

Информация
Президента Союза транспортников России
Ефимова В. Б.
на Общем собрании Союза транспортников России
15 декабря 2010 года

Уважаемые коллеги!

На апрельском съезде мы сформировали большой массив проблем, который мешает развитию транспортного бизнеса, мешает технологическому, техническому и профессиональному переоснащению и, естественно, мешает повысить производительность и рентабельность.

Они содержат как краткосрочные, среднесрочные, так и долгосрочные проекты, которые были сконцентрированы в следующих, утверждённых Съездом на 2010 – 11 пяти блоках планов мероприятий:

Первый. Совместный план мероприятий – СТР и Комитета по транспорту Государственной Думы.

Второй. Совместный план мероприятий Союза и Торгово-промышленной палаты России.

Третий. План мероприятий с политической партией «Единая Россия».

Четвёртый. Индивидуальный план мероприятий Союза транспортников России.

Пятый. Был разработан совместный План мероприятий Союза с Минтрансом России.

Уважаемые коллеги, мероприятия с Минтрансом пока утвердить не удалось.

Видимо необходимо просить Министра вмешаться в этот процесс.

Не поддаётся никакому осмыслению поведение аппарата, когда оно постоянно не выполняет распоряжение Министра в аспекте его поручений по взаимодействию с транспортным сообществом. Я об этом остановлюсь несколько позднее.

В этих пяти индикативных планах сконцентрированы все основные проблемы, которые необходимо решить в транспортном комплексе в планируемом периоде.

Однако, исходя из сложившейся на настоящий период ситуации, Президиум Союза на своём заседании **14 октября 2010г.** поручил сформировать первоочередной эшелон проблем, которые особо критически влияют на работу каждого вида транспортной деятельности.

На базе Ваших предложений, был сформирован план первоочередных мер – мер первого эшелона, для решения которых необходимо сконцентрировать все наши потенциалы

Президиум СТР 1 декабря на своём заседании рассмотрел и рекомендовал их для обсуждения на Общем собрании Союза.

(в раздаточном материале они имеются).

А так же поручил мне в течение 15 – 20 минут коротко проинформировать Вас об этом комплексе проблем.

Но в начале проинформирую Вас всё-таки хотя бы по одной важнейших проблем, которые удалось решить по каждому из блоков, сформированных на апрельском съезде:

По первому блоку:

С Минтрансом удалось восстановить работу **Координационного совета по реализации транспортной политики.** Первое его заседание показало, что это может быть важнейшей площадкой, где бизнес и власть **могут слушать и услышать друг друга** в вопросах создания условий для динамичного технологичного развития транспортного бизнеса, в целях повышения производительности и рентабельности, а так же конкурентоспособности.

Повторяю, могут услышать, я уже говорил, как показывает практика, что нас слушают, но нас часто не слышат, и в интересах транспортных систем, в интересах страны, нам придётся попытаться эту ситуацию изменить

По второму блоку:

С Комитетом ГД по транспорту провели конференцию по созданию условий в России для развития интеллектуальных транспортных систем.

В Российской Федерации на государственном уровне ИТС пока **НЕ** является основной базой транспортной политики развития логистики транспортного комплекса.

Все развитые страны уже несколько десятилетий развивают транспортные системы именно на базе ИТС.

Мы пока стоим на пороге осознания этих технологий.

Главная проблема освоения ИТС заключается в том, что эта **продукция транспортной индустрии** производится на пограничном взаимодействии многих Министерств и ведомств.

Для реализации этих пограничных технологий в ряде стран, как допустим Япония, Китай и другие, созданы правительственные структуры под руководством Премьеров или заместителей Премьеров.

В странах Северной Америки и часть Западной Европы Министерством транспорта делегированы межведомственные функции, и в них **созданы мощные структуры по реализации ИТС.**

В России так же заложена база, поскольку Транспортная стратегия на период до 30 года базируется именно на применении ИТС. Однако отсутствуют структуры с соответствующими функциями по её реализации.

Учитывая это, мы пытаемся вынести этот вопрос на Правительственную комиссию по транспорту и связи, поскольку именно она может определиться, в каком структурном формате Правительство будет проводить свою государственную политику по развитию ИТС в России.

Сергей Борисович Иванов дал согласие на Правительственной комиссии рассмотреть вопрос о создании условий в нашей стране по развитию ИТС, в том числе на примере Московского мегаполиса

Однако аппарат Министерства транспорта этого пока не поддерживают.

Надежда только на Министра, как на человека весьма инициативного. Только он может мотивировать рассмотрение условий развития ИТС на Правительственной комиссии и нашему форуму необходимо обратиться к нему с этой просьбой.

