

**Николаев Дмитрий Александрович,**  
**аспирант Владивостокского государственного**  
**университета экономики и сервиса**  
**Латкин Александр Павлович,**  
**руководитель, д.э.н., профессор**  
**dnik2@yandex.ru**

**Стратегия развития транспорта**  
**в направлении его конкурентоспособности**  
**и выявлении конкурентных преимуществ при перевозке грузов**

Транспортная политика в условиях реформирования экономики и изменения системы управления транспортом нуждается в определении основных направлений деятельности, учитывающих особенности отдельных видов транспорта, баланс общенациональных и региональных интересов, тактические и стратегические задачи развития системы хозяйствования страны.

Актуальной проблемой является достижение рационального соотношения между видами транспорта, взаимосвязанной динамики в их развитии и использовании. Именно на "стыках" взаимодействия между видами транспорта, имеют место в настоящее время наибольшие потери и диспропорции. Например, в силу институциональных и организационных различий, а также ведомственной и территориальной разобщенности между видами и субъектами транспортной деятельности, предприятия не всегда могут свободно выбирать наиболее рациональные транспортные схемы. Наметилась тенденция к непропорциональному развитию инфраструктуры видов транспорта, что ведет к утрате системного эффекта на рынке транспортных услуг, как для производителей, так и для перевозчиков.

Ресурсоемкость транспорта, обусловленность его развития объемом, структурой и размещением материального производства, значительная роль транспорта в обеспечении государственных функций - все это вызывает необходимость повышения управляемости и планомерности развития транспортной системы. При этом, очевидно, прямое участие государства в транспортной деятельности будет сокращаться, но степень государственного регулирования отнюдь не будет ослабевать, поскольку в условиях коренного реформирования экономики и изменения геополитического положения России нужна продуманная транспортная политика, учитывающая особенности транспорта и его роль в социально-экономическом развитии России.

Транспортная стратегия определяет роль и место транспорта в социально-экономическом развитии России, стратегические цели его развития, основные задачи, формы и содержание деятельности государства в сфере развития транспорта. Она сконцентрирована на определении

принципиальных положений и формировании основных направлений национальной транспортной политики на долгосрочный период.

В основу разработки стратегии положены следующие принципы:

- направленность на решение стратегических целей, сформулированных исходя из концепции устойчивого развития, оценки современного состояния экономики, ее геополитических особенностей и требований стратегического характера - экономический рост, обеспечение благосостояния, сохранение целостности и безопасности страны;

- дерегулирование рынка транспортных услуг при оптимизации государственного вмешательства в функционирование транспортной сферы;

- сочетание стратегий развития всех видов транспорта, основанных на их конкурентных преимуществах;

- приоритетное развитие транспортной инфраструктуры, что позволяет создать условия территориальной справедливости, доступности не только транспортных, но и социальных благ;

- обеспечение баланса интересов государственных структур, бизнеса и общественных институтов, заинтересованных в устойчивой работе транспортного комплекса; максимальный учет и отражение особенностей регионального аспекта развития транспортного комплекса.

Система госрегулирования и контроля за транспортными потоками позволит:

- обеспечить устойчивое развитие транспорта в составе комплекса экономической инфраструктуры и существенную экономию средств за счет скоординированного развития транспорта и производительных сил;

- ориентировать граждан, законодателей, бизнес, общественные организации, иностранных партнеров в основных приоритетах развития транспортной системы;

- зафиксировать допустимые сферы и формы государственного регулирования и государственной поддержки транспортной деятельности, создав максимально благоприятные условия для развития транспортного бизнеса, производства и экспорта транспортных услуг;

обеспечить сбалансированное развитие различных видов транспорта и оптимальное распределение ресурсов между ними;

обеспечить максимальный учет и отражение особенностей регионального аспекта развития транспортной системы;

- выработать долгосрочную политику взаимодействия транспорта с другими смежными секторами экономики;

- обеспечить системное решение проблем экологичности транспорта и повышения безопасности транспортной деятельности.

