

GALAXY



ЭКОНОМИКА и ЛОГИСТИКА 2013-2014 г.г.

2013- итоги 2014- прогноз

Раз в год GALAXY готовит выпуск "ЭКОНОМИКА и ЛОГИСТИКА".

Структура работы

1. Экономика РФ.
2. Прогнозы развития экономики по данным Минфина, Минэкономразвития и т.д.
3. Внешняя торговля.
4. Топливный рынок и прогнозы развития.
4. Грузооборот транспорта.
5. Транспорт.
6. Рынок 3PL услуг.
7. Взгляд в будущее: логистика-2050. Вариант компании DHL.
8. Источники информации.
9. Социальная ответственность.

Ноябрь 2013

Группа компаний GALAXY. Транспортные, консалтинговые, бухгалтерские услуги.





В основу логотипа GALAXY легло стилизованное изображение линзовидной галактики и графическое написание GALAXY.

Линзовидные галактики, это наиболее устойчивая форма галактик.

Название GALAXY (ГЕЛАКСИ) имеет смысловое значение, *галактика* - это гигантская, гравитационно-связанная система из звёзд и звёздных скоплений. Все объекты в составе *галактики* участвуют в движении относительно общего центра масс.

Это нашло отражение в бренд-мотивах группы GALAXY. Выбор названия чётко отражает концепцию развития группы компаний GALAXY, мы считаем, что развитие *галактики* схоже с развитием бизнеса:

1. В центре нашей звёздной системы находятся наши клиенты и мы вращаемся вокруг них.

Важным открытием учёных явилось то, что ядра галактик активны и галактические ядра могут меняться за несколько месяцев. Данное открытие совпало с открытиями маркетологов о том, что рынок изменился и сейчас всё вращается вокруг клиента и покупателя.

2. Исходя из концепции стратегического развития бизнеса, в центре находится управляющая компания GALAXY, вокруг которой зарождаются новые звёзды. Наша *галактика* это постоянно развивающаяся система. Как во всех *галактиках* у нас происходит превращение из одного газового облака, одной компании оказывающей только экспедиторские услуги, в целую звёздную систему.

Движение каждой отдельной галактики в каждый данный момент подчиняется законам механики.

Развитие нашей *галактики* также подчинено единому плану стратегического развития и опирается на законы развития экономики.

Наши цвета:

Синий цвет - цвет удачи. Он также символизирует доброту, верность, постоянство, расположение. У многих народов символизирует небо и вечность. В геральдике обозначает целомудрие, честность, добрую славу и верность. «Голубая кровь» говорит о благородном происхождении; англичане называют истинного протестанта «синим».

Поклонники у синего цвета появились уже в глубокой древности. Бог Митра (персидский бог) и Мардук (вавилонский бог богов) носили накидки цвета неба; трон бога Ягве украшался голубыми сапфирами; на предметах, которые считались священными, всегда лежали синие покрывала.

У христиан синий цвет ассоциировался с вечностью божественной силы и с великими тайнами.

Жёлтый цвет – цвет золота. Он самый яркий из всех цветов спектра. В древности, люди воспринимали этот цвет, как застывшее солнце.

Желтый - это цвет мудрости, ясности ума, оптимизма, чувства юмора, практичности и интеллекта. Способствует любознательности и познанию. Тесно связан с цивилизацией, анализом, наблюдениями и информацией. Жёлтый – смесь красного и зелёного.



На рисунке показана классического вида спиральная галактика. Галактика повернута плоскостью к наблюдателю, что позволяет рассмотреть все детали её строения.

Красный цвет – земной цвет жизни, издавна красный цвет считался цветом мудрости и власти. Этот цвет чаще всего выбирают активные натуры. Красный в сочетании с белым ассоциируется с чистотой и гармонией. Он всегда в движении, всегда источник энергии.

У древних иудеев он был царским цветом, в православии символизировал божественное проявление. В Древнем Риме цезари носили пурпурные тоги. В Китае об искреннем, откровенном человеке говорят «красное сердце». В средневековом христианском искусстве красный является символом милосердия и Божественно любви. Красное одеяние евангелиста Иоанна символизирует его любовь к действию.

Белый цвет – символизирует чистоту, невинность, легкость, свежесть, ослепительность, радость. Это символ духовности, ясности. В христианстве белый цвет света посвящен Богу-отцу. За этим же цветом закреплен в канонах иконописи и цвет Святых Девственниц. В христианской традиции белое обозначает родство с божественным светом. Буддистские вероучения наделяют белый цвет самообладанием и высшей духовной трансформацией через женственность мира. Индуизм связывает белый цвет с цветом чистого сознания и его манифестацией при духовном возвышении.

Все, что касается блага людей – это все белый цвет, цвет жизни, развития и процветания.

В средневековой Руси это цвет свободы: белыми слободами назывались города, освободившиеся от государственного тягла (т. е. налогов и обязанностей перед государством).





GALAXY LOGISTICS - логистическое подразделение GALAXY Group. Компания **GALAXY LOGISTICS** хорошо известна на рынке логистики, как оператор предоставляющий комплексные транспортные услуги.

Компания организует международные и внутрироссийские FTL перевозки грузов автомобильным, железнодорожным, морским транспортом и в стандартных 20 и 40 футовых контейнерах.

Комплекс транспортных услуг дополняют перевозки тяжеловесных и негабаритных грузов.

Одним из приоритетов **GALAXY LOGISTICS** является построение 3PL логистики, так как для наших Клиентов использование 3PL услуг — это весьма выгодная и эффективная форма сотрудничества с нами в области логистики.

Самыми активными потребителями нашей услуги 3PL, являются компании автомобильной промышленности, сетевые торговые операторы (товарные группы FMCG), а также нефтегазовый комплекс.



GALAXY EXPRESS подразделение GALAXY Group оказывает услуги по срочным, сборным и авиаперевозкам.