Транспортники так настойчиво будируют переход на высокопроизводительные технологии, в связи с низкой производительностью, а, следовательно, и рентабельностью. Сами посудите. Как не обидно. Но факт, мы по этим критериям отстаём от уровня достигнутого в СССР в 2-4 раза. Именно в этой связи, мы работаем на критической точке рентабельности. Именно в этой связи большая половина транспортников, чтобы выжить работает в серой экономической зоне.

Освоить такие интеллектуально-транспортные технологии бизнесу в одиночку не под силу, поскольку:

- они расположены действительно на границе различных сфер экономики,

- А так же, в связи с тем, что необходимо выстроить взаимоувязанную совместимую товаро-транспортно технологическую инфраструктуру на больших географических площадях.

В том числе для различных административных регионов с различными видами транспорта и весьма многочисленными грузовладельцами

- Именно такие разновеликие параметры требуют немалых инвестиций на различных территориях для многочисленных её участников.

- На настоящем этапе транспортного развития это возможно только при государственном инициировании, на принципах частно-государственного партнёрства.

Необходимо законодательно-правовое поле и методы государственного регулирования, мотивирующие развитие этих интеллектуальных технологий, а так же соответствующие методики и нормативную базу.

Думаю, что нам всё-таки удастся рассмотреть развитие ИТС на Правительственной комиссии.

И следующее:

Достигнута договоренность проведения двадцатого декабря рабочей встречи с депутатами ГД, которые работают в Комитете по транспорту.

Считаем, что это очень важная встреча, где Мы доведем свои позиции до депутатского корпуса по проблемам, связанных с законодательно-правовой базой Транспортного комплекса и попытаемся заручиться их поддержкой. **А может быть и выработать более эффективные механизмы продвижения законодательно- правовых актов,** разработанные как Министерством, так и транспортным сообществом, которые пока застряли на уровне согласований, и что обидно - часть из них в Минтрансе.

Это ещё раз подтверждает. Что нам не удалось создать эффективный механизм взаимодействия власти и бизнеса.

По четвертому блоку:

В соответствии с разработанным планом с Политической партией «ЕДИНАЯ РОССИЯ» проведено рабочее совещание под руководством Председателя комитета партии «ЕДИНОЙ РОССИИ» по работе с общественными объединениями Орловой Светланы Юрьевны, в котором участвовали члены Президиума СТР, а так же ряда Министерств и ведомств.

Именно это совещание создало условия, при которых нам удалось заблокировать **крайне дискриминационный закон о замене лицензирования страхованием для морского и речного транспорта.**

По автомобильному транспорту:

Этот крупнейший сектор транспортного комплекса оказался самый необеспеченный в законодательно-правовом поле, которое бы стимулировало, создавало в новой экономической формации благоприятные условия развития автотранспортного бизнеса, бизнеса безопасного для населения. Создавало бы условия освоения высокопроизводительных товаро-транспортных технологий.

Именно отсутствие законодательно-правового поля, методов государственного регулирования, отвечающих потребностям новой экономической информации привели к тому, что автотранспортный рынок монополизирован до уровня одного- десяти автомобилей на одного собственника, что, естественно, исключает возможность применения каких-либо высокопроизводительных технологий, а так же обеспечения безопасности на автомобильных дорогах.

Правительство пытается не замечать такое искажение рыночной структуры, поскольку автомобилисты перевозят всё, что предлагает рынок.

Но какой ценой?...

Приходится содержать в три раза больше автомобилей, чем в РСФСР, а перевозят объёмов они в два раза меньше, а калечим почти в десять раз больше, чем в Европе.

Автомобилисты предложили в первую очередь сконцентрировать усилия на следующих проектах:

- Разработать Стратегию развития автомобильного транспорта до 2030 года.
- Завершить разработку проекта ФЗ «Об автомобильном транспорте и автотранспортной деятельности», а так же разработать государственные стандарты, регламенты и порядок допуска хозяйствующих субъектов к осуществлению грузовой **автотранспортной деятельности**, а владельцев автотранспортных средств, выпускающих автомобили на дороги общего пользования к **профессиональной пригодности**.

- Проработать с Минтрансом, Правительством с Государственной думой и ТПП вопрос оптимизации налоговой нагрузки на автотранспортные компании, поскольку предложенный комплекс (**целых 5**) дополнительных фискальных обременений, не только обанкротит немалую часть автотранспортных фирм, но по оценкам экспертов, бюджет потеряет около 500,0 миллиардов рублей.

