

ЦЕЛЕВЫЕ ОРИЕНТИРЫ РАЗВИТИЯ ЛОГИСТИЧЕСКОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ В РАЗРЕЗЕ ТРАНСПОРТНОЙ СТРАТЕГИИ РФ ДО 2030 ГОДА



ВЛАДИМИР КЛИМЕНКО
банк «Миллениум»,
советник
председателя
правления,
к.и.ст.н.

В Российской Федерации транспорт является одной из крупнейших базовых отраслей хозяйства, важнейшей составной частью производственной и социальной инфраструктуры.

В ноябре 2008 года правительство РФ утвердило Транспортную стратегию Российской Федерации на период до 2030 года. В этом документе сформулирована новая долгосрочная транспортная политика, соответствующая по своим целям, направлениям, средствам и результатам тому системному вызову, который стоял в тот момент перед страной.

Характер и качество данного системного вызова определяются сочетанием трех фундаментальных факторов, действующих и в настоящее время:

- усилением глобальной конкуренции, охватывающей рынки товаров, услуг, капитала, и другими факторами экономического роста;
- возрастанием роли человеческого капитала в социально-экономическом развитии;
- исчерпанием источников экспортно-сырьевого типа развития, базирующихся на интенсивном наращивании топливного и сырьевого экспорта.

В соответствии с Указом Президента Российской Федерации от 07.05.2012 № 596 «О долгосрочной государственной экономической политике», правительству РФ поручено принять меры, направленные на достижение следующих показателей:

- создание и модернизация 25 млн высокопроизводительных рабочих мест к 2020 году;
- увеличение объема инвестиций не менее чем до 25% ВВП к 2015 году и до 27% к 2018 году;
- увеличение доли продукции высокотехнологичных и наукоемких отраслей экономики в ВВП к 2018 году в 1,3 раза относительно уровня 2011 года;
- увеличение производительности труда к 2018 году в 1,5 раза относительно уровня 2011 года;

АННОТАЦИЯ

Для достижения показателей разработанной Транспортной стратегии РФ до 2030 года необходимо создать условия для развития современной высокоэффективной транспортно-логистической инфраструктуры.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА

Транспортная стратегия, логистический центр, региональная транспортно-логистическая система, транспортный узел.

- повышение позиции Российской Федерации в рейтинге Всемирного банка по условиям ведения бизнеса со 120-й в 2011 году до 50-й в 2015 году и 20-й в 2018 году.

Создание необходимых условий для достижения этих показателей невозможно без развития современной высокоэффективной транспортно-логистической инфраструктуры. В связи с этим транспортная политика должна быть направлена на снятие ограничений роста экономики, обусловленных недостаточным развитием логистической инфраструктуры, а также на обеспечение перехода к интенсивному, инновационному социально-ориентированному типу ее развития, что в конечном счете позволит России существенно улучшить качество транспортно-логистического сервиса.

В Транспортной стратегии определена активная позиция государства по созданию условий для социально-экономического развития, прежде всего за счет повышения качества транспортно-логистических услуг, снижения совокупных логистических издержек, повышения конкурентоспособности отечественной транспортной системы, усиления инновационной, социальной и экологической направленности развития транспортной отрасли в части создания эффективной логистической инфраструктуры. При формировании приоритетных направлений развития необходимо учитывать опыт разработки и реализации стратегических документов и инициатив в области развития транспорта за рубежом. В качестве инструмента реализации первого этапа Транспортной стратегии была принята федеральная целевая программа «Развитие транспортной системы России (2010–2015 годы)».

Однако начало реализации Транспортной стратегии и федеральной целевой программы пришлось на разгар мирового экономического кризиса, что существенно повлияло на объемы финансирования и масштабы выполнения запланированных мероприятий.

