

ВЛИЯНИЕ САНКЦИЙ НА ТРАНСПОРТНО- ЛОГИСТИЧЕСКУЮ СИСТЕМУ РОССИИ

В статье описано влияние санкции на транспортно-логистическую систему России, описано будущее российского рынка логистических услуг, перечислены основные задачи, стоящие перед страной для развития ее транспортно-логистической системы.

Ключевые слова. Логистика; санкции; продуктовое эмбарго; конфликт на Украине.

IMPACT OF SANCTIONS ON RUSSIAN TRANSPORT LOGISTICS

The article describes an impact of sanctions on Russian transport logistics, the future of Russian market of logistics services, classified main goals, that are standing in front of Russia for transport logistic system development.

Keywords. Logistics; sanctions; food embargo; Ukrainian conflict.

Военный конфликт на востоке Украины и присоединение Крыма Россией в 2014 г. повлекли за собой обострение отношений между РФ и странами запада. Страны Европы по инициативе руководства США ввели санкции против Российской Федерации. В ответ на это Россия указом президента ввела санкции против некоторых европейских и американских политиков, а также запретила ввоз на территорию Российской Федерации отдельных видов сельскохозяйственной продукции, сырья и продовольствия, страной происхождения, которых является страна, вводящая экономические санкции против России.

Введение Российской Федерацией санкций в свою очередь на санкции Соединенных Штатов и Евросоюза, спровоцировало замешательство на рынке логистических услуг, в связи с резким уменьшением количества перевозок грузов между Россией и странами Европы и появление кризисных явлений в определенных секторах рынка.

В 2014 г. правительство провозгласило экономическую политику импортозамещения с целью стимулирования отдельных секторов экономики, таких как сельское хозяйство, текстильная промышленность, оборонная промышленность, фармацевтика, вследствие которой изменились схемы внутренних грузопотоков, а также увеличились объемы внутренних грузоперевозок.

Торможение темпов роста экономики, принятие двусторонних санкций и торговых ограничений из-за ситуации в Украине негативно воздействуют на динамику внешней торговли и на перевозку грузов между нашими странами.

Наиболее оперативный отклик на эту ситуацию показали автоперевозчики: они приступили к процессу переориентации на государства, входящие в состав ЕАЭС и на внутренний рынок. Помимо этого, одна из многообещающих областей – увеличение грузооборота с КНР.

Многие компании переориентировали закупки на страны азиатского региона и латинской Америки. Фирмы перевозчики, которые вложились в быстрое расширение автопарка, вследствие пострадали от падения объемов перевозок. А те компании, которые сумели быстро оптимизировать затраты и уменьшить финансовую нагрузку, сохранили определенную устойчивость на рынке.

Есть причины считать, что этот кризис сумеют преодолеть эффективные перевозчики и фирмы, занимающиеся доставкой товаров, которые отличаются гибкой обдуманной системой управления, не обременены крупными кредитами и используют оптимальную логистическую тактику. Они сделали перерыв для накопления и перераспределения ресурсов и впоследствии расширились за счет открытия терминалов выдачи в новых местах.

Касательно будущего развития российского рынка транспортно-логистических услуг, то, согласно мнению экспертов, они никак не блестящие. Спад рынка начался уже в 2013 г. После предельного 2010 г. с темпом роста 20,2 % рынок двигался по нисходящей. Все это является последствиями санкций, удорожание финансовых ресурсов и снижение покупательной способности у населения.

Продукция, на которую наложены санкции, частично заменяется продукцией из стран Латинской Америки, Китая, Ирана, Израиля и т.д.

В связи с уменьшением импорта товаров из ЕС сократилось и количество автоперевозок по европейскому направлению и возросло значение северо-западных и южных портов.

Таким образом, все трудности, через которые проходит страна в данный момент, можно использовать как двигатель развития российской экономики и логистики в частности. Перед транспортно-логистической системой стоят задачи развития дорожно-транспортной системы внутри страны, улучшения качества дорог, модернизации информационных логистических систем, переориентации импорта на новые рынки, реализации транзитного потенциала страны.

Список использованной литературы

1. Никода К.В. Текущее состояние и прогноз рынка контейнерных перевозок в России [Электронный ресурс] / К.В. Никода. – Режим доступа: <http://www.rostransport.com/article/2157>.

2. Рынок логистики в условиях экономического кризиса : [интервью с генер. директором City Express Алексеем Кичатовым]. – Режим доступа: <http://www.umniylogist.ru/interview/20150116170601-5345.html>.

3. Экономические санкции ЕС против РФ вступают в силу с 1 августа [Электронный ресурс] // РИА Новости экономика. – Режим доступа: <http://ria.ru/economy/20140731/1018365061.html>.

Информация об авторах

Малецкая Марина Борисовна – кандидат экономических наук, доцент, кафедра логистики и коммерции, Байкальский государственный университет, 664003, г. Иркутск, ул. Ленина, 11, e-mail: rybakovskaya5@mail.ru.

Бублик Александр Родионович – магистрант, кафедра логистики и коммерции, Байкальский государственный университет, 664003, г. Иркутск, ул. Ленина, 11, e-mail: rockdude@inbox.ru.

Authors

Maletskaya Marina Borisovna – candidate of economic science, associate professor, Department of logistics and commerce, Baikal State University, 11, Lenin str., 664003, Irkutsk, e-mail: rybakovskaya5@mail.ru.

Bublik Alexandr Rodionovich – master student, department of logistics and commerce, Baikal State University, 11, Lenin, str., Irkutsk, 664003, e-mail: rockdude@inbox.ru.