

## **СТРАТЕГИЧЕСКИЕ АСПЕКТЫ ГОСУДАРСТВЕННОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ ДОСТАВКИ ТОВАРОВ**

Рассматриваются проблемы регулирования сектором доставки товаров на государственном уровне в России и за рубежом. Транспортно-логистические затраты в России являются одними из самых высоких в мире, что негативным образом влияет на конкурентоспособность отечественных товаров. Анализируется опыт государственного регулирования транспортного сектора Германии, Канады и Японии. Определяются конкретные стратегические направления развития эффективной национальной системы товародвижения.

*Ключевые слова:* система товародвижения, экономика страны, конкурентоспособность, эффективность управления, транспортно-логистические издержки, государственное регулирование, международный опыт, направления развития.

Эффективность управления системами товародвижения напрямую связана с экономикой страны. Важнейшую роль в формировании конкурентной системы управления доставкой товаров играют региональные составляющие. Глобальные изменения вектора мировой торговли и производства привели к бурному развитию экспортно-ориентированных экономик стран АТР. Интенсивный процесс переноса производства из Западной Европы и США в азиатские государства и формирование обратного потока готовых изделий в условиях роста потребления в развитых странах стали важнейшим стимулом развития глобального рынка транспортных услуг. Помимо Китая в этом процессе активно задействованы государства Юго-Восточной Азии и Индия. Рост торговли в направлении Азия – Европа, по данным МВФ, в 2006–2007 гг. составил около 20 % в год [1. С. 119]. Россия является важным географическим звеном в глобальной цепи поставок между основными полюсами мировой торговли. Как показывает мировой опыт, государство принимает активное участие в создании эффективных систем товародвижения. Представляется, что подобный опыт может оказаться полезным при формировании отечественной системы доставки товаров.

Россия входит в число стран с высоким уровнем транспортно-логистических издержек, что существенно снижает конкурентоспособность компаний и страны в целом. В валовом внутреннем продукте РФ доля таких затрат в 2009 г. превысила 20 %, тогда как в Китае аналогичный показатель составляет 18 %, в Бразилии и Индии – 13–15, в США – 9,4, в Италии – 10,6, в Японии и Германии – 8,7 и 8,0 % соответственно. Средний мировой показатель – 11,4 % [2. С. 55].

Высокий уровень транспортно-логистических затрат в России связан, прежде всего, с неэффективностью организации внутренней логистики компаний и транспортно-логистической системы страны в целом, помноженной на огромные расстояния и низкое качество российских дорог, нерациональное размещение многих производств и архаичность организации доставки грузов от производителя к потребителю. Совокупные транспортно-логистические затраты в России в 2009 г. составили 245 млрд дол. США [2. С. 56].

Создание условий для роста экономики в сфере доставки товаров возможно в нескольких направлениях. Одним из важнейших, если не главным, является государственное регулиро-

вание доставки товаров. Влияние государства, как регулятора экономического развития транспортной отрасли, сложно переоценить. Опыт развитых стран свидетельствует, что можно не препятствовать, а, напротив, создавать условия для развития эффективной национальной системы товародвижения.

Рассмотрим передовой международный опыт государственной политики в сфере доставки товаров.

Сектор доставки товаров в Германии в настоящее время является крупнейшим в Европе. Оборот рынка доставки товаров в 2010 г. составил более 250 млрд евро, с количеством занятых 1,9 млн человек, и стал третьим по величине сектором экономики страны, что составляет порядка 7 % ВВП Германии [3. S. 587]. Оборот сектора доставки товаров занимает третье место после розничной торговли и автомобильной промышленности.

Основным регулятором в сфере доставки товаров в Германии является Федеральное министерство транспорта, строительства и городского развития Германии<sup>1</sup>. Правительство Германии преследует цель создания устойчивой транспортной политики, означающую, что транспорт должен быть экономически эффективным, но в то же время нести социальную ответственность и быть безопасным для окружающей среды и экологии. Мобильность, экономика и сервис должны поддерживаться не в ущерб качеству жизни будущих поколений.

Германия прогнозирует рост грузооборота на 70 % до 2025 г. Тесно связанными с этим ростом являются экология и проблемы изменения климата. Сегодня на долю транспорта приходится около 20 % выбросов CO<sub>2</sub> и 70 % от общего объема потребления нефти. По заказу Министерства транспорта, строительства и городского развития Германии была произведена оценка долгосрочных тенденций грузовых перевозок до 2050 г. с акцентом на детализацию по видам транспорта, с одной стороны, и основным транспортным маршрутам, с другой стороны<sup>2</sup>. Процедура оценки экспертами основана на электронной обработке количественных прогнозов и качественных оценок статистики доставки товаров. Результаты оценки говорят о повышении объема перевозок грузов до 2050 г. на 50 %, до 5,5 млрд т [3. S. 587].

