

Об инновационном развитии транспортного комплекса РФ

В. Б. ЕФИМОВ, президент Союза транспортников России, председатель Комитета ТПП РФ по транспорту и экспедированию



Сегодня на территории РФ совокупные транспортные издержки в три-четыре раза больше, чем в странах ЕС и США, а производительность отечественных транспортных систем по отношению к логистике товарообеспечения почти в три раза меньше. Вопреки расхожему мнению, эти данные обусловлены не протяженностью территории и климатическими условиями России, но применением низкоэффективных и затратных товаро-транспортных логистических технологий. С учетом мирового и национального опыта в этой отрасли Правительством РФ была разработана и утверждена «Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года» (Стратегия).

Для транспортного обеспечения логистики товародвижения в Европе и Северной Америке используется ряд интеллектуально-логистических технологий, позволяющих компаниям-перевозчикам гарантировать качество оказываемых ими услуг:

1. Доставка товара для любого грузовладельца при использовании смешанных, в том числе малопартионных, перевозок, выполняющаяся только в режиме «от двери до двери».

В России подобные транспортные услуги по факту оказываются только автоперевозчиками и посредством повагонной отправки для получателей, имеющих железнодорожные подъездные пути. Однако юридически компании-перевозчики не объявляют качественных характеристик такой услуги — несмотря на то, что в РСФСР был освоен «Павловский метод» (при использовании этой технологии можно перевозить на железнодорожном и водном транспорте грузы любой партионности и без участия товаровладельца).

2. Коммерческая скорость доставки товаров автомобильным транспортом в США составляет около 1400 км в сутки. В России значение этого показателя колеблется от 300 до 400 км в сутки, то есть издержки товаропроизводителей на производство и кредитование омертвленных в пути товаров увеличиваются в четыре-пять раз (в РСФСР коммерческая скорость составляла 700–800 км в сутки).

3. Доставка товара в любую точку США или ЕС гарантируется за 12, 24, 48, 72 ч. В России подобные качественные критерии транспортные фирмы не объявляют.

4. На Западе обеспечение поставок товара необходимой номенклатуры и объема гарантируется с ритмичностью, позволяющей потребителю хранить запасы на складах не более трех дней. В России подобные качественные критерии транспортные фирмы не объявляют.

5. У них 80% объемов грузов перевозится автомобилями по определенным маршрутам и часовым графикам.

В России производительность автотранспорта в три-четыре раза ниже, чем в странах Европы, работа по часовым графикам и рациональным маршрутам практически не проводится (в РСФСР использовались подобные технологии — подвижной состав Министерства автомобильного транспорта РСФСР, а также части крупных автотранспортных комплексов Минстроя СССР, Минторга СССР, Госнаба СССР и т. д. двигались по определенным рациональным маршрутам и часовым графикам, что обеспечивалось соответствующей товаро-транспортной инфраструктурой).

6. Внутреннее товародвижение в странах Европы до 40% обеспечивается контейнерными перевозками. В России этого вида перевозок на внутрирегиональных, муниципальных и межрегиональных товарных линиях практически нет (в РСФСР до 1989 г. около 20% грузов перевозили в контейнерах МПС СССР, Минречфлота РСФСР и Минавтотранса РСФСР емкостью от 125 кг до 10 т).

7. Транспортная фирма выкупает у товаровладельца перевозимый груз. Его стоимость и транспортировку оплачивает товарополучатель. В России подобную качественную категорию транспортные фирмы не объявляют,

однако в РСФСР использовалась технология так называемого метода Вологодского подшипникового завода.

8. В странах ЕС внутренним водным транспортом обеспечивается транспортировка 12% объема всех перевозимых грузов. Поставлена задача увеличить это значение до 18%.

Интерес в странах ЕС к этому виду перевозок связан с тем, что это самый экологичный и безопасный транспорт, а кроме того, обслуживание водных путей в 50 раз дешевле, чем автомобильных и железнодорожных.

В России по водным путям перевозится около 2% всех объемов грузов, т. е. в пять раз меньше, чем в 1989 г.