В части дорожно-транспортного комплекса на величины показателей, предусмотренных стратегией, в значительной степени влияли также возрастающие транспортные потоки. Так, если в период до утверждения стратегии (2000–2007 годы) в течение 7 лет рост численности автомобильного парка составил 40%, то в период реализации стратегии в 2008–2011 годах в течение 4 лет даже с учетом кризисной ситуации 2009–2010-х годов рост парка автомобилей составил более 20%. При сохранении темпа роста численности автопарка, отмеченного в 2011 году, к 2015 году количество автомобилей увеличится до 53 млн единиц, что в 2,1 раза больше, чем в 2000 году.

В условиях недостаточного развития логистической инфраструктуры и нескоординированной государственной политики в сферах логистики, транспорта, градостроительства и землепользования продолжают обостряться транспортные проблемы в крупных городах и на подходах к ним вследствие быстрого и устойчивого роста автомобилизации.

ANNOTATION

To attain the economic performance by means of the Russian Federation Transport Strategy elaborated up to 2030 it is necessary to create conditions for the development of highly efficient transport and logistics infrastructure.

KEYWORDS

Transport strategy, logistic centre, regional transport and logistics system, transport hub.

Сохраняется плохое регулирование отдельных важных сегментов рынка транспортно-логистических услуг (в первую очередь на автомобильном транспорте), «теневой» перевозочный сегмент рынка присутствует в значительной степени. Эта проблема напрямую влияет на эффективность и безопасность удовлетворения транспортных потребностей общества, ведет к значительному материальному и социальному ущербу для экономики страны.

Ослабление кризисных явлений обусловило начало экономического роста в России со второй половины 2009 года, однако сохраняющийся до сих пор дефицит финансовых ресурсов не позволил выйти на первоначальные показатели реализации Транспортной стратегии.

В настоящее время транспортная система в целом и ряд ее ключевых сегментов в частности остаются хронически недофинансированными. Объем инвестиций в основной капитал транспортной отрасли составил в 2010 году 2,1% от ВВП, в том числе из федерального бюджета 0,75% ВВП. В среднесрочной перспективе предусмотрено дальнейшее уменьшение объема инвестиций — до 1,9% ВВП, в том числе из федерального бюджета до 0,43% ВВП. По этому показателю Россия существенно отстает от развитых стран. Так, по статистике МВФ, в странах с высокоразвитой транспортной инфраструктурой (США, Канада, Западная Европа) объем инвестиций в основной капитал транспорта составляет порядка 3% ВВП, в Китае — более 6%.

Снижение объемов финансирования по сравнению с плановыми значениями, предусмотренными в Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года, не позволило существенно продвинуться в преодолении накопленных проблем развития транспортного комплекса страны. Анализ имеющейся статистической информации о результатах развития транспорта в 2008–2011 годах показал, что фактические значения значительной части индикаторов оказались ниже, чем было предусмотрено Транспортной стратегией.

Состояние логистической инфраструктуры и технических средств транспорта уже в ближайшем будущем будет накладывать ограничения на темпы и качество роста экономики, а также сдерживать создание современного социального общества. Деградация и износ ряда технических средств транспорта приближается к критическому уровню, их эксплуатация осуществляется сверх нормативных сроков. В связи с этим перед Россией стоит вызов приведения транспортной системы (в первую очередь логистической инфраструктуры) в соответствие с перспективными требованиями социального и экономического развития страны. Однако при планировании стратегических мероприятий в этом

направлении надо учитывать необходимость маневрирования в достаточно узком коридоре возможностей, ограниченных накопленными проблемами и дефицитом инвестиций на их решение.

При формировании транспортной политики большое внимание должно быть уделено преодолению территориальной разобщенности страны. Эта особенность обусловлена прежде всего несовершенством инфраструктуры и недостаточной связностью транспортной сети, что предполагает необходимость стратегического планирования масштабных мероприятий системного структурного развития транспортной сети на всех уровнях — от федерального до муниципального.

Наряду с этим необходимо обеспечить повышение доступности и качества транспортных услуг для населения и субъектов экономики с учетом перспектив социально-экономического развития страны и ее интеграции в межгосударственные объединения и организации.

