

Основные принципы формирования государственной политики по обеспечению эффективности транспортных систем для всех секторов экономики



В. Б. Ефимов,
д-р экон. наук, депутат
Государственной думы,
президент Союза
транспортников России

Нам необходимо создать такой транспортный комплекс, который характеризовался бы технологическим лидерством, являлся эффективным для национальной экономики и мог удовлетворять качеством своей продукции все структуры бизнеса на всей территории страны во всех видах перевозок.

В сложившейся геополитической и экономической обстановке Минтранс РФ представил комплексный Национальный проект развития транспортной инфраструктуры всех видов транспорта до 2035 г. Реализация данного проекта позволит создать необходимую транспортную сеть для обеспечения новых логистических цепей товарных потоков.

В целях реализации поручений президента необходимо заложить в представленном документе юридическую базу, обеспечивающую необходимость разработать до 2030 г. Национальный проект «Эффективные транспортные системы» [1, 2]. Это обеспечило бы «технологическое лидерство» по созданию всего комплекса товаротранспортных технологий и соответствующей системы инфраструктуры на товарных потоках федерального, регионального и муниципального уровнях. Транспортная инфраструктура, как и любые пассивные фонды, не может создавать продукцию транспортной индустрии (услуги), а является лишь основной базой для их создания. При разработке Национального проекта «Эффективные транспортные системы», обеспечивающего технологическое лидерство, необходимо опираться на основные стратегические цели государственной политики в развитии транспортного комплекса страны.

Стратегические цели

Первая главная стратегическая государственная цель — создать транспорт-

ный комплекс, обеспечивающий технологическое лидерство, эффективный для экономики и способный производить полную линейку номенклатуры продукции транспортной индустрии (услуги), которая отвечала бы потребностям (заказу) всех секторов экономики для крупного, среднего и малого бизнеса на всей территории России для муниципальных, региональных, федеральных международных прямых и смешанных перевозок.

Должны создаваться условия, при которых грузовладелец может выбрать в свободном доступе (как и любую рыночную продукцию) необходимые ему продукты транспортной индустрии, которые гарантируют минимальный запас товара на складе для производства и потребления, а также сокращают сроки транспортировки до получателя, чтобы сократить товарные запасы в пути для снижения себестоимости товара и повышения его конкурентоспособности по технологии «доставка каждой партии груза точно в срок по заказу грузовладельца».

Именно такие концептуальные подходы к разработке и реализации национальных проектов в соответствии с главной стратегической государственной целью смогут обеспечить эффективные транспортные системы для удовлетворения потребностей (заказов) экономики, а также создание товаротранспортных технологий, обеспечивающих технологическое лидерство в сравнении с лучшими мировыми аналогами.

Опыт развитых стран показывает, что и в условиях рыночной экономи-

ки при огромной географии товарных потоков и потребности их непрерывности, а также масштабе товаровладельцев и секторов транспортных ведомств, производящих продукцию транспортной индустрии, только единая госполитика позволяет обеспечить высокую производительность всех секторов транспорта, координацию и стимулирование многочисленных государственных органов, административных субъектов, бизнеса всех уровней и секторов экономики в направлении решения общенациональных целей по ритмичному функционированию экономической системы, снижению транспортных издержек у товаропроизводителей, товаровладельцев. К сожалению, в России государственная транспортная политика проводится в основном по созданию всего спектра транспортной инфраструктуры.

Однако решая важнейшую задачу по созданию всего каркаса транспортной инфраструктуры, обеспечивающей внешнеэкономические потенциалы в создавшейся геополитической обстановке, государственная политика должна мотивировать высокоэффективную продукцию транспортной индустрии в целях эффективного функционирования всех секторов экономики.

Основные параметры качества транспортной услуги

Качественные параметры транспортной услуги должны отвечать целям грузовладельцев в выборе их на рын-

ке, как любого товара. Транспортные компании, как и любая промышленная фирма, производят свою продукцию с определенными параметрами качества. Покупатель должен подобрать себе такую компанию, которая производит услугу, задекларированную ею на рынке с необходимыми качественными измерителями.

Одной из целей грузовладельца и товаропроизводителя является снижение издержек для кредитования товаров в пути. Следовательно, одним из рыночных качественных критериев транспортной услуги от товароотправителя до товарополучателя (от двери до двери) — гарантированная коммерческая скорость товара в часах или сутках. Другая цель производителя и грузовладельца — снизить издержки на содержание товарных запасов на складе при производстве или торговле до уровня, гарантирующего ритмичность и непрерывность производства или сбыта.