Эффективность транспортировки и логистики является решающим фактором для конкурентоспособности Германии как экономического центра. Первоочередная задача состоит в создании условий для строительства и функционирования мультимодальных транспортно-распределительных центров на базе морских и речных портов, аэропортов, железнодорожных пунктов, сочетающих взаимодействие нескольких видов транспорта, таких как автомобильный, водный, железнодорожный, авиационный. Эти центры могут помочь в создании эффективных интермодальных транспортных сетей и коммуникаций.

Основными направлениями транспортной политики Германии являются:

- повышение эффективности в области транспорта и полная либерализация рынков ЕС в области доставки товаров за счет конкуренции между различными видами транспорта;
- интернационализация внешних издержек, относимых ко всей сопредельной, приграничной, совместно используемой транспортной инфраструктуре;
- согласование странами ЕС инфраструктурных изменений в Европе по всем объектам транспортной инфраструктуры в долгосрочной перспективе;
- гармонизация экологических стандартов ЕС и стандартов безопасности;
- повышение эффективности и увеличение использования возобновляемых источников энергии в транспортной отрасли;
- новые подходы к логистике, усовершенствованию и оптимизации интермодальных перевозок.

Транспортная инфраструктура является решающим фактором успеха в экспортно-ориентированной экономике Германии в условиях международной конкуренции. Федеральное правительство Германии ставит перед собой цель обеспечить стабильные условия поставки товаров, таким образом создавая условия для роста и занятости, не упуская из виду охрану окружающей среды и проблемы изменения климата. Для того чтобы сделать Германию еще более привлекательной и конкурентной с точки зрения обработки транзитных и внутренних грузопотоков, Федеральное министерство транспорта объединило усилия с про-

<sup>1</sup> <https://www.cia.gov>.

<sup>2</sup> <http://www.bmvbs.de>.

мышленными предприятиями. Результатом стал разработанный в 2008 г. Генеральный план развития грузовых перевозок и логистики, который обеспечивает основу для действий по решению текущих проблем и в то же время служит базой для дальнейшего совершенствования Германии как центра обработки внутренних и транзитных грузопотоков. В плане действий разработаны 30 индивидуальных мер, которые должны привести к более эффективной системе грузовых перевозок и при этом генерировать максимальную выгоду для Германии как центра логистики, для будущего которого все виды транспорта имеют важное значение.

Комплекс мер стал результатом совместного прозрачного обсуждения с частным сектором. Были учтены все предложения и критика. План действий поддерживается всеми заинтересованными сторонами. По этой причине компании, торговые ассоциации и государственные органы были включены в диалог по выработке плана с самого начала. По результатам диалога Федеральным правительством были сформулированы 5 ключевых целей<sup>3</sup>:

- укрепление Германии как центра логистики;
- повышение эффективности всех видов транспорта;
- использование сильных сторон всех видов транспорта при взаимоувязке с транспортной инфраструктурой;
- организация транспортных и грузовых потоков, вывод транспортно-логистических, складских комплексов и большегрузных автомобилей за пределы городов, содействие экологичности транспорта и другие мероприятия, связанные с защитой окружающей среды и борьбой с изменением климата;
- поддержание хороших условий работы и обучения в транспортной отрасли.

Разработанный план действий лег в основу общей стратегии укрепления позиций Германии как транспортного и логистического центра Европы.

Канада является вторым по площади государством мира после России<sup>4</sup>, с которой имеет похожий климат и расстояния. Основную регулирующую функцию в сфере доставки товаров Канады выполняет Министерство транспорта Канады, которое отвечает за разработку правил, политики и услуг по грузовым перевозкам в стране<sup>5</sup>. Транспортная система в Канаде признается во всем мире как безопасная, надежная, эффективная и экологически ответственная. Основной целью Министерства транспорта Канады является служение интересам обществу путем содействия безопасной, надежной, эффективной и экологически ответственной транспортной системы в Канаде.

Правительство Канады признает, что сейчас, более чем когда-либо, общество нуждается в безопасной и надежной транспортной системе для здоровой и конкурентоспособной экономики. Эффективные, безопасные и надежные транспортные системы, а также экологическая ответственность являются важными приоритетами для Министерства транспорта Канады. Одними из основных задач, стоящих перед Министерством, являются:

- обеспечение эффективного управления транспортными и грузовыми потоками;
- защита людей от несчастных случаев и воздействия опасных грузов;
- защита окружающей среды от загрязнения и техногенных катастроф;
- здоровое население, высокое качество жизни и процветающая экономика.

