

# Влияние финансово-экономического кризиса на функционирование рынка транспортно-логистических услуг

Ю. В. ЧИЖКОВ, заместитель председателя Исполнительного комитета Ассоциации «Северо-Запад»



**Периоды финансово-экономических кризисов характеризуются сокращением объемов производства, падением платежеспособного спроса, снижением уровня цен на мировых рынках, особенно на сырьевые товары и продукцию рынков низкого уровня передела. Одновременно усиливается нестабильность финансовых рынков, наблюдается ускоренный отток капитала из стран с неустойчивой или слабой экономикой. Вследствие сворачивания производства внутри страны и сокращения спроса на внешнем рынке снижается загрузка транспорта.**

Особенно сильно это проявляется в таких странах, как Россия, где в основном транспортируются различные массовые грузы: нефть, нефтепродукты, уголь, древесина, удобрения, строительные грузы — песок, щебень, гравий, другие товары. В Российской Федерации положение осложнилось, особенно на начальном этапе кризиса, большой стоимостью заемных средств, когда ставка рефинансирования Центрального банка составляла 13% годовых, а фактически коммерческие кредиты предприятия реального сектора экономики могли получить по ставке не ниже 28% годовых! Инфляция в стране в тот период оценивалась на уровне 13–14%. Указанное обстоятельство

не только затрудняло, но и делало почти невозможной работу реального сектора экономики. Следствием стало снижение уровня промышленного производства, составившее в 2009 г., по сообщению Федеральной службы государственной статистики, 10,8% к уровню 2008 г. (в первом полугодии 2009 г. снижение составляло 14,8%, а в обрабатывающих отраслях — 21,3%). Еще более тяжелое положение сложилось в регионах с моноэкономикой, ориентированной на экспорт. Например, в Вологодской области объем промышленного производства за год сократился на 40%. В этих условиях стало жизненно необходимым максимальное снижение издержек, повышение эффективности в процессе

производства и транспортировки продукции.

В результате резко возросла роль логистических подходов на всех этапах экономического цикла, а вопросы оптимизации деятельности стали ключевыми при построении управленческих схем и структур, организации производства, формировании цепей поставки и сбыта продукции. Влияние финансово-экономического кризиса не обошло стороной и сферу государственного и муниципального управления. Во многих субъектах федерации, муниципалитетах выполнена оптимизация структуры органов власти, проведены кадровые сокращения.

Перечислим отличительные особенности финансового кризиса в России:

- высокая доля иностранного капитала на фондовом рынке;
- недостаточность «длинных» денег;
- большая задолженность (около 500 млрд долл. США) предприятий и организаций иностранным инвесторам;
- сильная зависимость социально-экономических показателей от экспортных цен на нефть и газ;
- однобокость экономики с преобладанием ориентации на добычу сырья и производство полуфабрикатов;
- высокий уровень инфляции;
- высокая стоимость заемных средств, особенно на начальном этапе кризиса.

Безусловно, наиболее сильное влияние кризис оказывает на сферу производства и транспорта. Снижение экономической активности внутри страны, сокращение объемов международной торговли оказывают отрицательное влияние на загрузженность транспортных коммуникаций всех видов. По данным Северо-Западного таможенного управления, минувший год характеризуется сокращением товарооборота в регионе деятельности управления в

**Таблица 1. Отдельные показатели внешнеэкономической деятельности**

| Показатель   | 2008 г.   | 2009 г.  | Сальдо    | 2009 г. к 2008 г., % |
|--|-----------|----------|-----------|----------------------|
| Внешнеторговый оборот в регионе деятельности СЗТУ, млн долл. США | 101 195,3 | 72 413,4 | -28 781,9 | 72                   |
| Экспорт в регионе деятельности СЗТУ, млн долл. США               | 48 653,2  | 32 561,6 | -16 091,6 | 67                   |
| Импорт в регионе деятельности СЗТУ (млн долл. США)               | 52 542,1  | 39 851,8 | -12 690,3 | 76                   |
| Мировой контейнерооборот, млн TEUs, на направлениях:             |           |          |           |                      |
| Европа — Азия  | 8,16      | 9,3      | +1,14     | 114                  |
| Азия — Европа  | 16,7      | 11,3     | -5,4      | 67,7                 |
| Европа — Северная Америка  | 4,31      | 3,07     | -1,24     | 71,2                 |
| Северная Америка — Европа  | 2,91      | 2,33     | -0,58     | 80,1                 |

