

- перемещение промышленных объектов Москвы за ее пределы;
- ввод в эксплуатацию малого кольца Московской железной дороги и использование его пассажирских перевозок;

Представленные меры позволят разгрузить транспортную систему Москвы и позитивно отразятся на экологии и здоровье граждан.

УДК 656: 336.7 (470.41)

ЭКСПОРТ ТРАНСПОРТНЫХ УСЛУГ: ПРОБЛЕМЫ БИЗНЕС - СООБЩЕСТВА ТАТАРСТАНА

3.3. Мингариева (науч. рук. В.В. Багинова)

*ФГБОУ ВПО «Московский государственный университет путей сообщения» (МИИТ), 127994, г. Москва, улица Образцова, д.9, стр. 9, кафедра «Логистика и управление транспортными системами»,
Min-zarina@mail.ru*

«Экспорт транспортных услуг» - оказание услуг при пересечении груза отечественным транспортным средством или перевозчиком государственной границы. Транспорт является самостоятельной отраслью экономики, обладающей своим экспортным потенциалом, а транспортное обеспечение внешне-экономической деятельности (ВЭД) является главной частью экспорта транспортных услуг. Развитие экспорта транспортных услуг в России сегодня зависит от состояния мировых и национальных рынков транспортных услуг, а также от запросов и потребностей как транспортных фирм и компаний, так и заказчиков и потребителей транспортных услуг в России и за рубежом.

В настоящее время в России наблюдается рост объемов перевозок внешнеторговых грузов, происходит активная конкурентная борьба транспортных министерств и ведомств, перевозчиков и экспедиторов за привлечение транзитных грузов в транспортную систему страны.

Однако при этом существует тенденция сокращения товаропотоков внутри страны. Наличие естественной монополии на транспорте приводит к образованию особых (более высоких) цен на транспортные услуги по внешнеторговым грузам, что является причиной противоречий интересов предприятий и организаций внешнеэкономического комплекса.

В Республике Татарстан (РТ) логистика – бизнес не публичный, а если говорить о высоком уровне сформированного рынка – достаточно новый для республики, но очень перспективный. Недаром федеральное правительство, правительство РТ, частные инвесторы, российские и иностранные девелоперы, а также крупные операторы логистических услуг вкладывают значительные, до 1 млрд. долларов в логистические проекты, активно инвестируют развитие логистической отрасли в Татарстане. Рынок логистики в Татарстане – как транспортной, так и складской – ста-

бильно растет на 18-20% в год. Татарстан – перспективный для логистики рынок, развитие которой во многом зависит как от уровня развития промышленности, так и от географического месторасположения региона. Строительство объектов логистической инфраструктуры в Татарстане позволит индустриальным паркам и логистическим терминалам работать не только на РТ, но и другие регионы Поволжья.

В настоящий момент татарстанский рынок логистики имеет хороший потенциал для развития, поскольку он не насыщен и учитывает большое количество потенциальных клиентов, которые имеют потребность в качественных логистических услугах. Татарстанские производители промышленных и потребительских товаров используют собственные логистические службы, развивают свою складскую инфраструктуру, а также используют аутсорсинг. Крупные компании предпочитают передавать все непрофильные логистические функции специализирующимся на таких услугах предприятиям. Однако в этой области не слишком распространен полный аутсорсинг логистических услуг и крайне мало операторов, оказывающих полный комплекс услуг. Операторы, оказывающие комплексные логистические услуги – это, в основном, международные компании, тогда как местные операторы компании специализируются на определенном виде логистических услуг, в которых нуждаются крупные промышленные предприятия или ритейлеры.

На эффективность экспорта транспортных услуг в Татарстане (как и в России в целом) огромное влияние оказывают экономические взаимоотношения между естественными монополиями: железные дороги, морские и речные порты, аэропорты, а также трубопроводный транспорт. Для республики, с ее преобладающей топливно-сырьевой экспортной направленностью, наиболее острую проблему представляют взаимоотношения между железными дорогами и морскими портами. И те и другие, являясь естественными монополистами, заинтересованы в извлечении максимальных прибылей. Железные дороги являются тарифными монополистами, а морские порты – еще и инфраструктурными. Их действия практически не скоординированы ни в экономическом, ни в технологическом или организационном плане.

Какие самые главные требования выдвигает к транспортной отрасли российский участник ВЭД – покупатель экспортных транспортных услуг? Он не хочет сам искать перевозчика и досконально вникать в суть транспортных проблем; он хочет, чтобы товар был доставлен от «двери продавца до двери покупателя» точно в необходимый срок; его интересуют цена транспортных услуг и правовая защита его взаимоотношений с транспортными организациями и предприятиями.

Основная проблема развития логистических услуг, по мнению участников всего российского рынка, заключается в отсутствии логисти-

ческих терминалов и складских помещений высокого уровня. Необходимо усовершенствование складских операций, систем управления складами. В Татарстане такие проекты активно воплощаются в жизнь и, скорее всего, эти логистические центры окупятся в течение 8-10 лет с высокой рентабельностью – не менее 35%.

Тем не менее, сохранился бумажный товарооборот, без печати и подписи на месте трудно оперативно решить возникающие проблемы. На внешних границах не знакомы со спецификой работы татарстанских предприятий, приходится объяснять и процесс производства, и саму его возможность (это особенно касается малых и средних предприятий).

Актуальна и проблема так называемых «малых партий». Услуга экспорта товара малыми партиями чрезвычайно востребована на рынке республики, но если возникает потребность – вывезти малую партию товара, то предприниматели тут же сталкиваются с целым рядом проблем. Консолидацию, перевозку сборных грузов по России и, наконец, их доставку западному потребителю предлагает сегодня достаточно ограниченное количество транспортных компаний. Эта услуга требуется начинающим «малым» предпринимателям или бизнесменам, предприятия которых производят эксклюзивные, штучные товары.

Экспорт «малых партий» товаров востребован при возврате поставщику импортного товара, при вывозе оборудования на ремонт и плановое обслуживание. Для таких грузов предусмотрен особый таможенный режим с последующим ввозом, но оформление документов при этом достаточно сложно и длительно. В режиме обычного экспорта такие товары вывезти практически невозможно.

Экспортный потенциал транспорта может быть реализован только через адекватную инфраструктуру, которую необходимо создавать и развивать в республике. Экономическое взаимодействие рынков транспортных и инфраструктурных услуг должно быть взаимодополняемым и эффективным, образующим единое целое для грузовладельцев и иных заказчиков и потребителей услуг.