

## МОРСКОЙ ТРАНСПОРТ В СИСТЕМЕ МЕЖДУНАРОДНЫХ БИЗНЕС-ОПЕРАЦИЙ

Бердина М.Ю.<sup>1</sup>, Торосян Е.К.<sup>2</sup>

<sup>1</sup>ФГАОУ ВПО «Санкт-Петербургский государственный университет аэрокосмического приборостроения»; г. Санкт-Петербург, Россия, e-mail: [svitkova\\_marina@mail.ru](mailto:svitkova_marina@mail.ru);

<sup>2</sup>ФГАОУ ВПО «Санкт-Петербургский национальный исследовательский университет информационных технологий, механики и оптики», г. Санкт-Петербург, Россия, e-mail: [etorosyan@mail.ru](mailto:etorosyan@mail.ru)

Статья посвящена анализу доли морского транспорта в системе международных коммерческих перевозок. Определены основные транспортные условия внешнеторгового контракта, где особо выделена роль и структура транспортной составляющей в контракте. Показан сравнительный анализ доли основных видов транспорта в международном бизнесе по странам и по видам грузоперевозок. Показана динамика влияния морского транспорта на развитие международных бизнес-операций в целом. Определены факторы, влияющие на транспортное обслуживание международных бизнес-операций, где особо отмечена роль морских перевозок. Особое место в статье уделено роли морских перевозок для России как по внутренним, так и во внешним морским путям, а также водному сообщению между Россией и странами СНГ. Определены основные проблемы, препятствующие активному развитию морских перевозок, и показаны пути их возможного решения.

Ключевые слова: система транспортных коммуникаций, транспортные условия внешнеторгового контракта, Инкотермс, морской транспорт, транспортная составляющая в международных бизнес-операциях, объем грузооборота, морское судоходство.

## MARITIME TRANSPORT IN INTERNATIONAL BUSINESS OPERATIONS

Berdina M.Y.<sup>1</sup>, Torosyan E.K.<sup>2</sup>

<sup>1</sup>Saint-Petersburg State University of Aerospace Instrumentation, Saint-Petersburg, Russia, e-mail: [svitkova\\_marina@mail.ru](mailto:svitkova_marina@mail.ru)

<sup>2</sup>Saint-Petersburg National Research University of Information Technologies, Mechanics and Optics, Saint-Petersburg, Russia, e-mail: [etorosyan@mail.ru](mailto:etorosyan@mail.ru)

The article is devoted to the analysis of the share of maritime transport in the system of international commercial traffic. Key transport conditions of the foreign trade contract identified, which highlighted the role and structure of the transport component in the contract. It was shown the comparative analysis of the share of the main modes of transport in international business by country and by type of transportation. The dynamics of the impact of maritime transport was shown on the development of international business transactions in general. It was determined the factors affecting the servicing of international business operations, which specifically refer to the role of maritime transport. A special place in the article is paid to the role of maritime transport to Russia for both internal and external sea routes, and the sea routes between Russia and CIS countries. It was determined the main problems hindering the active development of sea transport and was proposed the ways of their possible solutions.

Keywords: transport communication system, transport conditions of foreign trade contract, incoterms, sea transport, the transport component in international business operation, the volume of cargo turnover, sea shipping.

Международные транспортные операции среди всего многообразия бизнес-операций, совершаемые на внешних рынках, отличаются большей сложностью по сравнению с операциями, выполняемыми на внутреннем рынке. Это объясняется как большими расстояниями, так и вовлечением в международные перевозки большего числа субъектов, наличием специфических факторов и условий транспортировки грузов (табл. 1).

Таблица 1

**Факторы, влияющие на транспортное обслуживание международных бизнес-операций [1]**

ЭКОНОМИЧЕСКИЕ	<ul style="list-style-type: none"> <li>• членство в международных транспортных организациях и реализация международных соглашений в области транспорта</li> <li>• государственная система контроля за деятельностью транспортных предприятий и предпринимателей в области международных перевозок и иностранных перевозчиков на территории стран</li> <li>• защита и поддержка деятельности транспортных предприятий и предпринимателей на внешних рынках</li> <li>• создание необходимых условий развития международной транспортной инфраструктуры</li> </ul>
ПОЛИТИКО-ПРАВОВЫЕ	<ul style="list-style-type: none"> <li>• характер взаимоотношений государств (в т.ч. «транзитных»), влияющих на ВЭД</li> <li>• транспортная и торговая политики стран, союзов, международных ассоциаций, участвующих в транспортном обеспечении бизнес-операций</li> <li>• государственное экономическое и коммерческо-правовое регулирование транспортной деятельности</li> <li>• государственное содействие формированию и функционированию рынков транспортных услуг</li> </ul>
ПРИРОДНЫЕ	<ul style="list-style-type: none"> <li>• природно-климатические особенности стран и регионов, в которых осуществляется транспортное обеспечение ВЭД</li> <li>• степень развития отдельных видов транспорта общего пользования, зависящих от географических особенностей страны, размеров ее территории, исторических условий формирования транспортной сети</li> <li>• сезонность перевозок и работы отдельных видов транспорта общего пользования</li> <li>• состояние метеорологической обстановки</li> </ul>
ТЕХНОЛОГИЧЕСКИЕ	<ul style="list-style-type: none"> <li>• уровень НТП на отдельных видах транспорта</li> <li>• уровень навигационного обслуживания</li> <li>• уровень развития отдельных прогрессивных транспортно-технологических систем</li> <li>• регулярность и качество транспортного обслуживания</li> <li>• технико-эксплуатационные характеристики транспортных средств, перегрузочной техники</li> <li>• транспортная характеристика перевозимых грузов</li> <li>• надежность работы технических средств и безопасность движения транспортных средств на отдельных видах транспорта</li> <li>• контроль за выполнением нормативных требований эксплуатации транспортных средств</li> <li>• квалификация кадров, обслуживающих транспортную технику и отвечающих за ее состояние и эксплуатацию</li> </ul>

