

Ткаченко Дмитрий Игоревич
аспирант, ФГБОУ ВО «Государственный
университет управления», г. Москва,
Российская Федерация

ORCID: 0000-0002-4571-7836

e-mail: tkachen92@mail.ru

Tkachenko Dmitriy

Postgraduate Student, State University
of Management, Moscow, Russia

ORCID: 0000-0002-4571-7836

e-mail: tkachen92@mail.ru

ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ ЭКСПОРТА ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКИХ УСЛУГ РОССИИ

Аннотация. Проанализирован экспорт транспортно-логистических услуг и предложены пути его развития на основе факторов, влияющих на рост экспорта. Изложены основные проблемы, препятствующие развитию как экспорта услуг, так и транспортной системы в целом, которые сводятся к отставанию в техническом и технологическом уровне и низкой конкурентоспособности отечественных компаний. Обоснована целесообразность инновационного пути развития транспортной системы посредством формирования транспортно-логистических кластеров, развития инфраструктуры и внедрения новых технологий. С учетом большого объема мировых грузовых перевозок морским транспортом, важное место отведено развитию морских портов. Отмечается необходимость государственной поддержки не только крупных предприятий, но и небольших компаний, специализирующихся на разработке и внедрении инноваций в транспортных услугах. Рассмотрен вопрос увеличения объема транспортных услуг через развитие Северного морского пути и реализацию проекта экономического пояса Шелкового пути.

Ключевые слова: инновационные технологии, инфраструктура, кластеризация, логистика, перспективы, транспортная система, транспортные услуги, экспорт.

Цитирование: Ткаченко Д.И. Перспективы развития экспорта транспортно-логистических услуг России//Вестник университета. 2020. № 7. С. 83–88.

PROSPECTS FOR EXPORT DEVELOPMENT OF TRANSPORT AND LOGISTICS SERVICES OF RUSSIA

Abstract. Export of transport and logistics services has been analysed and ways of its development based on factors that affect the growth of exports have been proposed. The main problems that hinder the development of both services exports and the transport system as a whole, which are reduced to a lag in the technical and technological level and low competitiveness of domestic companies, have been outlined. The expediency of innovative way of developing the transport system through the formation of transport and logistics clusters, infrastructure development and the introduction of new technologies has been substantiated. Taking into account the large volume of world cargo transport by sea, the development of seaports is of great importance. The need is noted for state support not only for large enterprises, but also for small companies specializing in the development and implementation of innovations in transport services. The issue of increasing the volume of transport services through the development of the Northern sea route and the implementation of the Silk Road Economic Belt project has been considered.

Keywords: clustering, export, infrastructure, innovative technologies, logistics, prospects, transport services, transport system.

For citation: Tkachenko D.I. (2020) Prospects for export development of transport and logistics services of Russia. *Vestnik universiteta*. 1. 7, pp. 83–88. DOI: 10.26425/1816-4277-2020-7-83-88

Обмен услугами по праву можно считать одним из наиболее быстро растущих сегментов международной торговли. Услуги не имеют большой зависимости от колебаний мировой конъюнктуры, отличаются высокой добавленной стоимостью, не требуют таких масштабных вложений, как производство, и предоставляют возможность любой стране в достаточно короткие сроки диверсифицировать экспорт, повысить реальные доходы населения и увеличить занятость.

Успешная и более эффективная интеграция Российской Федерации (далее – РФ) в мировой рынок услуг может стать оптимальным направлением встраивания в мировую экономику и увеличения объемов экспорта.

© Ткаченко Д.И., 2020. Статья доступна по лицензии Creative Commons «Attribution» («Атрибуция») 4.0. всемирная (<http://creativecommons.org/licenses/by/4.0/>).

The Author(s), 2020. This is an open access article under the CC BY 4.0 license (<http://creativecommons.org/licenses/by/4.0/>).



России крайне необходимо расширять свое присутствие на мировом рынке услуг, усиливая позиции отечественных экспортеров традиционных услуг и развивая виды высокотехнологичных услуг.

Торговля услугами развивается динамично, однако позиции РФ на сегодняшний день оставляют желать лучшего. Россия, согласно статистике за 2018 г., не является лидером мирового рынка транспортно-логистических услуг и заняла только 22 место в мире в рейтинге по экспортерам услуг и 15 место по импорту [1; 11]. Платежный баланс услуг РФ на мировом рынке имеет отрицательные значения за несколько лет (табл. 1).