среднем на 28%, в частности экспорта — на 33%, импорта — на 24%. Согласно информации, представленной докт. экон. наук, заведующим лабораторией Института народнохозяйственного прогнозирования РАН Ю. А. Щербаниным, общий оборот контейнеров на направлениях между Европой и Азией, Европой и Северной Америкой сократился в 2009 г. на 19% — с 32 до 26 млн TEUs (табл. 1). На фоне общего снижения в объеме 6 млн TEUs рост контейнерного потока на 1 млн 140 тыс. TEUs отмечен только в направлении из Европы в Азию. При этом наибольшее снижение, почти на треть, с 16 млн 700 тыс. до 11 млн 300 тыс. TEUs, произошло на встречном направлении — из Азии в Европу.

Вместе с тем, как показывает мировой опыт, периоды кризиса целесообразно использовать для развития инфраструктуры, в первую очередь транспортной. Как пример можно привести Китай, где в качестве одной из антикризисных мер существенно увеличены объемы работ по строительству инфраструктурных объектов. Из четырех триллионов юаней, предусмотренных антикризисной программой, три триллиона (75% общей суммы или 12% ВВП страны) направлены на развитие транспортной инфраструктуры. В результате тысячи производственных компаний обеспечиваются государственными заказами, стимулируется рост занятости и заработной платы, а следовательно, и внутреннего потребления. Периоды спада сменяются периодами подъема экономики, когда потребность в услугах транспорта возрастает. Ускоренного развития транспортной системы требуют процессы нарастающей глобализации и специализации мировой экономики. Эти тенденции характерны и для рынка транспортно-логистических услуг. Мировые логистические провайдеры появились на российском рынке, образуются глобальные структуры для обслуживания грузопотоков в международных транспортных коридорах. Эксперты полагают, что развитие сектора управления цепями поставок в России пойдет по пути кооперации мировых провайдеров логистических услуг с российскими компаниями.

Поэтому сегодня нужно заниматься развитием транспортной инфраструктуры, формировать новые, отвечающие современным требованиям транспортные сети. Вовремя подготовленные коммуникации и другие объекты инфраструктуры позволяют в период подъема удовлетворить растущие потребности экономики в услугах транспорта. По

**Таблица 2. Транспортировка грузов в России в 2000–2007 гг., прогноз на период 2010–2030 гг., млн т**

| Вид транспорта           | 2000 | 2005 | 2007 | 2010 | 2015 | 2020 | 2030 |
|--------------------------|------|------|------|------|------|------|------|
| По всем видам транспорта | 21,8 | 18,0 | 27,9 | 34,2 | 42,7 | 60,0 | 100  |
| Железнодорожный          | 20,0 | 17,4 | 27,2 | 33,1 | 40,3 | 53,0 | 76   |
| Автомобильный            | 0,5  | 0,5  | 0,6  | 1,0  | 2,0  | 2,5  | 3    |
| Водный                   | 1,3  | 0,1  | 0,1  | 0,1  | 0,4  | 4,5  | 21   |

прогнозам Ю. А. Щербанина, грузовой транзит через Россию составит в текущем году 34 млн 200 тыс. т, а к 2030 г. возрастет до 100 млн т, в том числе по железной дороге транзит увеличится с 33 млн 100 тыс. до 76 млн т (табл. 2). Ожидается резкий подъем грузового транзита по внутренним водным путям — со 100 тыс. т в нынешнем году до 21 млн т в 2030 г. В сообщении о возобновлении паромных перевозок между Россией и Украиной содержится прогноз об увеличении в полтора раза грузоперевозок только по Азовскому морю и через Керченский пролив.

К направлениям, обеспечивающим повышение эффективности транспортной деятельности, рост пропускной способности транспортных коммуникаций, сокращение издержек в процессе перемещения грузов и снижение отрицательного воздействия на окружающую среду, относятся:

- формирование национальной эффективной и сбалансированной сети терминально-складских и информационно-логистических комплексов;
- расширение применения мультимодальных транспортных схем, базирующихся на логистических принципах;
- повышение роли экспедиторов и операторов смешанных перевозок.