Развитие современных видов транспорта и систем телекоммуникаций кардинальным образом изменили характер мировой экономики и международной торговли, способствовали формированию новых товарных и финансовых рынков, дали возможность более рационально и оперативно использовать преимущества международного разделения труда, ускорили мировые интеграционные процессы. Как свидетельствует мировой опыт, при проведении экономических преобразований, а также в периоды экономических кризисов государство уделяло повышенное внимание развитию *системы транспортных коммуникаций*.

Специфическая особенность рынка транспортных услуг состоит в том, что в отличие от рынков товаров, имеющих вещественную форму, здесь сделки заключаются на

продукцию, которая еще не произведена и будет потребляться одновременно с ее производством.

Проводя национальную внешнеэкономическую политику, одним из принципов которой является расширение взаимовыгодного сотрудничества с государствами всех континентов, обладая огромным ресурсным и производственным потенциалом, Россия является одним из крупнейших участников мирового товарообмена. Хотя российская транспортная система имеет резервы производственных мощностей, она не в полной мере готова к обеспечению перспективных объемов перевозок грузов и пассажиров, в том числе следующих через территорию России транзитом. Это обусловлено, прежде всего, имеющимися диспропорциями развития мощностей различных видов транспорта для обеспечения перевозок отдельных видов грузов, значительным износом основных фондов транспортных предприятий, неразвитостью системы операторов перевозок в международном сообщении, значительным отставанием уровня качества транспортного обслуживания по сравнению с современными международными требованиями.

Транспортное обеспечение внешнеэкономических сделок является одним из ключевых элементов их эффективной реализации.

В международной торговле используются, в зависимости от места отправления/назначения, удобства и скорости доставки и ряда других факторов, следующие виды транспорта: морской, воздушный, железнодорожный, внутренний водный (речной), автомобильный, трубопроводный (табл. 2). По причине большой протяженности водного пространства, разделяющего основные экономические регионы мира, основными видами транспорта с точки зрения глобального подхода являются морской и воздушный. Морской транспорт обеспечивает перевозки более 60 % объема международной торговли.

Таблица.2

Характеристики основных видов транспорта [1]

Вид	ПРЕИМУЩЕСТВА	НЕДОСТАТКИ
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ высокая провозная и пропускная способность</li> <li>■ независимость от климатических условий, времени года и суток</li> <li>■ высокая регулярность перевозок</li> <li>■ относительно низкие тарифы</li> <li>■ высокая скорость доставки грузов на большие расстояния</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ ограниченное число перевозчиков</li> <li>■ большие капиталовложения в производственно-техническую базу</li> <li>■ высокая материалоемкость и энергоемкость перевозок</li> <li>■ низкая доступность к конечным точкам продаж (потребления)</li> <li>■ недостаточно высокая сохранность груза</li> </ul>
ТРУБОПРОВОДНЫЙ	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ низкая себестоимость</li> <li>■ высокая производительность</li> <li>■ высокая сохранность груза</li> <li>■ низкая капиталоемкость</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ ограниченность видов груза</li> <li>■ недостаточная доступность малых объемов транспортируемых грузов</li> </ul>

<b>МОРСКОЙ</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ возможность межконтинентальных перевозок</li> <li>■ низкая себестоимость перевозок на дальние расстояния</li> <li>■ высокая провозная и пропускная способность</li> <li>■ низкая капиталоемкость перевозок</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ ограниченность перевозок</li> <li>■ низкая скорость доставки</li> <li>■ зависимость от географических, навигационных и погодных условий</li> <li>■ необходимость создания сложной портовой инфраструктуры</li> </ul>
<b>АВТОМОБИЛЬНЫЙ</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ высокая доступность</li> <li>■ возможность доставки груза «от двери до двери»</li> <li>■ высокая маневренность, гибкость, динамичность</li> <li>■ высокая скорость доставки</li> <li>■ возможность использования различных маршрутов и схем доставки</li> <li>■ высокая сохранность груза</li> <li>■ возможность отправки груза маленькими партиями</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ низкая производительность</li> <li>■ зависимость от погодных и дорожных условий</li> <li>■ относительно высокая себестоимость перевозок на большие расстояния</li> <li>■ недостаточная экологическая чистота</li> <li>■ невозможность использования как магистрального транспорта</li> </ul>
<b>ВОЗДУШНЫЙ</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ наивысшая скорость доставки грузов</li> <li>■ высокая надежность</li> <li>■ наивысшая сохранность грузов</li> <li>■ наиболее короткие маршруты перевозок</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ высокая себестоимость</li> <li>■ высокая капитал-, материало- и энергоемкость,</li> <li>■ метеозависимость,</li> <li>■ недостаточная географическая доступность</li> </ul>

Грузовладельцы оплачивают судовладельцам в виде фрахта за перевозки грузов в международных морских сообщениях 105–110 млрд долл. ежегодно, что составляет порядка 7 % стоимости мирового экспорта. Наземные виды транспорта, в частности, автомобильный, используются для перевозки грузов между ближайшими странами, что особенно характерно для Европы, где расстояния перевозок сравнительно небольшие. В то же время железнодорожный транспорт играет важную роль в международных транспортных коридорах между странами Европы и Азии. Как не трудно заметить, главная особенность транспорта – перемещение материальных объектов. Его функции включают соединение производственных ресурсов в процесс воспроизводства, обеспечение их доступа и готовых товаров на рынок.