Таблица 1

Платежный баланс услуг России

Раздел	2015 г.	2016 г.	2017 г.	2018 г.	2019 г.
Экспорт услуг, млн долл. США	51 616	50 644	57 631	64730,77	62 806
Транспортные услуги, млн долл. США	16 640	17 144	19 859	22 144	21 557
Поездки, млн долл. США	8 420	7 787	8 945	11 591	10 961
Прочие услуги, млн долл. США	26 556	25 713	28 828	30 995	30 288
Импорт услуг, млн долл. США	88 768	74 602	88 864	94 728	99 000
Транспортные услуги, млн долл. США	12 074	11 838	14 492	15 298	15 442
Поездки, млн долл. США	34 932	23 952	31 058	34 271	36 152
Прочие услуги, млн долл. США	41 762	38 812	43 314	45 159	47 406
Баланс услуг, млн долл. США	-37 152	-23 959	-31 233	-29 997,14	-36 194

Источник: [8]

Важным элементом структуры экспорта услуг РФ являются транспортные услуги. Их доля в общем экспорте услуг в 2018 г. составила 34 %. Благодаря большой территории и выгодному географическому расположению Россия имеет возможность получать внушительные доходы, осуществляя транзитные перевозки для иностранных партнеров. Россия, соединяя Европу и Азию и располагаясь на пересечении кратчайших путей между Европой, Центральной Азией и Азиатско-Тихоокеанским регионом, ввиду ряда факторов далеко не в полной мере реализует свои возможности в транспортных услугах. Доля РФ в мировом экспорте транспортных услуг невелика и наша страна заняла 14 место в мире в 2018 г. с объемом в 22,1 млрд. долл. США. Доходы России в этом сегменте существенно ниже по сравнению с другими странами. В таблице 2 представлены доходы стран от экспорта транспортных услуг.

Таблица 2

Основные страны – экспортеры транспортных услуг в 2018 г.

Страна	Объем экспорта, млн. долл. США
США	92 304
Германия	68 746
Сингапур	51 457
Франция	47 463
Китай	42 300
Нидерланды	41 370
Великобритания	40 812
Российская Федерация	22 143

Составлено автором по материалам источника [12]

Основными проблемами РФ на мировом рынке торговли транспортными услугами являются отставание технического и технологического уровня транспорта, недостаточное развитие транспортной системы, низкие темпы роста в сравнении с развитыми странами, неравномерное территориальное и структурное развитие транспортной инфраструктуры, недостаточное финансирование отрасли.

Россия на существующем этапе развития новшеств и инноваций не обеспечивает повсеместное применение новейших технологий, что в особенности относится к контейнерным перевозкам. Спрос на грузовые перевозки медленно растет в связи с неразвитой транспортно-логистической системой страны. Низкий уровень наблюдается как в обслуживании грузоперевозок, так и в пассажирских перевозках. На данный момент транспортная инфраструктура в России сильно отстает от уровня ведущих экспортеров транспортных услуг и, прежде всего, основные проблемы касаются восточных регионов страны. По состоянию на 2019 г. РФ заняла 49 место в мире по качеству транспортной инфраструктуры [10].

Из перечисленных выше факторов и вытекает основная проблема развития экспорта транспортных услуг – низкий уровень конкурентоспособности отечественных компаний и всей транспортной системы России на мировом рынке в целом. Имея значительное техническое и технологическое отставание, отечественные транспортные компании не могут должным образом конкурировать на мировом рынке, несмотря на многообразие геополитических преимуществ России при международных перевозках.

Экспорт транспортных услуг России на 32 % состоит из пассажирских перевозок, на 33 % из вспомогательных и дополнительных транспортных услуг, на 35 % – из грузовых. В структуре экспорта грузовых перевозок по видам транспорта в 2018 г. первое место занимал воздушный транспорт (32,9 %), второе – трубопроводный (27 %), далее автомобильный (13 %) и морской (12,2 %), на долю железнодорожного приходилось 7,2 %. В структуре экспорта пассажирских перевозок в 2018 г. первую строчку уверенно занимает воздушный транспорт, доля которого среди видов транспорта, обслуживавших международный пассажиропоток, составила 97,8 %.

Структура экспорта вспомогательных и дополнительных услуг по видам транспорта в 2018 г. включает 57,6 % доходов от предприятий, обслуживающих морские перевозки, 33,2 % воздушные и 4 % железнодорожные [7].

Динамичный вариант развития транспортной инфраструктуры возможен при условии использования кластерного подхода посредством формирования инновационных транспортно-логистических кластеров, которые способны в дальнейшем заметно повысить эффективность использования конкурентных преимуществ географического положения РФ [3]. Особое внимание стоит уделить формированию территориально-производственных кластеров энерго-сырьевой специализации в восточной части РФ и освоении зоны Байкало-Амурской магистрали. Возрастет роль железнодорожного транспорта в перевозках сырьевых товаров, в том числе на экспорт. От того, насколько быстрыми и, конечно, конкурентоспособными будут железнодорожные перевозки, зависят стратегические позиции РФ на мировых рынках.

Наиболее существенно процессу кластеризации в РФ препятствует несовершенная государственная кластерная политика. Данный процесс невозможен без должной поддержки государства, поскольку именно от него зависят разработка кластерной политики, формирование необходимых условий, обеспечение инфраструктурой и проведение мероприятий по поддержке.

Эффективными методами государственной кластерной политики является разработка и реализация программ финансирования [2]. В Германии это программы BioRegio, InnoRegio, «Лучшие кластеры», в результате действия которых в течение семи лет было выделено 543 млн евро на развитие 32 кластеров, во Франции – программа «Конкурентные полюса» с объемом финансирования 71 кластера в 3 млрд евро в течение шести лет [9].