Перевозку мелкогабаритных грузов **GALAXY** начала в 2009 году, как дополнение к комплексу транспортных FTL услуг.

Сборные (малотоннажные) грузовые перевозки осуществляются автомобильным, железнодорожным, морским, авиационным транспортом. В зависимости от конкретных условий каждой перевозки грузов, товар может быть отправлен сначала на консолидированный склад **GALAXY** или транспортной компании и лишь потом, при формировании общей партии, загружен в транспортное средство. При доставке тоже возможны варианты. Груз может быть доставлен как напрямую к получателю, так и на склад транспортной компании в регионе.

GALAXY EXPRESS оказывает следующие логистические цепочки: «Дверь-дверь», «Дверь-склад», «Склад-склад», «Склад-дверь»



GALAXY CONSULTING консалтинговое подразделение GALAXY Group.

В ходе развития логистического бизнеса у руководителей группы появилась идея о том, что методы оптимизации бизнес-процессов, которые использовались в компаниях, где они отработаны, могут быть полезны для многих других компаний.

Логистика — сложно это или просто? «Конечно, это просто». Многие считают, что разбираются в логистике. «А что тут может быть сложного? Это не сложнее чем водить машину»? А каждый, кто умеет водить машину может выиграть гонку формулы 1?

Получается, что логистика это все-таки сложно. А раз это сложно, то доверять построение оптимальной логистической схемы лучше профессионалам.



В рамках консалтингового направления группы была выделена компания **ФИНКО**. **FINCO** оказывает консалтинговые и аудиторские услуги в области финансов и бухгалтерии.

Услуги компании могут быть интересны как для малого и среднего бизнеса в постановке бухгалтерского учёта и аутсорсинга бухгалтерии.

Для крупных компаний будет интересно предложение по оптимизации налогообложения, финансовый и бухгалтерский аудит.

В компании работают профессиональные бухгалтера, аудиторы и финансовые консультанты.



Ни одна компания не может существовать без информации, первоначально мы готовили исследование только для внутреннего пользования, т.к. ни одно исследование с рынка подготовленное профессиональными консалтинговыми компаниями нас не удовлетворяло. Работая на рынке логистики и консалтинга мы обязаны знать общее состояние экономики и рынки наших клиентов.

Однажды отправив "ЭКОНОМИКА и ЛОГИСТИКА" в качестве маркетингового хода, неожиданно мы получили запросы на регулярное предоставление материала. Самым удивительным для нас стал тот факт, что нашу работу используют крупные международные компании.

Раз в год GALAXY готовит расширенное исследование экономики и логистики и готовит выпуск "ЭКОНОМИКА и ЛОГИСТИКА".

В предыдущие годы, мы готовили информацию о рынке в мае, однако по просьбе наших клиентов мы поменяли традицию и готовим исследование в конце года.

Ряд компаний используют наши работы на ряду с другой маркетинговой и экономической информацией для её учёта при выстраивания своих стратегических планов, составления бюджетов и им удобно получать такой материал в конце года.

Ежеквартально наши специалисты готовят краткий обзор и прогноз по развитию экономики и возможные последствия для логистики.

Если Вы хотите получать наши материалы, просим сообщить об этом по адресу: info@glx.su

Структура работы

1. Экономика РФ.

- 1.1. Текущее состояние экономики РФ.
- 1.2. Промышленное производство.
- 1.3. Торговля.
 - 1.3.1. Розничная торговля.
 - 1.3.2. Оптовая торговля.
- 1.4. Потребительские цены.
- 1.5. Деловая активность организаций в России.
- 1.6. Доходы населения.
- 1.7. Население российской Федерации.

2. Прогнозы развития экономики по данным Минфина, Минэкономразвития

и т.д.

- 2.1. Факторы и условия социально-экономического развития РФ в 2014 - 2016 гг.

3. Внешняя торговля.

- 3.1. Географическая направленность внешнеэкономических связей России.
- 3.2. Мировая экономика.

4. Топливный рынок и прогнозы развития.

5. Транспорт.

- 5.1. Грузооборот транспорта.
- 5.2. Тарифы на автоперевозки.
- 5.3. Железнодорожные тарифы.
- 5.4. Рынок автоперевозок.
- 5.5. Рынок морских перевозок.
- 5.6. Железнодорожный транспорт.
- 5.7. Транспортная стратегия РФ до 2030 года.
- 5.8. Ограничения на автотранспорте.

6. Рынок 3PL услуг.

- 6.1. Глобальный 3PL рынок.
- 6.2. Рынок логистики РФ.
- 6.3. Трудности развития логистических компаний в РФ.
- 6.4. Развитие логистического аутсорсинга.
- 6.5. Виды логистических операторов.

7. Взгляд в будущее: логистика-2050. Вариант компании DHL.

8. Источники информации.

9. Социальная ответственность.

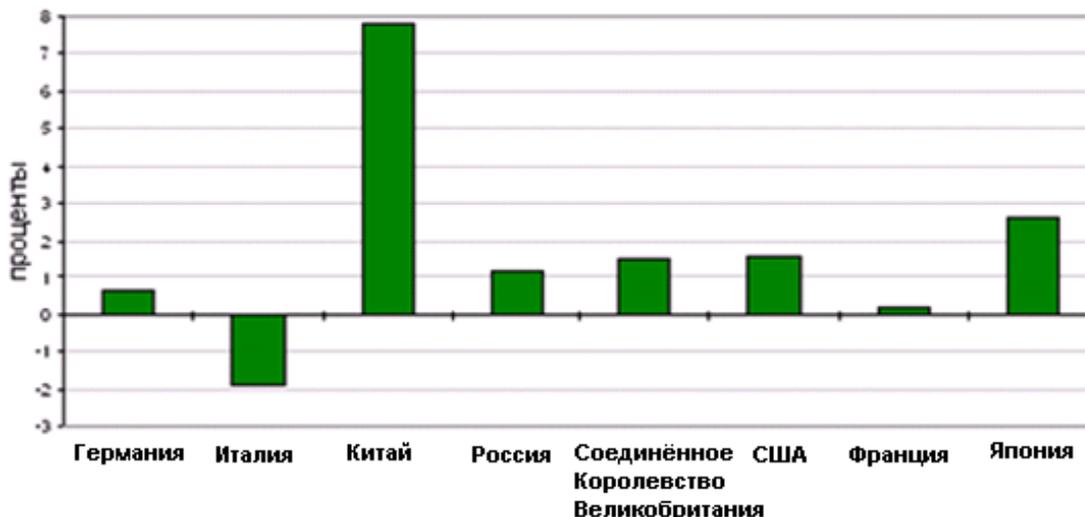
1. Экономика РФ.