Взаимодействуя со своими партнерами в Канаде и за рубежом, Министерство транспорта Канады работает в трех основных направлениях: нормотворчество, надзор и пропаганда. Нормотворчество включает усилия по предложению и внедрению законов, правил, стандартов и политики. Надзорная деятельность состоит в выдаче лицензий, сертификатов, регистраций и разрешений, проведении проверок, инспекций, а также принятии мер в случае нарушения правил. Информационно-пропагандистская деятельность заключается в продвижении необходимой информации, просвещении общественности, повышении осведомленности населения в вопросах безопасности.

В Северной Америке Канада и США постарались максимально облегчить товарообмен между странами и сократить количество транспортных и бюрократических барьеров. Канада является крупнейшим международным потребителем товаров из США.

<sup>3</sup> См.: <http://www.bmvbs.de>.

<sup>4</sup> <http://www.imf.org/external/pubs/>.

<sup>5</sup> <http://www.tc.gc.ca>.

Министерство транспорта ставит главной целью процветание Канады и качество жизни, которое зависит от успехов бизнеса и условий его ведения. В эпоху быстро движущихся глобальных цепочек поставок транспортные системы Канады должны подключаться и быть максимально интегрированными с мировыми транспортными системами. Успех на мировом рынке означает планирование новых форм и тенденций. Например, корабли и самолеты становятся больше, они выдвигают новые требования к портам и аэропортам, а также автомобильным и железнодорожным системам, информационные системы и оборудование становятся все более совершенными, что также требует дополнительного обучения и роста профессионализма персонала.

Приоритетным также является оптимизация управления дорожных работ на автомагистралях и комбинированные перевозки для улучшения трафика дорожного движения в мегаполисах. Кроме того, рассматривается введение мультимодальных развязок в целях организации бесперебойной работы транспорта на всех местах стыковки. Для улучшения экологической обстановки и снижения загрязняющих выбросов приоритетным также является более полное использование железнодорожных и водных путей.

Национальная транспортная политика Канады состоит в стратегическом использовании географических преимуществ страны, что подразумевает управление географическими, торговыми и транспортными возможностями в регионах и создание условий для функционирования транспортных коридоров. Министерство транспорта Канады ставит цель сосредоточения на ключевых конкурентных преимуществах. Глобальные цепочки поставок требуют, чтобы груз перемещался быстро, безопасно, надежно, удобно и по приемлемой цене.

Япония – развитая страна с очень высоким уровнем жизни (12-е место по индексу развития человеческого потенциала). В Японии одна из самых высоких ожидаемых продолжительностей жизни, в 2009 г. она составляла 82,12 года, и один из самых низких уровней младенческой смертности. На конец 2009 финансового года Япония занимала 2-е место в мире (после США) по номинальному значению ВВП, который составлял более 5 трлн долларов США, с ВВП на душу населения 42 325 долл. США<sup>6</sup>.

Регулирующую роль в доставке товаров играет Министерство земли, инфраструктуры, транспорта и туризма Японии. Министерство призвано управлять транспортом, туризмом, эффективно распоряжаться земельными ресурсами Японии, осуществлять надзор над строительством и ремонтом в населенных пунктах путей наземного сообщения, а также поддерживать в соответствующем состоянии реки и озера, производить метеорологическое наблюдение, противодействие авариям и катастрофам, обеспечивать безопасность мореплавания.

Государственное регулирование доставкой товаров в Японии в основном строится исходя из тех же принципов, что и в других развитых странах. Основной целью государственного вмешательства в транспортную сферу является обеспечение благоприятных внешних и внутренних условий для экономического развития отрасли. Среди конкретных задач, решаемых с использованием государственных механизмов регулирования, можно отметить создание эффективной юридической основы и организационной структуры для осуществления транспортной деятельности предприятий и фирм, предотвращение нежелательных помех нормальному существованию бизнеса, создание и развитие транспортной и сопутствующей инфраструктуры, противодействие и превентивные меры природным катаклизмам, безопасность на транспорте, экологичность и безопасность транспорта и инфраструктуры. Министерством используются разнообразные средства прямого и косвенного воздействия регулирования доставкой товаров в стране. Нельзя не подчеркнуть, что государственное регулирование в Японии в последние десятилетия все более меняется в сторону максимально широкого использования механизмов рыночного саморегулирования при постепенном отказе от наиболее жестких форм воздействия. Естественно, такая переориентация осуществляется очень взвешенно, а основным критерием для смены рычагов управления служит обеспечение необходимой стабильности в экономике страны<sup>7</sup>.