Учитывая, что среди проблем и вызовов, стоящих перед транспортной системой, нет ни одного, который мог бы считаться "внутренним вопросом транспорта", реализация Транспортной стратегии не может быть предметом заботы одних только органов управления транспортом. При

этом предусматривается разработка программ развития международных транспортных коридоров, концепции регулирования железнодорожной и автомобильной деятельности.

Стратегия является основой для выработки решений в сфере государственной транспортной политики, разработки целевых программ в области транспорта и смежных с ним отраслей экономики, решения социальных, оборонных и других принципиальных, зависящих от транспорта, проблем развития отдельных отраслей и экономического комплекса в целом, формирования долгосрочных, среднесрочных и текущих планов Правительства Российской Федерации и Минтранса России<sup>1</sup>.

Законы рынка таковы, что владеть оперативной информацией в постоянно меняющихся условиях просто необходимо. На западе очень активно применяется система отслеживания грузов по всему пути следования в любое время суток. Такая информация позволяет компаниям, пользующимся услугами железнодорожного транспорта, знать местоположение их груза в любое время суток, что сводит возможность потери к нулю. Более того, данная система дает некоторые конкурентные преимущества железной дороге перед другими видами транспорта<sup>2</sup>.

В зависимости от районов и масштабов деятельности, характера территориальных зон обслуживания и специализации по видам грузов могут функционировать федеральные, межрегиональные и региональные логистические центры и терминалы, которые призваны обеспечивать нужды органов государственного управления, крупнейших транспортных узлов и предприятий.

Особое значение в деятельности этих терминалов приобретают функции транспортно-экспедиционного обслуживания и выполнения заказов клиентов по взаимодействию с транспортными предприятиями.

В данном случае они могут выступать главным образом в качестве организаторов взаимодействия между грузоотправителями, транспортом и грузополучателями, содействуя заключению договоров на перевозку и различные виды транспортно-складского обслуживания, участвуя или кооперируя свою работу с транспортно-фрахтовыми структурами.

За последние годы на сети железных дорог созданы мощные информационные системы и на их основе внедрены современные технологии управления перевозочным процессом. Однако проблемы логистики (т.е. разработка технологии управления транспортным обслуживанием с учетом потребностей в перевозках грузоотправителей и грузополучателей) в должной мере на сети железных дорог еще не разработаны. В этом прослеживается отставание от других видов транспорта, особенно автомобильного, деятельность которого активизируется не только в Центральных районах России, но и приобретает наибольшую значимость в Дальневосточном регионе страны.

---

<sup>1</sup> [http://www.eatu.ru/eatu.ru.page\(DOC\).doc\(1665\).folder\(50\).html](http://www.eatu.ru/eatu.ru.page(DOC).doc(1665).folder(50).html)

<sup>2</sup> <http://www.ecolife.krsk.ru/old/Arh/2000/127/10.asp>

Настало время переходить от различного рода разовых экспедиционных операций по перевозкам к комплексному транспортно-экспедиционному обслуживанию, когда клиент получает весь объем экспедиционных услуг, осуществляемый экспедиторами при доставке грузов по методу «от двери до двери» и «точно в срок».

В этой системе ключевым моментом для экспедитора становится контроль над грузом. Фирма, контролирующая груз на всем пути следования, независимо от видов транспорта, имеет конкурентное преимущество перед той, которая контролирует груз лишь на отдельных участках перевозки, она может принимать решения по выбору маршрута следования, перевозчика, вида транспорта, порта перевалки, складских операций.

Наиболее стремительными темпами увеличиваются транзитные перевозки. За период 2000–2004 гг. объемы транзита контейнеров выросли более чем в 3 раза и в 2004 г. дошли до 1,5 млн. т.<sup>3</sup>

В соответствии со структурой контейнерного парка перевозки осуществляются трехтонными, пятитонными, 20-футовыми и 40-футовыми крупнотоннажными контейнерами. На внутренних перевозках преобладает использование 20-футовых контейнеров (60,0% в общих объемах контейнерных перевозок по данным за 2004 г.), на 40-футовые контейнеры приходится только 4,3% объемов внутрироссийских перевозок.