- 1.1. Текущее состояние экономики и прогнозы.

Рост экономики РФ, по данным Росстата, за январь-сентябрь составил 1,3%. Рост ВВП в третьем квартале составил 1,2%, как и во втором, против 1,6% в первом квартале. Замедление темпов роста экономики началось с осени прошлого года. В первом полугодии руководство Минэкономразвития неоднократно заявляло, что оживление экономики начнется уже в третьем квартале, однако позже было вынуждено констатировать, что этого не произошло.

В макроэкономическом плане 2013 год стал знаменателен тем, что по паритету покупательской способности объём экономики России опередил ВВП Германии, выйдя таким образом на 5-е место в мире по итогам 2012 года и поднявшись за пять лет на три позиции вверх.

График 1 Темпы прироста (снижения) ВВП в III квартале 2013 года в % к III кварталу 2012 года.



Всемирный банк понизил прогноз роста экономики России в 2013 году до 1,8% с 2,3%, в 2014 — до 3,1% с 3,5%.

Экономика России вступила в 2013 год на фоне двух противоречивых тенденций. С одной стороны, интенсивный рост потребления на внутреннем рынке страны, который формировал почти 50% российского ВВП в 2013 г, продолжал стимулировать экономический рост. С другой, продолжающаяся рецессия в странах Еврозоны, а также возобновившееся сокращение экономик США и Японии, выступали в роли тормозящего фактора поскольку цены на нефть начали снижаться из-за снижающегося спроса, и экспорт товаров России в эти регионы также продолжал сокращаться.

Нефть Urals на мировом рынке в январе - июне 2013 г. в среднем стоила 106,5 доллара США за баррель, что на 4,9% ниже среднего уровня сопоставимого периода 2012 года. Цена на российский природный газ, по данным МВФ, снизилась на 8,7%. В январе - июне 2013 г. относительно соответствующего периода прошлого года алюминий продавался на 7,7% дешевле, медь - на 6,8%, никель - на 12,4%, цена на черные металлы снизилась на 7,4 процента.

Оценка темпов роста ВВП в 2013 году понижена на 0,6 п.п. и составит 1,8% против 2,4% в сценарных условиях, что соответствует прошлогоднему консервативному варианту прогноза. Динамика ВВП в 2014 - 2016 гг. понижена на 0,7 - 1 процентный пункт. В 2014 году ожидается рост ВВП на уровне 3% (против 3,7% в предыдущей версии прогноза), в 2015 году - на 3,1% (4,1%) и в 2016 году - на 3,3% (4,2%).

"В настоящее время российская экономика оказалась перед системным вызовом, характер и качество которого определяются сочетанием трех фундаментальных факторов.

Первый фактор - усиление глобальной конкуренции, охватывающей рынки товаров, услуг, капитала, и других факторов экономического роста. Началась структурная перестройка мирового хозяйства, связанная с изменением баланса между экономическими центрами, возрастанием роли региональных экономических союзов, ожидаемым распространением новых технологий. Это влечет за собой изменение национальных и мировых грузо- и пассажиропотоков, рост требований к качеству транспортного обслуживания, обеспечению безопасности и устойчивости транспортной системы, необходимость существенного повышения конкурентоспособности российской транспортной системы, что особенно важно в связи с вступлением России в ВТО.

Второй фактор - возрастание роли человеческого капитала в социально-экономическом развитии. Уровень конкурентоспособности современной инновационной экономики все в большей степени

определяется качеством профессиональных кадров. Это в полной мере относится и к транспорту как отрасли, идущей по пути инновационного развития. Потребуется существенное улучшение доступности и качества транспортных услуг для населения. При этом будут обеспечены качественный рост производительности труда и улучшение использования трудовых ресурсов в транспортном комплексе, которые станут важнейшими факторами снижения транспортных издержек и повышения конкурентоспособности транспортного комплекса России на мировом рынке.

Третий фактор - исчерпание источников экспортно-сырьевого типа развития, базирующихся на интенсивном наращивании топливного и сырьевого экспорта, усиление приоритета мер инновационного характера и обеспечения глубокой переработки сырья, что требует повышения мобильности населения, грузов, услуг и капитала.

Одновременно в России появились существенные ограничения роста экономики, обусловленные недостаточным развитием транспортной системы". (1)

Российская экономика из-за низкого качества и недостаточных провозных возможностей автодорожной сети ежегодно несет колоссальные потери:

не завершено формирование опорной транспортной сети на всей территории страны, это сдерживает экономическое развитие регионов Сибирского и Дальневосточного федеральных округов, ограничивает мобильность населения;

развивается дефицит пропускной способности федеральной дорожной сети, в первую очередь на подходах к крупным городам и транспортным узлам страны, доля протяженности автодорог федерального значения, работающих в режиме перегрузки, регулярно увеличивается при росте количества автомобилей.