Нужно обеспечить логистическую интеграцию всех видов транспорта и всех участников транспортного процесса, включая таможенные и пограничные посты, сгладить несбалансированность тарифной системы на транспорте.

Экологические параметры должны стать не только одним из ограничителей, но и движущим фактором развития транспорта и логистики.

Таким образом, современное состояние транспортной системы и необходимость перехода к новой модели развития транспортно-логистической инфраструктуры, учитывающей последствия минувшего финансового кризиса, и рост рисков и угроз, связанных с нарастанием кризисных явлений в мировой экономике, снижением доходов бюджета страны вследствие падения цен на нефть, определяют целесообразность корректировки Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года.

Новые составляющие транспортной политики нужно увязать со сформированными в последние несколько лет стратегиями и новыми программами развития отраслей российской экономики, субъектов Российской Федерации и федеральных округов, а также работой транспортного комплекса в условиях вступления во Всемирную торговую организацию (ВТО) и Единое экономическое пространство.

В рамках стратегии необходимо проработать вариант развития транспортного комплекса в условиях дальнейшего развития мирового финансового кризиса и его возможных последствий для экономики России.

Нужно также откорректировать этапы реализации Транспортной стратегии исходя из новых задач и возможностей привлечения необходимых ресурсов для их решения. Важную роль в этом должно сыграть совершенствование механизмов ГЧП при формировании логистической инфраструктуры, направленных на создание более благоприятных условий для инвесторов.

Для достижения целевых индикаторов развития логистической инфраструктуры в рамках транспортной системы РФ потребуются обоснование объемов и диверсификация источников финансирования развития. Эти объемные и экономические параметры стратегии должны быть увязаны с параметрами нового прогноза долгосрочного социально-экономического развития Российской Федерации на период до 2030 года, который, в соответствии с Указом Президента Российской Федерации от 07.05.2012 № 596 «О долгосрочной государственной экономической политике», должен быть утвержден в декабре 2012 года.

Для достижения целевых индикаторов развития логистической инфраструктуры в Транспортной стратегии РФ на период до 2030 года необходимо решить следующие задачи:





- проанализировать современное состояние транспортного комплекса и логистической инфраструктуры России и выделить основные проблемы его развития с учетом стоящих перед ним глобальных вызовов;
- спрогнозировать целевые значения индикаторов Транспортной стратегии за 2013—2030 годы;
- разработать сценарные варианты развития логистической инфраструктуры транспортного комплекса России до 2030 года в увязке с тенденциями и ориентирами развития экономики и социальной сферы страны и с учетом прогноза долгосрочного социально-экономического развития Российской Федерации на период до 2030 года;
- разработать прогнозные количественные и качественные параметры развития логистической инфраструктуры России на период до 2030 года;
- разработать целевую модель стратегии и основные направления государственной транспортной политики в части развития логистической инфраструктуры, откорректировать приоритеты и индикаторы развития на долгосрочную перспективу с учетом новых направлений логистической деятельности в транспортном комплексе (интеллектуальные транспортно-логистические системы, логистические кластеры, региональные транспортно-логистические системы (РТЛС), современная логистическая инфраструктура и координация видов транспорта в транспортных узлах, транспортно-логистические центры (ТЛЦ) поддержки транзита по международным транспортным коридорам (МТК), комплексный логистический сервис 3PL-уровня, новые логистические технологии транспортировки (мультимодальные, интермодальные, комбинированные), повышение энергоэффективности транспортной отрасли и др.) и поддержки инновационной деятельности;
- откорректировать систему задач и мероприятий Транспортной стратегии с учетом ее увязки со стратегиями развития логистической инфраструктуры федеральных округов и субъектов Российской Федерации;
- откорректировать сроки и содержание этапов реализации Транспортной стратегии, касающиеся логистической инфраструктуры;
- дать оценку ожидаемых результатов от реализации стратегии;
- разработать оценку необходимого ресурсного обеспечения развития логистической инфраструктуры транспортного комплекса России на период до 2030 года по сценарным вариантам и с учетом ГЧП.