**Международные транспортные операции** – операции, связанные с перемещением внешнеторговых грузов на внешних относительно страны продавца и страны покупателя участках маршрута перевозки. При осуществлении внешнеторговых операций управление транспортировкой состоит из следующих основных этапов:

- выбор способа транспортировки,
- выбор вида транспорта,
- выбор транспортных средств,
- выбор перевозчиков и экспедиторов.

Доля транспортных затрат в цене товара колеблется от 1 до 50 %. В среднем, эта величина составляет 10 % от стоимости сделки.

Содержание и объем транспортных операций определяются:

- ⇒ видом транспорта,
- ⇒ транспортной характеристикой грузов (сухой, наливной, перевозимый в контейнерах или на особых условиях, пакетированный),
- ⇒ периодичностью перевозки (регулярные и нерегулярные),
- ⇒ порядком прохождения границы (перегрузочные и бесперегрузочные перевозки),
- ⇒ \видом транспортно-технологической системы (пакетная, контейнерная, ролкерная, лихтеровозная, паромная, буксировка на барже, «река-море»),
- ⇒ местом завершения перевозки (в соседней стране, транзит, кольцевые перевозки),
- ⇒ видом сообщений (прямое, с переотправкой).

**Транспортные условия** – особый раздел международного контракта купли-продажи товаров. Они предусматривают порядок перевозки грузов, сроки отгрузки и доставки, порядок расчетов, связанных с транспортировкой груза. Содержание данного раздела контракта зависит от предмета сделки (типа груза), способа транспортировки и вида груза, базисного условия поставки. Последний может быть сформулирован сторонами сделки самостоятельно либо определен на основе Международных правил толкования торговых терминов – *Инкотермс* [8].

Следует различать понятия транспортные затраты и транспортная составляющая. *Транспортная составляющая* – условная величина транспортных затрат, включаемых во внешнеторговую цену товара в зависимости от установленного в контракте базиса поставки. *Транспортные затраты* – фактическая стоимость перевозки экспортно-импортной продукции в процессе реализации торговой сделки. Стороны должны стремиться к как можно более подробному изложению транспортных условий контракта. Это позволит не только избежать возможных разногласий в процессе его исполнения, но и обеспечит четкое планирование транспортных и сопутствующих им операций и соответствующих расходов сторонами сделки.

Полученные сведения дают возможность, *во-первых*, правильно выбрать базис поставки и просчитать продажную/закупочную цену товара при реализации его с доставкой или без доставки; *во-вторых*, выбрать на основании калькуляции транспортных издержек направление, по которому наиболее выгодно отправить груз; *в-третьих*, правильно

сформулировать транспортные условия в контрактах с учетом всех возможных издержек. Наиболее широкий круг транспортных вопросов включается в контракт при базисах поставки, которые предусматривают передачу товара продавцом уже в пути, таких, как DAP, FOB, CIF.

К вопросам, связанным с доставкой и требующим особой проработки в контракте, относятся следующие [10]:

⇒ Срок отгрузки из пункта/порта отправления (термины группы E, F, C) либо доставки товара в пункт/порт назначения (термины группы D).

⇒ Наименование пункта отправления при базисах поставки EXW и группы F и пункта назначения – при условиях групп C и D.

⇒ Порядок сдачи товара продавцом перевозчику и принятия его покупателем от транспортного средства.

⇒ Система взаимной информации продавца и покупателя, с одной стороны, о готовности товара к грузовым операциям, а с другой стороны, о сроках прибытия транспортного средства под грузовые операции.

⇒ Распределение расходов между продавцом и покупателем.

⇒ Согласование вида договора, которым должна быть впоследствии оформлена международная перевозка.

⇒ Нормы погрузки-выгрузки и время, положенное по договору купли-продажи на выполнение грузовых операций.

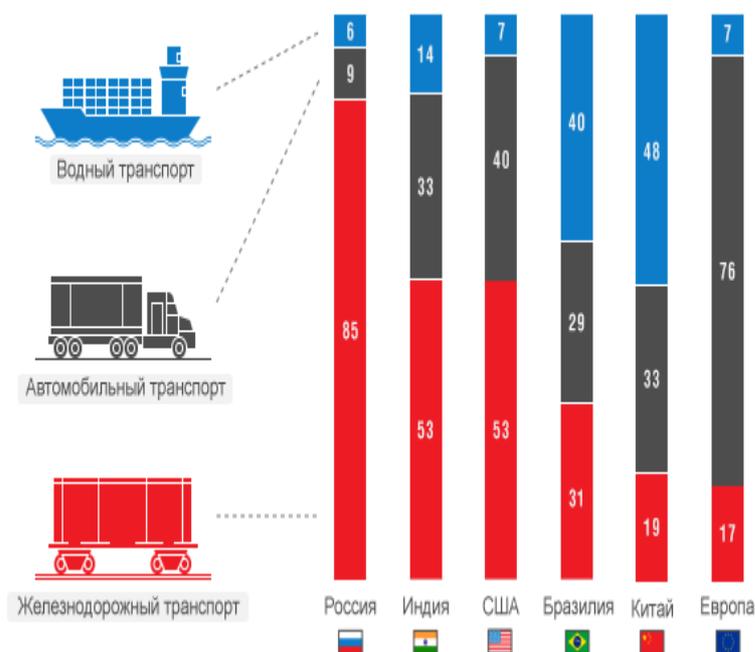
⇒ Порядок размещения груза на транспортном средстве.

