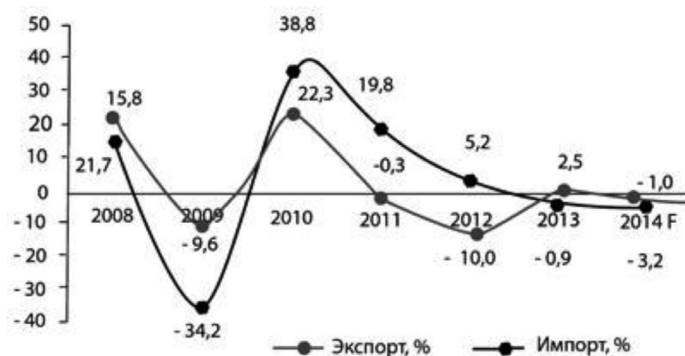


украинским конфликтом будут отрицательно влиять на динамику внешней торговли и спроса на международные грузоперевозки [2].

Стагнация рынка транспортно-логистических услуг (ТЛУ) началась уже в 2013 году. После пикового

2010 года с темпом роста 20,2% рынок двигался по нисходящей, а оценка 2014 года оптимизма не добавляет. До провала экспортно-импортного грузопотока 2009 года далеко, но отрицательная тенденция налицо (рисунок) [1].



Примечание: без торговли с Казахстаном и Белоруссией

Динамика экспортного и импортного грузопотока РФ в 2008 – 2014 гг.

Факторы, влияющие на развитие рынка транспортных услуг

Факторы	Вероятные последствия для РФ	Вероятность реализации и оценка влияния на грузопотоки
Замедление экономического развития РФ	Отток капитала, снижение инвестиционной активности, темпов роста реальных доходов населения и розничной торговли	Высокая. Замедление роста (или снижение) объемов международных и внутренних перевозок. Сокращение возможностей для финансовой поддержки инфраструктурных проектов из госбюджета
Снижение курса рубля относительно ведущих мировых валют	Замедление темпов роста импорта, замещение импорта внутренним производством. Повышение конкурентоспособности отечественных товаров на мировом рынке. Рост цен на импортные промышленные и потребительские товары, включая продовольствие	Высокая. Снижение объемов перевалки контейнеров в портах, а также автомобильных и железнодорожных перевозок импортных грузов. Рост перевозок/перевалки экспортных грузов (прежде всего топливно-сырьевой группы)
Ухудшение конъюнктуры на мировых рынках основных российских экспортных товаров	Снижение объема экспорта сырья и полуфабрикатов, сокращение валютных поступлений от внешней торговли	Низкая. Снижение объемов перевозки/перевалки ряда экспортных грузов (металлов, удобрений и др.). Диверсификация экспортных поставок
Присоединение Крыма	Введение экономических санкций, отток капитала, сокращение торговли с Украиной, США и, возможно, с ЕС. Расширение торгово-экономических связей с Китаем, ЮВА и другими развивающимися странами. Реализация крупных инвестиционных проектов	Неизбежно. Переориентация грузопотоков с портов Украины на российские порты Азово-Черноморского бассейна, загрузка вводимых мощностей, рост грузопотока в Крым (потребительские и инвестиционные товары)

Основные факторы роста рынка ТЛУ на 2015–2017 гг. сгруппированы в таблице [3].

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. И к этому надо быть готовыми.

Список литературы

1. В условиях санкций [Электронный ресурс] / Режим доступа: <http://www.transportrussia.ru/transportnaya-politika/rossii-prirastat-dorogami-2.html>.
2. Влияние экономики на объем экспортно-импортных потоков [Электронный ресурс] / Режим доступа: <http://fcr-co.ru/news/vliyaniye-ekonomiki-na-obem-eksportno-impornykh-potokov.html>.
3. Симонова Л. Рынок транспортно-логистических услуг: тенденции и перспективы // Логистика в России: кооперация и технологии развития. ТПП, г. Москва, 17 апреля 2014 г.

СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ  
ТРАНСПОРТНО-ЭКСПЕДИЦИОННЫХ КОМПАНИЙ  
НА РОССИЙСКОМ РЫНКЕ

Кальченко Я.Ю., Никонова Я.И.

Сибирский государственный университет путей  
сообщения, Новосибирск, e-mail: [Ya\\_shka@ngs.ru](mailto:Ya_shka@ngs.ru)

Развитие в России рыночных отношений, сопровождающихся дерегулированием и децентрализацией экономики, расширением экономических связей и самостоятельности хозяйствующих субъектов, усилением противоречий и конкуренции между отдельными видами транспорта, углублением диспропорций в уровнях социально-экономического развития регионов страны, требуют применения принципиально новых подходов к решению национальных и региональных проблем развития транспорта, в основе кото-

рых заложены принципы логистики и логистического менеджмента, приоритетность формирования интегрированных логистических транспортно-распределительных систем, как на региональном, так и на межрегиональном и транснациональном уровнях [1].