За последние пять лет объем перевозок грузов в контейнерах увеличивался на 15–20% ежегодно. К 2010 г. он может составить 32 млн. тонн, или вдвое больше перевозок 2004 года. Для обеспечения таких показателей необходимо как минимум в два раза умножить существующий парк фитинговых платформ, сегодня составляющий около 17 тысяч единиц (6% которых можно отнести к неисправным)<sup>4</sup>.

В области системы государственной поддержки транспортно-экспедиционных предприятий должны стать приоритетными следующие направления: совершенствование нормативно-правовых актов. Правовая основа должна быть научно обоснованной и проверенной на практике. Необходимо устранить имеющиеся противоречия отдельных нормативно-правовых актов друг другу. Законодательные акты должны реально гарантировать выполнение поставленных целей и задач политики государственной поддержки сектора транспортной деятельности; должны быть четко определены функции, права и ответственность всех элементов экономической системы.

Необходимо принять новые правила экспедирования грузов в России. Они должны определить основные принципы, по которым будут разрабатываться нормативные документы, регламентирующие транспортно-экспедиционную деятельность (правила, инструкции и т.п.). В связи с появлением в ближайшие годы на рынке транспортно-экспедиционных услуг большого

---

<sup>3</sup> <http://primstat.ru>

<sup>4</sup> <http://www.eav.ru/pub11p.php?publid=2005-08a07>

количества мелких и средних товаропроизводителей и перевозчиков, экспедиторских и агентских организаций возникает необходимость организовать их взаимодействие на современной правовой основе.

Законодательные акты призваны:

- охватить как сферу транспорта России (в ней занято более 5 млн. человек), так и сферу предприятий-грузоотправителей и грузополучателей, а также других потребителей услуг, в которую вовлечено десятки тысяч предприятий и десятки миллионов человек;

- стимулировать развитие транспортного обслуживания в России привлечением в эту сферу многочисленных средних и мелких предпринимательских структур, так как создает правовую защиту имущественных интересов экспедиторов. В настоящее время потребители транспортно-экспедиционных услуг, что также будет стимулировать развитие транспортно-экспедиционной деятельности;

- способствовать созданию работоспособного, ориентированного на рыночную экономику экспедиторского бизнеса.

Наиболее значимые положения данных правил могут быть:

- определение транспортно-экспедиторской деятельности как самостоятельного вида деятельности;

- установление обязательного претензионного порядка рассмотрения разногласий, вытекающих из договора транспортной экспедиции;

- установление сокращенного (по отношению к общему) срока исковой давности по требованиям, вытекающим из договора транспортной экспедиции.

Транспортный процесс состоит из тесно связанных друг с другом частей перевозочной и транспортно-экспедиционной деятельности. Владельцами транспортных предприятий являются фирмы промышленного и торгового капитала, а также транспортного экспедиторского капитала. Первые два типа, как правило, представлены крупными транспортно-национальными компаниями, иногда объединенными в крупные монополистические объединения. Среди чисто экспедиторских фирм – около двух десятков крупных международных предприятий, но в основном эти услуги предоставляются средними и мелкими предприятиями.

На рынке перевозчик может продавать перевозочную и экспедиционную услугу по определенной цене. То же может делать и экспедитор, предварительно зафрахтовав, арендовав вагоны, тоннаж, контейнеры, склады, наняв стивидоров, обеспечив себя автотранспортом, подвижным составом, в т. ч. собственным или арендованным.

Развитие логистики экспедирования на транспорте России в условиях рынка является важнейшим условием привлечения дополнительных объемов перевозок, улучшения транспортного обслуживания во всех сферах экономики.

