

БИЗНЕС-СРЕДА

В. Г. Афанасьева

аспирант кафедры региональной экономики и природопользования Санкт-Петербургского государственного экономического университета

СПЕЦИФИКА ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКОЙ СИСТЕМЫ РОССИИ В УСЛОВИЯХ САНКЦИЙ

Введение

В экономическом мире бывают такие моменты, когда резко меняются условия внешней среды. Эти изменения влияют как на всю экономику в целом, так и на отдельные ее отрасли. К таким изменениям, несомненно, относится введение экономических санкций. Транспортно-логистическая система испытывает их непосредственное воздействие. В научной литературе специфика транспортно-логистической системы России в условиях санкций исследована недостаточно, тогда как на данный момент вопрос крайне актуален.

Пакет ответных мер на выставленные ЕС, США, Норвегией и Австралией санкции довольно сильно ударил по европейцам — на их долю приходилось около 30% поставок продовольствия в Россию. Оценки потерь в стоимостном выражении разнятся от 9 млрд долл. (по данным ФТС) до 12 млрд долл. (по данным Еврокомиссии).

Введение Россией ответных продуктовых антисанкций стало серьезным испытанием для многих отраслей экономики нашей страны, как оказалось, не только для аграриев и ретейла, но и для транспортно-логистического комплекса. Основная цель данного исследования — показать, как повлияли санкции на специфику транспортно-логистической системы России.

Изменение грузопотоков

По итогам января-мая 2014 г. грузооборот автомобильного транспорта в России по сравнению с таким же периодом 2013 г. увеличился на 0,2%. Цифры, которые приводят аналитики в сфере логистики, говорят о том, что рынок автомобильных грузоперевозок перестал расти, не достигнув докризисного уровня: в 2008 г. объем автоперевозок составил 6,9 трлн тонн грузов, в 2013 г. — 5,6 трлн тонн грузов (Деловой портал о бизнесе с Китаем).

Низкие показатели перевозок всех видов транспорта связаны с ухудшением политического климата, который влияет на экономику. Перевозчики страдают из-за того, что многие отрасли народного хозяйства переживают не лучшие времена.

С точки зрения экспертов информационного портала грузоперевозчиков и коммерческого транспорта 8cargo.com, переориентация грузопотоков может занять не только большое количество времени, но и стать причиной немалых убытков среди фирм, которые занимаются доставкой различных товаров как по России, так и за рубежом.

Не исключаются и возможные сложности для российских перевозчиков на таможне с государствами, входящими в ЕС. Если ситуация с проблемами на границах ухудшится, то грузопоток, который и так деградирует в последние годы, начнет

стремительно снижаться. Уже по итогам февраля Федеральная таможенная служба (ФТС) России зафиксировала падение импорта по сравнению с январем 2014 г. на 41%. Падение стоимостных объемов ввоза зафиксировано по всем основным группам товаров. Поставка продовольствия из стран дальнего зарубежья в годовом выражении сократилась на 44%, текстильных изделий и обуви — на 35%, продукции машиностроения — на 34%, химпрома — на 26%. Продовольственное эмбарго стало причиной того, что закупки молочных продуктов в сравнении с аналогичным периодом прошлого года упали в 5,6 раза, рыбы — в 3 раза, мяса и субпродуктов — в 2,3 раза, фруктов — в 1,9 раза, овощей — в 1,7 раза. Поставки сахара сократились в 2,9 раза, алкогольной и безалкогольной продукции — в 2,1 раза. При этом ощутимо упал и инвестиционный импорт, затронутый западными санкциями лишь частично. В 2,4 раза сократились закупки средств наземного транспорта, в 2 раза — частей железнодорожных локомотивов, летательных аппаратов — на 30%, электрооборудования — на 23%, механического оборудования — на 22% (По материалам ФТС России, 2015, с. 26).

Опасения вызывают и грузопотоки через Украину. Уже в начале 2014 г. поток грузов из Украины в Россию сократился в несколько раз. Грузоперевозчики начали приспосабливаться к новым условиям грузопотока. Если нет подъездных путей, отсутствуют паромные переправы, подорожало топливо, то профессионал еще как-то сможет работать в таких условиях, принося прибыль своему предприятию. Но когда речь идет об отсутствии клиентов, то тут, какой бы хорошей ни была транспортно-логистическая система, роста объемов перевозок быть не может.

