

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 соответствии 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. Николайчук В.Е. Транспортно-складская логистика / В.Е. Николайчук. – 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-

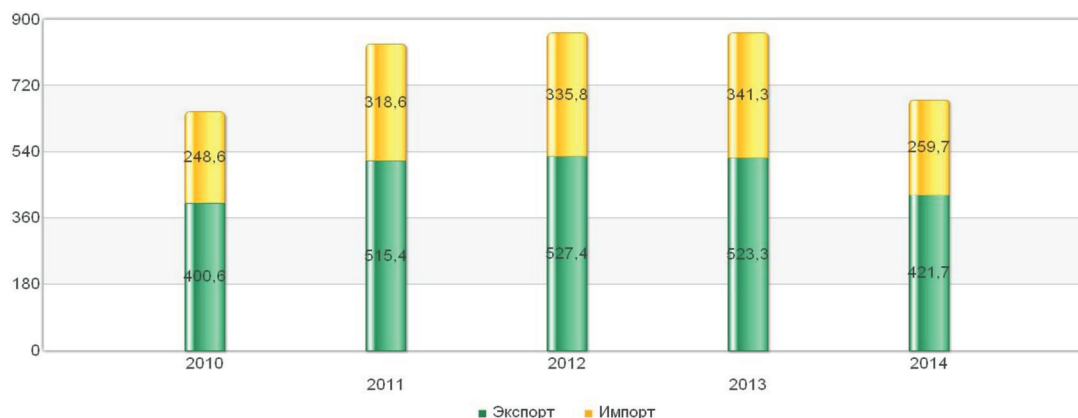
зять объемы экспортируемого сырья и увеличить объемы продаж за рубеж готовой продукции. К таким мерам относятся:

- модернизация существующих секторов российской экономики таких как, ядерный сектор, авиастроение, космические технологии, ВПК сектор, для обеспечения прорыва на рынки высокотехнологичных товаров, а в дальнейшем и достижение лидирующих позиций на мировых рынках;

- обеспечение организационно-финансовой поддержки проведения НИОКР;

- содействие привлечению необходимых технологий через производственную кооперацию и создание альянсов с ведущими мировыми компаниями;

- стимулирование привлечения передовых иностранных технологий и иностранных инвестиций в обрабатывающие отрасли для их технологической модернизации и повышения конкурентоспособности;



Динамика внешней торговли РФ в 2010–2014 гг. на 01.11.2014 года, млрд долл.

- снижение доли импортируемых товаров, которые могут быть произведены в России.

Увеличение степени диверсификации географической структуры внешней торговли может быть достигнуто путем реализации торгового потенциала с региональными организациями и поиск новых торговых партнеров [3]. Комплекс мер для диверсификации географии внешней торговли включает:

- реализация экономического потенциала СНГ, как регионального объединения и дальнейшее укрепление Евразийского экономического сообщества;

- развитие торгово-экономического сотрудничества на двусторонней основе;

- расширение инвестиционного сотрудничества в развитии инфраструктуры приграничных территорий, транспортных и дистрибьюторских сетей;

- налаживание и развитие транспортных коридоров по обслуживанию экспортно-импортных товаропотоков;

- расширение научно-технического сотрудничества в сферах информационных технологий, биотехнологий и освоения космического пространства

- улучшение условий для продвижения российской продукции и др.

Эффективная интеграция России в систему мирового хозяйства должна осуществляться в рамках четко выстроенной стратегии торгово-экономического сотрудничества с зарубежными странами, поскольку значимость внешнеэкономической деятельности страны и ее регионов является безусловной.

Список литературы

1. Никонова Я.И. Методологические подходы к формированию и развитию территориальных инновационных систем // Вестник ИНЖЭКОНа. Серия: Экономика. – 2009. – Т. 32, № 5. – С. 70–79.
2. Внешнеторговый оборот [Электронный ресурс] / Режим доступа: http://info.minfin.ru/export_import.php.
3. Чернова Т.В. Васютченко И.Н. Об оценке региональной диверсификации экспорта [Электронный ресурс] / Режим доступа: <http://cyberleninka.ru/article/n/ob-otsenke-regionalnoy-diversifikatsii-eksporta>.

СОВРЕМЕННОЕ СОСТОЯНИЕ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ ДАЛЬНЕВОСТОЧНЫХ ПОРТОВ РФ

Киреева Ю.И., Никонова Я.И.

Сибирский государственный университет путей сообщения, Новосибирск, e-mail: Ya_shka@ngs.ru

Экономика Дальнего Востока России в силу исторических и геополитических причин основана на развитии транспортного комплекса, в котором доминирующую роль играет морской транспорт [1]. Развитие портов мы рассматриваем как важную составляющую развития всей экономики страны, а также как индикатор, характеризующий это развитие. Статистика говорит, что за последние 5 лет рост грузооборота портов в среднем по России устойчиво составлял около 5%, а портов Дальнего Востока около 7%. По итогам 2013 года производственная мощность российских портов составила 876,2 млн тонн, что в 1,5 раза больше чем в 2007 году. Согласно стратегии развития морской портовой инфраструктуры до 2030 года мощность российских портов согласно базовому варианту вырастет до 1400,7 млн тонн в год а, согласно экспертному варианту до 1659,3 млн тонн в год (рис. 1) [3].

Рост перевалочных мощностей портов способствует росту перевалки грузов, но темпы прироста грузооборота не успевают за темпами прироста перегрузочных комплексов, что способствует снижению процента загрузки портов (рис. 2).

В 2014 году грузооборот морских портов России увеличился на 4,9%, составив 618,8 млн тонн, сообщает Росморречфлот. При этом объем перевалки сухих грузов вырос на 12% до 288,3 млн тонн (+ 12,5%), наливных грузов, напротив, уменьшился на 0,9%, составив 330,5 млн тонн.

Крупнейшими универсальными портами являются: Восточный, Ванино, Владивосток и Находка. При этом два последних имеют существенные ограничения по развитию мощностей, связанные с расположением портов в границах городов (таблица) [4].