По оптимистичному сценарию Минэкономразвития в 2014 - 2016 гг. экономический рост ускорится и будет составлять 3 - 3,3% в год. Это ускорение в основном будет связано с внутренним спросом и прежде всего с восстановлением роста валового накопления основного капитала. Вклад динамики этой компоненты в рост ВВП повысится с 0,6 п.п. в 2013 году до 0,9 - 1,3 п.п. в 2014 - 2016 гг., за счет ускорения прироста инвестиций с 2,5% в 2013 году до 3,9 - 6,0% в 2014 - 2016 годах. Динамика потребительских расходов населения будет относительно устойчивой и будет расти около 4% в год. При этом в силу высокой доли потребления в совокупном спросе эта динамика будет обеспечивать около двух третей экономического роста.

1.2. Промышленное производство.

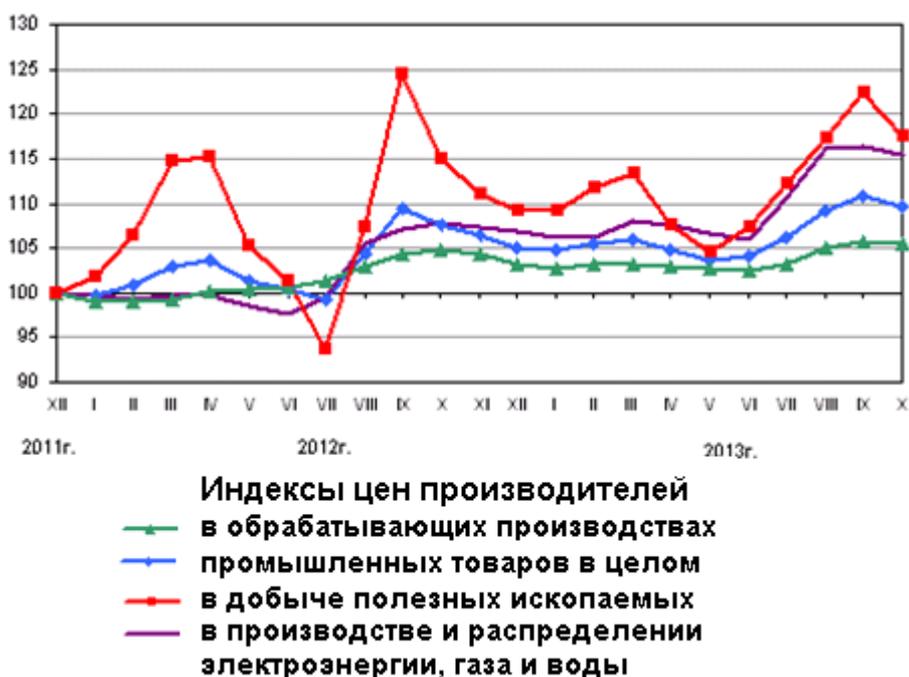
Ухудшение внешнеэкономической конъюнктуры и рост издержек, связанный с динамикой оплаты труда, значительно ухудшили финансовое состояние российских предприятий. В первом полугодии 2013 г. прибыль предприятий и организаций в целом по экономике сократилась на 22,9%. В промышленности прибыль снизилась на 17,9%, на транспорте - на 30,5%. Основное снижение прибыли дали отрасли, ориентированные на экспорт, вследствие неблагоприятной мировой конъюнктуры, при том что эти отрасли являются крупнейшими потребителями энергии. В металлургическом производстве в первом полугодии 2013 г. прибыль упала на 44,1% (-3,8 п.п. из 17,9 п.п. сокращения прибыли промышленности), в химическом производстве - на 23,6% (-1,5 п.п.), в угольной промышленности убытки составили 11,9 млрд. рублей (-3 п.п.). В машиностроительном производстве прибыль в первом полугодии 2013 г. упала на 31,5%, в производстве неметаллических минеральных продуктов - на 33,2%. В строительстве на фоне низкого спроса падение прибыли достигло 50,9 процента.

В октябре 2013г. индекс цен производителей промышленных товаров, по предварительным данным, составил 98,8%, за период с начала года - 104,2% (в октябре 2012г. - 98,4%, за период с начала года - 107,6%).

График 2 Индексы цен производителей и потребительских цен в % к декабрю 2011г.



График 3 Индексы цен производителей в % к декабрю 2011.



Индекс промышленного производства в январе-октябре 2013г. по сравнению с январем-октябрем 2012г. составил 100,0%, в октябре 2013г. по сравнению с октябрем 2012г. - 99,9%, по сравнению с сентябрем 2013г. - 103,4%.

График 4 Индексы промышленного производства в % к среднемесячному значению 2010 г.



Согласно решению Президента, в течение 5 лет, начиная с 2014 г., тарифы естественных монополий будут расти темпами, не превышающими уровень инфляции предыдущего года, одновременно компании должны предпринимать меры по сокращению издержек.

1.3. Торговля

1.3.1. Розничная торговля.

Оборот розничной торговли в октябре 2013г. составил 2083,0 млрд.рублей, что в сопоставимых ценах составляет 103,5% к соответствующему периоду предыдущего года, в январе-октябре 2013г. - 19029,0 млрд.рублей и 103,8%.

В октябре 2013г. в структуре оборота розничной торговли удельный вес пищевых продуктов, включая напитки, и табачных изделий составил 46,6%, непродовольственных товаров - 53,4% (в октябре 2012г. - 46,1% и 53,9% соответственно).

График 5 Динамика оборота розничной торговли в % к среднему значению 2010 г.



1) Оценки данных с исключением сезонного и календарного факторов осуществлены с использованием программы "DEMPTRA 2.2". При поступлении новых данных статистических наблюдений динамика может быть уточнена.

График 6 Динамика оборота розничной торговли пищевыми продуктами, включая напитки, и табачными изделиями, непродовольственными товарами в % к среднемесячному значению 2010 г.



1.3.2. Оптовая торговля.