9. В западных странах строительство товаро-транспортной технологической инфраструктуры ведется для обеспечения обработки грузов и техники на определенных товарных потоках и в заданных объемах, для конкретных товарных групп и подвижного состава; с производственными возможностями обработки товаров в течение часов, а подвижного состава в течение минут.

В России строятся складские терминалы или единичные логистические центры, которые не имеют системного технологического продолжения, обеспечивающего логистику региональных, межрегиональных или муниципальных товарных потоков.

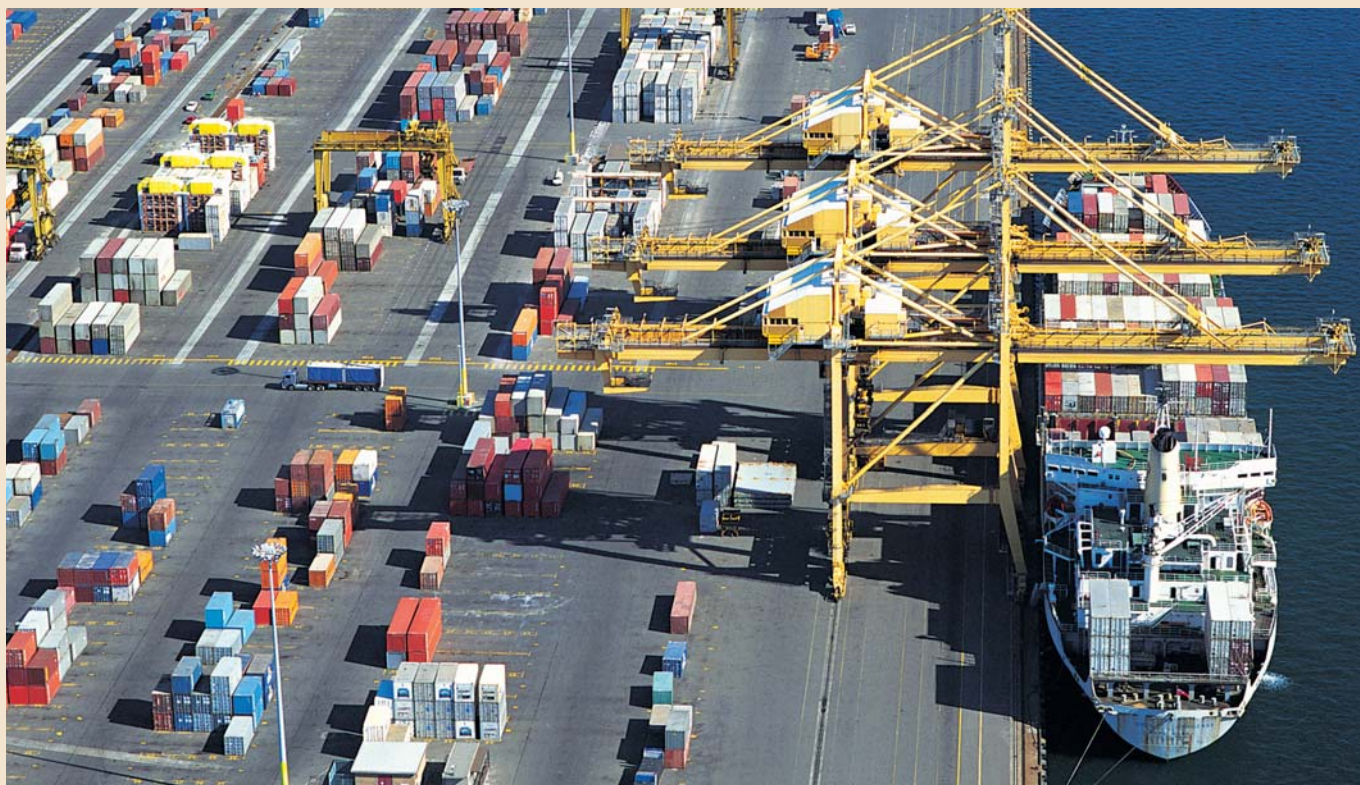
В то же время, по данным Всемирного банка, один день задержки груза в пути или на складе снижает объем продаж товара на рынке на 1%; суточная задержка валового продукта обходится госбюджету в 120 млрд руб.

