



УДК 656.6

**Телегин Анатолий Иванович**, профессор, д.т.н., профессор кафедры логистики и маркетинга

**Ничипорук Андрей Олегович**, доцент, д.т.н., доцент кафедры логистики и маркетинга, заместитель директора института экономики, управления и права ФГБОУ ВО «ВГУВТ»

**Гончарова Наталья Владимировна**, к.т.н., старший преподаватель кафедры логистики и маркетинга

Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение высшего образования «Волжский государственный университет водного транспорта» (ФГБОУ ВО «ВГУВТ»)

603951, г. Нижний Новгород, ул. Нестерова, 5.

### РЕКОМЕНДАЦИИ ПО РАЗВИТИЮ ГОСУДАРСТВЕННОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ ТРАНСПОРТНО-ЭКСПЕДИЦИОННОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ

*Ключевые слова:* государственное регулирование, транспортная стратегия, транспортно-экспедиционного обслуживания, транспорт

*Рассмотрено современное состояние и развитие государственного регулирования транспортно-экспедиционного обслуживания грузовых перевозок*

В начале XXI века в РФ отсутствует цельная система транспортно-экспедиционного обслуживания грузовладельцев как таковая [1-4]. Имеются лишь немногочисленные (по зарубежным меркам) организации экспедиторов, в основном, на базе эксплуатационных предприятий транспорта (автомобильного, железнодорожного, морского, речного), которые, как правило, между собой не взаимодействуют, в то время как одной из главных отличительных черт современного экспедитора является взаимодействие со всеми участниками транспортного процесса. Поэтому уровень удовлетворения транспортных и других связанных с ними потребностей грузовладельцев остается низким, работа различных видов транспорта по сути рассогласована.

Вложение капитала только в развитие технических средств транспортировки грузов уже не может удовлетворить все потребности клиентов транспорта. Наибольшая эффективность работы транспорта может быть обеспечена лишь тогда, когда транспортная экспедиция строится на основе:

- комплексного развития и использования, что немислимо без наличия развернутой и эффективно функционирующей организационной структуры транспортно-экспедиционных фирм и компаний с охватом всего комплекса услуг клиентам при перевозке их грузов по логистическим цепям;
- государственного регулирования и контроля транспортно-экспедиционного обслуживания.

При отсутствии жесткой централизованной системы управления экономикой и всеми её отраслями, базирующейся на государственных планах, цементирующей основой централизованной рыночной экономики и, соответственно, транспортной деятельности,

*Материалы научно-методической конференции профессорско-преподавательского состава, аспирантов и студентов*

является жесткое государственное регулирование [5].

В связи с этим видна необходимость разработки стратегии развития транспортно-экспедиционной деятельности в нашей стране со стороны государства, которая должна базироваться, во-первых, на стратегии развития экономики государства, а во-вторых, на стратегии развития транспортного комплекса [6-8].

К стратегии развития экономики необходимо отнести, прежде всего:

- обеспечение экономической безопасности страны в настоящее время и в обозримом будущем;
- обеспечение взаимовыгодного сотрудничества с другими странами и внешнеэкономической деятельности;
- удовлетворение растущей потребности предприятий, организаций и населения в высококачественных услугах;
- достижение стабильной социально-экономической ситуации в жизни, труде и отдыхе населения.

К стратегии развития транспортного комплекса страны следует отнести, в первую очередь:

- восстановление единства транспортной системы страны, при гармоничном развитии каждого вида транспорта в наиболее экономически целесообразных и обоснованных государственными институтами видах перевозок;
- достижение меньших удельных затрат трудовых, материальных и финансовых ресурсов на единицу выполняемой транспортной работы в сравнении с развитыми зарубежными странами;
- создание условий для постоянного обновления транспортных средств и технологий для поддержания на высоком и безопасном уровне перевозочных и перегрузочных процессов;
- увеличение в два раза, вклада транспортного комплекса в валовой внутренний продукт, адекватно затрачиваемым государством ресурсам на его функционирование.

