

ПРЕДВАРИТЕЛЬНЫЕ ПРЕДЛОЖЕНИЯ
по решению проблемы "Преодоление территориальной и информационной
разобщенности: развитие транспортной системы, связи и информации"
(экспертная группа 19 Стратегии-2020, эксперты от НИУ ВШЭ и МАДИ)

Состояние транспортной и логистической инфраструктуры. Это одна из главных проблем на сегодняшний день, которая требует скорейшего решения.

Автодорожная отрасль топчется на месте. Прирост протяженности автодорог незначителен. Основное внимание уделено ряду приоритетных автомагистралей для обеспечения скоростного сообщения Москвы с Санкт-Петербургом и другими городами-миллионниками. До сих пор не сформирована базовая сеть автомобильных дорог, отвечающих международным требованиям.

По протяженности дорог на душу населения разрыв с США колеблется на уровне 3,6-3,8 раза, а по показателю покрытия дорогами территории страны - 12,2-13,5 раза. И этот разрыв, увы, не имеет тенденции к уменьшению. А если учитывать качество автомобильных дорог, то наше отставание окажется еще большим. Так, около 76 процентов протяженности российских автомобильных дорог регионального (межмуниципального) значения не соответствует нормативным требованиям по транспортно-эксплуатационному состоянию.

Проблема транспортной доступности в масштабах страны стоит остро, ведь до сих пор более 40 тыс. населенных пунктов не обеспечены круглогодичной связью с дорожной сетью общего пользования по автодорогам с твердым покрытием.

Сохраняется низкий уровень развития дорожной сети в аграрных районах, а также в районах Крайнего Севера, Республике Саха (Якутия), Магаданской области, Чукотском автономном округе и других. Более 10 процентов населения страны весной и осенью остается полностью отрезанными от транспортных коммуникаций из-за отсутствия в регионах их проживания автомобильных дорог с твердым покрытием.

Фактическая обеспеченность в 2010 году средствами работ по содержанию автодорог составила 15,6%, по ремонту – 17,6%, по капитальному ремонту – 1,3% от норматива. В результате работы по капитальному ремонту, например, велось только в 35 субъектах Российской Федерации, причем в 22 из них объемы ремонта были менее 10 км.

В 2010 году было отремонтировано 5844 км автодорог и 11 136 п. м мостов; капитально отремонтировано 546 км дорог и 2280 п. м мостов. На строительство и реконструкцию автодорог направлено 61,1 млрд. рублей. Введено в эксплуатацию 1182 км вновь построенных и реконструированных автомобильных дорог и 8873 п. м мостов.

Не отвечает требованиям дня сегодняшнего и конфигурация сети российских автомобильных дорог. Сеть магистралей федерального значения сложилась еще во времена СССР и имеет ярко выраженную радиальную структуру, ориентированную на Москву. Автодорожная сеть в регионах соответственно ориентирована на региональные и крупные промышленные центры. При этом там повсеместно наблюдается недостаточное количество соединительных и хордовых дорог, что вызывает перепробег автомобильного транспорта и увеличение себестоимости перевозок.

Основная доля автомобильных дорог федерального значения имеет по одной полосе движения в каждом направлении, только 8 процентов от их общей протяженности имеет многополосную проезжую часть. Это не позволяет обеспечить достаточную пропускную способность автодорог, безопасное и высокоскоростное обслуживание современных большегрузных транспортных средств.

По данным ГП «РОСДОРНИИ» на 1.01.2010 г. около 40% мостов на федеральной сети дорог имеют недостаточную пропускную способность и примерно 20% недостаточную грузоподъемность (из них 17% находится в неудовлетворительном и 1,5% в аварийном состоянии), что приводит к существенному ухудшению показателей работы автомобильного транспорта, а также увеличению продолжительности пиковой загрузки дорожной сети в целом.

Усугубляет и без того непростое положение бесконтрольный проезд по дорогам автомобилями, перевозящих тяжеловесные грузы. 70% автомобильных дорог регионального значения построены под нагрузку на ось до 6 тонн. Сейчас появились автомобили, у которых нагрузка на ось десять тонн и более.

Из-за плохого состояния дорожного покрытия скорость передвижения грузов в России равна примерно 300 км/сутки, в Европе этот показатель приближается к 1500 км/сутки

Развитие дорог имеет свою историю. В СССР транспортные сети развивались неравномерно, ориентируясь в первую очередь на промышленные центры страны, промышленные объекты, реализующие какие-либо важные государственные социально – экономические задачи. Под развитие промышленных центров выделялись капитальные вложения для обновления техники и производственной инфраструктуры и пр. Чем дальше от центра, чем меньше важность объекта - тем плотность транспортной сети и собственно качество дорог оказывалась ниже.

Сегодня, с вхождением страны в рынок, изменилось структура производства, а вместе с ней и направление транспортных потоков, структура автотранспортных средств. И когда-то относительно успешно функционирующая транспортная сеть страны оказалась не в состоянии решать вставшие перед ней новые задачи. Многие из ключевых объектов экономики, равно как и ведущие к ним прекрасные дороги, оказались никому не нужны.