Стратегия

Транспортная стратегия Российской Федерации составляет основу для технологического прорыва и инновационного пути развития транспортного комплекса до 2030 г. Для достижения этих целей требуется освоение высокоэффективных передовых технологий.

Решение задач, поставленных Стратегией, позволит:

- в два-четыре раза увеличить производительность, рентабельность и фондотдачу транспортных систем;



- в три-пять раз увеличить коммерческую скорость движения товаров;
- довести до трехдневного уровня складские запасы у товаропроизводителей;
- в два раза снизить удельные транспортные издержки в себестоимости продукции;
- обеспечить каждого жителя РФ минимальными социальными стандартами при передвижении на всей территории страны.

В Стратегии предусмотрен пакет высокоэффективных товаро-транспортных логистических технологий, результаты апробации которых послужат базой для разработки Федеральной целевой программы на 2015–2021 гг. На федеральном, региональном и муниципальном уровнях предусматриваются такие проекты, как развитие транспортных коридоров, организация межрегиональных автотранспортных конвейеров, развитие автотранспортных конвейеров на региональном уровне, рационализация движения товарных масс на муниципальном уровне, развитие транспортно-логистических систем на стыках между разными видами транспорта, контейнеризация транспортной системы.

Для достижения этих целей разработчиками Стратегии предлагается комплекс следующих мероприятий:

1. Определить регионы, которые могли бы стать опытными полигонами по апробации «пилотных» (в том числе предусмотренных Стратегией) высоко-

эффективных товаро-транспортных логистических технологий и обеспечивающей их товаро-транспортной инфраструктуры.

2. Провести в первой половине 2010 г. тендеры по всему пакету предусмотренных Стратегией экспериментальных проектов, а также начать их реализацию.

3. Предусмотреть при реализации «пилотных» проектов финансирование за счет бюджетных средств и размещение пакета государственных акций на рынке по окончании эксперимента.

4. Ввести налоговые каникулы до окончания эксперимента; ввести прогрессивную (от 10 до 90%) шкалу налогообложения на четыре-пять лет.

5. Компенсировать лизинговые платежи на закупку техники и оборудования в случае привлечения частного капитала.

6. Заключить соглашение с регионами и муниципалитетами об их долевом участии в виде обеспечения коммуникациями и земельными участками.

7. Выделение средств из федеральных фондов на льготной компенсационной основе товаровладельцам для создания терминалов на их объектах.

8. Разработать аналогичную льготную программу тиражирования высокоэффективных интеллектуальных технологий на всей территории России.

Однако для реализации заложенных в Стратегии инновационных технологических идей и индикаторов необходимо решение и ряда системных задач.

Задачи

Завершение разработки Стратегии как единой системы со стратегиями по видам транспортной деятельности, в том числе и в регионах.

Предложения:

В первой половине 2010 г.:

1. Завершить разработку или адаптацию стратегий, отвечающих целям, задачам и индикаторам Стратегии:

- по всем видам транспортной деятельности;
- во всех административных регионах Российской Федерации.

В соответствии с ними разработать сетевые планы реализации как составную часть сетевого плана реализации Стратегии.

2. Определить ФГУП «НЦКТП» Минтранса России головным институтом, выполняющим функции головного эксперта по всем разработкам, связанным с реализацией Стратегии.

Создание в Минтрансе РФ и административных регионах структур, призванных обеспечивать реализацию инновационного пути развития транспортного комплекса.

Предложения:

1. Наделение Министерства транспорта функциями, обеспечивающими координацию министерств, ведомств и регионов.

2. Создание в составе Минтранса РФ Федеральной службы по научному обеспечению и развитию инновацион-

но-интеллектуальных транспортных технологий с отделениями в семи федеральных округах.

3. Создание аналогичных структур в регионах и крупных муниципалитетах.

Инновационный путь развития требует, чтобы наука в нашей стране, как это осуществлено в передовых странах, была встроена в производственный комплекс, который бы имел замкнутую цепь от научных разработок, финансирования экспериментально-испытательных работ до внедрения в реальный сектор производства.