Что удивляет, решения приняты в нарушение ФЗ «О конкуренции».

По дорожному хозяйству:

За последние десятилетия национальная дорожная сеть России понесла, пожалуй, самую большую утрату.

Эксперты оценивают, что региональная и сельская сеть подошла к недозволенно критическому рубежу, и, как они утверждают, что в последние годы дорожная сеть сокращается на десятки тысяч километров в год.

Позавчера в газете «Известия» заместитель Председателя ГосДумы Шаккум сетует, что в связи с ликвидацией дорожных фондов в 2000 году строительство автомобильных дорог сократилось почти в 3 раза. Это следствие того, что и Правительство, и ГД не прислушались к мнению предпринимательства, а прислушались к мнению нефтедобывающего бизнеса, когда отменяли этот закон.

Если это действительно так, как оценивает Мартин Люцианович, то логично что те люди, которые продавали такое предложение, должны бы понести хотя бы экономические санкции, в том числе и олигархи. Однако в реальности за это будет расплачиваться Бюджет и социальный уровень населения.

Созданные дорожные фонды конечно внесут некоторую положительную динамику. Однако те предусмотренные источники финансирования обеспечат не более тридцати-сорока процентов потребностей.

Именно в этой связи дорожники предлагают: подготовить предложения по расширению источников формирования региональных дорожных фондов, в том числе за счёт отчислений от федеральных налогов, уплачиваемых большинством хозяйствующих субъектов и нефтяными, нефтеперерабатывающими и топливоторгующими предприятиями.

По экспедиторской деятельности:

Уважаемы коллеги, прошлая плановая экономика обладала мощнейшими национальными и транснациональными экспедиторскими компаниями.

В принципе, каждое транспортное Министерство обладало развитой сетью региональных и межрегиональных экспедиторских систем, а часть Министерств имело транснациональные экспедиторские подразделения, которые обладали всеми необходимыми техническими, технологическими, кадровыми и информационными потенциалами как на своей территории, так и в других странах

Кроме того, были мощнейшие специализированные транснациональные экспедиторские предприятия, такие как: Союзвнештранс, Союзтранзит, Совтрасавто.

В странах с рыночной экономикой так же созданы мощнейшие национальные и транснациональные экспедиторские транспортные компании, обладающие техническим и технологическим потенциалом по переработке грузов и транспорта, как в своей стране, так и на территории других государств.

В новой экономической России начали зарождаться, можно считать стихийно, без опоры на государственную политику, экспедиторско-транспортные компании, которые в подавляющем большинстве не обладают техническим, технологическим и кадровым потенциалом, способные обеспечивать товарные конвейеры как на территории нашей страны, так и зарубежом **и, естественно,** не могут быть конкурентоспособными с зарубежными партнёрами.

По оценкам Ассоциации Российских экспедиторов, именно в связи с нашей маломощностью иностранные экспедиторские компании захватили более 40 % Российского рынка, и по прогнозам в ближайшие годы доведут долю своего «пирога» в России до 70 %.

Это не только колоссальные средства, зарабатываемые за экспедиторские услуги на нашей территории для своих государств. Главная опасность в том, что мы теряем контроль над своей грузовой базой, что позволит вытеснить не только национальных экспедиторов, но и национальных перевозчиков, что в принципе, и происходит уже при реализации крупных инвестиционных проектов и не только крупных.

Именно в этой связи Российские экспедиторы предлагают:

- Разработать Стратегию «Развития национальной транспортно-экспедиторской системы в Российской Федерации».

А так же просят Министра транспорта провести рабочее совещание по продвижению разработанных экспедиторским сообществом проектов ряда федеральных законов, таких как:

- «О транзитных перевозках через территорию РФ»; О внесении изменений в ФЗ «О транспортно - экспедиторской деятельности». И другие.

По речному транспорту:

Уважаемые коллеги, речной флот не смог уйти, как морской под чужой флаг, и, в результате, он сейчас востребован всего на 17 процентов от уровня девяностых годов прошлого столетия.

Вам известно, что провозных возможностей железнодорожного транспорта, да иногда и автомобильного не хватает, даже в зимний период, а **весеннее-летне-осенний** - потребности в перевозках грузов увеличиваются на 30 процентов, к тому же речной транспорт в 50-100 раз дешевле в создании и содержании инфраструктуры.

Профессионалы считают ошибкой государственной политики, отсутствие стимулирования этого вида транспорта. Это подтверждает и политика европейских стран.

Видимо, учитывая именно эти преимущества речного транспорта в Европе на их скудных речных путях перевозятся до 12 процентов всех объёмов грузов. До 2030 года они предусматривают мотивировать увеличение объёмов до 18 процентов.