⇒ Транспортная упаковка и маркировка.

⇒ Другие условия, связанные с транспортной спецификой товара или особенностями способа и маршрута перевозки.

⇒ Вопросы, связанные со страхованием груза в процессе доставки (условия страхования, период страхования, вид страхового полиса и др.).

При анализе транспортных услуг используется показатель грузооборота (рис.1), показывающий, на сколько приходится переместить тонну груза, чтобы создать 1 долл. ВВП. Этот показатель неоднозначно отражает роль различных видов транспорта в системе транспортных услуг. Так, высокие показатели грузооборота у морского транспорта, которым обеспечивается 60 % мирового грузооборота, в то время как больше всего грузов в мире перевозится автомобильным транспортом, т.к. средняя дальность морской перевозки составляет несколько тысяч километров, а дорожной – 25 км.



Источники: [4, 12, 13, 14, 15, 17]

Рис. 1. Разбивка грузооборота по основным видам транспорта и странам (ткм)

Рынок грузоперевозок в 2014 году (период январь – апрель) увеличился на 1,1 % по сравнению с аналогичным периодом прошлого года, продемонстрировав грузооборот в 1,648 трлн тонн-км. Если рассматривать структуру грузооборота, можно сделать вывод, что трубопроводный и железнодорожный транспорт занимают большую долю (рис.2).

### Грузооборот России по видам транспорта в январе-апреле 2014 года (млрд. т-км)

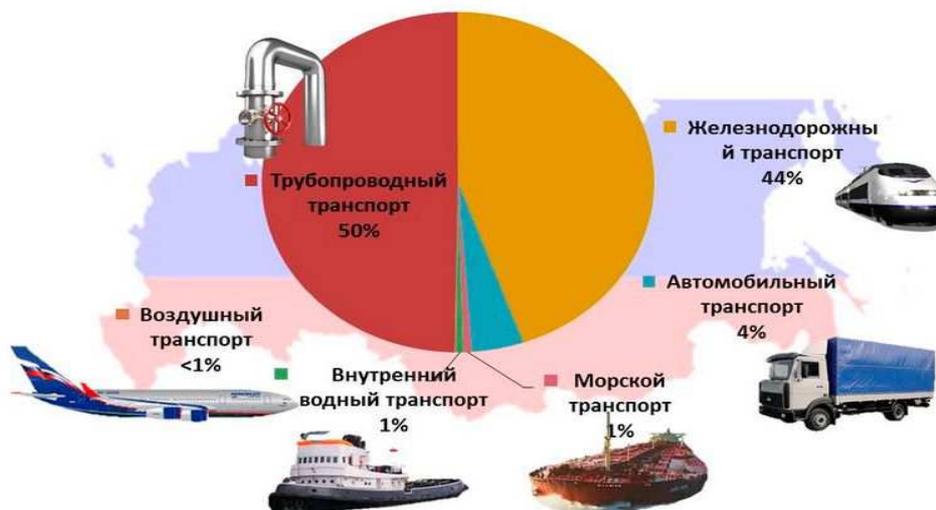


Рис. 2. Динамика грузооборота в России по видам транспорта [9]

Такие низкие темпы роста во многом связаны с нестабильной ситуацией на внутреннем рынке и сложной международной обстановкой. Колебания курсов валют, ограничения на торговлю, ухудшение инвестиционного климата и снижение спроса на сырьё в Китае и Европе (из-за снижения темпов роста промышленности) все это отрицательно сказалось на росте индустрии перевозки грузов (рис.3).

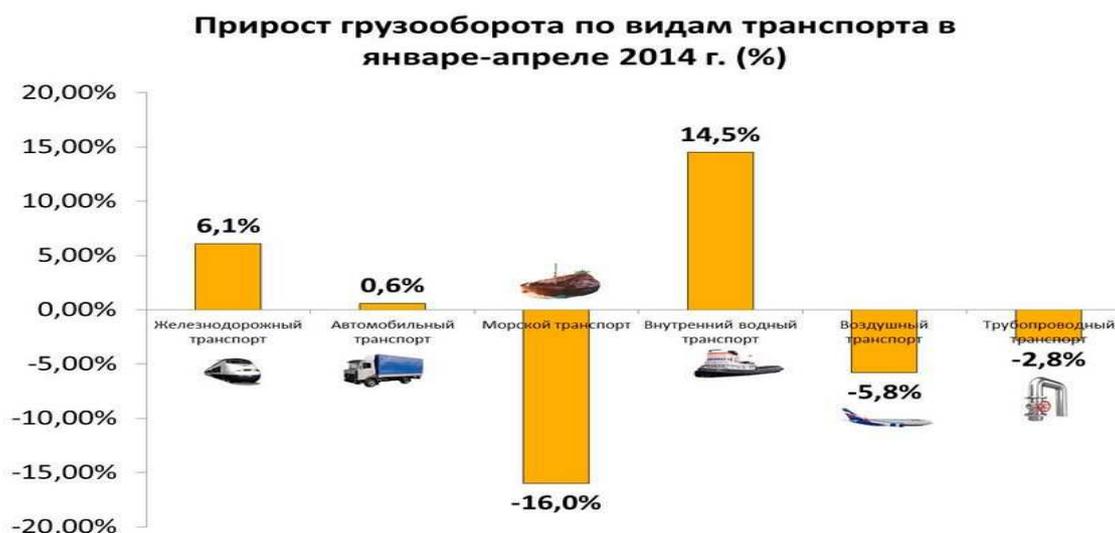


Рис.3. Динамика прироста грузооборота в мире по видам транспорта [9]

Вместе с тем объемы перевозок экспортных грузов через российские морские порты за 11 месяцев 2014 года выросли на 11,7 % до 230,5 млн т по сравнению с аналогичным периодом прошлого года [7].