Современная рыночная маркетинговая стратегия, которой следует большинство работающих на рынке предприятий, исходит из предположения о том, что в принципе не существует видов деятельности или услуг, «не свойственных» предприятию при обслуживании клиентуры. Мировая и российская практика показывают, что потребности грузовладельцев всё реже ограничиваются простой необходимостью доставки партии груза из одного пункта в другой. Клиент заинтересован в выполнении таких дополнительных услуг, как погрузка и выгрузка, упаковка, временное хранение груза, оформление документации и т. д. При доставке груза на дальние расстояния в междугородном и международном сообщениях часто требуются

информирование получателя о местонахождении и предполагаемом времени прибытия груза, выполнение расчетов с получателем от имени отправителя, таможенные операции и т.д. В последние три года транспортно-логистический рынок России активно рос темпами более 19% ежегодно, причем максимальный темп роста показал сегмент экспедирования грузов [2].

Необходимо различать транспортно-экспедиционную и транспортно-экспедиторскую деятельность. Последняя, по нашему мнению, предполагает необходимость сопровождения груза экспедитором, то есть лицом ответственным за сохранность груза. Экспедиторская деятельность используется в основном на автомобильном транспорте при перевозках опасных и особо ценных грузов. Транспортно-экспедиционная деятельность рассматривается как комплексное обслуживание клиентов в процессе грузоперевозок, включая и транспортное экспедирование.

#### Основные направления осуществления транспортного сервиса

Направление транспортного сервиса	Характеристика
1. Сервис, предшествующий процессу транспортировки	Забор груза у отправителя. Подготовка необходимых транспортных документов. Оказание при необходимости услуг по таможенному оформлению. Консолидация мелких отправок груза, с целью снижения затрат на транспортировку. Упаковка груза в соответствие с принятыми стандартами фирмы-перевозчика. Осуществление погрузочных работ при необходимости хранения груза. Страхование груза.
2. Сервис, сопровождающий процесс транспортировки	Контроль за осуществлением транспортировки. Координация действий, вовлеченных в процесс транспортировки груза. Мониторинг движения груза с целью предотвращения неблагоприятных ситуаций.
3. Сервис, завершающий процесс транспортировки	Уведомление грузополучателя/грузоотправителя о прибытии груза. При необходимости оказание услуг по таможенному оформлению груза. Осуществление разгрузочных работ. Проверка состояния и уровня сохранности груза. Доставка груза получателю.

К числу задач, решаемых транспортно-экспедиционными компаниями можно отнести предоставление сервиса, который имеет свои отличительные особенности, связанные с организацией доставки грузов [3]. На наш взгляд, можно выделить три основных направления транспортного сервиса в деятельности компаний, осуществляющих доставку грузов (таблица).

В целом, оценивая перспективы российского рынка транспортно-экспедиционного обслуживания, можно сделать вывод о его большой потенциальной ёмкости, реализации которой препятствуют:

- старение и несовершенство транспортной инфраструктуры;
- высокая степень износа подвижного состава всех видов транспорта;
- незавершённость структурных преобразований в сфере транспорта;
- пробелы в имеющейся нормативно-правовой базе, несогласованность инструментов регулирования рынка [3].

В результате отечественные предприятия ТЭО проигрывают своим зарубежным конкурентам.

#### Список литературы

1. Голубчик А.М. Транспортно-экспедиторский бизнес: создание, становление, управление / А.М. Голубчик. – М.: ТрансЛит, 2011. – 317 с.
2. Замкова Ю., Никонова Я.И. Перспективы развития рынка транспортно-логистических услуг в РФ / Теоретические и практические аспекты экономических наук // Сборник статей Международной научно-практической конференции. Аэтерна. – Уфа, 2014. – С. 49-54.
3. Николаичук В.Е. Транспортно-складская логистика / В.Е. Николаичук. – М.: Дашков и К°, 2011. – 521 с.

#### НАПРАВЛЕНИЯ ДИВЕРСИФИКАЦИИ ВНЕШНЕЙ ТОРГОВЛИ РОССИИ

Каратушина В.В., Никонова Я.И.

*Сибирский государственный университет путей сообщения, Новосибирск, e-mail: Ya\_shka@ngs.ru*

В условиях глобализации характерной чертой мирового развития является быстрый рост внешнеэкономических связей, опережающий темпы роста валового национального продукта стран-участниц мировой торговли. Основная причина быстрого роста и укрепления разнообразных форм экономических связей в сфере межгосударственных отношений – углубление интернационализации хозяйственной жизни [1].

На сегодняшний день, доходы от внешней торговли России занимают примерно 40% доходов федерального бюджета. Динамика внешней торговли представлена на рисунке. [2].

Однако, рост экспорта обусловлен, прежде всего, продажей минеральных ресурсов, топлива и продуктов переработки. В то же время, основные статьи импорта – машины, оборудование и др. Таким образом, основные проблемы внешней торговли России: высокая степень сырьевой направленности экспорта, преобладание готовой продукции в структуре импорта и низкая степень диверсификации географии внешней торговли России.

Для эффективного участия России в международной торговле, структура, как экспорта, так и импорта нуждается в диверсификации. Необходимо предпринять комплекс мер, которые позволят сни-