Указанные стратегические направления, цели и задачи как в экономике, так и в транспортном комплексе страны, не могут быть достигнуты без активного участия государственных органов в финансировании и разработке перспективных комплексных планов и программ, учета не только внешнеэкономических, но также региональных и межрегиональных хозяйственных связей и, соответственно, объемов и направлений движения грузопотоков (товаропотоков).

Стратегия обеспечения устойчивого позитивного развития транспортного комплекса в области организации доставки грузов с наименьшими затратами и потерями, а также в минимальные сроки, должна, как показывает опыт зарубежных стран с устойчивой рыночной экономикой, базироваться на эффективной транспортно-экспедиционной деятельности крупных, средних и мелких транспортно-экспедиционных предприятий. К примеру, в США зарегистрировано более 10 тысяч транспортно-экспедиторских предприятий, из них крупных (имеющих до тысячи человек работающих) около 1%, средних (насчитывающих сотни работников) – 4%, а мелких – основная часть, насчитывающих в своем составе 20-30 человек. Причем, система транспортно-экспедиционного обслуживания, как в США, так и западных странах (Франция, Великобритания, Германия и др.), формировалась в рыночных условиях порядка 150 лет, но до сих пор достаточно жестко регулируется государством, в том числе с помощью систем сертификации, лицензирования, тарифной политики и других мер.

До начала 1990-х годов, т.е. перестройки экономики страны на рыночные механизмы, мы располагали малочисленными транспортно-экспедиционными конторами в составе эксплуатационных транспортных и производственных предприятий, выполняющими отдельные услуги в границах транспортных узлов, а также в пунктах отправления и назначения генеральных грузов.

После приватизации в транспортных отраслях возникли в основном частные мелкие транспортно-экспедиционные предприятия, которые выполняют транспортно-

экспедиционные услуги в ограниченных объемах, в лучшем случае, на одном виде транспорта (железнодорожном, водном, автомобильном). Поэтому, к примеру, практически отсутствуют смешанные (комбинированные) перевозки, каждое грузовое место перегружается при доставке до потребителя несколько раз. Как следствие, стоимость транспортных услуг занимает в стоимости продукции у потребителя в среднем в два раза больший удельный вес по сравнению со странами Западной Европы. По уровню транспортно-экспедиционного обслуживания мы опустились к 1960-м годам, т.е. когда началось интенсивное развитие контейнерных и пакетных перевозок.

Без разработки, принятия и реализации стратегии развития и государственного регулирования транспортной экспедиции в Российской Федерации это отставание от других стран будет только увеличиваться, а в организации грузопотоков господствовать полностью иностранные компании и фирмы. Нужно активное участие федеральных органов власти и Министерства транспорта в создании крупных транспортно-экспедиционных предприятий, которые будут обеспечивать организацию смешанных (комбинированных) перевозок и смогут успешно конкурировать с зарубежными транснациональными компаниями, фактически захватывающими наш транзитный внутренний и внешнеторговый рынок грузоперевозок.

Крупные транспортно-экспедиционные предприятия достаточно быстро можно создать на базе инфраструктуры отечественных морских и речных портов и имеющихся маломощных экспедиторских предприятий, тем более, государство имеет определенные пакеты акций и участвует в их управлении. В создании средних транспортно-экспедиционных предприятий должны активно участвовать региональные органы власти, в соответствии со стратегией развития транспортного комплекса региона и обеспечения межрегиональных связей. В развитии мелких транспортно-экспедиционных предприятий роль государства должна проявляться в проведении сертификации и лицензирования.

Совершенно очевидно, что изначально должна быть разработана федеральная программа «Развитие и обеспечение эффективной транспортно-экспедиционной деятельности в Российской Федерации», которая даст импульс исследованиям, изучению прогрессивного зарубежного опыта, а также обоснованию комплекса необходимых мероприятий в этом определяющем секторе транспортного комплекса страны.