По результатам выборочного **обследования конъюнктуры и деловой активности**, проведенного в III квартале 2013г., ситуация для предпринимательской деятельности **в оптовой торговле** не претерпела существенных изменений. Как "благоприятную" и "удовлетворительную" ее охарактеризовали 93,1% руководителей торговых организаций против 93,0% - во II квартале 2013г., как "неблагоприятную" - соответственно 6,8% и 6,9%.

В то же время произошло некоторое снижение уровня положительной оценки предпринимателями своего экономического положения в оптовой торговле сельскохозяйственным

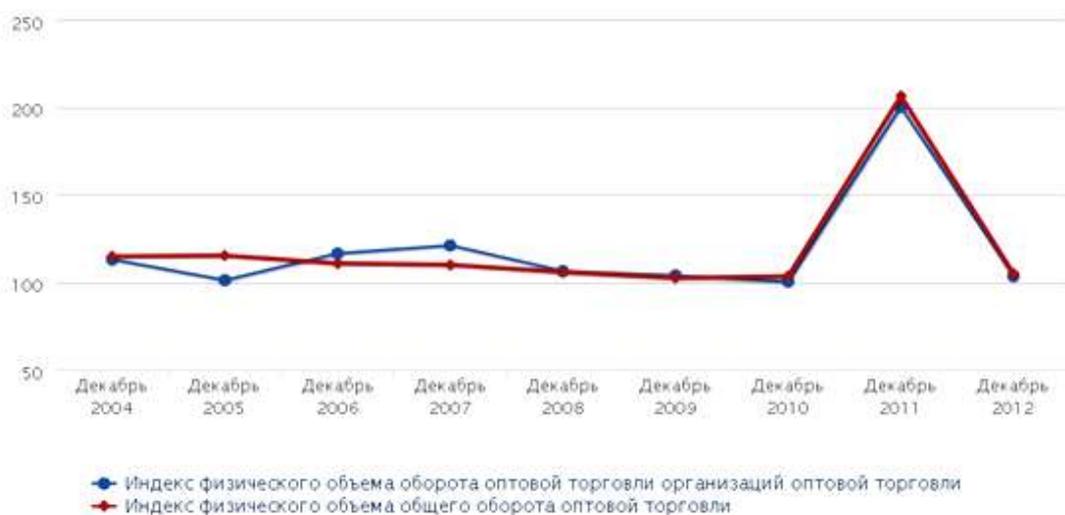
сырьем и живыми животными (как "благоприятную" и "удовлетворительную" в III квартале 2013г. ее оценили 86,0% респондентов против 88,6% - во II квартале 2013г.), одеждой, включая нательное белье, и обувью (соответственно 91,2% и 93,3%). Стабильно высоким остается этот показатель в оптовой торговле парфюмерными и косметическими товарами (97,3%) и химическими продуктами (95,1%).

Среди факторов, ограничивающих деятельность оптовых организаций в наибольшей степени, респонденты выделяют неплатежеспособность покупателей - 60,1%, высокий уровень налогов - 59,1%, недостаток финансовых средств - 46,6%.

График 7 Динамика оборота оптовой торговли в % к среднемесячному значению 2010 г.



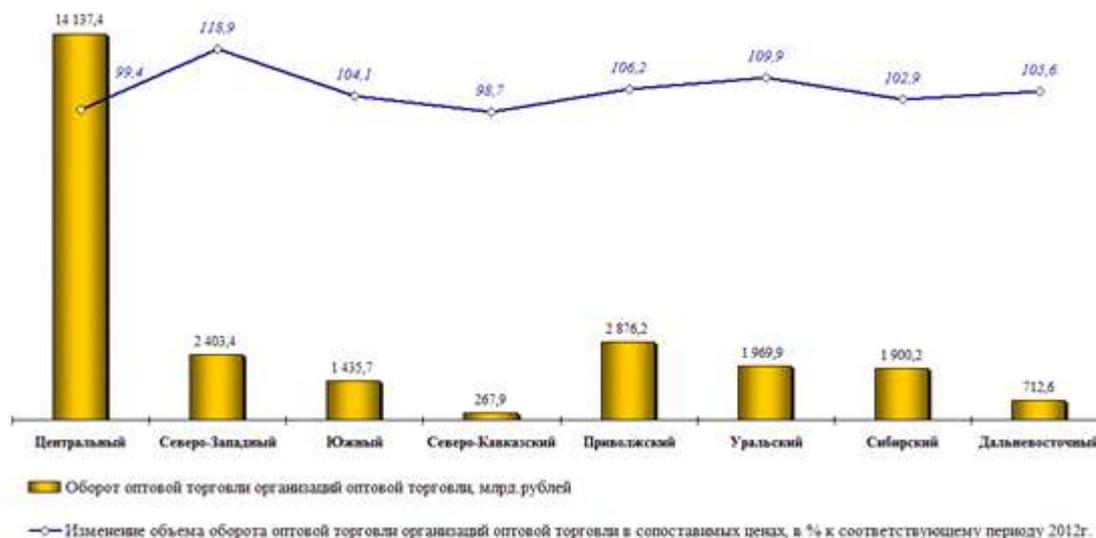
График 8 Индекс физического объема оборота оптовой торговли организаций оптовой торговли (Российская Федерация, в % к соответствующему периоду предыдущего года) Индекс физического объема общего оборота оптовой торговли (Российская Федерация, в % к соответствующему периоду предыдущего года)



В 2013 году замедление экономического роста полностью связано с замедлением внутреннего спроса, прирост которого сократился до 2,5 против 9,1% в 2011 году и 5,3% в 2012 году. Резкое замедление продемонстрировали и потребительские и инвестиционные расходы, полностью иссяк цикл посткризисного накопления запасов. Динамика валового накопления была основным двигателем посткризисного роста и обеспечивала в 2010 - 2011 годах более 5 п.п. роста ВВП. В 2012 году вклад в рост этой компоненты снизился до 1,7 п.п., ожидается, что в 2013 году вклад составит только 0,5 п.п. Основным драйвером роста второй год подряд остаются потребительские расходы домашних

хозяйств. При этом если в прошлом году они обеспечивали прирост ВВП на 3,3 п.п., то в 2013 году ожидается, что это значение снизится до 1,7 п. пункта.