Изменилась и система внешнеэкономических отношений. Если раньше перевалочными пунктами был юг страны, все шло через Украину, то теперь встала задача срочно переориентироваться на север, там создаются новые портовые зоны. К сожалению, к создаваемым новым центрам экономики нормальные подъездные пути отсутствуют. На эффективность работы транспортной системы сказывается несогласованность работы транспортных компаний, таможенных и пограничных служб. В результате если в советское время годовой объем транзита через Россию составлял примерно 10 млрд. долларов, то сейчас ограничивается 900 млн.

За последние годы усилилась разница в темпах развития разных видов транспорта.

На железнодорожном транспорте уделяется основное внимание приоритетным направлениям, в том числе связанных с реализацией экспортного потенциала страны, и внедрению скоростного сообщения на пассажирских линиях.

При этом коммерческая скорость на большинстве участков железных дорог остается низкой (11-14 км/час), что приводит к оттоку грузов с железной дороги на автотранспорт.

Впервые за много лет нет прироста сети железных дорог. С 1913 по 2010 год железнодорожная сеть страны приросла только на 25 тысяч километров. Сейчас, со времени начала реформ, почти нет нового строительства, новых линий и вторых путей, кроме точечных проектов, небольших по объемам.

Сегодня проблема российских железных дорог состоит в недостаточной плотности дорог в восточных регионах страны. Так, на Дальнем Востоке плотность сети железных дорог в четыре-шесть раз ниже, чем в целом по России, в то время как тарифы, наоборот, в 2,5 раза выше.

Важнейшей задачей, имеющей огромное стратегическое, социально-экономическое и геополитическое значение является сооружение Северо-Сибирской железнодорожной магистрали как продолжение БАМ на запад от Усть-Илимска до Нижневартовска и как составная часть будущей Северо-Российской Евразийской магистрали - второго широтного международного транспортного коридора, проходящего по территории России, между государствами Западной Европы и странами Азиатско-Тихоокеанского региона.

Строительство Севсиба обеспечит условия для интенсивного освоения Нижнего Приангарья Красноярского края и других территорий севера Сибири, богатых природными ресурсами, а также зоны БАМ и южной Якутии. При этом будут созданы возможности для переключения с Транссиба основных грузопотоков массовых грузов, что позволит превратить

Транссиб в скоростную магистраль по обслуживанию пассажиропотоков и контейнерного межконтинентального транзита..

Сооружение Севсиба повлечет за собой превращение промышленных и транспортных узлов, в частности Усть-Илимска, Богучан, Лесосибирска, Белого Яра, Сергино, в крупные мультимодальные транспортные узлы на пересечении Севсиба с крупнейшими водными путями – Леной, Енисеем, Ангарой и Обью, обеспечивающими прямой выход глубинных районов Сибири к Северному морскому пути и имеющими вследствие этого не только региональное и государственное, но и международное значение. Во вновь формируемых мультимодальных транспортных узлах потребуются создание транспортно-логистических центров, обеспечивающих грузопереработку и необходимый уровень транспортно-логистического сервиса.

Формирование в регионах Сибири и Дальнего Востока, в зонах тяготения к российской части МТК опорной сети МТЛЦ, объединенных в региональные и межрегиональные транспортно-логистические системы, явится необходимыми точками роста региональной экономики, способными вызвать деловую и коммерческую активность, привлечь дополнительные грузопотоки и необходимые на развитие производственной и транспортной инфраструктуры инвестиции, создать новые рабочие места и обеспечить приток дополнительных трудовых ресурсов из других регионов России и, в конечном итоге, - обеспечить увеличение валового регионального продукта (ВРП) и валового внутреннего продукта (ВВП) страны.

До сих пор железнодорожные перевозки учитываются в тонно-километрах, которые поощряют затратные методы управления отраслью. Для исправления ситуации нужны новые показатели производительности подвижного состава, что позволило бы даже при нынешнем вагонном парке удовлетворять запросы клиентов. Высокая стоимость перевозок, низкая скорость и высокая аварийность объясняются и тем, что в стране еще велик парк автомобилей с низкими экологическими показателями и параметрами безопасности. Именно такие машины и создают основную статистику аварийности

На морском транспорте главная проблема, по мнению участников экспертного опроса, устаревание судов. Здесь у нас, опять же, в основном, говорильня. На деле количество морских судов – будь то торговых, будь то рыболовецких, год от года уменьшается, и ничего мы с этим поделать не можем. Одна из главных проблем, как отмечают аналитики, это создание современных судов, в том числе для морских длительных перевозок, сухогрузы, танкеры. В этом плане позиции России утрачены.

Инфраструктура морского и трубопроводного транспорта с учетом ориентации экономики на рост экспорта сырьевых товаров растут опережающими темпами по сравнению с остальными видами транспорта.