Выполнение работ по созданию современной логистической инфраструктуры в ТК РФ должно осуществляться в три этапа.

Этап 1. Анализ достигнутого уровня реализации логистической инфраструктуры

В рамках работ по этому этапу необходимо:

- проанализировать современное состояние логистической инфраструктуры и уточнить проблемы развития транспортного комплекса России с учетом стоящих перед ним глобальных вызовов, сценариев социально-экономического развития страны на долгосрочный период и стратегий развития основных грузообразующих отраслей;
- проанализировать значения индикаторов и показателей Транспортной стратегии на период до 2030 года, касающихся логистической инфраструктуры за период ее реализации (2008—2011 годы);
- оценить достижение целей, решение задач и реализацию мероприятий по развитию логистической инфраструктуры в Транспортной стратегии РФ на период до 2030 года.

Этап 2. Разработка проекта откорректированной Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года в части развития логистической инфраструктуры

Второй этап включает:

- разработку сценарных вариантов развития логистической инфраструктуры в ТК России до 2030 года;
- разработку прогнозных количественных и качественных параметров развития логистической инфраструктуры России на период до 2030 года;
- корректировку приоритетов развития логистической инфраструктуры на долгосрочную перспективу;
- обоснование целевой модели откорректированной Транспортной стратегии;
- разработку проекта откорректированной Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года в разрезе логистической инфраструктуры.

При этом на втором этапе необходимо:

- разработать сценарные варианты развития логистической инфраструктуры ТК России до 2030 года в увязке с тенденциями и ориентирами социально-экономического развития страны, которые должны базироваться на проекте Стратегии социально-экономического развития России до 2020 года, бюджетных посланиях Президента Российской Федерации Федеральному Собранию РФ и сценарных условиях долгосрочного прогноза социально-экономического развития страны до 2030 года. Они также должны учитывать вступление России в ВТО и стратегические документы, определяющие перспективные направления развития экономики и социальной сферы регионов России, отраслей экономики, транспортной системы страны в целом и отдельных видов транспорта, перспективы развития транспортно-логистической инфраструктуры, а также перспективы международной транспортно-логистической интеграции, прежде всего в рамках СНГ, ЕврАзЭС и Единого экономического пространства Республики Беларусь, Республики Казахстан и Российской Федерации;
- разработать прогнозные количественные и качественные параметры развития логистической инфраструктуры России и отдельных видов транспорта на период до 2030 года по сценарным вариантам.

На втором этапе должны быть научно обоснованы приоритеты развития логистической инфраструктуры ТК на долгосрочную перспективу. При этом для актуализации приорите-

тов необходимо учесть основные направления транспортной политики, к которым относятся:

- приведение транспортно-логистической инфраструктуры в состояние, соответствующее международным стандартам;
- обновление парков и обеспечение нормативных сроков службы подвижного состава транспорта;
- обеспечение приоритета требований по безопасности при эксплуатации и развитии инфраструктуры и подвижных средств транспорта;
- обеспечение приоритета требований по экологии при эксплуатации и развитии транспортно-логистической инфраструктуры и подвижного состава транспорта;
- обеспечение приоритетных направлений в области обеспечения транспортной безопасности;
- системное развитие транспорта и логистики на федеральном и региональном уровнях;
- создание системы стратегического прогнозирования (планирования) социально-экономического развития транспортного комплекса;
- развитие статистического наблюдения на транспорте;
- пространственное развитие транспортно-логистических сетей и цепей поставок в сложившихся и новых районах хозяйственного освоения, удаленных и малодоступных регионах;
- развитие наиболее грузонапряженных направлений транспортной сети и международных транспортных коридоров;
- создание экономически обоснованных резервов пропускной и провозной способности направлений транспортной сети;
- стандартизация параметров качества транспортно-логистических услуг;
- регулирование доступа перевозчиков и логистических операторов на рынки транспортно-логистических услуг;
- развитие транспортных и логистических (интермодальных, мультимодальных, комбинированных) технологий транспортировки для обеспечения высокого качества транспортно-логистического сервиса для грузоотправителей и грузополучателей.
- внедрение интеллектуальных транспортно-логистических систем;
- реализация мер по энергосбережению и повышению энергетической эффективности транспортной отрасли;
- ускоренное приоритетное развитие общественного пассажирского транспорта;
- создание скоростных и высокоскоростных систем для перевозок пассажиров;
- обеспечение поддержки развития отдельных видов транспорта — региональной авиации, внутреннего водного транспорта;
- ускорение целевого инновационного развития транспортного комплекса, в том числе логистических кластеров, региональных транспортно-логистических систем (РТЛС), интегрированной логистической инфраструктуры транспортных узлов, логистических центров (ЛЦ);
- реализация технологических решений на транспорте и в логистике, улучшающих экологическую обстановку, внедрение технологий «зеленой» логистики;
- типизация и унификация проектов транспортно-логистических центров в транспортных узлах и на важнейших транспортных направлениях, в том числе вдоль МТК, на принципах ГЧП;
- решение кадровой проблемы подготовки высококвалифицированных логистов по транспортной логистике и по направлению высшего профессионального образования «Логистика и управление цепями поставок» и другие.

На втором этапе должно быть обосновано подтверждение или необходимость актуализации целевой модели откоррек-

тированной Транспортной стратегии в разрезе логистической инфраструктуры на основе определения объемов и направлений основных перспективных грузо- и пассажиропотоков, выявления дисбаланса и «узких» мест в развитии транспортно-логистической системы, проблем взаимодействия различных видов транспорта в транспортных узлах, развития инноваций и транспортно-логистических технологий, перспективных требований к качеству логистических услуг и других важных факторов, влияющих на выбор направлений развития транспортного комплекса страны.

В проекте откорректированной Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года каждой из целей должен соответствовать свой перечень целевых индикаторов по развитию логистической инфраструктуры с рассчитанными значениями по сценарным вариантам развития ТК России на 2015, 2020 и 2030 годы.

Должны быть четко увязаны задачи развития логистической инфраструктуры ТК и цели стратегии, а к каждой из задач необходимо привязать свой перечень мероприятий. Система мероприятий стратегии должна быть дифференцирована по видам транспорта и транспортной деятельности, а также сгруппирована по федеральным округам Российской Федерации и по этапам реализации стратегии.

Этап 3. Доработка проекта откорректированной Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года в разрезе логистической инфраструктуры

Третий этап включает:

- доработку проекта откорректированной Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года по предложениям и замечаниям профессиональных и общественных организаций, экспертного сообщества, ФОИВ и Правительственной комиссии по транспорту и связи в части развития логистической инфраструктуры;
- сопровождение и внесение изменений в проект откорректированной Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года при согласовании с заинтересованными министерствами и ведомствами Российской Федерации и рассмотрении на Правительственной комиссии по транспорту и связи.

На основе скорректированной Транспортной стратегии Минтранс России должен осуществлять деятельность по развитию транспортного комплекса России, включая развитие:

- транспортно-логистической инфраструктуры;
- парков транспортных и технических средств;
- рынка транспортно-логистических услуг в сфере грузовых и пассажирских перевозок;
- транспортных, логистических и инфокоммуникационных технологий;
- международного сотрудничества в области транспорта и логистики;
- транспортной безопасности, экологичности и энергоэффективности;
- системы стратегического управления развитием транспортного комплекса;
- научного обеспечения;
- кадрового обеспечения.

Рассмотренные целевые ориентиры для развития логистической инфраструктуры применительно к ТК РФ позволят провести корректировку действующей ФЦП «Развитие транспортной системы России (2010—2015 годы)», разрабатываемой Государственной программы «Развитие транспортной системы», а также разрабатывать программные документы по развитию логистической инфраструктуры на последующие периоды.