График 9 Оборот оптовой торговли организаций оптовой торговли по федеральным округам РФ в январе - сентябре 2013 года.



В целом рост неторгуемых секторов будет опережать рост торгуемого сектора. Строительство будет расти в 2014 - 2016 гг. на 2,9 - 4,8%, несколько повышая свой вес в ВВП. Рост оптовой и розничной торговли составит 3,4 - 4%. Рост прочих неторгуемых секторов обеспечит прежде всего высокий вклад операций с недвижимым имуществом. Таким образом, в 2013 - 2016 гг. темпы роста в неторгуемых секторах будут на 1 - 2 п.п. выше темпов роста в торгуемых секторах.

1.4. Потребительские цены

В октябре 2013г. по сравнению с предыдущим месяцем **индекс потребительских цен** составил 100,6%, в том числе на продовольственные товары - 101,1%, непродовольственные товары - 100,5%, услуги - 99,9%.

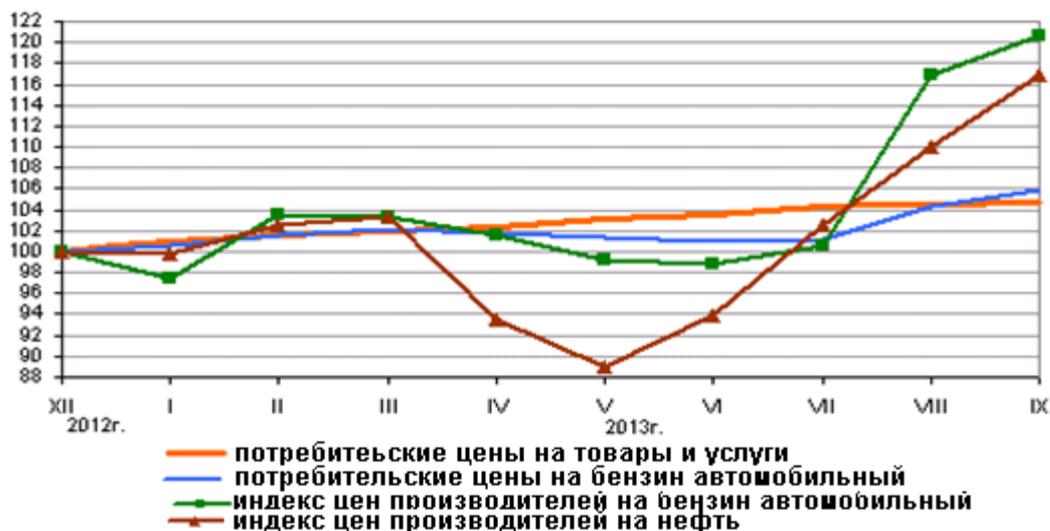
Среди остальных наблюдаемых видов услуг на 2,5% выросла процентная ставка за пользование потребительским кредитом, на 0,7-1,1% стали дороже билеты в театры, проезд в городском муниципальном автобусе и маршрутном такси, экскурсионные услуги, консультативный прием у врача специалиста, услуги юристов по подготовке искового заявления, занятия в группах общей физической подготовки.

График 10 Индексы потребительских цен и изменение официальных курсов иностранных валют к рублю на конец периода, в % к декабрю 2011 г.



График 11 Индексы потребительских цен и цен производителей по РФ на конец периода, в % к

декабрю 2012 года.



По данным Минэкономразвития, в 2014 - 2016 гг. перспективы роста потребительского спроса, с точки зрения определяющих его факторов, выглядят достаточно благоприятно. В прогнозный период ожидается сдержанный, но стабильный рост денежных доходов населения в условиях дальнейшего сокращения склонности к сбережению и положительной динамики потребительского кредитования на период 2014 - 2016 годов. Согласно прогнозу изменение задолженности по кредитам за период 2014 - 2016 гг. вырастет более чем на 30%. При этом склонность к сбережению снизится с ожидаемых в 2013 году 10,1% до 8,5 процента.

В результате рост розничного товарооборота по базовому сценарию в среднем за 2013 - 2016 гг. составит 4,4%. Кроме того, ожидается некоторое наращивание темпов роста расходов на платные услуги - с 2,2% в 2013 году до 3,4% в 2016 году, что позволит несколько повысить их долю в общих потребительских расходах с 20,5% в 2013 году до 20,9% в 2016 году. Доля расходов населения на покупку товаров при этом ожидается на уровне 73 процентов.

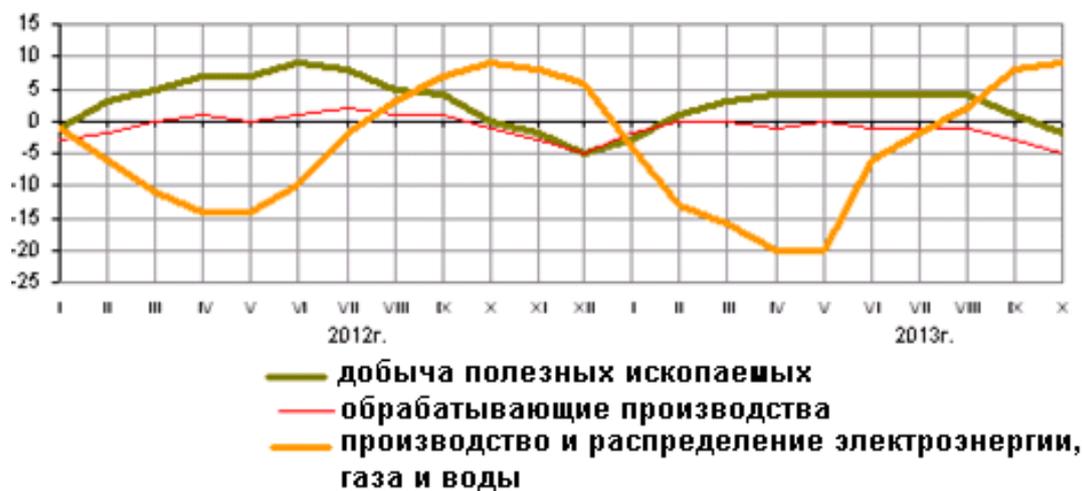
1.5. Деловая активность организаций в России в октябре 2013 года

