счет средств, выделяемых из бюджетов субъектов Российской Федерации и местных бюджетов. К примеру, при общем объеме инвестиций в городской наземный электрический транспорт за счет всех источников финансирования 3,2 млрд. руб. 2,4 млрд. руб. – средства местного бюджета. При этом наблюдаются значительные различия между регионами по уровню финансирования приобретения и обновления пассажирского парка, что свидетельствует об отсутствии единого подхода к этому вопросу.

Наряду с интенсивным старением транспортных средств имеет место и значительный – свыше 50% – износ основных производственных фондов в целом. В первую очередь это относится к ремонтной базе предприятий, трамвайным путям, контактной и кабельной сетям, оборудованию метрополитенов. Особенно остро проблема износа основных фондов стоит перед Московским и Санкт-Петербургским метрополитенами.

За 2002 год общие эксплуатационные расходы по выполнению перевозок городскими и пригородными маршрутными ав-

тобусами составили 46,7 млрд. руб., доходы – 27,1 млрд. руб. По автобусным перевозкам в целом за 2002 год убытки оцениваются в 19,7 млрд. руб. На покрытие эксплуатационных убытков ожидается выделение средств из региональных и местных бюджетов в сумме 17,3 млрд. руб., или около 88% (в 2001 году на компенсацию убытков было выделено 89%).

По предварительной оценке, в 2002 году эксплуатационные расходы по трамвайным и троллейбусным перевозкам составили 20,6 млрд. руб., по метрополитенам – 13,1 млрд. руб. Доходы от перевозки пассажиров, получаемые в виде платы за проезд: по трамваю и троллейбусу – 11,4 млрд. руб., по метро – 8,2 млрд. руб. Убытки от перевозок – 9,2 млрд. руб. и 4,9 млрд. руб. соответственно. Ожидаемое покрытие убытков дотацией из бюджета на 85,5% и 96,1% (в 2001 году на компенсацию убытков выделено соответственно 83,8% и 100%).

Одной из основных причин убыточности является неполная компенсация затрат, связанных с перевозкой 64 категорий граждан, которым федеральным законодательством предоставлены льготы по оплате проезда.

Тарифы на проезд в городском маршрутном автобусе за 2002 год возросли на 23,9%, средняя стоимость проезда составила в декабре 2002 года 4,2 руб. Тарифы на проезд в трамваях и троллейбусах находятся в диапазоне от 1,5 руб. до 7 руб., рост за год – около 36%, средняя стоимость проезда – 3,2 руб. Тарифы на проезд, несмотря на постоянный рост прямых затрат, влияющих на себестоимость перевозок, пересматриваются органами местного самоуправления с учетом реальной платежеспособности населения и социальной ситуации в регионе, как правило, не чаще одного раза в год.

В целях создания условий для улучшения транспортного обслуживания населения, повышения экономической эффективности городского пассажирского транспорта, привлечения в этот сектор частных инвесторов и предпринимателей в Минтрансе России разработана Общероссийская открытая программа содействия реформам городского пассажирского транспорта и создан “Центр содействия реформам пассажирского транспорта общего пользования”.

Для распространения опыта реформ в 2002 году были проведены с участием представителей большинства российских городов семинары в Вологде, Ростове-на-Дону, Сочи и Омске. На них также обсуждался и был одобрен проект Открытой программы.

Совместно с администрацией г. Ростова-на-Дону успешно реализован пилотный проект по реформированию городского пассажирского транспорта. В городе решены вопросы создания регулируемого рынка услуг с широким привлечением частных перевозчиков для работы на регулярных маршрутах с обслуживанием “льготников”. Создано совместное транспортное предприятие с участием города и производителя транспортной техники. Начата реализация пилотных проектов и в других городах России.

Комплекс промышленного транспорта, в который входят железнодорожный, автомобильный и непрерывный транспорт необщего пользования, является неотъемлемой частью транспортной системы России.

**ПРОМЫШЛЕННЫЙ
ТРАНСПОРТ**

Инфраструктура, комплексы сооружений, устройств и технических средств промышленного транспорта обеспечивают доставку грузов потребителям, подачу и уборку вагонов от станций примыкания на погрузочно-выгрузочные фронты и обратно, складские работы, транспортировку грузов; экспедирование; формирование и расформирование поездов; маневровые работы; предоставление услуг клиентуре. В последние годы на базе организаций и предприятий промышленного железнодорожного транспорта или с их участием создаются операторские компании, которые на основании договора с перевозчиком участвуют в осуществлении перевозочного процесса.