Объем грузоперевозок всеми видами транспорта (без учета транспортировки по трубопроводам) на территории стран СНГ в январе – сентябре 2014 года увеличился на 0,8 % к отчетному периоду 2013 года и составил 5,52 млрд тонн [5]. В то же время, как отмечается в статистике, темпы роста объемов снижаются. К примеру, показатель роста за январь – сентябрь в 2013 году к 2012 году составил 2,2 %.

Согласно данным, в январе – сентябре 2014 года общий грузооборот стран СНГ увеличился на 3,3 % до 2421 млрд тонно-км. В то же время, по итогам января – сентября 2013 года был зафиксирован спад грузооборота к 2012 году на 2,7 %. Таким образом, рост грузооборота в 2014 году свидетельствует о положительной динамике отправок грузов в дальнем сообщении.

Долгое время флот состоял из универсальных судов, используемых для перевозки всех видов грузов и пассажиров. Первым шагом к специализации судов было выделение пассажирских – более удобных, с повышенной комфортабельностью палуб, оборудованных концертными залами, ресторанами, купальными бассейнами, игровыми площадками и т.п. От пассажирских судов отделилась своего рода «ветвь» крупных кораблей, приспособленных для отдыха и развлечения пассажиров, совмещенного с путешествием по экзотическим портам и странам. Затем из грузовых кораблей выделились танкеры для бестарной перевозки нефти, нефтепродуктов, сжиженного газа. Со второй половины XX века начался процесс углубления специализации кораблей мирового флота. Появились углевозы, рудовозы, лесовозы, контейнеровозы, суда с горизонтальной погрузкой-выгрузкой колесной

техники, суда-рефрижераторы для перевозки скоропортящихся продуктов, лихтеровозы, суда-паромы и т.п. (рис. 4). В свою очередь углубилась специализация танкеров (для перевозки растительного масла, винного сырья, патоки, молока и т.п.). Несмотря на более высокие эксплуатационные расходы, большие порожние пробеги, специализированные суда в ряде случаев оказываются более экономичными.

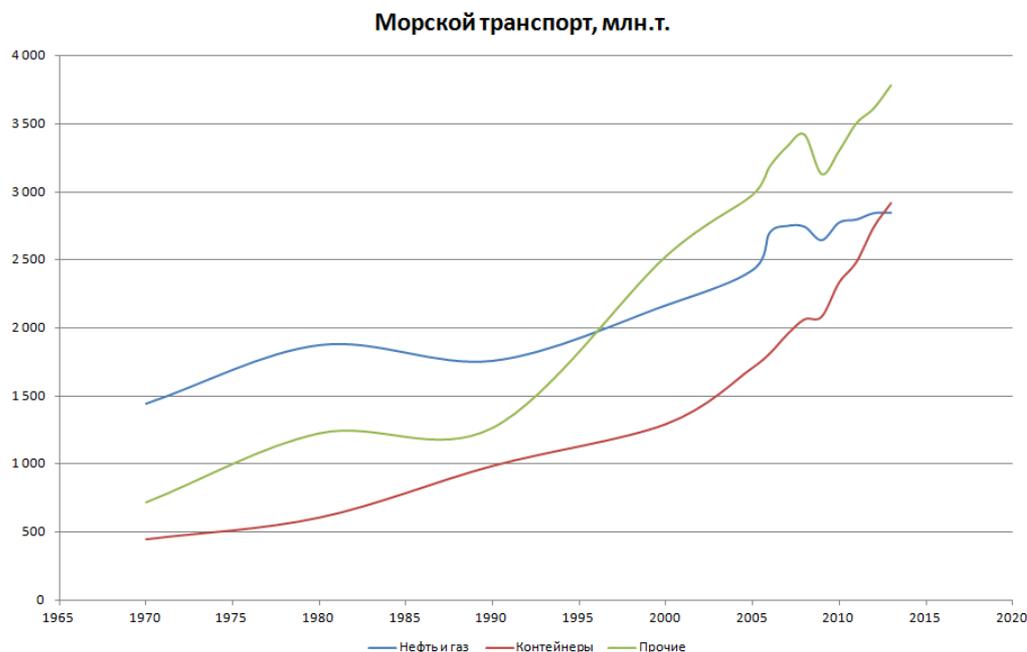


Рис. 4. Динамика объемов перевозок морским транспортом отдельных видов грузов [16]

Как видно на рис. 4, перевозка нефти хорошо коррелирует с ее добычей, есть спад после энергетических кризисов 70-х и достаточно слабый рост после. Мощнее всего выросли контейнерные перевозки – более чем в 6 раз. Кроме того, особо следует отметить, что динамика перевозки углеводородов морским транспортом стоит особняком в структуре общего числа международных бизнес-операций.

Перевозки морским транспортом осуществляются во внутренних и внешних сообщениях. В последние годы все больший удельный вес получают перевозки, осуществляемые по рекам и морям (так называемые перевозки «река-море») на судах, обладающих достаточными мореходными качествами и маневренностью. Во внешних сообщениях различают два вида перевозок: а) перевозки при экспорте и импорте; б) перевозки между иностранными портами.