Для достижения этой цели на рынке транспортными фирмами декларируются следующие параметры качества транспортной услуги: партионность — вес и параметры неделимой единицы товара или транспортного средства (контейнера, упаковки и т. д.); гарантированная ритмичность объемов поставок во временных параметрах.

Именно этот параметр является основным критерием расчета складских запасов в днях, обеспечивающих надежное функционирование производственного или торгового цикла. За качественные измерители по снижению времени доставки товаров грузоотправитель готов платить более высокую цену. Это основные параметры качества услуги транспортной индустрии. Другие параметры качества, например, сохранность товара, являются общими.

Одно из основных условий рынка — международная практика предусматривает законодательную норму, что продавец транспортных услуг должен задекларировать параметры качества продаваемой услуги. Декларация имеет уведомительный статус, но является юридическим документом ответственности, базой для заключения контракта продавца и покупателя. Фирмы, не задекларировавшие критерии качества продаваемой услуги, не допускаются на рынок. Проект должен предусмотреть разработку основной программы «Модель развития услуг транспортной индустрии на период до 2035 года».

Технологический уровень экономически развитых стран

Поскольку глава государства поставил цель создать «эффективные транспортные системы», способные обеспечить технологическое лидерство с лучшими мировыми аналогами, следует проанализировать уровень производимой их транспортными системами номенклатуры и качества каждой продукции транспортной индустрии. В развитых странах грузовладельцу предлагается на рынке широкий набор транспортной продукции с критериями качества. Основные из них:

- Доставка грузополучателю за 12, 24, 48, 72 ч без участия грузовладельца в транспортных операциях, в том числе и при смешанных перевозках. По таким товаротранспортным технологиям перевозится около 80% всех объемов товаров.

- Перевозка без фиксированного времени. Технология охватывает порядка 20% всех объемов транспортируемых грузов.

- Транзитные перевозки по графику. Это позволяет обеспечивать заказ грузовладельца по времени доставки, а также синхронизировать графики транспортных инфраструктур, в том числе железнодорожных составов с приграничными и транзитными государствами.

- Перевозка в контейнерах. Во внутригосударственном сообщении так транспортируется 80% грузов.

- Немецкая железнодорожная компания представляет комплексную услугу по доставке товаров от грузовладельца до грузополучателя («от двери до двери»). На каждой станции у нее заключены соглашения со всеми видами транспорта и транспортной деятельности, которые обеспечивают доставку груза от грузовладельца до станции отправления и от станции назначения до грузополучателя. На этих транспортных услугах железнодорожники зарабатывают около 40% доходов от всех видов деятельности.

Мировая практика предусматривает размещение информации о номенклатуре транспортных услуг и их качестве на цифровых платформах или бумажных носителях. Как и для другой продукции различных секторов промышленности это является документом ответственности за выполнение рекламируемой транспортной услуги и основанием для заключения договора между покупателем и продавцом.

Подчеркнем, что товаровладелец имеет возможность на рынке транспортных услуг в свободном доступе выбрать себе такую продукцию транспортной индустрии, которая отвечает его потребностям.

В Транспортной стратегии России до 2030 г. в разделе XII, п. 1 [3] указаны качественные параметры транспортной продукции, обеспечивающие движение грузопотоков со скоростью 1 тыс. км в сутки между агломерациями. Также документ предусматривает проект для грузовладельцев — создание условий для эффективных бесшовных грузоперевозок с высоким уровнем качества, скорости и сниженной себестоимостью.

Эти проекты Транспортной стратегии должны войти в Национальный проект «Эффективные транспортные системы», при реализации которых в ходе экспериментов были бы отработаны технические, технологические и управленческие системы по созданию на российском рынке широкой номенклатуры продукции транспортной индустрии, обеспечивающей выбор для потребности грузовладельца.

Модель развития продукции транспортной индустрии

Мировая практика при проведении государственной политики по реализации модели развития продукции транспортной индустрии базировалась на главной стратегической задаче — потребитель хочет иметь на рынке транспортную услугу, которая обеспечивала бы «величину сквозной ставки» и доставку товара «от двери до двери» любой партии груза точно в срок по заказу грузоотправителя. Для достижения этой стратегической задачи используется весь арсенал административных, экономическо-протекционных и налоговых механизмов. При этом покупателя не интересует технологическая цепочка транспортников по выполнению купленной им услуги.

Такой международный стандарт транспортной услуги должен быть закреплён законодательной нормой и стать одним из главных направлений в проекте.

Следует подчеркнуть, что в России в настоящее время транспорт не имеет на рынке всей номенклатуры транспортной индустрии с соответствующими параметрами качества, которые необходимы для оптимального функционирования экономики страны.