Это позволит оптимизировать транспортный процесс на протяжении всего маршрута «от двери до двери», уменьшить транспортную составляющую в конечной стоимости продукции, а значит, повысить конкурентоспособность не только товаров, но и предоставляемых транспортных услуг.

На повышение эффективности транспортной деятельности направлено внедрение интеллектуальных транспортных систем (ИТС) и информационно-коммуникационного обеспечения транспортной деятельности. Можно привести несколько примеров из опыта зарубежных стран. С ростом автомобилизации населения, увеличением пассажиропотоков скорость пассажирского транспорта в крупных городах снижается и составляет в лучшем случае 12 км в час. Внедрение ИТС позволяет повысить скорость личного пассажирского транспорта до 18–20 км в час, а при совершен-

ствовании организации дорожного движения, в том числе за счет выделения отдельных полос, скорость общественного транспорта увеличивается до 24 км в час. В Токио на восьми тысячах перекрестков установлено около 17 тыс. приборов для определения параметров движения транспорта. Благодаря внедрению ИТС ежегодная смертность в результате дорожно-транспортных происшествий снизилась с максимального значения 16 700 в 70-х годах прошлого века до 4600 в 2003 г., т. е. в 3,5 раза. И это в условиях роста количества автотранспорта в стране. Положительным примером в Российской Федерации может служить внедрение системы контроля движения и слежения за аварийностью в Республике Татарстан. В результате использования системы аварийность на трассе М7 снизилась на 42%. Кроме того, установленные на трассе 120 камер видеонаблюдения позволяют значительно повысить оперативность и адекватность реагирования на возникающие дорожно-транспортные происшествия; помогают определять, кого и с какой «срочностью» надо высылать на место происшествия, устанавливать причины аварий, виновных в их возникновении и т. д.

Решению задачи повышения эффективности транспортной деятельности, развитию рынка транспортно-логистических услуг должны способствовать адекватные действия, предпринимаемые на всех уровнях власти. Важнейший из них — федеральный уровень, где создается основная законодательная и иная нормативная правовая база, принимаются и реализуются долгосрочные программы развития транспортной деятельности.

Необходимо внимательное, продуманное и обоснованное реформирование в сферах пограничного и таможенного контроля, налогового регулирования. В частности, весьма неоднозначно оцениваются предпринимаемые государством практические шаги в рамках реализации Концепции переноса таможенного оформления к государственной границе Российской Федерации. Серьезную озабоченность у транспортников вызвало, например, закрытие таможенных постов «Выборгский» и

«Пискаревский». В части налоговой политики, по свидетельству «Российской газеты» (публикация в октябре 2009 г.), повышение транспортного налога привело к тому, что завоеванный с большим трудом российскими автоперевозчиками рынок международных перевозок вновь отдан на откуп иностранным транспортникам. Число отечественных международных перевозчиков на Северо-Западе сократилось в несколько раз. Опубликованный в мае текущего года в «Российской газете» мониторинг общественного мнения показывает, что 45% респондентов в качестве проблемы, мешающей предпринимательской деятельности, отмечают избыточно высокие налоги и неэффективное налоговое администрирование. Кроме того, с 43% (2007 г.) до 62% (2009 г.) увеличилось число недовольных коррупцией на всех уровнях власти, с 42% до 53% — число недовольных высокими административными барьерами.

При этом именно на федеральном уровне закладывается фундамент формируемой транспортной системы государства, которая должна обеспечить решение задач социальной, экономической и военно-стратегической безопасности страны, способствовать удовлетворению потребности в услугах транспорта зарубежных стран, в том числе обеспечением международного грузового транзита. Основой такой деятельности является анализ существующих и прогноз перспективных пассажирских и товаротранспортных потоков, базирующийся на данных социально-экономического развития Российской Федерации и мирового сообщества. Такой анализ представляет собой одно из наиболее перспективных направлений международного сотрудничества в сфере развития транспорта, в частности рынка транспортно-логистических услуг.