Несмотря на сложившуюся неблагоприятную ситуацию, для многих отраслей экономики компенсационные механизмы вырисовываются очень отчетливо. Перевозки сельхозпродукции из южных районов нашей страны и перевозка рыбной продукции с севера и востока смогут заменить импорт. Однако многие иностранные представители «несанкционных стран» давно ждут своей очереди для появления на российских прилавках. В обоих случаях для обеспечения потребностей любого региона необходима бесперебойная работа региональной транспортно-логистической системы (табл. 1).

На данный момент многие ретейлеры смогли полностью переориентировать каналы поставок. География закупок поменялась радикально. Например, по данным директора по работе со СМИ «Дикси» Анастасии Орловой, до введения эмбарго на прилавках были яблоки и груши из Бельгии, Нидерландов, Польши, Италии, Германии. Их заменили аналогичными или альтернативными сортами из Сербии, Бразилии, Аргентины, Турции и ЮАР. Томаты и огурцы раньше поставляла преимущественно Испания, теперь поставляют Турция, Марокко и Иран. Капусту цветную — ранее Франция, теперь — Турция и Иран. Виноград — от производителей Аргентины, Чили, Турции (Про груз, 2015, 10).

Таблица 1

Изменение географии грузопотоков продуктов в связи с санкциями

Продукты	Страна закупки до санкций	Страна закупки после санкций
Яблоки и груши	Бельгия	Сербия
	Нидерланды	Бразилия
	Польша	Аргентина
	Италия	Турция
	Германия	ЮАР

Продолжение табл. 1

Томаты и огурцы	Испания	Турция
		Марокко
		Иран
Цветная капуста	Франция	Турция
		Иран
Виноград	Аргентина	Чили
		Турция

Тут уместно будет упомянуть о хороших перспективах во взаимной торговле со странами СНГ. Кроме того, вхождение Армении в Евразийский экономический союз открывает новые возможности для промышленной, сельскохозяйственной, транспортной кооперации. Но, как оказалось, лидером поставки по списку запрещенных продуктов стала Белоруссия. По оценкам ФТС, с августа по декабрь 2014 г. объем поставок из этой страны удвоился. Российской стороне пришлось ввести жесточенные меры по контролю над продуктами (Исаев, 2015, с. 9).

Наибольшее значение имеет развитие производства отечественных товаров. Подчеркнем, что период санкций — удачное время для отечественных предпринимателей: появилась хорошая возможность проявить себя. В среднем поставки отечественных производителей увеличились на 10%. Импортное мясо птицы почти полностью замещено отечественным. Производство активно развивается в Белгородской, Курской, Воронежской областях. Как видно из табл. 2, есть определенные успехи и в других сегментах продуктов. Объем импортозамещения невелик в масштабах страны, но требуется время для его роста. По оценкам экспертов, для полноценного замещения должно пройти три-четыре года.

Таблица 2

Изменение импорта и производства основных продуктов питания в 2014 г., тыс. тонн

Продукты питания	Внутреннее производство	Импорт
Свинина	+ 189	– 240,9
Мясо птицы	+ 337	– 87,7
Говядина	– 12	– 48
Сухое молоко и сливки	+ 31	– 17,3
Молоко и сливки	0	– 12,6
Сливочное масло	+ 29	+ 17
Сыр	+ 69	– 144,5

Источники: Минсельхоз РФ, Росстат.

Помимо перечисленных продуктов, имеется сегмент, в котором ожидалось довольно быстрое импортозамещение, — это морепродукты. Еще в 2013 г. экспорт рыбной продукции России составил около 2 млн тонн, а импорт — менее 1 млн тонн. В 2014 г. отправки морепродуктов со станций железной дороги в западные регионы во всех видах подвижного состава составили 653 тыс. тонн, т. е.

