

Интернет-журнал «Наукovedение» ISSN 2223-5167 <http://naukovedenie.ru/>

Том 7, №6 (2015) <http://naukovedenie.ru/index.php?p=vol7-6>

URL статьи: <http://naukovedenie.ru/PDF/106EVN615.pdf>

DOI: 10.15862/106EVN615 (<http://dx.doi.org/10.15862/106EVN615>)

УДК 656

Раджабова Кабират Алиевна

ФГАОУ ВПО «Российский университет дружбы народов»

Россия, Москва¹

Магистр

E-mail: rkabira@bk.ru

Абдуразакова Камиля Наримановна

ФГАОУ ВПО «Российский университет дружбы народов»

Россия, Москва

Магистр

E-mail: Kamilya26@mail.ru

Янчур Максим Михайлович

ФГАОУ ВПО «Российский университет дружбы народов»

Россия, Москва

Магистр

E-mail: max080293@mail.ru

Янкевский Алексей Владимирович

ФГАОУ ВПО «Российский университет дружбы народов»

Россия, Москва

Ассистент

Кандидат экономических наук

Доцент

E-mail: yankevsky@gmail.com

РИНЦ: http://elibrary.ru/author_items.asp?authorid=498252

Байгаскина Асем Исламгалиевна

ФГАОУ ВПО «Российский университет дружбы народов»

Россия, Москва

Магистр

E-mail: abaygaskina@mail.ru

¹ 115419, Россия, Москва, ул. Орджоникидзе, 3

Албасханова Разия Хайрутдиновна
ФГАОУ ВПО «Российский университет дружбы народов»
Россия, Москва
Магистр
E-mail: razika15@mail.ru

Российские транспортно-логистические услуги в условиях санкций

Аннотация. В статье рассматривается влияние санкций на транспортно-логистические услуги с точки зрения развития интеграционных проектов. Осуществление международных транспортировок через территорию России объединит многих игроков на мировой арене: интеграционные объединения, государства, ТНК, бизнес-структуры, региональные органы власти, которым будет выгодно сотрудничать с Россией в транспортно-логистическом направлении. Сокращение внешнеторговых грузопотоков, изменение географии поставок, неустойчивость финансово-экономической ситуации, равно как падение объема инвестиций, в том числе в инфраструктуру, – это условия, в которых рынку транспортно-логистических услуг предстоит работать в 2015 году и далее.

Подобное сокращение темпов роста происходит на фоне сокращения грузовой базы. Так, объемы коммерческих перевозок грузов и грузооборот в 2015 г. в процентном соотношении к показателям 2014 г. могут составить на железнодорожном транспорте 96% и 98% соответственно, на автомобильном 80% и 90, на речном 94% и 80%.

По прогнозным оценкам на 2015 г. сокращение импортного грузопотока может составить 20%, продовольствия - 25%, машин, оборудования и транспортных средств - 40%. А падение мировых цен на сырье и девальвация рубля стимулируют рост экспортного грузопотока в пределах 4% по итогам года.

Ключевые слова: геополитика; санкции; транспортно-логистические услуги.

Ссылка для цитирования этой статьи:

Раджабова К.А., Абдуразакова К.Н., Янчур М.М., Янкевский А.В., Байгаскина А.И., Албасханова Р.Х. Российские транспортно-логистические услуги в условиях санкций // Интернет-журнал «НАУКОВЕДЕНИЕ» Том 7, №6 (2015) <http://naukovedenie.ru/PDF/106EVN615.pdf> (доступ свободный). Загл. с экрана. Яз. рус., англ. DOI: 10.15862/106EVN615

Статья опубликована 25.11.2015.

Накаленная атмосфера в геополитике, замедление темпов роста российской экономики, введение внешнеторговых ограничений и санкций в связи с конфликтом на Украине, подорожание финансовых ресурсов, снижение инвестиционного и потребительского интереса отрицательно влияют на спрос на международные грузоперевозки и развитие внешней торговли.

Россия входит во многие международные транспортные коридоры, и режим санкций может только уменьшить масштабы перевозок МТК, но не ликвидировать их.

По мнению Людмилы Симоновой, главного аналитика департамента консалтинга медиахолдинга РБК, предвидится нисходящая динамика грузоперевозок (-17%) и грузооборота (-7,4%), а также стремительное сокращение грузопотока импортного товара – более чем на треть (в тоннах). Сфера автомобильных перевозок, которая понесла ущерб в прошлом году больше всего, пострадает значительно, чем в предыдущий кризис: ожидается сокращение выручки в 2015 году на 13-15% (в 2009 году – на 11%). Рынок технико-логистических услуг снизит свои темпы на 7,6% в долларах из-за обвала курса рубля, при этом сохраняя высокие темпы роста в сегментах экспресс-доставки и складских услуг. [5]

В 2013 году стагнация рынка транспортно-логистических услуг (ТЛУ) началась. После максимального значения в 2010 году с темпом роста 20,2% рынок двигался по убывающей.