Создание и развитие инновационных интеллектуальных транспортных систем требует создания банка данных передовых национальных и зарубежных транспортных технологий, их адаптации, разработки на их основе новейших технологий, реализации по ним экспериментальных проектов, разработки методологии тиражирования результатов на всей территории страны.

Необходимы, как вариант, научно-производственные холдинги на этапе от разработки до массового освоения.

Предложения:

1. Создание мощного Российского транспортного научного инновационно-внедренческого центра с филиалами в федеральных округах.

2. Создание подобных региональных центров, работающих во взаимодействии с федеральным центром.

3. Создание на базе профильных научно-исследовательских институтов и университетов специализированных центров по всему спектру проблем, в том числе по общетранспортным проблемам.

4. Включение в техническое задание (ТЗ) разработки обеих частей НИОКР, как научно-исследовательской, так и опытно-экспериментальной, а также финансирование опытно-экспериментальной части и сопровождения, внедрения научных исследований в реальный сектор производства до получения проектных результатов.

5. Разработка и реализация программы привлечения и подготовки молодых ученых, отвечающих потребностям Стратегии.

В новой экономической формации реализация стратегических интересов государства, в том числе и в транспортном комплексе, возможна только при условии создания законодательно-правового поля и методов государственного ре-

гулирования, мотивирующих многочисленные рыночные субъекты в направлении реализации поставленных целей, задач и индикаторов Стратегии.

Предложения:

1. Формирование законодательно-правовой базы и методов государственного регулирования в 2010 г.

2. Разработка методика подготовки ТЗ на законодательные и нормативные акты, служащие достижению задач и индикаторов Стратегии.

3. Систематическое проведение экспертизы, выявляющей эффективность работы новой законодательно-нормативной базы и методов государственного регулирования для реализации Стратегии.

Инновационные интеллектуальные транспортно-логистические системы должны обеспечить оптимальную логистику товародвижения. Для их формирования необходима разработка и ведение транспортно-экономического баланса (движения товарных масс по объемам, времени, географии и видам транспортного обеспечения).

Транспортно-экономический баланс послужит также основой для создания:

- оптимизированной логистики товародвижения;
- интеллектуальных транспортных систем;
- воспроизводства всего комплекса транспортных услуг, потребных для секторов экономики, с качественными характеристиками, конкурентоспособными с лучшими мировыми аналогами;
- единого транспортного пространства, интегрированной системы транспортных коммуникаций;
- транспортно-логистической инфраструктуры.

Предложения:

1. Разработка и формирование транспортно-экономического баланса, утверждение необходимой статистической базы для его ведения, а также создание методов математического моделирования для всего сектора логистики товародвижения и транспортных систем в 2010–2011 гг.

2. Создание в Минэкономразвития РФ или в Минтрансе РФ Федеральной службы по интеллектуальным логистическим товарным системам.

Опыт развития экономических отношений в промышленных секторах РФ показывает, что для про-

изводства конкурентоспособной продукции необходимо создавать мощные вертикально-интегрированные холдинги.

К примеру, в США более 80% всего подвижного состава сконцентрировано у владельцев, имеющих от 300 до 200 000 единиц. Поэтому в США десятилетиями грузы идут гарантированно со скоростью 1400 км в сутки, а у нас — 300 км в сутки.

В европейских странах структура собственности похожа на российскую, но грузовладельцы в 80% случаев не заключают договоры на перевозку с владельцами транспортных средств с экспедиторами или операторами. Правда, в последнее время начался переход экспедиторских и операторских фирм к использованию структурных систем, в которые входит подвижной состав.

Но самое главное, транспортно-экономическая политика в развитых странах выстроена таким образом, что товаропроизводители не имеют своего подвижного состава и не участвуют в организации транспортного процесса.

Договор заключается с мощными, хорошо оснащенными экспедиторско-операторскими компаниями, которые по договору привлекают необходимый подвижной состав.

В России до 80% всего автопарка находится в руках собственников, владеющих 1–10 единицами. В результате 70% грузовладельцев вынуждены самостоятельно организовывать и контролировать кооперационную, в целях производства, и торговую цепь поставок.