Для разработки стратегии должны быть четко определены цели, которыми являются:

- содействие экономическому развитию Российской Федерации;
- развитие и расширение спектра транспортно-экспедиционных услуг;
- поддержка и развитие технического потенциала транспортного комплекса страны;
- обеспечение развития терминальных перевозок;
- создание новых рабочих мест.

Применительно к транспортно-экспедиционному обслуживанию задачами государственного регулирования являются:

- формирование условий для развития предпринимательства и обеспечения справедливой конкуренции в сфере транспортно-экспедиционных услуг;
- обеспечение на всей территории РФ единого транспортно-экспедиционного пространства за счет применения унифицированных государственных требований и норм осуществления транспортно-экспедиционных услуг;
  - улучшение качества услуг и транспортно-экспедиционного обслуживания;
  - обеспечение безопасности в сфере транспортно-экспедиционных услуг с учетом разработки и применения систем их стандартизации и сертификации в отдельных транспортных отраслях РФ;
  - обеспечение связи российских транспортных экспедиторов с иностранными транспортными и транспортно-экспедиторскими предприятиями;
  - государственная поддержка транспортно-экспедиционного обслуживания в РФ.

Основными принципами развития транспортно-экспедиционного обслуживания должны являться:

---

*Материалы научно-методической конференции профессорско-преподавательского состава, аспирантов и студентов*

- приоритет развития экономики и экономической безопасности Российской Федерации;
- программно-целевой подход к развитию транспортно-экспедиционной деятельности;
- государственный контроль за развитием транспортно-экспедиционного обслуживания в соответствии с законодательством Российской Федерации;
- равноправное и взаимовыгодное сотрудничество участников в области развития транспортно-экспедиционной деятельности.

### Список литературы:

- [1] Телегин, А.И. Транспортное экспедирование : учеб.пособие / А. И. Телегин [и др.] ; рек.УМО вузов по образованию в области экпл.водного транспорта для студ.вузов спец.190701. - 2-е изд.,с доп.и изм. - Н.Новгород : ВГАВТ, 2010. - 396 с.
- [2] Плужников, К. И. Транспортное экспедирование, агентирование и брокераж : учебник / К. И. Плужников, Ю. А. Чунтомова. - 3-е изд., испр. и доп. - М. : ТрансЛит, 2012. - 571 с.
- [3] Гаджинский, А. М. Логистика: учебник для высших учебных заведений по направлению подготовки «Экономика» / А. М. Гаджинский. – М.: Дашков и К, 2013. – 420 с.
- [4] Костров, В. Н. Транспортная логистика: учебное пособие / В. Н. Костров, В. В. Цверов. - Нижний Новгород : Издательство ФГОУ ВПО "ВГАВТ", 2009. - 222 с.
- [5] Шуравина, Е.Н. Управление транспортным комплексом России: особенности управления и государственного регулирования транспортного комплекса России / Е.Н. Шуравина, И.В. Косякова // Российское предпринимательство. - 2012. - № 18 (216). - С. 118-124.
- [6] Федеральный закон «О транспортно-экспедиционной деятельности» от 30.06.2003 N 87-ФЗ (в ред. Федеральных законов от 14.10.2014 N 307-ФЗ, от 06.07.2016 N 374-ФЗ). Режим доступа: <http://www.consultant.ru>.
- [7] Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года (утв. распоряжением Правительства РФ от 22.11.2008г. №1734-р) (последняя редакция 11.06.2014г.). Режим доступа: <https://base.garant.ru>.
- [8] Журнал «Транспортная стратегия XXI век», №27, 2014 г. Режим доступа: <http://www.sovstrat.ru>.

## RECOMMENDATIONS FOR THE DEVELOPMENT OF STATE REGULATION OF FORWARDING ACTIVITIES

Anatoly I. Telegin, Andrey O. Nichiporuk, Natalia V. Goncharova

*Key words: state regulation, transport strategy, transport and forwarding services, transport*

*The current state and development of state regulation of freight forwarding services is considered.*