Кроме того, выделяют две основные формы организации морского судоходства: линейную, или регулярную – судоходство на направлениях с регулярным грузопотоком (на таких линиях судна закрепляются не менее чем на 3 месяца) и рейсовую, или трамповую – при непостоянном потоке без закрепления за линией судов [10].

Грузовую базу линейного судоходства представляют главным образом генеральные (тарно-штучные) грузы. На линейных судах перевозятся относительно небольшие партии

грузов; в основном это готовые изделия и полуфабрикаты. Линии подразделяются на односторонние (работают суда только одной страны или одной судоходной компании), двусторонние (поддерживаются судами компаний двух стран или двух судоходных предприятий) и конференциальные (работают суда двух и более компаний из одной или разных стран).

Работа судов последовательными рейсами в заграничии применяется преимущественно для транспортировки потоков массовых (насыпных, навалочных) грузов. Как и при линейных перевозках, на том или ином направлении грузопотока закрепляется определенный тоннаж, но в данном случае он действует только от порта погрузки до порта назначения, без промежуточных заходов для дозагрузки. Движение судов согласуется с клиентами, а перевозки осуществляются по специальному графику. Такая работа организуется для выполнения внешнеторговых контрактов на покупку/продажу больших партий однородного груза, поставляемого по длительным контрактам. Вопросами установления линий и поддержания работы судов последовательными рейсами занимаются непосредственно пароходства на основе прямых договоров с грузовладельцами.

Трамповое судоходство занимается, как правило, перевозками отдельных видов массовых грузов (лес, уголь, руда, зерно, нефть и нефтепродукты и т.д.). Порядок работы конкретного состава судов, выполняющих такие перевозки, определение портов захода, расписания движения, условий погрузки/выгрузки/перевозки, устанавливается пароходством, как правило, ежеквартально с последующим уточнением по месяцам.

Перевозка грузов морским и речным транспортом показала отрицательную динамику и продемонстрировала спад в 16 % за период январь – май 2014 года. Это связано, как мы уже отметили, с уменьшением доли сырых нефтепродуктов и других сырьевых материалов в общей доле экспорта (рис. 5).

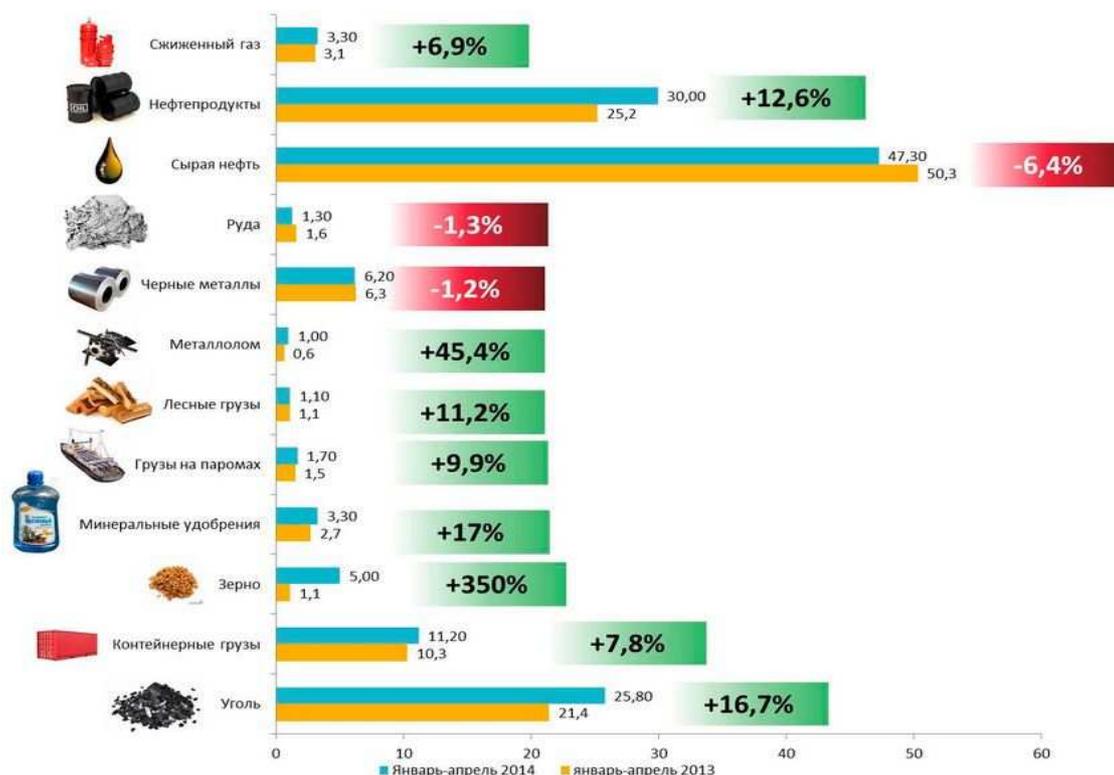


Рис. 5. Объем грузоперевозок морским транспортом за 2013–2014 гг. [3]

Всего за 2014 год перевалено российских грузов в морских портах России, Балтии и Украины 700,1 млн т (из них: сухогрузов – 339,6 млн т, наливных – 360,5 млн т), что на 3,8 % больше, чем за 2013 год. Объем перевалки грузов в морских портах России увеличился на 5,7 % до 623,6 млн т, внешнеторговых – на 5,2 % до 582,8 млн т, в том числе сухогрузы – 268,4 млн т(+12,2%), наливные – 314,4 млн т.