Развитию транспортного обслуживания мешают следующие недостатки:

- отсутствие единого подхода к решению вопросов организации транспортно-экспедиционного обслуживания, что сдерживает развитие полного обслуживания клиентуры;
- распыление сил и средств транспортно-экспедиционных организаций в регионах, отсутствие должного хозяйственного механизма управления, показателей и обоснованных тарифов в работе транспортно-экспедиционных предприятий, недостаточная ответственность предприятий ТЭО за конечные результаты работы;
- малые объемы ТЭО относительно общих объемов перевозок грузов, отсутствие утвержденного комплекса операций ТЭО, обеспечивающего сервис услуг и совершенствование перевозочного процесса;
- отсутствие единого транспортного законодательства и согласованных правовых норм транспортно-экспедиционной деятельности; различие в оформлении грузовых и технологических документов, не позволяющие внедрить сквозную технологию перевозочного процесса и применить автоматизированную систему управления, для которых требуются унифицированные показатели и единая информация;
- дублирование выполнения транспортно-экспедиционных операций в транспортных узлах несколькими автотранспортными предприятиями, станциями и портами, осуществляющими ТЭО, грузовую и коммерческую работу;
- отсутствие типовых логистических технологий и должной кооперации работы взаимодействующих видов транспорта, участвующих в перевозках; единой структуры управления ТЭО, должной системы планирования и логистики транспортно-экспедиционных операций в узлах и на всем пути следования грузов.

Задача транспортно-экспедиционного обслуживания в рамках транспортной стратегии – ускорение доставки грузов с освобождением грузоотправителей и грузополучателей от многочисленных операций по сдаче и приему грузов, по оформлению перевозочной документации и расчетов за перевозки на станциях железных дорог, в портах и других пунктах начала и окончания перевозок и в пути следования автомобильным транспортом.

Жесткие условия конкуренции в современных условиях заставили экспедиторские фирмы объединяться в различного рода региональные, национальные и международные ассоциации. Это облегчает изучение рынка услуг, упрощает взаимоотношения с правительственными и законодательными органами, обеспечивает согласованные цены на услуги. Данное обстоятельство обеспечивает реализацию способов планирования взаимодействия частных перевозчиков и экспедиторов с государственными структурами, что необходимо для объединения усилий обеих сторон и приведению к положительному решению имеющихся проблем развития качества транспортного обслуживания клиентуры на железных дорогах и автомобильном транспорте.

## Литература:

1. Григоренко В.Г. Трансб в сфере международного транзита: научное издание. – Хабаровск: Изд-во ДВГУПС, 2005 г.
2. Менеджмент на транспорте: Учеб. Пособие для студентов высших учебных заведений / Н.Н. Громов, В.А. Персианов и др. – М.: Издательский центр «Академия», 2003 г.
3. Программа социально-экономического развития Российской Федерации на среднесрочную перспективу (2005-2008 годы) // [http://www.akdi.ru/ECONOM/program/pr\\_6.HTM#3](http://www.akdi.ru/ECONOM/program/pr_6.HTM#3)
4. Стратегия развития транспорта Российской Федерации на период 2010 года // [http://www.mintrans.ru/prensa/StrategRazvit\\_Proekt\\_2004.doc](http://www.mintrans.ru/prensa/StrategRazvit_Proekt_2004.doc)
5. Шепелев А.Ф., Печенежская И.А. Транспортное обеспечение коммерческой деятельности: Учебное пособие. – М.: 2001 г.
6. [http://www.eatu.ru/eatu.ru.page\(DOC\).doc\(1665\).folder\(50\).html](http://www.eatu.ru/eatu.ru.page(DOC).doc(1665).folder(50).html)
7. <http://www.ecolife.krsk.ru/old/Arh/2000/127/10.asp>
8. <http://primstat.ru>
9. <http://www.eav.ru/publ1p.php?publid=2005-08a07>