

«ГРУЗ ПОЙДЕТ ТЕМ МАРШРУТОМ, КОТОРЫЙ ОКАЖЕТСЯ БОЛЕЕ ДЕШЕВЫМ, БЕЗОПАСНЫМ, УДОБНЫМ И ПРИВЫЧНЫМ»**НАТАЛИЯ
БАГАЕВА**

ЗАО «Интерферрум-металл»,
заместитель
генерального
директора

Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года в качестве целевых установок провозгласила, в частности, интеграцию в мировое транспортное пространство, развитие экспорта транспортных услуг и реализацию транзитного потенциала страны в системе международных транспортных коридоров.

Таким образом, должна быть создана высокотехнологичная транспортная система, концентрирующая на генеральных направлениях транспорт общего пользования (железнодорожный, автомобильный, водный (морской и речной), воздушный, трубопроводный), перегрузочные транспортные узлы и телекоммуникации. Это требует наличия материальных, финансовых и информационных потоков в сочетании с внедрением новейшей техники, применением инновационных решений при строительстве и модернизации транспортной инфраструктуры, оптимизацией требований государственных контролирующих органов, высоким качеством экспедиторского обслуживания, внедрением единого информационного пространства для синхронного прохождения платежных и других документов.

При такой глобальной задаче модернизации транспортной отрасли нельзя забывать об обеспечении баланса внутренних и внешних функций транспортной системы. Внутренние функции заключаются в обеспечении достаточной связанности всех районов страны между собой, с центром, внешними путями сообщения. Это необходимо для комфортности проживания, работы системы снабжения населения, промышленных предприятий и т.д. товарами потребления, сырьем и готовой продукцией. Внешние функции обеспечивают связь с международными узлами глобальной транспортно-коммуникационной сети, обслуживание транзитных потоков пассажиров и грузов, ускорение движения товаропотока при минимизации затрат, позволяют создавать новые производства, используя имеющуюся транспортную инфраструктуру.

Внутренние и внешние интересы дополняют друг друга — и, одновременно, конфликтуют. Еще больший разлад наблюдается при определении приоритетов в развитии транспортной инфраструктуры и обеспечении потребностей населения. Ни один регион не может существовать без внешних связей. Но внешние транспортные потоки большого объема носят приоритетный характер и приводят к негативным экологическим последствиям, снижению качества жизни, ограничению собственных транспортных потребностей. Это происходит потому, что пространство, используемое для транзитных транспортных нужд, уменьшает возможности внутренних перевозок, приближая их к пределу пропускной способности имеющейся инфраструктуры, и представляет собой ограничитель ресурсов интересов региона.

Для дальнейшего развития транспортной отрасли РФ необходимо изменить подход к решению транспортных проблем: перейти от пассивного удовлетворения спроса на транспортные услуги к комплексному планированию и управлению способами удовлетворения спроса, осуществить реальный переход к целевому управлению функционированием и развитием транспор-

ной системы. Одним из первых этапов решения данной задачи должно быть упорядочивание и единообразие понятийного аппарата, применяемого как в нормативных документах транспортного комплекса, так и в сферах, к нему примыкающих, а также исключение параллельных надзорных требований, требующих разработки дорогостоящих проектных материалов.

Также необходимо:

- провести анализ и оптимизацию нормативной базы, унификацию транспортных, таможенных и прочих документов, привести ведомственные информационные базы к единому стандарту, позволяющему проводить трансфер данных между ними;
- упорядочить тарифную политику естественных монополий, непосредственно влияющую на образование товаропотоков и обуславливающую выбор маршрута доставки грузов и используемый вид транспорта;
- вести оперативный мониторинг состояния базовой сети транспортной инфраструктуры, целевой контроль текущего состояния и условий эксплуатации инфраструктуры, целевого использования средств при проведении ремонтов и длительности периодов послеремонтной эксплуатации;
- разработать систему льготного кредитования приобретения дорогостоящей перегрузочной техники;
- сформировать базу типовых проектно-технологических решений строительства и реконструкции объектов транспортно-логистических комплексов, имеющих заключения промышленной и экологической экспертиз, для уменьшения затрат на их создание.
- разработать матрицу управления системой обеспечения жизнедеятельности транспортной инфраструктуры, создать правовые основы деятельности администраций транспортного узла и российской части международных транспортных коридоров, лоббируя интересы российских производителей, потребителей, перевозчиков и экспедиторов при экспортно-импортных перевозках грузов.