Общая динамика развития малого и среднего предпринимательства в Российской Федерации По состоянию на 1 января 2013 г., по данным Росстата и ФНС России, в Российской Федерации зарегистрировано 6037 тыс. субъектов малого и среднего предпринимательства, на которых занято 17729,2 тыс. человек.

Росстатом в октябре 2013г. проведено обследование деловой активности 5,6 тыс. организаций видов экономической деятельности "Добыча полезных ископаемых", "Обрабатывающие производства", "Производство и распределение электроэнергии, газа и воды"¹⁾.

По сравнению с декабрем 2012г. **индекс предпринимательской уверенности**, отражающий обобщенное состояние предпринимательского поведения, в октябре 2013г. повысился в добывающих производствах с (-5%) до (-2%); в производстве и распределении электроэнергии, газа и воды с (6%) до (9%); в обрабатывающих производствах остался неизменным (-5%).

График 12 Индексы предпринимательской уверенности процентов



На величину индекса предпринимательской уверенности значительное влияние оказывает сезонный характер производства. Индексы с исключением влияния сезонного фактора приведены на графике.

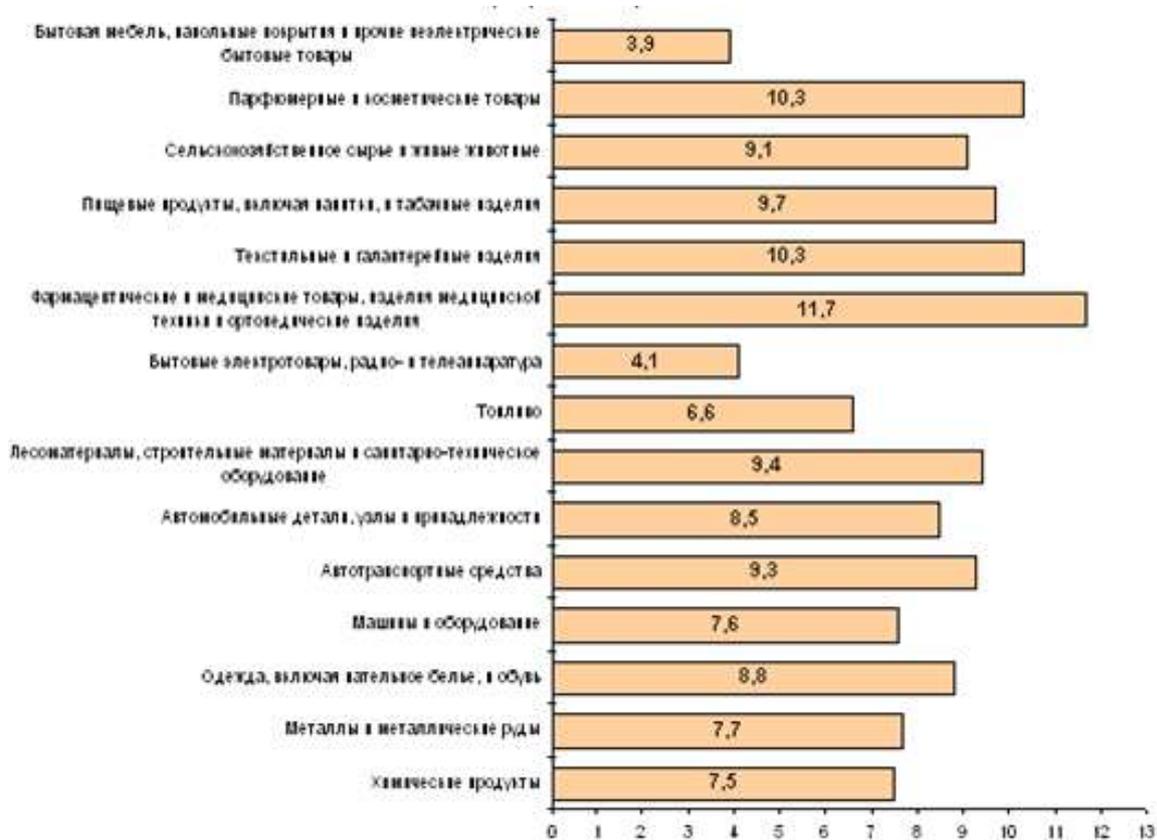
График 13 Индексы предпринимательской уверенности с исключением сезонного фактора процентов



Индекс предпринимательской уверенности¹⁾ в оптовой торговле в III квартале 2013г. составил 8,5% (во II квартале 2013г. - 8,6%). Снижение индекса предпринимательской уверенности произошло в организациях, осуществляющих оптовую продажу бытовой мебели, напольных покрытий и прочих неэлектрических бытовых товаров (с 9,2% во II квартале 2013г. до 3,9% в III квартале 2013г.), металлов и металлических руд (соответственно с 12,8% до 7,7%), машин и оборудования (с 9,9% до 7,6%).

1) Индекс предпринимательской уверенности рассчитывается как среднее арифметическое "балансов" оценок изменения экономического положения в текущем квартале и ожидаемых изменений в следующем квартале, а также фактического уровня складских запасов (последний - с обратным знаком), в процентных пунктах.