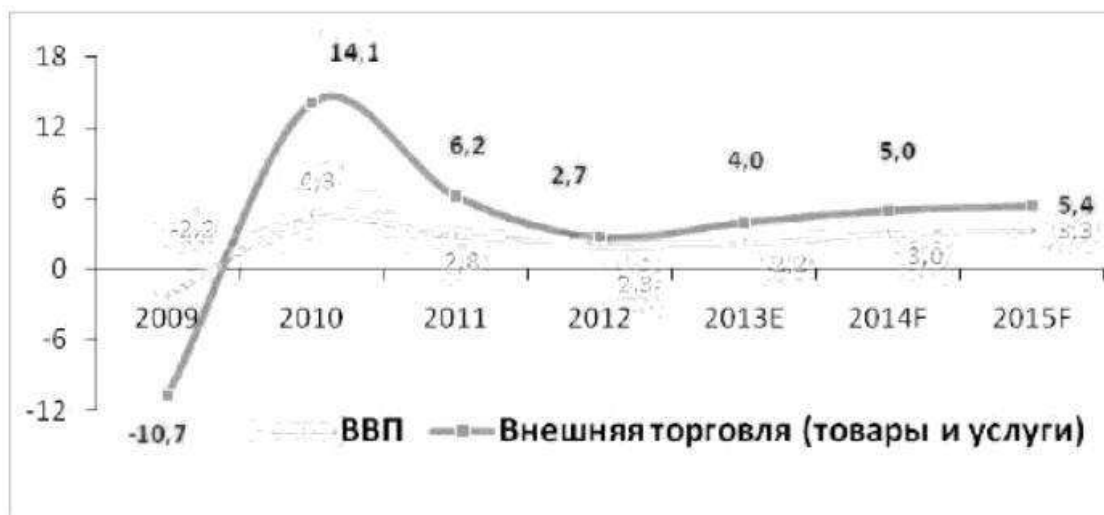


Рис. 1. Темпы роста транспортно-логистических услуг [5]

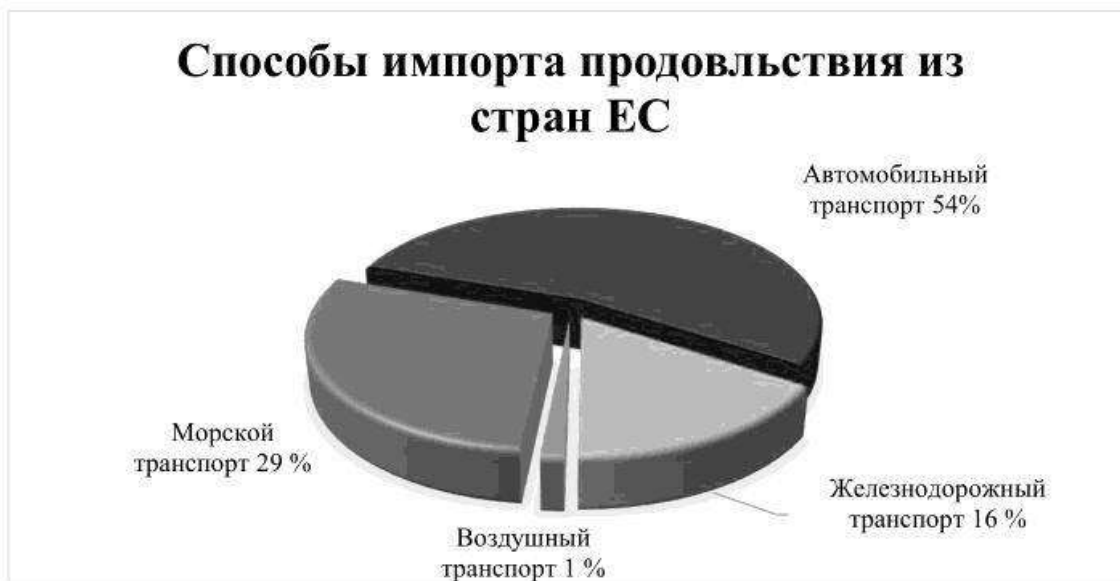


Рис. 2. Доля в импорте продовольствия из ЕС автомобильными перевозками

Основные причины неустойчивости:

- Не существует единой системы транспортно-логистического сервиса и линий грузопотоков в модели евро-азиатских МТК на территории России;
- транспортно-логистические проекты при реализации региональных инвестиционных проектов решаются без рассмотрения возможных путей развития регионов в целом;
- отсутствие процедур по взаимосвязи и взаимодействию различных видов транспорта по обслуживанию грузовых потоков;
- используемые технологии по перевозке и обработке грузов не отвечают современным требованиям рационального функционирования в условиях рынка;
- эффективное географическое расположение и перспективы транспортных коммуникаций не используются в обработке грузовых потоков, особенно растущего азиатско-европейского пути непосредственно с развитием муниципальных образований и регионов в целом. [3]

Для преодоления препятствий, для объединения внешней логистики, включающей международные товарные потоки, предполагается создать логистические платформы, то есть площадки, где будет реализовываться вся деятельность, связанная с логистикой, перевозками, и распределением товаров для внутреннего и международного транзита, инфраструктура должна быть разнонаправленной, а сервис понадобятся разнообразные виды транспорта. [1]

По долгосрочным прогнозам, на российскую торговую политику повлияют следующие факторы:

- упадок долговой ситуации в развивающихся странах;
- изменение направлений инвестирования в китайскую экономику;
- падение спроса на промышленное сырье при спадающей цене;
- неустойчивость финансово-экономической ситуации;
- изменение путей поставок;

- сокращение внешнеторговых грузопотоков;
- снижение объема инвестиций;
- ужесточение весового контроля на дорогах РФ;
- планируется введение платы за проезд по федеральным трассам в размере 3,75 р./км;
- существует законодательная база о предоставлении региональным органам власти права регулировать ограничения для проезда по муниципальным трассам и взимать плату за проезд грузовиков. [4]

Ограничение импортного грузопотока из стран ЕС стремительно приведет к сокращению международных автомобильных перевозок в европейском направлении. Впоследствии повысится роль портов Северо-Запада и Юга с расчетом грузов на те страны, которые сотрудничают с Россией в новых условиях. Вместе с тем ожидается увеличение объемов внутренних перевозок автомобильным и железнодорожным транспортом по мере реализации программы импортозамещения. [10]

В 2013 году перевалка грузов в Большом порту Санкт-Петербурга составила около 6 млн. т., 4 млн. т. из которых в контейнерах. Импортный грузопоток из ЕС сократился на 10,6% в первом полугодии 2014 года и на 5% перевалка грузов в Большом порту Санкт-Петербурга.

Поставки из Турции, Латинской Америки (Аргентина, Бразилия, Уругвай, Чили и др.), частично – из Ирана, Израиля, Китая и Египта заменят заграничную продукцию, на которую наложены санкции. [7]

Фактор единства страны - это прочные торгово-производственные отношения регионов.

Уровень развития торговли разнотипный по территориям Российской Федерации. Это проявляется:

- в уровне сформированности транспортно-логистической инфраструктуры;
- в наличии у населения торговых площадок и товарного ассортимента;
- в уровне цен;
- в обеспеченности местными производителями и прочими параметрами, оказывающими непосредственное влияние на улучшение торговли в регионе. [2]

Одним из самых важных дорожных проектов является новый участок протяжённостью 12 км автомобильной дороги Астрахань — Махачкала. Он является основной составляющей международного транспортного коридора «Север-Юг» и окончанием автомобильной дороги на границе с Республикой Калмыкия.

На оборот потребительских товаров между областями Российской Федерации (не учитывая продажи на территории регионов товаров собственного производства) приходится 7,1% ВВП (8,6% суммарного ВРП).

Доля потребительских товаров от общего объема межрегиональной торговли составляет 30%, из чего следует, что в целом торговый поток между регионами образует 25,8% суммарного ВРП. Одновременно внешнеэкономический оборот регионов (импорт в совокупности с экспортом) составляет 44% от суммарного ВРП. [3]

Снижение деловой активности во внешних экспортно–импортных операциях – это дополнительная возможность для усиления региональной логистики. Задача формирования региональных логистических моделей – это масштабное включение объектов логистической инфраструктуры в глобальные, федеральные, региональные и местные товаропотоки, и далее развитие логистических технологий, отвечающих требованиям всех грузовладельцев вне зависимости от уровня. [1]

В качестве основной площадки рассматривается «Балтийская логистическая платформа», направленная на развитие конкурентных преимуществ в транспортном сегменте. Центром такой платформы может стать единственный из российских незамерзающих портов на Балтике, Калининград. Именно геоположение Калининграда как самого западного города–порта в России делает его ядром логистики со стороны стран азиатского направления и стран Европы. [6]