на 7% больше, чем в 2013 г. Объем импортозамещения мог бы быть и больше, но проблема в том, что в связи с падением рубля значительную часть улова продолжают продавать на экспорт. По данным Росрыболовства, во втором полугодии 2014 г. экспорт мороженого тихоокеанского лосося снизился на 60,7%. Но это не отражает всего объема снижения. Дефицит инфраструктуры для приема улова на Дальнем Востоке заставляет промысловиков производить разгрузку за рубежом. Например, суммарно холодильники, имеющие выход на станции Дальневосточной железной дороги, рассчитаны на единовременный прием 71,5 тыс. тонн рыбы, а только один южнокорейский пусан составляет 1 млн тонн (Про груз, 2015, с. 18).

Большое значение в решении данного вопроса имеет транспортно-логистическая система (ТЛС). На данный момент идет активное развитие перевозок рыбы ускоренными рефрижераторными поездами в направлении Московской и Октябрьской железных дорог с возможностью отцепок в пути следования на транзитных станциях. Но сервис по-прежнему несовершенен, многие участники транспортно-логистических систем неоднократно обращались в РЖД с предложениями пересмотреть расписание рефпоездов. Рассматриваются также варианты отправки морепродуктов морским путем. Этот вариант пока находится на стадии обсуждения, так как имеет значение высокая стоимость перевозки.

С введением санкций изменились не только цепочки транспортно-логистической системы, но и ассортимент товара. Исследовательский холдинг «Ромир» в связи с этим провел ряд интересных исследований потребителей: заметили ли они изменение ассортимента в магазинах, где обычно делают покупки (рис. 1) (Исследовательский холдинг «Ромир»).

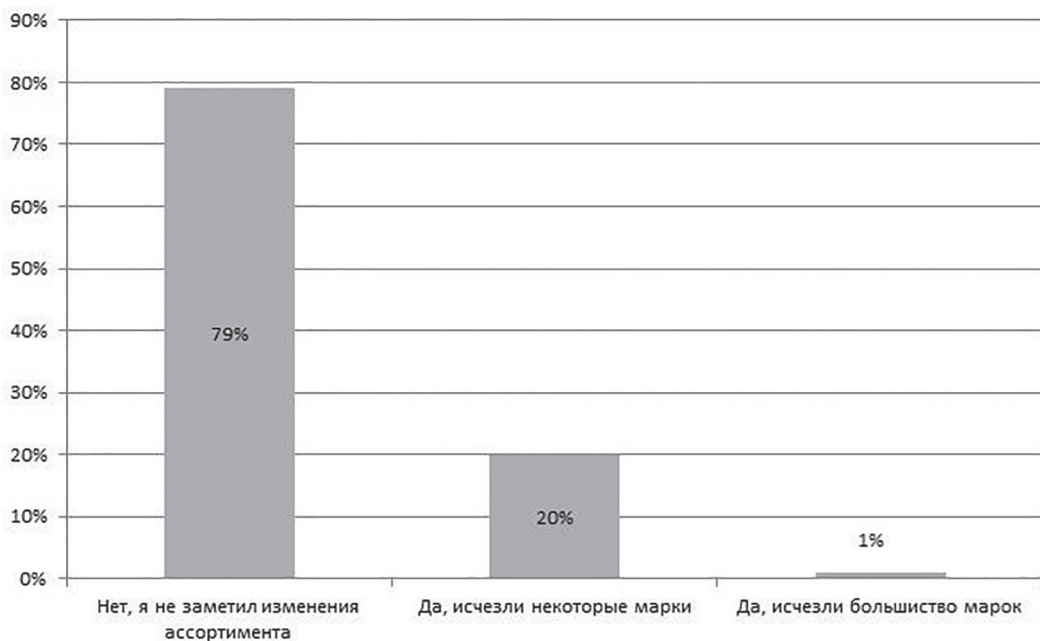


Рис. 1. Распределение ответов на вопрос, заметило ли население изменение ассортимента в магазинах

Наиболее внимательными к изменению ассортимента оказались жители городов-миллионников. Среди них более 40% заметили, что большинство марок исчезли с полок магазинов. Аналогичный ответ дали более трети представителей средне- и высокодоходной группы. Таким образом, последствия продуктовых

санкций в наибольшей степени затронули основных потребителей брендовой продукции. Особенно это заметно в Северо-Западном федеральном округе, где, в частности, финские товары всегда были представлены очень широко. Поэтому неудивительно, что в этом регионе более половины респондентов (57%) ответили, что после введения санкций некоторые марки исчезли с полок. А вот для жителей Южного федерального округа санкции остались почти незамеченными — 90% респондентов юга России никаких изменений ассортимента в магазинах не заметили (Отраслевой портал).