На воздушном транспорте наряду с развитие крупных аэропортовых комплексов и заменой парка воздушных судов на современные наблюдается закрытие 1000 аэропортов, обслуживавших региональные и местные сообщения. В результате возникает проблема, как добраться из удаленных мест. Человеку приходится добираться на разных перекладных, чтобы доехать до каких-то региональных аэропортов, которые еще остались. Услугами воздушного транспорта в России пользуется около 2-3% населения страны.

Речной транспорт утратил свои позиции, достигнутые 20 лет назад, из-за сокращения протяженности судоходных путей. В то время, как реки – это наиболее удобный и наиболее дешевый вид перевозки с экономической точки зрения, они не используются. Количество речных судов тоже уменьшается. Возраст 30% речных судов - около 50-60 лет.

Единого транспортного пространства в России, к сожалению, нет. Оно разорвано – на стыках между видами транспорта, между отдельными регионами и т. д. Единое транспортное пространство – это сегодня не соединение разных крайних точек России путями сообщения, а это, прежде всего, развитие транспортной инфраструктуры. Это улучшение времени доставки

грузов и пассажиров из одного населенного пункта в другой. Это уменьшение затрат топлива на перевозку, хотя бы доведение до европейских показателей. Это улучшение качества транспортной сети.

В современной модели рынка нет института поддержки развития инфраструктуры, т.е. инфраструктурная составляющая, которая дает основу для дальнейшего развития, сама по себе прибыли не приносит, но обуславливает рост деловой активности и прибыли.

Коррупция на транспорте, нецелевое расходование средств. По экспертным оценкам она достигает 70% от стоимости муниципального или регионального заказа на строительство дороги. Огромные деньги идут не то, чтобы неизвестно куда, а скажем так: незначительная доля этих денег доходит по назначению.

Логистика. На российском рынке транспортно-логистических услуг работают 4000 компаний. При этом самым быстрорастущим сектором рынка является сфера экспресс-доставки, в которой работают как российские, так и международные компании.

Основу рынка логистического аутсорсинга (около 95%) составляют услуги по транспортировке и экспедированию грузов. Условно к 3PL (как части контрактной логистики) можно отнести не более 7-8% сегмента экспедиторских услуг. Преобладают «классические» экспедиторские компании, занимающиеся организацией перевозок. Более сложные услуги, как правило, предоставляются при осуществлении международных и мультимодальных перевозок, а также при организации цепочек поставок товаров непосредственно в торговые сети.

Несмотря на опережающий рост услуг по хранению и дистрибуции в последние годы, доля данного сегмента в объеме рынка транспортно-логистических услуг остается невысокой – около 5%. Управленческая логистика, имеющая непосредственное отношение к контрактной логистике и организации цепочек поставок товаров, дает еще около 1%.

Учитывая все составляющие сегмента 3PL услуг (экспедирование, складские и управленческие услуги), объем российского рынка контрактной логистики (выручка компаний за вычетом расходов на транспортировку грузов) оценивается РБК в пределах \$1,6 -1,8 млрд.

По оценке РБК, в 2008-2010 гг. складские площади класса А и В увеличатся с 8,0 млн. до 10,2 млн. кв. м, в коммерческом использовании – с 5 млн. до 6,6 млн. кв. м. Стоимостной объем рынка складских услуг возрастет с \$1,9 млрд. до \$2,4 млрд., среднегодовой прирост – 13% (на уровне инфляции).

Анализ рынка транспортных услуг России показывает, что отраслевыми видами транспорта в настоящее время перевозится не более 70% от общего объема грузового потока: почти треть всех грузов переваливается собственным транспортом предприятий – производителей.

За 2009-2010 годы доля российских компаний в сфере международных автомобильных перевозок упала до 30 %.

По прогнозу Минтранса России, к 2012 г. размер рынка транспортных услуг России по грузообороту увеличится на 35%. В структуре рынка прогнозируется усиление позиций автомобильного транспорта как за счет роста физических объемов перевозимых грузов на коммерческой основе, так и расширения сегмента грузоперевозок автотранспортными предприятиями.

Таможенное оформление грузов. Основная проблема российских предпринимателей на таможне – это то, что им российская таможня не доверяет. В то же время в США таможенному досмотру подвергается всего 1–2% импортных товаров, в Германии до 3%, в России – 44%, правда, по определенным группам риска.

Нет достаточного количества современных складов временного хранения (СВХ) на базе логистических парков и складских комплексов класса «А». Хотя сами логистические парки есть, и СВХ тоже. Так, в Московском регионе из 45 мест размещения таможенных органов современными и удовлетворяющими требованиям времени соответствуют не более 18–20%

СВХ. Это как раз и есть узкое «горлышко» для оперативного, квалифицированного и технологичного таможенного оформления импортных и экспортных товаров.