Мы сейчас перевозим в 6 раз меньше, чем в РСФСР.

В этой связи речники предлагают включить первоочередные меры:

- Разработать Стратегию развития речного транспорта, пассажирского, международного, внутреннего и технического.

Это особенно важно для заказа судов, поскольку они должны отработать на водных магистралях не менее четверти века.

Если мы не сумеем создать гарантированные прогнозы: какие группы товаров, в каком объеме, по каким бассейнам будут тяготеть в течение 15-20 лет для транспортировки речным транспортом, бизнес не будет вкладывать инвестиции в речной транспорт.

А так же обращаются к Министру транспорта с просьбой предложить рассмотреть на заседании Правительства РФ:

- вопрос «О предоставлении в 10-11 году, и в последующие годы, субсидий из федерального бюджета предприятиям внутреннего водного транспорта на возмещение части затрат на уплату процентов по кредитам, полученным в российских кредитных организациях, направленных на покрытие расходов в межнавигационный период по подготовке флота к навигации».

По морскому транспорту:

- Разработать конкретный комплекс мер по годам по реализации положения «Транспортной стратегии РФ на период до 30 года» об увеличении доли перевозки судами под российским флагом с 6 до 40 %).

По промышленному железнодорожному транспорту:

Создание индивидуально функционирующего железнодорожного транспорта общего пользования, как нам кажется, идет в разрез общеэкономическим целям России, поскольку грузовладельцу, да и экономике в целом важно, чтобы транспорт доставил грузы до грузополучателя.

Поскольку промышленный железнодорожный транспорт является началом и окончанием транспортной логистики услуг железнодорожного транспорта необходимо:

- Доработка законопроекта «О внесении изменений в ФЗ «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации», а так же «Устав железнодорожного транспорта», с учетом интересов пользователей услуг и организаций железнодорожного транспорта необщего пользования.

По метрополитену:

В крупных мегаполисах, в связи с ускоренной автомобилизацией нашего общества возникают сложнейшие проблемы с передвижением населения и экологией в зоне проживания, И Москва – это первый критический сигнал, что крупные города находятся в опасной транспортной зоне

Как показывает опыт нашей столицы, метрополитен является, пожалуй, самым эффективным видом пассажирского транспорта, однако, он один из самых инвестиционноёмких, и, естественно, муниципалитеты крупных городов не способны на такое инвестирование.

В этой связи, Ассоциация метрополитенов России считает, необходимо увеличить долю федеральных средств в финансировании этих проектов и внесло предложение

- Подготовить и внести в Правительство РФ проект Постановления по вопросу увеличения доли Федерального бюджета (до 50 %) при развитии и модернизации метрополитенов. Обеспечить его поддержку руководителями регионов, депутатами Государственной Думы и членами Совета Федерации.

- А так же принять Федеральный закон «О метрополитенах».

По общетранспортным проблемам и технологическому перевооружению:

Это, пожалуй, самый проблемный вопрос, поскольку только пока в Транспортной стратегии России до 30 года выстроен алгоритм решения общетранспортных проектов на базе интеллектуальных транспортных технологий.

Можно констатировать, что мы пока в самом начале пути перехода от дифференцированной государственной политики развития некоторых видов транспорта к дифференцированно-интегрированному созданию едино-транспортного пространства, транспортных услуг для грузовладельцев и пассажиров, с критериями качества не ниже

мировых достижений, а так же по глубокому перевооружению транспортных систем новейшими технологиями.

В качестве начала решения этих проблем предлагается выдвинуть в первый эшелон решение следующих проблем:

- принять закон «О прямых смешанных (комбинированных) перевозках», а так же «О транзите грузов через территорию РФ»

- Подготовить изменения в ФЗ «Об основах государственного регулирования внешнеторговой деятельности» по созданию конкурентоспособных условий российским транспортникам.

- Разработать план совместных мероприятий с Министерством транспорта РФ по технологическому перевооружению транспортного комплекса в целях повышения производительности.

- Проработать в Министерстве транспорта РФ минимизацию издержек транспортного бизнеса по практической реализации Федерального закона «О транспортной безопасности»

Просить Министра транспорта инициировать рассмотрение вопроса создания условий для развития ИТС в России на Правительственной комиссии. А так же проведение совместной коллегии, заинтересованными Министерствами и ведомствами в использовании ИТС.

Уважаемые коллеги, конечно это важные вызовы, которые Вы выдвинули в качестве решения в первоочередном порядке.