Грамотное регулирование сектором доставки товаров в Японии стало одним из основных факторов, позволивших выйти на высочайший уровень конкурентоспособности японских

<sup>6</sup> <http://www.imf.org/external/pubs/>.

<sup>7</sup> <http://www.mlit.go.jp/>.

товаров. Японскими компаниями при поддержке государства были разработаны всемирно известные и наиболее применяемые логистические технологии «just in time» (JIT), KANBAN, основной идеей которых является точно организованное движение материальных потоков согласно заданному производственному расписанию, в необходимом количестве, в нужное место и точно к назначенному сроку для производства, сборки или реализации готовой продукции [4. С. 130]. Япония на государственном уровне активно поддерживает консолидацию отечественных и международных научных разработок. В стране поддерживаются и активно финансируются программы бенчмаркинга, поддержки инноваций в области транспорта. Пристальное внимание уделяется безопасности на транспорте. Пример того, что за время существования скоростного поезда «Шинконсен» с 1964 по 2009 г. было перевезено около 9,2 млрд человек и не было погибших пассажиров, говорит о высочайшем уровне безопасности.

Краткий анализ опыта международного регулирования доставки товаров позволяет определить некоторые основные стратегические направления регулирования доставки товаров на государственном уровне:

- повышение эффективности в области транспорта и полная либерализация внутренних рынков доставки товаров за счет конкуренции между различными видами транспорта;
- взаимная поддержка, строительство, эксплуатация и укрепление сопредельной транспортной инфраструктуры со странами-соседями;
- согласование, разработка инфраструктурных изменений с соседствующими странами по всем объектам транспортной инфраструктуры в долгосрочной перспективе;
- программы обучения, переподготовки, качества образования, улучшение условий работы в транспортной отрасли;
- гармонизация экологических стандартов и стандартов безопасности;
- повышение эффективности и интенсификация использования возобновляемых источников энергии в транспортной отрасли;
- новые подходы к логистике, облегчению и оптимизации интермодальных перевозок;
- последовательное сокращение количества бюрократических барьеров;
- последовательное сокращение транспортных барьеров (строительство новых мостов, речных и морских портов, аэропортов, автомобильных дорог, и т. д.);
- интенсификация и оптимизация использования всех видов транспорта, принцип «обратной загрузки» (в частности при северном завозе);
- использование сильных сторон всех видов транспорта при взаимоувязке с транспортной инфраструктурой;
- борьба с загрязнением климата, предупреждение природных и техногенных катастроф;
- поддержание хороших условий работы и обучения в отрасли доставки товаров;
- защита людей от несчастных случаев и воздействия опасных грузов;
- защита окружающей среды от загрязнения и техногенных катастроф;
- нормотворчество, надзор и пропаганда инноваций в транспортной отрасли;
- максимальная интеграция с мировыми транспортными системами;
- адаптированность транспортной инфраструктуры, технологий, бизнес-процессов к новым тенденциям и формам транспортных средств, судов, самолетов;
- акцентирование на ключевых транспортных и географических преимуществах;
- интеграция в мировые глобальные цепочки поставок, создание условий для функционирования транспортных коридоров;
- максимальное использование механизмов рыночного саморегулирования, отказ от жестких форм воздействия государства;
- использование и внедрение научных разработок и технологий в транспортной отрасли, государственный бенчмаркинг инноваций.

На основании приведенного выше анализа можно сформировать четыре основных направления стратегии регулирования доставки товаров, которые могут стать базовыми при разработке программы развития транспортной отрасли и ее составляющих: эффективность товародвижения, транспортная инфраструктура, экология и безопасность, условия работы в транспортной отрасли (см. таблицу).