В настоящее время на территории Российской Федерации уже действуют три промышленно–производственные особые экономические зоны: на территории Грязинского района Липецкой области, Елабужского района Республики Татарстан, муниципального района Ставропольский Самарской области и четыре технико–внедренческие особые экономические зоны: на территории г. Москвы, г. Санкт–Петербурга, г. Дубны и г. Томска.

Явное преимущество свободных экономических зон заключается в предоставлении ряда льгот резидентам таких зон. В частности, освобождение от уплаты ввозных/таможенных платежей и неприменение мер нетарифного регулирования в отношении иностранных товаров и без применения запретов и ограничений в отношении товаров Таможенного союза.

Потери российских автоперевозчиков из-за сверхнормативного простоя на автомобильных пограничных переходах составляет около 40 млн. долл. США в год.

Проблема транзита через территорию Российской Федерации.

Российские экспедиторы могли бы получать хорошие доходы от транзита, но сегодня оформлением перевозок по Транссибу занимаются главным образом иностранные фирмы. Для российских нет соответствующей нормативной базы.

Из \$60 млрд. ежегодной транспортной составляющей грузопотока между Европой и Юго-Восточной Азией собственно транзитный поток через Россию составляет только несколько десятков контейнеров в сутки, и этот показатель не изменился с прошлого года.

Только скорость и ритмичность прохождения контейнеров может позволить железной дороге конкурировать с дешёвым морским транспортом, но сейчас этого добиться не удаётся из-за позиции Федеральной таможенной службы.

Проект федерального закона «О транзите» был внесён в Министерство транспорта России ещё в 2008 году Советом Федерации и Союзом транспортников России и предполагал практически беспрепятственное прохождение транзитных грузов через территорию страны. В том числе и освобождение от какого-либо досмотра.

Этот проект федерального закона не получил поддержку заинтересованных министерств и ведомств и снят Минтрансом из плана законопроектных работ.

Между тем, как говорят в Союзе транспортников, неотлаженные схемы досмотра на таможенных пунктах (на Западе для этого применяются сканирующие устройства, не останавливающие движение состава) как раз и приводят к тому, что этот небольшой процент становится причиной задержек целых контейнерных поездов.

Дело в том, что выбранные по системе управления рисков контейнеры требуется найти, отцепить от состава, доставить на досмотровую площадку, а после досмотра вернуть в состав.

В российских условиях это занимает как минимум день. Если же обнаруживаются какие-то неувязки в документах, незначительное превышение по весу или какая-то формулировка в таможенной декларации, которая российским таможенникам кажется спорной, то вся партия товара может быть отправлена на склад хранения.

Из-за этого операторские компании и ОАО «РЖД» уже потеряли много иностранных клиентов, когда в середине 2000-х годов пытались наладить транзитные потоки через нашу страну. Современные досмотровые комплексы стоят по нескольку миллиардов рублей, и ФТС просто не может себе позволить их приобрести.

Между тем с развитием железнодорожного сообщения в Китае и в республиках бывшего СССР уже сейчас существует возможность транзитных перевозок, минуя нашу страну. И хотя пока этот путь для зарубежных компаний также довольно сложен логистически, вполне возможно, что в ближайшем будущем он станет реальной альтернативой нашим железным дорогам.

К **основным проблемам развития транспортной системы** можно причислить:

- Отсутствие необходимой комплексности в управлении развитием и функционированием транспортной системы
- Незавершенность структурных преобразований на транспорте.
- Несоответствие темпов развития автомобильных дорог тенденциям устойчивой автомобилизации
- Усиление неравномерности в использовании производственных мощностей действующих инфраструктурных объектов
- Устойчивые тенденции старения основных фондов во всех отраслях транспортного комплекса и их неэффективное использование
- Наличие значительных региональных несоответствий в развитии транспортной сети
- Относительно низкий технологический уровень транспортных систем

Эксперты сходятся во мнении, что Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года не отвечает экономике инновационного типа. Эксперты считают, что работать с этим документом затруднительно, т.к. в нем недостаточно четко прописаны конкретные механизмы, как, каким образом будет реализовываться эта Стратегия.

В Стратегии есть достаточно подробные наборы транспортных объектов и проектов развития транспортной инфраструктуры, которые разбросаны по федеральным округам. Но сразу возникает вопрос: как это все совмещается с развитием самих этих регионов, с развитием экономики этих округов?

По мнению экспертов, региональная составляющая в Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года проработана слабо, не учтена специфика регионов.

В Транспортной стратегии России на период до 2030 года развитие транспортной инфраструктуры направлено на обеспечение ускорения товарообмена для обеспечения развития экономики и сохранение равной доступности транспортной сети для всех жителей России. Однако в условиях значительной дифференциации социально-экономического развития регионов страны эти задачи труднореализуемы.

Конкурентное преимущество России в плане развития регионов может состоять в реализации транзитной системы. Россия может быть транзитной зоной, соединяющую Европу и Азию. Однако для транзита международного уровня нынешняя инфраструктура находится в плачевном состоянии, хотя «ставка на транзит» могла бы стать стимулом для развития экономики и принести дополнительную прибыль в государственную казну.