Объем перевалки российских грузов в морских портах Балтии и Украины составил 76,6 млн т (-9,7 %), в том числе сухогрузов – 47,2 млн т (-2,8 %), наливных – 29,3 млн т. (-18,9 %). Объем перевалки грузов в морских портах России за 2014 год увеличился по сравнению с 2013 годом на 5,7 % и составил 623,6 млн т, в том числе сухогрузов – 292,4 млн т (+14,1 %), наливных – 331,2 млн т. (-0,7 %). Увеличение объема перевалки сухогрузов через морские порты России обусловлено увеличением перевалки угля на 15,1 % до 116,3 млн т, грузов в контейнерах на 5,3 % до 46,8 млн т, чёрных металлов на 6,0 % до 23,3 млн т, зерна в 1,6 раза до 29,7 млн т, минеральных удобрений на 13,7 % до 14,7 млн т, грузов на паромках в 1,7 раза до 11,1 млн т, металлолома на 27,2 % до 4,6 млн т и лесных грузов на 9,6 % до 4,8 млн т.

В то же время уменьшилась перевалка руды на 18,0 % до 6,1 млн т, тарно-штучных на 21,3 % до 4,1 млн т, рефрижераторных грузов на 2,1 % до 3,6 млн т и цветных металлов на 12,5 % до 3,3 млн т. Перевалка наливных грузов уменьшилась в основном за счёт перегрузки сырой нефти на 9,8 % до 187,1 млн т, в то же время увеличилась перевалка нефтепродуктов

на 14,7 % до 128,2 млн т и сжиженного газа на 10,2 % до 12,2 млн т. Анализ грузооборота морских портов по направлениям показывает, что рост объёмов перевалки отмечен в экспорте на 6,7 %, транзите на 1,4 % и в каботаже на 13,3 %. В импорте зафиксировано снижение на 5,7 %. На долю экспортных грузов приходится 78,9 % от общего грузооборота морских портов, импортных – 7,0 %, транзитных – 7,6 %, каботажных – 6,5 % [2].

На рис. 6 приведена динамика погрузки и получения грузов морским транспортом по развитым и развивающимся экономикам. Хорошо заметно, что до кризиса развитые страны значительно больше получали товаров, чем отправляли. Сейчас и по развитым, и по развивающимся экономикам цифры сближаются, причем товарооборот грузов по развитым экономикам снижается, а по развивающимся растет, причем особенно растет именно получение грузов. Анализ грузооборота морских портов по направлениям показывает, что рост объёмов перевалки отмечен в экспорте – на 2,9 %, в импорте – на 1,9 %, в транзите на 10,4 % и в каботаже – на 13,2 %.

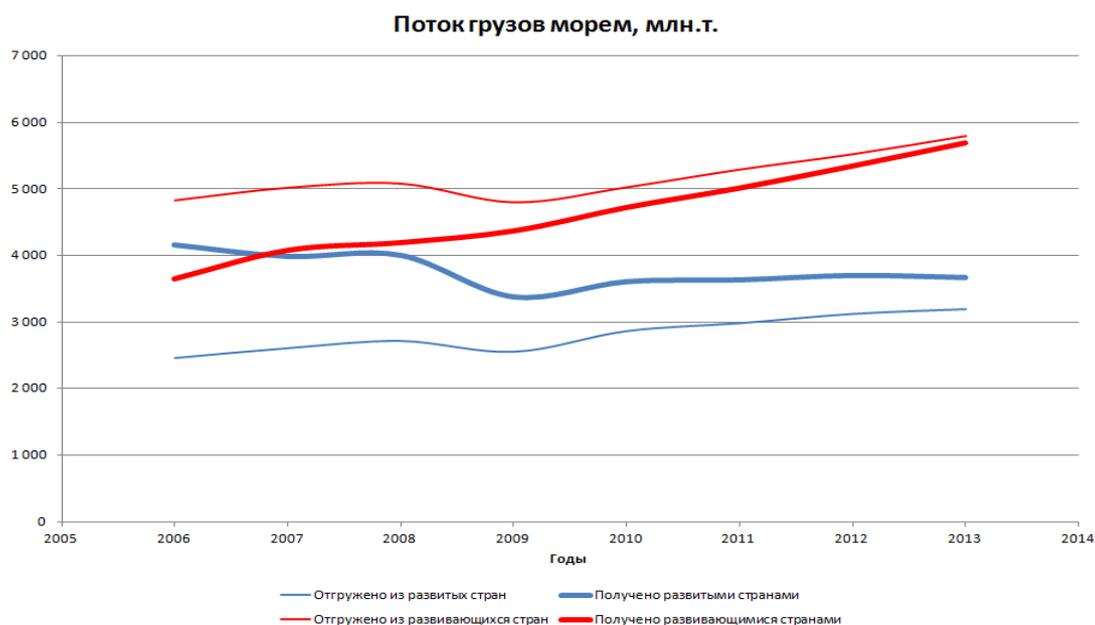


Рис.6. Динамика морских перевозок грузов в развитых и развивающихся странах [16]

На долю экспортных грузов приходится 78,1 % от общего грузооборота портов, импортных – 7,8 %, транзитных – 8,0 %, каботажных – 6,1 %. Основной объём груза перегружается в Балтийском, Азово-Черноморском и Дальневосточном бассейнах, их доля составляет 36,7 %, 29,6 % и 24,6 % грузов соответственно. Доля Арктического бассейна составляет 7,8 %, Каспийского – 1,3 %. Грузооборот морских портов Арктического бассейна вырос на 19,2 % и составил 46,1 млн т. В Балтийском бассейне морские порты перегрузили 216,1 млн т грузов, что больше показателя прошлого года на 4,2 %. Объём перевалки грузов морских портов Азово-Черноморского бассейна уменьшился на 1,3 % и составил 174,4 млн т.