Несовершенство механизмов государственного управления создает, прежде всего, административные и бюрократические барьеры на пути к процессу кластеризации. Также к причинам, затормаживающим кластеризацию, следует отнести низкий уровень инновационного потенциала отечественных предприятий, недостаточное качество продукции и услуг ввиду пренебрежения стандартами, нарушения технологий, что влечет невозможность должным образом конкурировать на международном рынке и, как следствие, ограничение масштабов деятельности кластеров.

Процесс формирования инновационных транспортно-логистических кластеров имеет специфические проблемы, к которым можно отнести следующие:

- стремление транспортно-логистических компаний развиваться экстенсивно с низкой инновационной активностью;
- низкие кредитные рейтинги компаний малого и среднего бизнеса в сфере транспортных услуг влекут финансовые ограничения для привлечения средств в инновационную деятельность;
- отсутствие плотного сотрудничества научно-исследовательских и образовательных организаций с предпринимательским сектором.

Кроме того, негативно сказывается наличие некоторых экономических тенденций, влияющих и на развитие рынка транспортных услуг России. Экономические и политические события последних лет, санкционные ограничения и российское продовольственное эмбарго изменили динамику внешней торговли РФ: экспорт товаров в 2019 г. по сравнению с 2013 г. ниже на 19,2 %, а импорт на 25,5 %, что влечет падение спроса практически на все виды транспортных услуг [6].

В РФ существует острая потребность в разработке и внедрении инновационных транспортных технологий, которые в конечном счете устранят множество системных проблем транспортной отрасли. Инновационные технологии в секторе транспортных услуг в России представлены в небольшом количестве в сравнении с развитыми странами, хотя в последние годы наблюдаются некоторые инновационные достижения в сфере железнодорожных и авиаперевозок. К сожалению, на данный момент большая доля внедряемых инноваций – дорогостоящие заимствованные технологии. А повышать уровень инновационной активности в ближайшие годы с предположительно не самым благоприятным экономическим периодом будут способны в основном крупные отечественные компании с государственной поддержкой и наличием достаточных финансовых и материально-технических ресурсов.

Несмотря на ряд трудностей, в России на рынке транспортных услуг все-таки появляются и представители малого и среднего бизнеса, специализирующихся на разработке и внедрении инноваций в транспортных услугах (ГК «СКАУТ», ГК «Симетра» и др.). Например, благодаря системам спутникового мониторинга ГК «СКАУТ» достигаются эффективность и скорость доставки грузов транспортных компаний, снижаются расходы и риски. В будущем подобные компании могут стать ядром транспортно-логистических кластеров.

Финансовая поддержка таких компаний, укрепление корпоративных связей для создания новых платформ для проверки разработок на практике представляются наиболее эффективными мерами в рамках появления инновационных транспортно-логистических комплексов. Это позволит сократить разрыв по ряду показателей эффективности функционирования между российской транспортной системой и развитыми зарубежными. А также повлечет интеграцию транспортных систем, создание единого транспортного пространства и повышение степени реализации транзитного потенциала РФ с последующим положительным экономическим эффектом.

Учитывая то, что большая часть всех мировых грузов транспортируется при помощи морского транспорта необходимо направить инвестиции в развитие морских портов. Морской транспорт по праву занимает одно из ключевых мест в транспортной системе всего мира, так как доставляет любой вид товаров, и данный тип перевозок считается одним из наиболее безопасных. Кроме того, с точки зрения экономики, это наиболее недорогой транспортировки товаров на дальнем расстоянии. В мире успешно функционирует специализация морских портов в виде «эшелонированных портов», как например в Роттердаме или Амстердаме, которая подразумевает портовую систему, включающую территорию не только для разгрузки, но и обработки грузов, сборочные цеха, железнодорожные узлы и прочие объекты инфраструктуры, способствующие созданию более эффективной логистики. Для реализации таких проектов потребуется строительство подъездных путей к портам и относительно недалеко расположенных производственных и складских зон для переработки грузов.

Дополнительный импульс к увеличению объемов экспорта транспортных услуг придаст развитие транспорта в Арктической зоне. На сегодняшний день Арктика превращается в территорию транспортных возможностей. В мире появляется потребность в разработке новых морских маршрутов и судоходных магистралей. Например, на сегодняшний день, наиболее популярный кратчайший судоходный путь между Европой и Азией проходит через Суэцкий канал. Благодаря новым технологиям и развитию транспорта есть возможность освоить Северный морской путь, передвижение по которому позволит значительно сократить время транспортировки грузов [5]. При условии создания соответствующего уровня инфраструктурной составляющей Северного морского пути существенно возрастет транзит коммерческих товаров через территорию РФ.

Перспективным для России является проект Экономического пояса Шелкового пути [4]. Его суть заключается в возрождении в современных условиях знаменитых и протяженных торговых путей, которые соединяют Европу с Азией. Цель проекта заключается в расширении возможностей экономического сотрудничества в Евразии, повышении эффективности функционирования торговых путей и цепочек поставок. Благодаря реализации этого проекта Россия имеет возможность реализовать свой транзитный потенциал в еще большей степени, превратиться в главное связующее звено между Европой и Китаем.