В заключение хотелось бы обратить особое внимание на то, что движение товаропотоков подобно движению реки: она меняет русло и выбирает свой путь в самом «легком» грунте, создавая петли, делясь на рукава и обходя препятствия, снова сливаясь. Так и груз — он пойдет тем маршрутом, который окажется более дешевым, безопасным, удобным и привычным. И в большей мере это зависит от профессионализма и оперативности людей, занятых в его продвижении.

«ОТСУТСТВИЕ ЕДИНОГО УПРАВЛЕНИЯ ВЛЕЧЕТ ЗА СОБОЙ МНОЖЕСТВО ПРОБЛЕМ»**ГЕННАДИЙ
ЗУБАКОВ**

Комитет
по логистике ТПП РФ,
заместитель
председателя

Автор статьи абсолютно правильно и своевременно предлагает применить принципиально новые подходы для повышения эффективности развития национального транспортного комплекса, основанные на современных логистических технологиях и инновациях. Только такие подходы, комплексно рассматривающие все вопросы организации экспортных, импортных и, что особенно важно, транзитных логистических потоков по международным транспортным коридорам (МТК), проходящим через территории стран Евразийского экономического сообщества, позволят бес-

печить выполнение задач, поставленных в Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года.

В статье озвучиваются ряд проблем обеспечения транзитной привлекательности России. Для их комплексного решения нужно создать условия к непрерывному движению логистических потоков внешней и взаимной торговли по МТК. Назрела настоятельная необходимость создания действенного и эффективно работающего механизма единого управления функционированием ресурсов МТК. Эффективность управления должна определяться возможностью решения вопросов:

- привлечения новых внешнеторговых грузопотоков;
- оптимизации логистических издержек;
- создания работающих схем контроля;
- обеспечения безопасности перевозок.

Отсутствие такого единого управления влечет за собой множество проблем технологического и административного характера, которые наносят значительный ущерб, как экономике нашей страны, так и престижу государства на международном уровне. С ними постоянно сталкиваются субъекты национальной транспортной логистики (экспортеры, импортеры, экспедиторы, перевозчики, агентские компании, терминальные и складские комплексы портовой инфраструктуры и пр.). Проблемы — это и очереди на многосторонних автомобильных пунктах пропуска, и потеря времени при организации комбинированных перевозок в морских и авиационных портах, и неурегулированное межведомственное взаимодействие по согласованию подконтрольных документов, и волонтеристические ведомственные решения, останавливающие международные транспортные потоки.

Многочисленные попытки различных государственных структур реализовать рекомендованные Европейским экономическим сообществом ООН технологии организации международных перевозок по принципу «единого окна» не приводят к ощутимому результату. И виной тому — отсутствие механизма единого управления процессами организации государственного сопровождения и контроля логистических потоков внешнеторговых перевозок по МТК в целом. Получается, что субъект управления технологиями «единого окна» попросту отсутствует. В настоящее время ни одно из многочисленных государственных и надгосударственных ведомств нормативно не заинтересовано в движении логистических потоков по транспортным коридорам. Это значит, что нормативные документы, регулирующие цели и базовые процессы этих ведомств, не предписывают необходимость безостановочной работы национальной транспортной инфраструктуры. Так, например, Федеральная таможенная служба (ФТС) России — ведомство, которое очень часто позиционирует себя в качестве инициатора многочисленных инноваций, якобы оптимизирующих логистические издержки (предварительное информирование, электронное декларирование и пр.) — нормативно заинтересована лишь в пополнении государственного бюджета таможенными платежами и сборами, а также борьбой с контрабандными потоками. Не умаляя важности этих функций, очевидно, что их гораздо действеннее реализовать на остановленных потоках в специально оснащенных местах, поэтому никакие новшества таможенной службы по обеспечению «единого окна» не могут быть эффективными без единого целеполагания и контроля всех транспортных процессов.