К числу ключевых проблем, препятствующих эффективному развитию транспортной инфраструктуры, следует отнести недостаточную проработку, либо отсутствие обоснованных прогнозных моделей территориального развития страны на долгосрочную перспективу, стратегии внешнеэкономической деятельности, основанных на оценке конкурентных преимуществ России, интеграции отечественной экономики в мировую, а национальной транспортной системы - в международное транспортное пространство.

Проблемой является и несогласованность работы железнодорожного, автомобильного и морского транспорта, а также портов. В транспортных узлах отсутствует организационная структура по обеспечению синхронного взаимодействия всех участников транспортировки и переработки грузов.

Основными факторами, снижающими **логистический потенциал** России на мировом рынке транспортных услуг, являются как административные барьеры, так и существующая тарифная политика, в чем не всегда стоит винить государственные структуры. Следует обратить внимание на стоимость перевозки, погрузки, фрахта, работы экспедиторов и так далее. Имеют место факты, когда при снижении тарифов на транспортные услуги, коммерческие компании одновременно увеличивают размер дополнительных сборов за данные услуги. Сейчас

Министерство транспорта не является органом, устанавливающим единые правила игры на рынке данных услуг.

По результатам проведенного в 2009 году Всемирным банком исследования логистического развития 150 стран Россия занимает 83 место по уровню логистической компетенции специалистов, 87 - по срокам доставки, 93 - по состоянию инфраструктуры, 97 - по международным перевозкам, 131 - по стоимости внутренней доставки, 136 - по работе таможни.

Проблемой представляется и непрозрачность рынка, что тоже зависит от позиции его участников. Существенная доля перевозок по-прежнему выполняется в «тени», где нет налогов и, соответственно, обоснованных цен на услуги, где нет нормального обслуживания техники и, само собой, безопасности и надежности доставки грузов.

Вездесущая «тень» консервирует неэффективность транспортного бизнеса. По мнению специалистов, производительность российского транспорта в 2,5–3 раза ниже, чем в европейских странах. Это грозит тем, что в ожидании вступления России в ВТО клиентура просто откажется от услуг отечественных операторов.

В условиях падения экономической активности логистика пострадала в наибольшей степени. Среднее снижение (по сравнению с докризисным годом) объема логистических услуг, включая транспортировку, складирование, грузопереработку и т.д., в 2009 году составило около 40%. Наибольший «урон» понесла складская логистика.

Для исправления ситуации имеет смысл обратить внимание на то, как формируется правовое поле в транспортной отрасли в странах Евросоюза. Каждый перевозчик должен подтвердить свою способность отвечать деньгами за проблемы, которые могут возникнуть у него в случае утраты груза, задержки или аварии. Второе обязательное требование — профессиональная компетентность. На рынок допускаются только те, кто может гарантированно и качественно обслуживать грузовладельцев. При этом законодательно установленный уровень профессиональной подготовки значительно выше российских требований. Соответствующие ведомства внимательно отслеживают, как работает перевозчик. В случае нарушений лицензия отзывается на определенный срок или навсегда.

Отношение экспертов к предлагаемым М.Я. Блинкиным и А.В.Сарычевым (НИИТДХ) развилкам в развитии транспортной системы

Развилка №1 сводится к выбору главного вектора развития транспортной системы: использование «преимуществ географического положения России и ее транзитного потенциала» VS преодоление территориальной разобщенности на путях гуманизации транспортной системы, в частности – кардинального увеличения мобильности населения.

Считаю, что необходимо найти «золотую» середину в определении приоритетов развития транспортной системы страны. В настоящее время реализуется первый приоритет с точки зрения развития перерабатывающих мощностей российских морских портов. В то же время развитие железных и автомобильных дорог для обеспечения транзитных перевозок связано со значительными инвестициями, а их у государства пока нет в достаточном количестве. Привлечение частных инвесторов проблематично из-за отсутствия признаков коммерческой эффективности таких проектов.

Второй приоритет по преодолению территориальной разобщенности на путях гуманизации транспортной системы хотя и объявлен в Стратегии развития транспорта на период до 2030 года, но реализуется крайне незначительно. Выделяемые дотации на проезд жителей отдаленных регионов не решают проблему полностью.

Развилка № 2 сводится к признанию/не признанию транспорта домохозяйств в качестве неотъемлемой и важнейшей составляющей национальной транспортной системы. Признание потребует коренного изменения парадигмы построения транспортной системы, в частности – учета компоненты транспортного самообеспечения населения и бизнеса в транспортном балансе страны с вытекающей отсюда корректировкой представлений о перспективах использования массовых перевозочных систем в обеспечении транспортной связности национальной

территории. Здесь же придется ответить на принципиальный вопрос: «Для чего, в первую очередь, строятся автомобильные дороги?». Для «освоения новых месторождений полезных ископаемых» и «обеспечения перевозок народно-хозяйственных и транзитных грузов» или же для создания комфортной среды обитания для граждан страны.