Как оказалось, изменение ассортимента не особо взволновало население. Гораздо важнее другой вопрос — изменение цен на товары. Одной из причин повышения цен является высокая стоимость изменившихся цепочек транспортно-логистических систем. Влияние продуктовых санкций однозначно оценить сложно. Нынешняя ситуация — это серьезное испытание для многих отраслей экономики регионов. Помимо отрицательных сторон, есть и плюсы. Нынешние условия позволяют российским производителям, компаниям розничной торговли, участникам транспортно-логистической системы грамотно и профессионально использовать открывшиеся новые возможности в интересах развития отраслей и обеспечения потребителей качественной, разнообразной продукцией при отсутствии зарубежных конкурентов.

После отмены западных санкций (а это все равно произойдет, поскольку санкции ощутимо ударили по обеим сторонам, как по наказуемым, так и по наказываемым) большинство европейских поставщиков, например сельхозпроизводители, попытаются вернуться на российский рынок. Однако это будет не так просто. Многие ниши будут уже заняты, поэтому возвращаться европейцам на российский рынок придется уже на других условиях. Но для потребителя это в любом случае будет выгодно, потому что приведет к возрастанию конкуренции, а соответственно, и к снижению цены и повышению качества товаров. Но для этого предстоит пройти длинный путь.

Тем не менее РТЛС постепенно адаптируется к санкционным условиям. Согласно информации, озвученной на VI Балтийском транспортном форуме, есть определенные перспективы развития грузоперевозок и ведения бизнеса в условиях, сложившихся в результате введения взаимных санкций России и Европейского союза. Как отмечалось на форуме, крупные инвестиционные вливания планируются в развитие железнодорожной инфраструктуры в Северо-Западном регионе и терминальной инфраструктуры портов Балтийского бассейна. К 2020 г. сумма инвестиций составит 302,1 млрд руб. Планируется также развитие Вологодского, Волховстроевского железнодорожных узлов, станции Бабаево и усиление инфраструктуры направления Вологда — Волховстрой. Предварительный объем инвестиций, запланированный на реализацию данных мероприятий, составляет 18,7 млрд руб. Работа будет проводиться и на участке Волховстрой — Мурманск, объем инвестиций к 2020 г. составит 63,4 млрд руб.

Развитие транспортной инфраструктуры дает толчок обустройству пограничной инфраструктуры. В 2015 г. планируется начать строительство нового морского пропускного пункта Брусничное. Возведение пункта пропуска на Сайменском канале будет идти в рамках исполнения поручений Правительства РФ и протокольных решений Морской коллегии при Правительстве РФ по обустройству морских пунктов пропуска, принадлежащих Балтийскому бассейну. Удобство этого пропускного пункта заключается в том, что регистрация судов и товаров, перевозимых по каналу, будет проходить в одном конкретном месте и соответствовать всем современным требованиям.

Развитие основной магистрали Северо-Запада, Октябрьской железной дороги, является одним из главных направлений в ТЛС региона, от нее зависит не только работа железнодорожных перевозок, но и работа морских портов. Пропускная способность железной дороги на Усть-Лугу в 2015 г. составит 64 млн тонн в год. В 2013 г. пропускная способность составляла 38,3 млн тонн, а к 2020 г. она должна возрасти до 80,3 млн тонн в год. В целом, по прогнозам Октябрьской железной дороги, в 2014 г. объем железнодорожных перевозок в порты Северо-Запада составит порядка 117 млн тонн, что на 13,8% больше, чем за 2013 г. (Официальный печатный орган Министерства транспорта РФ).

Как видно на рис. 2, после пикового 2010 г. рынок транспортно-логистических услуг двигался по нисходящей; оценка 2014 г. оптимизма не добавляет. Если исходить из существующей ситуации (рис. 2), то и в будущем положительной динамики не стоит ожидать.