Такая структура собственности не способна обеспечить функционирование любых технологий, кроме примитивно-затратных. В результате два автомобиля из трех идут по автотрассам без груза.

Похожее положение наблюдается и в речном транспорте: структура собственности большей частью ликвидировала возможность осваивать любые товарные цепи по каким-либо логистическим технологиям для обеспечения потребностей внутреннего производства и торговли, тем более — быть конкурентоспособными с их аналогами за рубежом или в РСФСР.

В результате Российская Федерация, имея более 100 тыс. км водных путей, перевозит по ним около 2% объемов грузов, а Европа при ее скудных водных путях — около 12%.

Предложения:

1. Выполнение научно-поисковой работы по оптимизации структуры



транспортных фирм, в том числе холдингов, позволяющих обеспечить переход на интенсивно-инновационный путь развития по обеспечению логистики потоков на федеральном, региональном и муниципальном уровне в течение 2010 года.

2. Разработка пакета предложений по методам государственного регулирования и обеспечению законодательно-правовой базы.

Транспортная структура должна выстраиваться под международные, межрегиональные и муниципальные товарные потоки.

В России же строятся терминально-складские комплексы, которые не обеспечивают своими технико-технологическими возможностями перемещение на заданной товарной линии определенных товарных групп, а также не создаются как технологическое производственное предприятие в системе с другими терминалами, гарантирующее коммерческую скорость передвижения товаров в течение 20–22 ч, а обработку подвижного состава в течение минут.

Цель терминалов и логистических центров в большей степени связана с получением доходов и прибылей за хранение товарных масс, а следовательно, они заинтересованы не в сокращении, а в удлинении сроков хранения товаров, что ведет к значительным дополнительным издержкам и снижению конкурентоспособности национальной экономики.

Одним из достижений настоящего периода существования РФ является создание в ней портовых мощностей, превышающих объемы переработки грузов в СССР.

Однако существующие товарно-логистические технологии привели к тому, что в России съём продукции с созданных портовых мощностей значительно ниже, чем в аналогичных европейских портах, т. е. требуется создание дополнительных портовых мощностей.

Именно в отсутствие надежно функционирующих товарно-транспортных технологий Россия осталась единственной страной, в которой периодически скапливаются для обработки в портах десятки эшелонов с грузом.

Транспортная продукция, как и любая другая, имеет свои параметры качества. Для их обеспечения необходимо создать эффективную сбалансированную инфраструктуру транспортных коммуникаций, терминалов, логистических центров, которые должны строиться под определенные товарные потоки, товарные группы и транспортные средства. Транспортные терминалы и логистические центры должны быть предприятиями, обеспечивающими заданные параметры качества переработки грузов (часы) и транспортных средств (минуты).

Предложения:

1. Выделение экспериментальных участков транспортных коридоров; проведение для них НИОКР и программы реализации по комплексному развитию сбалансированной социальной

и товарно-транспортной инфраструктуры, обеспечивающей предоставление транспортных услуг, имеющих параметры качества, конкурентоспособные с лучшими мировыми аналогами.

2. Создание на основных межрегиональных и региональных товарных потоках и в транспортных узлах сети взаимосвязанных логистических центров и линейных терминалов, обеспечивающих своими технико-технологическими возможностями перемещение грузов и подвижного состава, производительность транспортных систем и коммерческую скорость товаров для выполнения задач, заложенных в Стратегии.

3. Создание межрегиональной и региональной товарно-транспортной инфраструктуры по принципу частно-государственного партнерства; предусматривается возможность реализации государственного пакета акций на рынке.

4. Введение налоговых каникул до окончания эксперимента и прогрессивной (от 10 до 75%) шкалы налогообложения на три последующих года.

Учитывая непростую экономическую ситуацию, сложившуюся сегодня во всем мире и, в частности, в России, принятие и реализация «Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года» весьма актуальны. Системный подход к решению проблем, новейшие технологии (их разработка, адаптация и применение) служат гарантом успеха в транспортной отрасли и, как следствие, в экономическом развитии страны.