В сегодняшний день Калининградский порт, как и многие порты европейской зоны, испытывает затруднения – грузооборот за 7 месяцев 2015 года снизился на 58% в сравнении с прошлым годом. На 1 августа 2015 года по сравнению с аналогичным промежутком прошлого года упали все значимые показатели: снижение промышленного производства на 13% и объема отгруженных товаров собственного производства на 15%. [4]

Экономика региона и порта в первую очередь потерпела убытки от санкций и различного рода незаконных схем. Более того, распространена прямая контрабанда товаров из Беларуси и Казахстана. А программа импортозамещения будет рациональна только с дополнением организацией товаропотоков. Все эти обстоятельства только подтверждают заключение о том, что необходимо наладить логистику товародвижения внутри регионов между отдельными образованиями и на межрегиональном уровне в целом. [9]

Среди рекомендаций по рационализации затратной составляющей перевозок:

- снижение порожних пробегов;
- максимальная эксплуатация обратных загрузок;
- использование схем подачи транспортных средств для сокращения времени ожидания погрузки-разгрузки;
- рациональное применение площади транспортного средства;
- обязательность перехода на современные IT-технологии. [8]

Продолжается динамичное развитие транспортной инфраструктуры региона. А именно, проходят активные мероприятия на железной дороге и в морском торговом порту «Оля». Важным действием следует считать окончание строительства трёх пассажирских теплоходов «Астраханец». Первый из них уже эксплуатируется в Астраханской области, два других ожидают прибытия весной.

Лучшая реакция на санкционный протест в отношении России — это собственное прогресс, реализация новых проектов, чем быстрее это будет происходить, тем более высокого уровня достигнет наш экономический потенциал и суверенитет. [2]

ЛИТЕРАТУРА

1. Арский А.А. Особенности формирования стоимости логистической услуги. Федеральное государственное образовательное бюджетное учреждение высшего профессионального образования "Финансовый университет при Правительстве Российской Федерации"-2014, 47 с. ISSN: 1999-849X.
2. Валиуллин Р.Р. Разработка механизма оценки экономической эффективности транспортно-логистической системы. Общество с ограниченной ответственностью "Издательство "Мир науки"-2015,12 с. ISSN: 2309-4265.
3. Казаков А.М., Пророков А.Н. Современные принципы логистики в транспортировке российской нефти. Общественная организация "Вольное экономическое общество России" - 2006, 74 с. ISSN: 2072-2060.
4. Миротин Л.Б. Логистика в автомобильном транспорте. Практикум. Феникс.-2015, 240 с. ISBN: 978-5-222-24113-4.
5. Новиков В.Э. Информационное обеспечение логистической деятельности торговых компаний. Учебное пособие. Юрайт. - 2015, 186 с. ISBN: 978-5-9916-4857-8.
6. Полякова Ирина. Транспортная политика в условиях санкций: [Электронный ресурс]: политика // Транспорт России, Дата обращения: 30.10.2014. URL:<http://www.transportrussia.ru/transportnaya-politika/rossii-prirastat-dorogami-2.html>.
7. Симонова Л.Н., главный аналитик департамента консалтинга медиахолдинга РБК. Конференция «Логистика в условиях экономической рецессии», организованной медиахолдингом РБК, Дата обращения: 23.10.2015. URL:http://www.optimalog.ru/docs/103/optimalog_isimonovairbc.pdf.
8. Чекушина Т.В. Оценка влияния государственного внешнего долга на национальную экономическую безопасность. Горная книга - 2005, 341 с. ISSN: 0236-1493.
9. Чекушина Т.В., Янкевский А.В. Основные тенденции развития минерально-сырьевого сегмента Российской экономики и его влияние на мировой рынок государственных долгов. Вестник Российского университета дружбы народов // Серия: Инженерные исследования – 2007, 136 с.
10. Единый таможенный тариф Таможенного союза Республики Беларусь, Республики Казахстан и Российской Федерации. (ЕТТ ТС). - 2013, 880 с.

Рецензент: Статья рецензирована членами редколлегии журнала.