Поддерживаю необходимость признания транспорта домашних хозяйств в качестве составляющей национальной транспортной системы страны. Однако этот процесс не должен развиваться хаотично. По опыту развитых стран транспорт домашних хозяйств, зачастую объединяется в кооперативы, союзы, которые обеспечивают повышение эффективности его использования. Эти некоммерческие организации представляют интересы транспорта домашних хозяйств в муниципальных, региональных и государственных органах власти при решении вопросов развития транспортной сети, логистической инфраструктуры.

Ставить однозначно вопрос о том, для кого строятся автомобильные дороги, не совсем корректно. Для всех указанных видов деятельности необходимы пути сообщения. Как правило, пути сообщения связаны с развитием бизнеса. Для создания комфортной среды обитания для граждан страны необходимо соответствующее развитие бизнеса. Если посмотреть плотность автомобильных дорог их качество в развитых странах, то они в первую очередь зависят от уровня ВВП.

Другое дело, что в России вопросы развития транспортной сети для комфортности проживания населения ставятся в последнюю очередь и решаются только в чрезвычайных ситуациях (разрывы путей сообщения, пробки на дорогах).

Попытки создания национальных транспортных стандартов для населения также не увенчались успехами из-за отсутствия необходимых средств на их реализацию.

Развилка №3 сводится к признанию/или непризнанию того факта, что национальную дорожную сеть невозможно построить за счет бюджетных ассигнований, обеспеченных налогами общего покрытия или, тем более, сугубо гипотетических внебюджетных источников.

Развилка № 4 связана с перспективной конфигурацией дорожной сети и авиационных маршрутов. Хотелось бы прийти к профессиональному консенсусу в том, нужно ли ставить создание автомобильно-дорожной и авиационной grid-структуры (хотя в пределах Европейской части России) в качестве долгосрочной перспективной задачи, способной обеспечить рациональный уровень транспортной связности национальной территории, или следует согласиться с принятой ныне de facto концепцией сохранения asterisk-структуры, ориентированной на Москву. В рамках этой же развилки находится вопрос о перспективах развития перевозок магистральными видами транспорта в региональном (местном) сообщении (на местных авиалиниях, пригородных железных дорогах, внутренних водных путях).

Воссоздание Дорожных фондов, формируемых за счет акцизов на автомобильное топливо и других источников направлено на решение проблем развилки 3 и 4.

Однако приоритеты в дорожном строительстве за счет бюджетных средств и Дорожных фондов остаются прежние: развитие автомобильного сообщения между крупными мегаполисами, решение задач проведения общегосударственных мероприятий (Олимпиада, Универсиада, Саммиты, чемпионат мира по футболу и т.д.).

Повышение мобильности населения достигается только в зонах притяжения к этим объектам. Для остальной территории страны остаются незначительные средства для поддержания дорожной сети и частичное увеличение ее протяженности и плотности.

Эксперты считают необходимым расставлять приоритеты, рассчитывать эффективность вложенных в дорожное строительство средств. Да, 30-40% существующих сейчас сел не имеет нормальных дорог. Так и сел этих через десяток лет уже не будет! Прокладываем новую дорогу, тянем линии электропередачи – опять «в никуда»! Некоторые социальные стандарты отдаются дешевым популизмом. Кто просчитывает эффективность вложенных средств?

Конфигурация сети российских автомобильных дорог федерального значения сложилась еще во времена СССР и имеет ярко выраженную радиальную структуру, ориентированную на Москву и крупные мегаполисы. Автодорожная сеть в регионах, соответственно, ориентирована на региональные и крупные промышленные центры. При этом там повсеместно наблюдается недостаточное количество соединительных и хордовых дорог, что вызывает перепробег автомобильного транспорта, увеличение себестоимости перевозок.

При обосновании проекта строительства дороги следует просчитать, как ее появление повлияет на экономику и бюджет соответствующего региона, транспортную подвижность населения, пропускную способность транспорта. Любое решение требует экономического обоснования с учетом особенностей конкретной территории, структуры экономики, численности населения!

Развилка № 5 относится к принципиальным подходам к предотвращению транспортного коллапса в крупнейших городах страны. Она сводится к сохранению/или слому сложившегося в эпоху начальной автомобилизации городов неформального контракта городских властей с наиболее активной и успешной частью городских жителей.

Эксперты поддерживают идею формирования контрактных отношений городских властей с населением, в том числе по вопросу развития транспортной инфраструктуры. Предложенный общественности очередной план модернизации транспортной системы Москвы на период до 2020 года является определенным шагом вперед. Однако план составлен из пожеланий чиновников и специалистов, не подтвержденных наличием финансовых и материальных ресурсов для реализации. В любом плане должны быть источники финансирования и ответственные за их предоставление. Ссылка на привлечение частного капитала не состоятельна, так как частно-государственное партнерство по развитию транспортной инфраструктуры не получает должного развития.