Узковедомственные интересы многочисленных государственных органов, контролирующих и сопровождающих процессы международных перевозок, никак не координированы друг с другом, поэтому выдвигаемые ими предложения по упрощению формальностей контроля логистических внешнеторговых транспортных процессов ведут лишь к усложнению последних, росту издержек существующих и перспективных транспортно-логистических центров и выхолащиванию инициатив.

Единственное федеральное ведомство, которое может и должно быть нормативно заинтересовано в движении логистических потоков, росте национальной транспортной инфраструктуры, минимизации необоснованных потерь на МТК — это Министерство транспорта Российской Федерации. Для достижения такой цели и исправления существующих недостатков организации транспортных процессов на МТК необходимо разработать и внедрить ряд новых нормативных актов, определяющих ведущую

роль Минтранса РФ в создании эффективного управления внешнеторговыми транспортными перевозками. Эти нормативные акты должны стать базой для инновационных процедур организации перевозок и упрощения формальностей на МТК, а также для действенных технологий организации межведомственного взаимодействия.

Перечисленные выше инновации должны опираться на существующее федеральное и ведомственное законодательство, перспективные технологии электронного взаимодействия, сбора и передачи информации, современные механизмы организационного управления.

Обязательное условие достижения эффективности целевых инноваций — организация единого федерального управления процедурами упрощения формальностей на МТК, единого нормативного управления сопровождения и контроля всех транспортно-логистических процессов внешней и взаимной торговли.

«ЧТОБЫ РЕАЛИЗОВАТЬ ОГРОМНЫЕ ВОЗМОЖНОСТИ ВНЕДРЕНИЯ ЛТЦ, РОССИИ НУЖНО УПОРЯДОЧИТЬ ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВО»



СЕМЕН РЕЗЕР

НП «Гильдия экспедиторов»,
президент;
заслуженный деятель науки
и техники РФ,
почетный работник
транспорта России,
д.т.н., профессор

Тема чрезвычайно важна с точки зрения понимания того, что нужно делать для развития транспортного комплекса России.

В статье отмечены отдельные логистические технологии и необходимость создания ЛТЦ в существующих транспортных коридорах. Уделено внимание транспорту в международных сообщениях. Показаны направления совершенствования работы транспортных систем до 2030 года. Дан намечаемый план работ. Текст, тем не менее, носит демонстрационный характер. Много общих и мелких фраз, частые повторы. Проблемы, затронутые в статье, необходимо конкретизировать.

Должного количества вагонов на сегодняшний день, как ни парадоксально, нет. Эту ситуацию нужно исправлять. И подобных примеров в ходе реформ — великое множество.

Но ведь для железных дорог законы и правила их функционирования — это не только юридическая составляющая, это еще и существо деятельности транспортного конвейера. Он не может правильно работать «по понятиям», без законов, в отсутствие установленного для всех пользователей графика движения поездов в рамках логистических товаропотоков.

Или же взять, к примеру, контейнерные перевозки. По этому направлению мы отстаем от всего мира, а в стратегии РФ до 2030 года нет программы развития контейнерных перевозок. Ее срочно нужно разработать и принять к реализации. Аналогично и система тарифов требует усовершенствования с учетом новых пореформенных реалий.

Наше видение проблемы:

1. Чтобы реализовать огромные возможности внедрения ЛТЦ и логистических технологий на транспорте, России необходимо вначале привести в соответствие существующие законы и другие нормативно-правовые акты.

2. Достаточно сказать, что весь вагонный парк РЖД уже передан частным операторам. А юридически эти операторы не существуют. Их нет ни в гражданском кодексе РФ, ни в Уставе РЖД, ни в других документах. В результате подвижной состав находится у частных операторов, а ответственность за качество и сроки перевозок несет ОАО «РЖД». В то же время у Гильдии экспедиторов нет сомнений в том, что мы справимся с существующими проблемами и на основе ЛТЦ организуем современный транспортно-логистический процесс в России.