

ГРУЗОВЛАДЕЛЬЦЫ И ПЕРЕВОЗЧИКИ:

ПОРА ОБЪЕДИНИТЬ ИНТЕРЕСЫ ДРУГ ДРУГА?

Сергей ОПАЧАНОВ,
ведущий научный сотрудник
ОАО НИИАТ, к.э.н., доцент

Одной из важнейших сфер экономики, требующей принципиально новой стратегии развития, является грузовой автомобильный транспорт. На первый взгляд, наличие избытка его провозных возможностей гарантирует полное удовлетворение потребностей экономики и социальной сферы в грузовых перевозках. Но давно известен огромный комплекс проблем грузового автотранспорта, не решаемых долгие годы. В результате, уровень эффективности, качества, безопасности его работы не отвечают потребностям ни государства, ни добросовестных перевозчиков, ни грузовладельцев. Но можно ли эти проблемы решить достаточно быстро и эффективно, не нарушая базовых принципов свободного рынка?..

Пожалуй, самым «труднозавоевываемым» и легко теряемым фактором любого бизнеса является клиент (заказчик). При этом существует огромное количество информационных ресурсов, в которых и легальные перевозчики, и «теневой» автотранспортный бизнес пытаются завоевать свою клиентуру. И, главным образом, методами традиционной рекламы: «Мы самые лучшие, выгодные и надежные!». Но какое из десятков, точнее, тысяч предложений такого рода является не только рекламным, грузовладелец практически не имеет реальной возможности проверить. Поскольку в этой сфере отсутствует комплексная аналитика. Едва ли лучше положение в системе государственного заказа на грузовые автоперевозки.

Как же решать эти вопросы? Ответ лежит едва ли не на поверхности. Он содержится в Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года, утвержденной постановлением Правительства РФ № 1734-р от 22.11.2008 года (в дальнейшем – «Транспортная стратегия»). В перечне ее целей на первой позиции стоит формирование единого транспортного пространства России. Точнее, планируется «... создать скоординированную интегрированную систему товаротранспортной технологической инфраструктуры всех видов транспорта и грузовладельцев, интегрированную систему логистических парков. А также единую информационную среду технологического взаимодействия различных видов транспорта и участников транспортного процесса».

При этом базовым элементом единой информационной среды должна стать «единая автоматизированная информационно-аналитическая система управления



транспортным комплексом, эксплуатируемая уполномоченной организацией», которая призвана «обеспечить повышение полноты и качества анализа эффективности развития транспортной инфраструктуры, контроля за развитием рынка транспортных услуг и их качеством...».

Но как и кто всё это может реализовать в сфере грузового автотранспорта? На мой взгляд, никто кроме самих добросовестных участников грузового автотранспортного рынка, их профессиональных объединений. Как и иных коммерческих и государственных структур, заинтересованных в обеспечении эффективности собственного бизнеса, а также в повышении качества и безопасности грузовых автоперевозок.

Мой опыт убеждает, что эту комплексную работу целесообразно начать с разработки и внедрения автоматизированной информационной системы. Подчеркну, системы с полным циклом мониторинга и анализа грузового автотранспортного рынка (в дальнейшем АИС МАГАР). И, соответственно, с полноценным набором алгоритмов, предусматривающих последовательное достижение оптимального результата в плане выбора конкретного перевозчика. При этом основополагающим фактором дееспособности такой системы является формирование и постоянное расширение информационной базы о качестве и безопасности выполнения перевозок всеми легитимными грузоперевозчиками.

В общем виде, такая схема выглядит следующим образом:

– грузовладелец, используя регламентированную процедуру ввода исходных данных личного кабинета, размещает на портале АИС МАГАР свою заявку на перевозку, с указанием параметров груза и

требуемых условий перевозки;

– грузоперевозчик, используя ту же процедуру, размещает на упомянутом портале подробную информацию о своих перевозочных возможностях, характеристиках своего подвижного состава, о параметрах предлагаемых услуг, причем с возможностью их оперативной корректировки.

По получении информации от грузовладельцев и перевозчиков, АИС МАГАР осуществляет автоматизированные процедуры, нацеленные на наиболее оптимальный подбор перевозочных услуг, а именно:

– подбор оптимального типа и модельного ряда подвижного состава, отвечающего требованиям перевозки заявленного груза;

– отбор всех зарегистрированных в системе грузоперевозчиков, располагающих требуемым подвижным составом;

– поэлементный (постатейный) расчет ожидаемой себестоимости возможных вариантов перевозки и общего размера тарифа с учетом всех налогов, сборов, платежей, и прибыли. Этот расчет осуществляется, во-первых, исходя из эксплуатационных и экономических параметров, заявленных каждым из рассматриваемых перевозчиков. Во-вторых, с учетом ожидаемых пробегов по оптимальным маршрутам.