Основные направления стратегии регулирования доставки товаров

Эффективность управления товародвижением, администрирование транспортной отрасли	Транспортная инфраструктура	Экология и безопасность	Условия работы
<p>1. Повышение эффективности в области транспорта и полная либерализация внутренних рынков доставки товаров за счет конкуренции между различными видами транспорта.</p> <p>2. Новые подходы к логистике, облегчению и оптимизации интермодальных перевозок.</p> <p>3. Последовательное сокращение количества транспортных и бюрократических барьеров.</p> <p>4. Интенсификация и оптимизация использования всех видов транспорта, принцип «обратной загрузки».</p> <p>5. Нормотворчество, надзор и пропаганда инноваций в транспортной отрасли.</p> <p>6. Максимальное использование механизмов рыночного саморегулирования, отказ от жестких форм воздействия государства.</p> <p>7. Использование и внедрение научных разработок и технологий в транспортной отрасли, государственный бенч-маркинг инноваций</p>	<p>1. Взаимная поддержка, строительство, эксплуатация и укрепление сопредельной транспортной инфраструктуры со странами-соседями.</p> <p>2. Согласование, разработка инфраструктурных изменений с соседствующими странами по всем объектам транспортной инфраструктуры в долгосрочной перспективе.</p> <p>3. Использование сильных сторон всех видов транспорта при взаимоувязке с транспортной инфраструктурой.</p> <p>4. Максимальная интеграция с мировыми транспортными системами.</p> <p>5. Адаптация транспортной инфраструктуры, технологий, бизнес-процессов к новым тенденциям и формам транспортных средств, судов, самолетов.</p> <p>6. Акцентирование на ключевых транспортных географических преимуществах.</p> <p>7. Интеграция в мировые глобальные цепочки поставок, создание условий для функционирования транспортных коридоров</p>	<p>1. Гармонизация экологических стандартов и стандартов безопасности.</p> <p>2. Повышение эффективности и интенсификация использования возобновляемых источников энергии.</p> <p>3. Борьба с загрязнением климата, предупреждение природных и техногенных катастроф.</p> <p>4. Защита людей от несчастных случаев и воздействия опасных грузов.</p> <p>5. Защита окружающей среды от загрязнения и техногенных катастроф.</p> <p>6. Максимальная интеграция с мировыми транспортными системами</p>	<p>1. Программы обучения, переподготовки, качество образования, улучшение условий работы в транспортной отрасли.</p> <p>2. Гармонизация экологических стандартов и стандартов безопасности.</p> <p>3. Последовательное сокращение количества транспортных и бюрократических барьеров.</p> <p>4. Борьба с загрязнением климата, предупреждение природных и техногенных катастроф.</p> <p>5. Поддержание хороших условий работы и обучения в отрасли.</p> <p>6. Защита людей от несчастных случаев и воздействия опасных грузов</p>

Предложенные меры должны тщательно и прозрачно обсуждаться со всеми заинтересованными сторонами – бизнес-сообществом, государственными органами, объединениями и ассоциациями – с учетом всех предложений и критики.

Существует ряд систем контроля и отслеживания исполнения стратегических целей, декомпозированно от стратегических к тактическим, и далее от тактических к оперативному контролю. Для практической реализации представленных выше основных направлений регулирования доставки товаров на государственном уровне необходима детальная проработка каждого из пунктов, учет рыночных механизмов, общественное обсуждение представителями власти, бизнеса, общественных организаций, граждан, включение цифровых показателей в системы оценки эффективности государственных подразделений, отделов, работников государственных органов. Спад в российской экономике под воздействием мирового финансового кризиса диктует новые правила ведения бизнеса, эффективности государственного управления. Модернизация экономики страны, ее важнейшей части – транспортной составляющей, не может быть проведена на скорую руку. Необходимо последовательное внедрение опыта развитых стран с учетом специфики и особенностей местного рынка.

### Список литературы

1. The IMF and Economic Development / Ed. by J. R. Vreeland. Cambridge: Cambridge University Press, 2003. 216 p.
2. Рынок транспортно-логистических услуг в 2010–2011 гг. и прогноз до 2014 г.: РосБизнесКонсалтинг / Аналитический обзор. 6-е изд. М., 2011. 364 с.
3. Statistisches Jahrbuch Deutschland und Internationale. Statistisches Bundesamt – Wiesbaden, 2012. 687 S.
4. Корпоративная логистика: 300 ответов на вопросы профессионалов / Под общ. и науч. ред. проф. В. И. Сергеева. М.: Инфра-М, 2008. 976 с.

*Материал поступил в редколлегию 02.04.2013*

**I. V. Prinzyuk**

### STRATEGIC ASPECTS OF STATE REGULATION OF GOODS DELIVERY

The article deals with the management of the delivery of goods sector at the state level in Russia and abroad. Transport and logistics costs in Russia are among the highest in the world, which negatively affects the competitiveness of domestic goods. The experience of state regulation of the transport sector in Germany, Canada, and Japan. Identified specific strategic directions of development of an effective national system of goods.

*Keywords:* distribution system, competitiveness, economy, efficiency management, transport and logistics costs, government regulation, international experience, findings, directions of development.