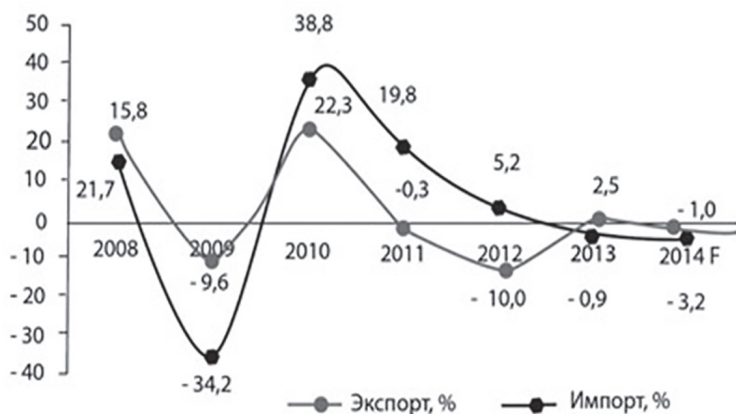


Рис. 2. Динамика экспортного и импортного грузопотока РФ в 2008–2014 гг.*

* Без торговли с Казахстаном и Белоруссией.

Источник: Официальный печатный орган Министерства транспорта РФ. Транспорт России.

Анализируя статистические данные, можно представить последствия взаимных ограничений ЕС и России. Так, в 2013 г. на долю ЕС приходилось 28,4% импорта РФ продовольствия (включая напитки и табачные изделия), в том числе 36,7% мяса, 33,2% молочных продуктов и яиц, 30,5% овощей. Совокупный объем импорта из ЕС составил 27 млн тонн, в том числе продовольствия — 7,28 млн тонн (26,6%).

Определяющую роль в доставке импортных грузов из ЕС играет автомобильный транспорт, его доля в импорте продовольствия из ЕС превышает 54% (в абсолютном выражении — примерно 4 млн тонн в 2013 г).

В 2013 г. перевалка рефрижераторных грузов в Большом порту Санкт-Петербурга составила около 6 млн тонн, из них в контейнерах — 4 млн тонн. Уже в первом полугодии 2014 г. импортный грузопоток из ЕС сократился на 10,6%, перевалка рефгрузов в Большом порту Санкт-Петербурга снизилась на 5% (Официальный печатный орган Министерства транспорта РФ).

Заключение

Сокращение импортного грузопотока из стран ЕС неизбежно приводит к сокращению международных перевозок на европейском направлении. В данной ситуации большая нагрузка ложится на порты как Северо-Запада, так и Юга в перевалке грузов из тех стран, которые работают с Россией в новых условиях.

Положительным моментом можно назвать то, что по мере реализации программы импортозамещения увеличатся объемы внутренних перевозок железнодорожным и автомобильным транспортом, что даст возможность развития региональных транспортно-логистических систем. Однако не следует забывать о таких составляющих современного российского рынка транспортно-логистических услуг, как сокращение внешнеторговых грузопотоков, изменение географии поставок, неустойчивость финансово-экономической ситуации, равно как и падение объема инвестиций, в том числе в инфраструктуру. Именно в этих условиях рынку транспортно-логистических услуг предстоит работать в 2015 г. и далее. Только создание и внедрение правильного и рационального управления цепями поставок, выработка актуальной транспортно-логистической политики, системы целей и приоритетов развития способны повысить эффективность деятельности ТЛС России и обеспечить виток развития в сложившихся санкционных условиях.

Источники

- Деловой портал о бизнесе с Китаем. [Электронный ресурс]. — Режим доступа: <http://chinalogist.ru>.
Еда сменила ориентацию // Про груз. 2015. № 1. С. 10–18.
- Исаев М.* Союз стал привлекательнее // Таможенные новости. 2015. № 3.
- Исследовательский холдинг «Ромир». [Электронный ресурс]. — Режим доступа: <http://romir.ru>.
- Отраслевой портал. [Электронный ресурс]. — Режим доступа: <http://article.unipack.ru>.
- Официальный печатный орган Министерства транспорта РФ. Транспорт России. [Электронный ресурс]. — Режим доступа: <http://www.transportrussia.ru>.
- По материалам ФТС России. От ступили по всем направлениям // Таможенные новости. 2015. № 3.