Radzhabova Kabirat Alievna
Peoples' Friendship University of Russia
Russian, Moscow
E-mail: rkabira@bk.ru

Abdurazakova Kamilya Narimanovna
Peoples' Friendship University of Russia
Russian, Moscow
E-mail: Kamilya26@mail.ru

Yanchur Maxim Mikhaylovich
Peoples' Friendship University of Russia
Russian, Moscow
E-mail: max080293@mail.ru

Yankevskiy Alexey Vladimirovich
Peoples' Friendship University of Russia
Russian, Moscow
E-mail: yankevsky@gmail.com

Baygaskina Asem Islamgaleevna
Peoples' Friendship University of Russia
Russian, Moscow
E-mail: abaygaskina@mail.ru

Albaskhanova Raziya Khayrutdinovna
Peoples' Friendship University of Russia
Russian, Moscow
E-mail: razika15@mail.ru

Russian transport - logistical services under sanctions

Abstract. This paper examines the impact of sanctions on the transport and logistics services in terms of the development of integration projects. Implementation of international transportation through the territory of Russia will bring together many players on the world stage: integration associations, states, TNCs, business entities, regional authorities, which will be beneficial to cooperate with Russia in the direction of transport and logistics. And the reduction of foreign trade cargo flows and changes in the geography of deliveries, and the instability of the financial and economic situation, as well as a fall in investment, including in infrastructure - these are the conditions in which the market of transport and logistics services will work in 2015 and beyond.

A similar reduction in the rate of growth against the background of reduction of cargo base. Thus, the volume of commercial freight and cargo turnover in 2015 in the percentage of the performance in 2014 could reach in rail transport 96% and 98%, respectively, in the automotive 80%, and 90, on the river 94% and 80%.

According to forecasts for 2015 reduction of import goods could reach 20%, foodstuffs - 25%, machinery, equipment and vehicles - 40%. A drop in global commodity prices and devaluation stimulate the growth of export cargo at around 4% for the year.

Keywords: geopolitics; sanctions; transport - logistical services.

REFERENCES

1. Arskiy A.A. Osobennosti formirovaniya stoimosti logisticheskoy uslugi. Federal'noe gosudarstvennoe obrazovatel'noe byudzhethoe uchrezhdenie vysshego professional'nogo obrazovaniya "Finansovyy universitet pri Pravitel'stve Rossiyskoy Federatsii"-2014, 47 s. ISSN: 1999-849X.
2. Valiullin R.R. Razrabotka mekhanizma otsenki ekonomicheskoy effektivnosti transportno-logisticheskoy sistemy. Obshchestvo s ogranichennoy otvetstvennost'yu "Izdatel'stvo "Mir nauki"-2015,12 s. ISSN: 2309-4265.
3. Kazakov A.M., Prorokov A.N. Sovremennye printsipy logistiki v transportirovke rossiyskoy nefti. Obshchestvennaya organizatsiya "Vol'noe ekonomicheskoe obshchestvo Rossii" - 2006, 74 s. ISSN: 2072-2060.
4. Mirotin L.B. Logistika v avtomobil'nom transporte. Praktikum. Feniks.- 2015, 240 s. ISBN: 978-5-222-24113-4.
5. Novikov V.E. Informatsionnoe obespechenie logisticheskoy deyatelnosti torgovykh kompaniy. Uchebnoe posobie. Yurayt. - 2015, 186 s. ISBN: 978-5-9916-4857-8.
6. Polyakova Irina. Transportnaya politika v usloviyakh sanktsiy: [Elektronnyy resurs]: politika // Transport Rossii, Data obrashcheniya: 30.10.2014. URL:<http://www.transportrussia.ru/transportnaya-politika/rossii-prirastat-dorogami-2.html>.
7. Simonova L.N., glavnyy analitik departamenta konsaltinga mediakholdinga RBK. Konferentsiya «Logistika v usloviyakh ekonomicheskoy retsessii», organizovannoy mediakholdingom RBK, Data obrashcheniya: 23.10.2015. URL:http://www.optimalog.ru/docs/103/optimalog_isimonovairbc.pdf.
8. Chekushina T.V. Otsenka vliyaniya gosudarstvennogo vneshnego dolga na natsional'nyu ekonomicheskuyu bezopasnost'. Gornaya kniga - 2005, 341 s. ISSN: 0236-1493.
9. Chekushina T.V., Yankevskiy A.V. Osnovnye tendentsii razvitiya mineral'no-syr'evogo segmenta Rossiyskoy ekonomiki i ego vliyanie na mirovoy rynek gosudarstvennykh dolgov. Vestnik Rossiyskogo universiteta druzhby narodov // Seriya: Inzhenernye issledovaniya – 2007, 136 s.
10. Edinyy tamozhenny tarif Tamozhennogo soyuza Respubliki Belarus', Respubliki Kazakhstan i Rossiyskoy Federatsii. (ETT TS). - 2013, 880 s.