Предварительные предложения экспертов НИУ-ВШЭ и МАДИ:

1. Следует вернуться к забытой практике разработки транспортно-экономических балансов в масштабе российской экономики и, что не менее важно, в региональном разрезе, поскольку они являются обоснованной базой моделирования процессов развития региональной транспортной инфраструктуры и национальной транспортной системы в целом.

Необходима смена парадигм в транспортном планировании, связанном с отходом от планирования преимущественно объемных показателей к планированию социально-ориентированных индикаторов, что отражает фундаментальный разворот от производителей транспортных услуг к потребителям. В силу инфраструктурной природы транспорта потребителям неинтересны объемные показатели или показатели эффективности работы производителей транспортных услуг. Их интересует качество жизни в той части, что формирует транспортная инфраструктура. На Западе этот сдвиг, называемый переходом от ориентации на мобильность грузов и людей к ориентации на доступность, получил широкое распространение. В нашей стране такой подход получил развитие даже раньше. Отражением этого сдвига стала Транспортная стратегия РФ до 2030 года, в которой три из шести целевых блоков связаны с улучшением транспортной доступности в стране.

2. Вернуться к идее утверждения минимальных национальных стандартов транспортной подвижности населения.

Эксперты поддерживают выводы по результатам исследований ООО «Геограком» минимальные транспортные стандарты (МТС) о том, что не могут быть копией минимальных социальных стандартов. Последние в основном показывали душевое потребление базовых услуг (места в детсадах на 1000 жителей, объем платных услуг на 1 чел. и т. д.), понятие же душевого потребления инфраструктурных услуг в принципе не имеет смысла. Например, доступность будет одинаковой, что для одного, что для тысячи человек, живущих в одном селе, до районной больницы, находящейся в другом поселении.

Индикаторы минимального социального транспортного стандарта (МСТС) должны, по возможности, дистанцироваться от объемных (типа объемов перевозок грузов) и эксплуатационных показателей отдельных видов транспорта.

Главным показателем должна быть потенциальная доступность каждого места проживания (в зависимости от набора услуг до любой другой точки в регионе и соответственно – средняя ее величина (по методологии «Геограком» – интегральная транспортная доступность, ИТД).

Интегральная транспортная доступность может быть нормирована для грузоперевозок и пассажироперевозок, а последние – для получения регулярных и эпизодических услуг. Для грузоперевозок норматив 2,4 ч (7 часов рабочий день минус время погрузочно–разгрузочных операций, деленные на 2 (два конца) – исходя из суточных биологических циклов); для пассажироперевозок – 1,8 ч (в городах – 45 мин для 90% трудовых передвижений) (СНиП 2.07.01–89).

Для понимания задачи построения МСТС необходимо произвести классификацию инфраструктурных стандартов. В первую очередь необходимо разделять стандарты инфраструктурных объектов и сетевые (средовые) стандарты. Первые выражают, в основном, интересы производителей транспортных услуг (нормативы и технические требования), носят преимущественно объемный или удельный характер и в них преобладает отражение процесса эксплуатации транспортных средств. Поэтому они применяются больше в текущем и среднесрочном планировании.

Задачей социальных стандартов на транспорте является:

1) управление преобразованием транспортных условий жизнедеятельности людей, в том числе с учетом интересов будущих поколений, иными словами, создание равных стартовых возможностей;

2) определение минимально возможного финансового покрытия расходов на реализацию п. 1 в данных условиях (региона и времени), что лучше всего планировать в % от ВРП.

В мировой практике приняты следующие индикаторы с точки зрения отражения ими социальных последствий различных аспектов качества жизни:

- занятость – средние затраты времени до ключевых центров занятости, доля жителей, проживающих в пределах 500 м зоны доступности (15–минутной пешеходной зоны);

- бедность – доля транспортных затрат в семейном бюджете (в среднем по городам мира они составляют 10–20%, международные организации предлагают стремиться к 15%, но только в той когорте населения, чьи медианные доходы меньше 60%) (12);

- здоровье – средние затраты времени на машине или общественном транспорте до первичного медучреждения, доля жителей, проживающих в пределах 500 м зоны доступности (15–минутной пешеходной зоны);

- образование – средние затраты времени по пешеходной доступности до школы. Однако большинство вышеназванных индикаторов носят несистемный характер.

3. Многие специалисты дорожной отрасли сходятся во мнении, что необходим переход к принципиально новым отношениям между заказчиками и подрядчиками в дорожном хозяйстве, базирующихся на материальном стимулировании деятельности последних за достигнутые результаты не в сфере производства дорожных работ, а в сфере эксплуатации дорожных объектов, на которых эти работы выполняются.

Нужно учитывать квадратные метры покрытия, говорить о количестве асфальтобетона, стоимости металлоконструкций, категориях искусственных сооружений. Настала пора отказаться от сметных расценок 70–80–х годов прошлого века, дающих лазейки для всяческих злоупотреблений и перейти к укрупненным расценкам, которые сделают деятельность дорожников более прозрачной и понятной для налогоплательщиков.