Важнейший элемент анализа — прогноз и плановые задания по эксплуатации действующих и освоению новых месторождений полезных ископаемых, по расширению объемов использования природных ресурсов всех видов. Результатом указанной аналитической работы должен стать среднесрочный, например на пять лет, программный документ, обязательный для выполнения всеми задействованными в его реализации федеральными, региональными, местными органами власти, коммерческими структурами. Программа должна содержать основные поддерживаемые государством проекты, касающиеся необходимых элементов развития. Это портовые

комплексы, важнейшие терминальные и логистические объекты, железнодорожные и автомобильные коммуникации, в том числе ближние и дальние подходы к портам, трубопроводные системы и т. п. Помимо традиционных для таких документов целевых ориентиров, необходимого ресурсного обеспечения, включая энергетическое, кадровое, финансовое, документ должен содержать две важнейшие составляющие.

Во-первых, в документе должны быть отражены основные принципы экономической политики государства, обеспечивающие достижение поставленных целей. Значения этих параметров не должны меняться в худшую для реального сектора экономики сторону на протяжении всего периода реализации программы. Прежде всего речь идет о ставках налоговых, таможенных, арендных и иных платежей и сборов, о гарантируемых государством предельных ценах, ставках и тарифах на товары и услуги монопольного сектора экономики и т. п.

Во-вторых, документ, по аналогии с бюджетом, должен носить статус законодательного документа. В нем или в законе, на основании которого он будет принят, должны содержаться конкретные санкции за неисполнение или ненадлежащее исполнение содержащихся в программе положений. В случае необходимости внесения изменений в данный документ должны пересматриваться не только целевые ориентиры программы, но и связанные с этим изменения параметров социально-экономического развития государства, зависящие от реализации программных мероприятий, параметры бюджета, а также возникающие в результате изменений финансовые и иные потери.

Вне зависимости от разработки указанного программного документа в целях успешного преодоления последствий финансово-экономического кризиса, формирования условий для развития рынка транспортно-логистических услуг следует принять и ряд других мер. Основное внимание надо уделять сохранению и поддержке реального сектора экономики. Для оживления экономики недостаточно ограничить темпы роста цен, необходимо принять достаточно жесткие меры, направленные на снижение цен и тарифов монополистов, предотвращение ценовых сговоров. В частности, следует заморозить или снизить цены на топливно-энергетические ресурсы и горюче-смазочные материалы; снизить расценки на подключение к электрическим сетям и тарифы на услуги энергетиков.

Следует повысить доступность использования отечественных денежных средств российскими предприятиями и организациями реального сектора экономики. Необходимы дальнейшее снижение ставки рефинансирования Центрального банка России и процентных ставок банковских кредитов, предоставляемых предприятиям реального сектора экономики; жесткое ограничение на уровне 2–3% маржи банков, получающих средства государственной поддержки; обязательность (со строгой отчетностью) использования соответствующих средств на кредитование приоритетных проектов и работ, выполняемых хозяйствующими субъектами реального сектора экономики.

Программой антикризисных мер Правительства Российской Федерации предусматриваются «общая поддержка реального сектора и работа с системообразующими предприятиями». Наряду с этим целесообразно расширение государственного заказа с соответствующим увеличением объемов финансирования и кредитования приоритетных проектов развития экономики России, прежде всего в системообразующих отраслях — транспортной, энергетической, связи.

В сфере международного сотрудничества, направленного на развитие рынка транспортно-логистических услуг, целесообразно выполнить:

- анализ существующих и прогноз перспективных грузопотоков;
- исследование товарных рынков, разработку рекомендаций по развитию экономического сотрудничества и увеличению объемов внешней торговли;
- разработку и реализацию мероприятий, направленных на развитие пограничной и таможенной инфраструктуры, а также на совершенствование процедур, связанных с пересечением государственной границы.

В течение ряда лет развитие транспорта планировалось на основе территориальных или отраслевых интересов. При этом на второй план отступали вопросы комплексного согласованного развития транспортно-логистической инфраструктуры. Сегодня такой подход недопустим. Транспортный комплекс России — составная часть мировой транспортной системы, и его развитие должно базироваться на прогнозах национального и мирового экономического развития. Особое значение такой подход имеет на Северо-Западе России, выполняющем функции транзитного региона, что делает обязательным логистический подход к организации транспортной деятельности.