Однако, анализируя и размышляя над сложившейся ситуацией и причинами, в связи с которыми мы часто очень длительный период не можем завершить их решение, все-таки мне кажется, причина лежит в одной из главнейших проблем настоящего периода развития новой экономической формации

Мы пока не сумели выстроить эффективно механизмы взаимодействия и концентрации усилий власти и бизнеса для реализации вызовов в транспортном комплексе.

Следует объективно констатировать, что построение такого взаимодействия, если говорить о транспортном комплексе, то оно движется.

Надо отдать должное, что в этом очень сильно нам помогает наш Министр.

Как Вы знаете, созданы две независимые площадки для обсуждения проблем построения законодательно-правового поля и реализации транспортной политики.

Однако их КПД пока на уровне паровоза.

Со сменой экономических формаций возник один парадокс.

В плановой экономике чиновник отвечал головой за эффективность работы транспортных предприятий, и в результате он прислушивался к мнению специалистов от реального сектора экономики.

В настоящей формации чиновник не отвечает за банкротство предприятия или целой отрасли, это порождает безответственность в принятии решений, а так же вседозволенность, если хотите – барственность по отношению к мнениям специалистов реального сектора производства.

Страны, которые развиваются в новой экономической формации длительное время, этот парадокс преодолен, и там не только чиновник, а целая партия отвечает за его решение. Видимо нам необходимо вместе с Министерством наработать комплекс мер по преодолению этого вызова.

Если мы эту проблему не решим, никакие наши меры первого, второго, третьего эшелона не будут решаться.

Я приведу пример, хотя и он очень тяжёл на восприятие –

- анализ показывает, что аппарат Минтранса блокирует даже прямые указания Министра о взаимодействии с бизнесом.

Несколько лет уже не выполняется решение Министра о том, чтобы все документы Минтранса, затрагивающие интересы бизнеса, направлялись в Союз транспортников России для экспертного заключения. Это решение протоколно подтверждено председателем Координационного совета Аристовым Сергеем Алексеевичем

Распоряжение не выполняется.

Министром принято решение о подписании протокола по реализации ряда проблем, высказанных на декабрьском 2009 года общем собрании Союза, а так же на апрельском расширенном Съезде СТР, а так же 13 октября сего года на встрече Министра с транспортным сообществом по инициативе Примакова Евгения Максимовича для выработки плана проведения расширенной рабочей встречи в Министерстве транспорта с участием других министерств и ведомств для выработки комплекса мер по технологическому перевооружению транспортного комплекса.

По нашей информации все три поручения Министра, одно из них год, другое восемь месяцев, третье - два месяца кочуют из подразделения в подразделение в недрах Минтранса.

Как Вы видите, в фазе переходного периода возникла колоссальная проблема во взаимоотношениях власти и бизнеса. Пока мы находимся в фазе, когда мы часто движемся в разные стороны, а иногда и против друг друга.

Обстановка ещё более усугубляется тем, что если бизнес за свои просчёты отвечает банкротством, то чиновник, поставивший бизнес в эти условия, фактически ни чем. Это ещё больше усиливает исконную Российскую формулу взаимоотношений «Начальник умный, а холоп - нет».

Я так долго остановился над этой проблемой. Потому, что как мне кажется это главный тормоз развития экономики в целом и транспортных систем в частности.

Готовых рецептов нет как у Министра, так и у нас с Вами, но есть проблемы, есть опыт национальный и зарубежный - это даёт хорошую базу для анализа, выводов и предложений.

В этой связи я прихожу к заключению, что основным вопросом на апрельском расширенном съезде СТР обсудить именно решение проблемы создания механизмов взаимодействия власти и бизнеса в интересах развития транспортного комплекса.

Для чего создать рабочую группу, может быть несколько рабочих групп, используя прошлогодний опыт, совместно с Минтрансом, научными кругами, и попытаться разработать системный подход к решению данной проблемы.

Я уверен, Министр нас в этом поддержит.

И ещё

Интеграционные процессы на постсоветском пространстве идут позитивно, и нам необходимо так же двигаться в этом направлении.

Мы проработали возможность вступления ассоциированным членам в Координационное Совещание Министров транспорта государств участников СНГ.

Во-вторых назрела необходимость создать Союз Союзов транспортников, в начале членом единого таможенного пространства (Россия, Белоруссия, Казахстан), а в последующем государств участников СНГ.

Необходимо просить Председателя Координационного Совещания Министров Левитина Игоря Евгеньевича и Измайлова Чингиза Шамилевича - председателя Исполкома КТС включить вопрос о создании такого союза на очередное заседание КТС.

И я думаю, Вы нас поддержите