Весьма большие сложности возникают и при планировании сверху научно-технического сопровождения освоения инноваций на стадии производства дорожных работ. Одна из них

заключается в том, что не все инновации и далеко не всегда требуют научно-технического сопровождения и априори зачастую это бывает очень трудно определить. Вторая сложность состоит в том, что, как и на стадии проектирования, планируемая сверху структура работ с использованием инноваций, требующих научно-технического сопровождения, может не совпадать со структурой производственной программы дорожной организации, что обуславливает нереальность выполнения разрабатываемого органом управления дорожным хозяйством плана освоения инноваций.

Очевидна необходимость применения срочных и радикальных мер с помощью инновационного перевооружения отрасли на основе применения нанотехнологий.

4. Применение комплексного подхода к развитию логистической инфраструктуры позволит согласовать между собой развитие как отдельных частей транспортной отрасли (железнодорожный транспорт, морские порты и аэропорты, автодороги, складские терминалы и др.), так и необходимых транспортных функций, включая организацию работы служб, вовлеченных в транспортный процесс (таможенные, санитарные службы, службы безопасности и др.).

Поиск места расположения и формирование состава функций логистических терминалов осуществлены на базе прогнозирования развития грузопотоков, анализа рыночного окружения и маркетинговых исследований, прогнозирования экономических показателей работы терминалов и их влияния на конкурентоспособность окружающей транспортной системы. Предлагаемый подход позволяет формировать этапы создания логистической системы из отдельных, но согласованных проектов. Таким образом, комплексный подход в развитии транспортно-логистической системы регионов позволяет избежать начальных ошибок в проектировании и организации работы логистических терминалов.

Опыт использования логистических систем в развитых странах показывает, что использование логистических центров позволяет сократить транспортные расходы на 7-20%, уменьшить расходы на погрузо-разгрузочные работы, хранение материальных ресурсов и готовой продукции на 15-30%, снизить общие логистические издержки на 12-35%.

Российский опыт строительства логистических центров свидетельствует о том, что аналогичные проекты имеют хорошую коммерческую, бюджетную и региональную эффективность, а также обладают экологическим эффектом (за счет сокращения въезда в города большегрузных автомобилей) и дополнительным эффектом экономии городских земель (данные Евроазиатского транспортного союза, ЕАТС).

Мировая практика показывает, что максимально эффективно работают те терминалы, которые привязаны к грузообразующим объектам, расположенным в специальных индустриально-логистических зонах

5. Для исправления ситуации в области международных автомобильных перевозок Правительству РФ необходимо смелее передавать функции регулирования в транспортной сфере профессиональным общественным организациям.

В Аргентине 80% разного рода разрешений и лицензий выдают именно союзы перевозчиков. Но и сегодня в регулировании транспортной сферы можно многое сделать. Так, нормативами отведено 100 дней для возврата НДС, но российские предприниматели могут добиваться его возврата полгода. Услуги разного рода околотаможенных структур в России в 10 раз дороже, чем в Казахстане и Беларуси.

6. Привлекательность автотранспорта для инвестиций в инновации очень высока в силу высокой эффективности и скорости окупаемости даже низких капитальных вложений. В автомобильной отрасли естественным образом сформированы предпосылки для быстрой реализации инноваций: срок службы основных фондов, обеспечивающих наибольший доход, - автомобилей - в среднем составляет 5-12 лет, в то время как в отраслях промышленности в среднем 15-35 лет; средняя норма прибыли 5...18%, в то время как в промышленности около 20%; средний период окупаемости автомобилей при интенсивной эксплуатации и современных

технологиях перевозки – 2 – 5 лет, в то время как промышленного оборудования - более 25 лет. Есть и другие факторы инвестиционной привлекательности отрасли: высокая конкурентоспособность, мобильность в изменении сфер и направлений деятельности, организационная гибкость, низкий уровень постоянных затрат в общих затратах на производство услуг и др.

7. Для увеличения объемов международных транзитных перевозок необходимо увеличить объемы применения Федеральной таможенной службой сканирующих устройств, не останавливающих движение железнодорожного контейнерного состава.

группа экспертов – авторы предложений:

От Национального исследовательского университета «Высшая школа экономики»

д.э.н., проф. Дыбская В.В. - заведующая Отделением логистики, заведующая кафедрой логистики

д.э.н., проф. Прокофьева Т.А. – профессор кафедры управления логистической инфраструктурой, вице-президент Национальной логистической ассоциации России

д.э.н., проф. Сергеев В.И., научный руководитель Отделения логистики, заведующий кафедрой управления цепями поставок, Президент Национальной логистической ассоциации России, член экспертной группы 19

д.э.н., проф. Федоренко А.И. – заведующий кафедрой управления логистической инфраструктурой, член экспертной группы 19

От Московского автомобильно-дорожного государственного технического университета

д.т.н., проф. Поспелов П.И. – первый проректор

д.т.н., проф. В.Д. Герами – заведующая кафедрой логистики