Далее следует предоставление грузовладельцу подробного реестра грузоперевозчиков с полной технологической и финансовой аналитикой условий перевозки в каждом случае. Предоставляется также ретроспективная информация о качестве и гарантиях обслуживания предыдущих заявок.

Затем, из предложенного информационно-аналитического реестра грузовладелец отбирает грузоперевозчиков, наиболее полно удовлетворяющих его требованиям. Одновременно АИС МАГАР информирует всех перевозчиков, отобранных грузовладельцем, о наличии заявки на перевозку и о ее полномасштабной аналитике.

После всего этого следуют ключевые процедуры, реализуемые той же системой, по оформлению контракта на перевозку. Они предусматривают, например,

оформление электронного контракта на перевозку и его передачу в систему спутниковой навигации для контроля фактического выполнения перевозки. А результаты ее выполнения включаются в ретроспективный реестр качества обслуживания, как и в единую базу статистической информации о грузовладельцах, грузоперевозчиках, перевозимых грузах и т.п.

Кроме того, та же система сможет передавать необходимую информацию авторизованным пользователям и уполномоченным государственным органам на коммерческой или безвозмездной основе.

Создание и работа АИС МАГАР связаны не только с решением задач оптимизации регулирования грузового автотранспортного рынка, но и с предотвращением угроз национальной информационной безопасности. Ведь подробные данные о грузовых автоперевозках фактически содержат и закрытую (ДСП и т.п.) технико-экономическую информацию. Поэтому формирование и эксплуатацию такой системы целесообразно поручить, как и предусмотрено Транспортной стратегией, профильной уполномоченной организации, создаваемой в форме государственно-частного партнерства (ГЧП).

В этой связи следует отметить, что создание государственно-частных партнерств, в качестве приоритетного механизма развития отраслей и регионов, предусмотрено, в том числе, и Транспортной стратегией. Таким партнерством и, соответственно, уполномоченной организацией по созданию и эксплуатации АИС МАГАР могла бы стать «Объединенная автотранспортная корпорация» (в дальнейшем – ПАО ОАТК или Корпорация). В отличие от государственных корпораций, такой орган целесообразно, на мой взгляд, создавать в форме акционерного общества открытого типа.

Считаю нужным подчеркнуть, что задача ПАО ОАТК – это создание на коммерческой основе цивилизованных рыночных условий для оптимизации грузовых автоперевозок без каких-либо «посягательств» на хозяйственную самостоятельность или добросовестную конкуренцию между грузоперевозчиками любой формы собственно-

сти или масштаба деятельности.

В числе услуг, осуществляемых ПАО ОАТК более эффективно, чем автоперевозчиками самостоятельно, по убеждению автора, могут стать, например:

– крупномасштабные закупки подвижного состава, топлива, запасных частей и т.п.;

– формирование собственного парка прицепов и полуприцепов для их использования акционерами ПАО ОАТК в контейнерных перевозках по системе тяговых плеч;

– подготовка и реализация инвестиционных программ, программ оптимизации подготовки/переподготовки кадров;

– оптимизация правового, налогового, страхового сопровождения коммерческой деятельности акционеров ПАО ОАТК;

– реализация мер социальной поддержки трудовых коллективов.

Участие государства в создании ПАО ОАТК может быть обеспечено, путем передачи в ее уставный капитал ОАО «Государственный научно-исследовательский институт автомобильного транспорта» (НИИАТ) в качестве научно-исследовательского подразделения Корпорации. А структурными подразделениями ПАО ОАТК могут стать ее региональные представительства, создаваемые при территориальных торгово-промышленных палатах.

Такой подход позволит достаточно быстро охватить ресурсами единой информационной среды и иными возможностями Корпорации весь грузовой автотранспортный рынок страны.

При этом проведение эмиссии ценных бумаг Корпорации обеспечит формирование ее стартового капитала. Расчеты показывают, что эффективность такой системы для ее учредителей и государства может измеряться десятками миллиардов рублей ежегодных доходов и дополнительных поступлений в бюджеты различного уровня.

Надеюсь в дальнейшем более детально представить имеющиеся наработки отраслевой и коммерческой целесообразности своих предложений вниманию читателей журнала «Дороги и транспорт», а также заинтересованным партнерам. ■