Грузооборот морских портов Каспийского бассейна уменьшился на 21,6 % и составил 7,8 млн т. В Дальневосточном бассейне переработка грузов увеличилась на 7,8 % до 144,8 млн т.

Одно из важных направлений технического прогресса на морском транспорте – развитие и взаимодействие его с другими видами транспорта. На морском транспорте наблюдается рост единичной грузоподъемности флота, что приводит к снижению транспортных расходов, а также вовлечению в международную торговлю новых стран и регионов. При перевозке лесных грузов – пропсов, балансов, пиломатериалов в пакетированном виде – стали использовать не суда-лесовозы, а суда-пакетовозы большей грузоподъемности.

Подводя итоги, в заключение еще раз отметим следующие ключевые тезисы.

Во-первых, геополитическое положение России между двумя динамично развивающимися мировыми центрами деловой активности – Европой и Азией – предопределяет ее особую, ключевую роль в обеспечении евроазиатских связей. Увеличение объемов экспортно-импортных и транзитных грузовых, а также международных пассажирских перевозок по транспортным коммуникациям России будет определяться темпами экономического роста и структурных преобразований в экономике, техническим уровнем транспортной системы и качеством предоставляемых услуг.

Во-вторых, ключевая роль транспортировки в логистике объясняется не только большим удельным весом транспортных расходов в общем составе логистических издержек, но и тем, что без транспортировки невозможно само существование материального потока. Зачастую транспортный сервис, дополненный операциями грузопереработки, например, на грузовых терминалах, включает подавляющее большинство логистических активностей для внешних и интегрированных логистических систем.

В-третьих, одним из ключевых параметров роли транспорта в международных бизнес-операциях, отражая тесную связь торговли товарами и услугами, является категория «транспортная составляющая» – отношение фрахта (стоимости перевозки) к стоимости перевозимого груза, оказывая тем самым решающее значение на международную специализацию: если стоимость расходов на перевозку превышает стоимость товаров, то реализация товара невыгодна.

Наконец, несмотря на не столь значительную долю морских перевозок в мире в целом, именно с помощью морского транспорта, благодаря удобству, большой вместимости и эффективности, осуществляется значительная доля внешнеторговых сделок.

## Список литературы

1. Внешнеэкономическая деятельность: вспомогательные операции и государственное регулирование: учебное пособие / под ред. В.И. Черенкова. – Ростов-на-Дону: Феникс, 2008.
2. Обзор перевозок грузов через порты России, Балтии и Украины за 2014 год. URL: <http://www.transrussia.net/analytics/2014/12/analytics.aspx>.
3. Обзор развития мирового рынка транспорта / Консалтинговое агентство «РБК». URL: - [http://marketing.rbc.ru/reviews/transport2013/chapter\\_5\\_2.shtml](http://marketing.rbc.ru/reviews/transport2013/chapter_5_2.shtml).
4. Основные показатели транспортной деятельности в России, 2010 [электронный ресурс] / Официальный сайт Федеральной службы государственной статистики. URL: [www.gks.ru](http://www.gks.ru).
5. Официальный сайт издания «Морские вести России». URL: <http://www.morvesti.ru/detail.php?ID=29736>.
6. Официальный сайт Министерства транспорта РФ. URL: [www.mintrans.ru](http://www.mintrans.ru).
7. Официальный сайт ОАО «Российские железные дороги». URL: [www.rzd.ru](http://www.rzd.ru).
8. Официальный сайт по Инкотермс-2010. URL: [http://www.tamognia.ru/incoterms\\_2010](http://www.tamognia.ru/incoterms_2010).
9. Рынок грузоперевозок 2014 (по итогам полугодия). URL: <http://tc-logistik.ru/rynok-gruzoperevozk-2014-v-rossii/> (дата обращения: 05.08.2014).
10. Саркисов С.В. Логистика и транспортное обеспечение ВЭД. Учебный модуль. – М.: ГОУВПО ВАВТ Минэкономразвития России, 2013.
11. Щербанин Ю. Транспортно-логистическое обеспечение и международные перевозки углеводородного сырья: учебное пособие. – М.: Инфра-М, 2012.
12. Brazil Freight Transport Report [электронный ресурс]. URL: [www.businessmonitor.com](http://www.businessmonitor.com) (дата обращения: 27.11.2014).
13. China's Infrastructure Focus Goes Global [электронный ресурс]. URL: [www.businessmonitor.com](http://www.businessmonitor.com) (дата обращения: 17.09.2014).
14. India Freight Transport Report / [электронный ресурс]. URL: [www.businessmonitor.com](http://www.businessmonitor.com) (дата обращения: 23.12.2014).
15. Maritime Transport – main annual results [электронный ресурс] / Отчет Евростата по морским перевозкам. URL: [www.ec.europa.eu](http://www.ec.europa.eu).
16. Review of maritime transport 2014. / UNCTAD. URL: [// www.unctad.com](http://www.unctad.com).
17. United States Freight Transport Report [электронный ресурс]. URL: [www.businessmonitor.com](http://www.businessmonitor.com) (дата обращения: 12.01.2015).

## Рецензенты:

Васюхин О.В., д.э.н., профессор, ФГАОУ ВПО «Санкт-Петербургский национальный исследовательский университет информационных технологий, механики и оптики», г. Санкт-Петербург;

Курочкина А.А., д.э.н., профессор, зав. кафедрой менеджмента ФГБОУ ВПО «Санкт-Петербургский государственный торгово-экономический университет», г. Санкт-Петербург.