По предварительной оценке, деятельность промышленного транспорта в 2002 году характеризуется следующими экономическими показателями:

- объем перевозок на промышленном железнодорожном транспорте в 2002 году вырос по сравнению с 2001 годом на 2,5% и составил 3,3 млрд. т;
- объем грузооборота в 2002 году увеличился на 4,7% и составил 27,3 млрд. ткм (для перевозки грузов по железнодорожным путям общего пользования использовался парк вагонов организаций и предприятий промышленного транспорта, имеющих право выхода на сеть общего пользования. Средняя загрузка вагонов по всем видам колеи составила 59,9 т, по колее 1520 мм – 60,3 т).

Собственные инвестиции в развитие производства на промышленном транспорте возросли в 2002 году по сравнению с 2001 годом на 8% и составили 366,5 млн. рублей.

Анализ имеющихся статистических данных позволяет сделать вывод о стабилизации темпов роста экономических показателей работы промышленного транспорта, связанной с подъемом отечественной экономики в различных ее отраслях. Можно предположить, что такая тенденция в ближайшие годы будет сохранена.

Реформа железнодорожного транспорта затронула и промышленный железнодорожный транспорт. Новым Федеральным законом "О железнодорожном транспорте в Российской Федерации" сфера деятельности железнодорожного транспорта необщего пользования (промышленного железнодорожного) определена как самостоятельная. Установлены также цели и общие принципы его государственного регулирования.

С целью дальнейшего совершенствования нормативной правовой базы в сфере промышленного транспорта в 2002 году были разработаны, утверждены и введены в действие следующие нормативные документы:

- Правила технической эксплуатации промышленного железнодорожного транспорта;
- Методические рекомендации по транспортному обслуживанию организаций и предприятий организациями промышленного железнодорожного транспорта;
- Методические рекомендации по определению договорных тарифов на работы и услуги, выполняемые грузоотправителями и грузополучателями по просьбе железной дороги.

Указанные документы направлены, в частности, на создание благоприятных конкурентных условий для предприятий промышленного транспорта, выходящих на рынок транспортных работ и услуг.

Важной задачей государственного регулирования является снижение транспортной составляющей (в части промышленного транспорта)

в цене продукции, а также снижение затрат предприятий промышленного транспорта на работы и услуги, оказываемые клиентуре.

Для решения данной проблемы разработаны и утверждены распоряжением Министерства транспорта Российской Федерации "Методические рекомендации по формированию тарифов и сборов на работы и услуги, выполняемые промышленным железнодорожным транспортом". В настоящее время подготовлена программа автоматизированного расчета тарифов по данной методике, которая рекомендована организациям промышленного транспорта для практического применения. Для органов ценового регулирования субъектов Российской Федерации разработаны разъяснения по ее применению. Методика способствует повышению обоснованности тарифов с учетом фактических затрат.

В 2002 году продолжалась деятельность совместной Рабочей группы МПС России и Минтранса России по взаимодействию федерального и промышленного железнодорожного транспорта. В ее состав вошли представители обоих министерств, а также ассоциаций, в том числе и региональных, организаций промышленного транспорта и отраслевой науки.

На заседаниях Рабочей группы решены следующие основные вопросы: согласован ряд положений проектов федеральных законов по железнодорожному транспорту; подготовлены конкретные предложения для включения в преискурант №10-01; разработаны регламент и порядок проведения совместных проверок и контроля безопасности движения на подъездных железнодорожных путях отделениями Российской транспортной инспекции совместно с представителями железных дорог; разработаны рекомендации по развитию транспортного хозяйства и сокращению времени нахождения вагонов на подъездных путях организаций промышленного железнодорожного транспорта.



ОСНОВНЫЕ
ЗАДАЧИ
РАЗВИТИЯ
ТРАНСПОРТНОГО
КОМПЛЕКСА

Стратегическими целями развития транспортной системы Российской Федерации являются:

- снижение транспортных издержек и ускорение товародвижения в целях стимулирования структурной перестройки экономики России и обеспечения экономического роста;
- комплексное развитие пассажирского транспорта для обеспечения единства страны и повышения качества жизни;
- ликвидация разрывов, “узких мест” и административно-экономических барьеров в системе транспортных коммуникаций в целях развития единого экономического пространства;
- системная модернизация морских портов, железнодорожных и автодорожных подходов к ним, пограничных переходов и комплекса трубопроводного транспорта в целях обеспечения стратегического экспорта и растущей внешней торговли в целом;
- опережающее развитие автодорожной сети для обеспечения растущей подвижности населения, развития регионов и высокотехнологичных отраслей экономики;
- развитие международных транспортных коридоров и транзита как одного из средств геополитического позиционирования России и дополнительной точки роста экономики;
- развитие экспорта транспортных услуг и повышение конкурентоспособности транспортных операторов как фактор ускорения интеграции России в мировой рынок;
- развитие транспортной системы с учетом приоритетов национальной безопасности и повышение уровня антитеррористической безопасности на транспорте;
- развитие рынка транспортных услуг в целях повышения экономической эффективности транспортного бизнеса и его социально-профессиональной привлекательности;
- принятие упреждающих мер по преодолению негативных последствий автомобилизации и иных неблагоприятных воздействий транспорта на окружающую среду;
- реформирование общественного пассажирского транспорта для обеспечения необходимого уровня социальных гарантий, а также устойчивого развития городов и пригородных зон;
- гарантированное транспортное обеспечение депрессивных, малонаселенных и труднодоступных регионов и использование транспорта как дополнительного фактора их развития.

Для достижения указанных целей в 2003 году и в среднесрочной перспективе в транспортном комплексе должны быть решены следующие задачи:

- продолжение реализации Федеральной целевой программы “Модернизация транспортной системы России”. Корректировка положений программы с учетом усиления координации в развитии инфраструктуры различных видов транспорта, а также изменений экономической конъюнктуры;
- повышение эффективности механизмов государственной поддержки проектов в транспортном комплексе. Расширение привлечения средств внебюджетных источников, в том числе – международных финансовых институтов. Развитие частно-государственного партнерства;
- формирование механизмов стабильного финансирования дорожного хозяйства. Разработка национальной программы развития автомобильных дорог на период до 2025 года;
- развитие страхования в транспортном комплексе как средства защиты имущественных интересов и инструмента саморегулирования;

- решение проблемы применения нулевой ставки НДС при внешнеторговых перевозках. Создание российского международного судового реестра. Совершенствование системы страхования таможенных рисков при международных автомобильных перевозках;
- дальнейшее развитие транспортных коридоров. Реализация соглашения о создании международного транспортного коридора “Север–Юг”, использование коммуникаций и портов Дальнего Востока для транзитных перевозок из Китая в США. Расширение использования транзитных возможностей воздушного пространства России;
- углубление системной специализации морских торговых портов. Развитие специализированных терминалов по перевалке нефти, нефтепродуктов, химических грузов, угля и контейнеров. Продолжение работы по переключению экспортных грузопотоков на морские порты России;
- повышение эффективности управления не подлежащим приватизации имуществом транспортного комплекса. Создание специализированных федеральных государственных унитарных предприятий для управления государственной собственностью в аэропортах, морских и речных портах. Комплексное реформирование управления транспортной системой Северного морского пути, содержанием и использованием ледокольного флота. Реформирование системы управления воздушным движением. Подготовка реформы системы управления внутренними водными путями;
- создание условий для использования в транспортном комплексе наиболее производительных, безопасных и экологических транспортных средств. Недопущение ограничения доступа отечественных перевозчиков на международный рынок в силу субстандартности транспортных средств. Подготовка и реализация мер по введению перспективных экологических стандартов. Разработка и реализация программ применения альтернативных топлив на автомобильном транспорте;
- стимулирование интеграции транспортных и производственно-распределительных процессов. Создание мультимодальных перевозочных систем и систем товарораспределения, основанных на принципах логистики и контейнеризации;
- принятие базовых законов по автомобильному транспорту, портовой деятельности и дорожному хозяйству. Совершенствование нормативной правовой базы железнодорожного транспорта необщего пользования с учетом развития реформы федерального железнодорожного транспорта;
- реализация совместно с администрациями субъектов РФ и органами местного самоуправления “Общероссийской открытой программы содействия реформам городского пассажирского транспорта”. Стабилизация деятельности региональной авиации;
- расширение применения информационных технологий в транспортном комплексе и интеграция информационных ресурсов транспорта. Информатизация и повышение информационной открытости органов управления транспортным комплексом;
- разработка комплекса дополнительных мер по повышению безопасности транспортного процесса и антитеррористической безопасности на транспорте. Подготовка соответствующих решений Правительства по повышению дорожной безопасности, авиационной безопасности, предотвращению террористических действий в морских и речных портах и на гидросооружениях.

МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

Издание неофициальное.

Сборник подготовлен
с использованием дан-
ных Минтранса России,
Госкомстата России, Мин-
экономразвития России,
Центра экономической
конъюнктуры при Пра-
вительстве Российской
Федерации, Ассоциации
международных автомо-
бильных перевозчиков.

Отчетные данные за 2002
год – предварительные.

© 2003. Издательский
Центр “Президент”.
Дизайн, верстка.