Экономическо-транспортный баланс

В целях стратегического планирования в России в настоящее время принята идеология «транспортно-экономического баланса» [4], которая концептуально противоречит не только главной цели государства, но и предназначению транспортных систем для обеспечения развития всех секторов экономики, поскольку функционирование и рост последней поставлены в зависимость от развития транспорта. Исходя из главной государственной цели, должен функционировать «экономическо-транспортный баланс», который содержит две статистическо-технологические модели.

Первая модель — экономический баланс, который подразумевает, что базой (основанием) являются потребности всех секторов экономики всех видов бизнеса на территории России по доставке каждой партии груза точно в срок по заказу грузовладельца. Причем статистическая часть модели должна формировать географию точек зарождения товарных масс, их потребления по партиям, срокам, ритмичности и географии поставок до грузовладельца.

Вторая модель — транспортный баланс, который функционирует на базе статистической модели экономического баланса и формирует пространственную модель возможностей, т. е. насколько транспортные системы способны обеспечить потребность экономики. Он должен быть фундаментом для реализации более эффективных транспортно-логистических предложений для максимального удовлетворения потребностей экономики (модели экономическо-транспортного баланса).

На базе соответствующих срезов экономического баланса возможно будет принимать гарантированные прогнозы и рекомендации, а также комплекс мер по государственной политике развития рынка транспортных услуг в инте-

ресах как экономических секторов, так и транспортных систем. Экономическо-транспортный баланс позволяет:

- зафиксировать существующую грузовую базу, прогнозировать ее динамику, распределительные товарные сети и их транспортное обеспечение;
- моделировать рациональное построение товарных цепей и распределительных сетей;
- определить товарные узлы и типы терминалов для организации товарных цепей, распределительных сетей и транспортного обеспечения;
- моделировать оптимальное развитие транспортной путевой и технологической инфраструктуры;
- моделировать оптимальную комбинацию пропускных и провозных способностей видов транспорта и их развитие под организацию и обеспечение оптимальных товарных цепей и распределительных сетей;
- обеспечить возможности моделирования как для транспортных узлов, индустриальных центров, муниципалитетов, регионов, так и Федерации в целом.

Функционирование экономическо-транспортного баланса требует в первую очередь однообразия терминологии для взаимодействия широкого круга субъектов, причастных к обеспечению товарных потоков различными видами транспорта и транспортной инфраструктурой, а также для законодательно-правового поля. Особенно это важно при освоении товаротранспортных цифровых технологий. Следовательно, одной из важнейших задач является законодательно-правовое обеспечение по созданию необходимого понятийного аппарата (стандарты на терминологию), банка статистических данных, экономическо-транспортного баланса федерального и регионального уровня, а также внешнеэкономического потенциала.

В следующем номере журнала будут представлены основные принципы формирования государственной политики по повышению эффективности, производительности, экономической устойчивости и рентабельности всех секторов транспортного комплекса, а также обеспечению его технологического лидерства. В целях решения этой задачи должен быть создан системный комплекс мер: финансовых, налоговых, конструкций федерально-регионального частного партнерства по созданию и мотивированию товаротранспортной индустрии, систем управления транспортными потоками и секторами. Он призван обеспечить: снижение порожних пробегов, сокращение простоев при погрузочно-разгрузочных работах, максимальное использование грузоподъемности, работы с грузом в течение календарного времени, снижение времени на административные операции по оформлению документов, повышение скорости на транспортных путях, использование всей линейки контейнеров от 0,5 до 10 т на муниципальных, региональных и федеральных маршрутах.

В настоящее время стратегическая цель — повышение эффективности и производительности транспортных услуг — находится вне сферы государственной политики за исключением цифровизации документооборота и создания транспортной инфраструктуры. ■

Источники

1. Михаил Мишустин провел стратегическую сессию по национальным проектам «Эффективная транспортная система» и «Беспилотные авиационные системы». URL: <http://government.ru/news/52051/> (дата обращения: 05.06.2024).
2. Цифровая трансформация транспортной отрасли и формирование Перспективной Программы стандартизации в транспортно-логистической сфере на период 2025–2027 гг. URL: <https://rosacademtrans.ru/tpp050624/> (дата обращения: 05.06.2024).
3. Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года. URL: <https://mintrans.gov.ru/documents/3/1009> (дата обращения: 05.06.2024).
4. Транспортно-экономический баланс РФ. URL: <https://mintrans.org/ru/transportnoe-planirovanie-i-modelirovanie/transportno-ekonomicheskij-balans-rossijskoj-federacii/> (дата обращения: 05.06.2024).