График 14 Индекс предпринимательской уверенности по организациям оптовой торговли, осуществлявшими продажу отдельных групп товаров, в III квартале 2013 года в процентных пунктах.



В среднесрочной перспективе ожидаются умеренные темпы роста промышленного производства, являющиеся продолжением тенденций, заложенных в 2012 году, когда на смену восстановительному росту промышленного производства 2010 - 2011 годов пришли темпы умеренного развития промышленности в пределах роста ВВП.

Сдержанный рост промышленности является следствием низкого уровня процессов технологического обновления и недостаточной конкурентоспособности отечественной продукции на внутреннем и внешних рынках. При этом на развитие промышленного комплекса в 2009 - 2012 гг. наложились проблемы финансового характера (сокращение уровня рентабельности производства (средний уровень рентабельности промышленного производства в 2012 году составил 94,6% к уровню 2007 года), рост кредиторской задолженности предприятий (уровень платежеспособности предприятий промышленного комплекса в 2012 году снизился на 11,8% к уровню 2007 года), снижение доступности кредитных ресурсов (средневзвешенная процентная ставка по краткосрочным рублевым кредитам предприятиям в настоящее время превышает 10%)).

В наибольшей степени влияние негативных факторов проявилось в первом полугодии 2013 года. В сочетании с неустойчивой конъюнктурой внешних рынков это привело к стагнации динамики промышленного производства (в январе - июле 2013 г. по сравнению с аналогичным периодом 2012 г. индекс промышленного производства составил 100%).

С учетом ожидаемого оживления экономики в IV кварталах рост промышленного производства в 2013 году оценивается на уровне 100,7% к 2012 году, что будет обусловлено в основном ростом обрабатывающих секторов экономики (100,8% к 2012 году). При этом локомотивами роста промышленного производства в текущем году выступают химическое производство, производство резиновых и пластмассовых изделий, производство нефтепродуктов, а также производство прочих неметаллических минеральных продуктов.

1.6. Доходы населения.

Каждый четвертый работник в целом по России занят в секторе малого и среднего бизнеса. При этом на предприятиях - юридических лицах в секторе малого и среднего предпринимательства занято 12,2 млн. человек (69,1%), индивидуальных предпринимателей - 5,45 млн. человек (30,9%).

Доля оборота продукции и услуг, производимых субъектами малого и среднего бизнеса, в общем объеме оборота продукции и услуг, производимых предприятиями по стране, составляет около 25 процентов.

Оплата труда наемных работников - основной источник доходов домашних хозяйств - в структуре формирования ВВП по доходам к 2016 году в относительном выражении незначительно возрастет до 51,4% ВВП против 51,1% ВВП в 2013 году. Высокая динамика фонда оплаты труда, характерная для посткризисных лет (в 2010 - 2013 гг. его среднегодовой темп составил 11,6%), сменится замедлением среднегодового роста до 8,6% в год.

Относительная величина чистых доходов от собственности, полученных домашними хозяйствами, уменьшится, составив 1,8% ВВП в 2016 году (против 2,3% ВВП в 2013 году). Это станет следствием различий в динамике прироста активов и обязательств населения в прогнозный период.

В результате относительная величина валового располагаемого дохода домашних хозяйств уменьшится с 59,0% ВВП в 2013 г. до 58,9% ВВП в 2016 году. Относительно низкие темпы роста доходов и стремление повысить уровень потребления приведут к снижению нормы сбережения домашних хозяйств с 15,4% от объема их валового располагаемого дохода в 2013 году до 14,5% к 2016 году. Соответственно, увеличится доля располагаемого дохода, направляемого на потребление, с 84,6% в 2013 году до 85,5% в 2016 году, что приведет к повышению расходов на конечное потребление домашних хозяйств в общих ресурсах экономики с 50% ВВП в 2013 году до 50,4% ВВП в 2016 году. Уровень сбережений домашних хозяйств сократится и к 2016 году составит 8,5% ВВП против 9,1% ВВП в 2013 году. Ожидается, что относительная величина валового накопления домашних хозяйств почти не изменится - 4,8% ВВП к 2016 году (против 4,7% ВВП в 2013 году).

В среднесрочной перспективе домашние хозяйства останутся кредиторами остальных секторов экономики, при снижении валового сбережения и почти неизменном валовом накоплении - относительная величина объема их свободных финансовых ресурсов будет сокращаться. Так, если в 2013 году уровень чистого кредитования домашними хозяйствами остальных секторов оценивается в 5,9% ВВП, то к 2016 году прогнозируется его уменьшение до 5,1% ВВП. Основной объем кредитования придется на сектор нефинансовых корпораций. При уменьшении общей величины свободных ресурсов у населения и увеличения объемов заимствований у банков показатель кредитования домашними хозяйствами сектора финансовых корпораций уменьшится с 1,4% ВВП в 2013 году до 1,2% ВВП в 2016 году.

Реальные располагаемые денежные доходы (доходы за вычетом обязательных платежей, скорректированные на индекс потребительских цен), по предварительным данным, в октябре 2013г. по сравнению с соответствующим периодом предыдущего года увеличились на 4,9%, в январе-октябре 2013г. - на 3,9%.

График 15 Реальные располагаемые денежные доходы населения в % к среднемесячному значению 2010 г.



Заработная плата. Среднемесячная начисленная заработная плата в октябре 2013г., по оценке Росстата, составила 29640 рублей и по сравнению с соответствующим периодом предыдущего года выросла на 10,6%, в январе-октябре 2013г. - на 12,7%.

Задолженность по заработной плате из-за отсутствия собственных средств организаций за октябрь 2013г. снизилась на 97 млн.рублей (3,1%) и на 1 ноября 2013г. составила 2995 млн. рублей.

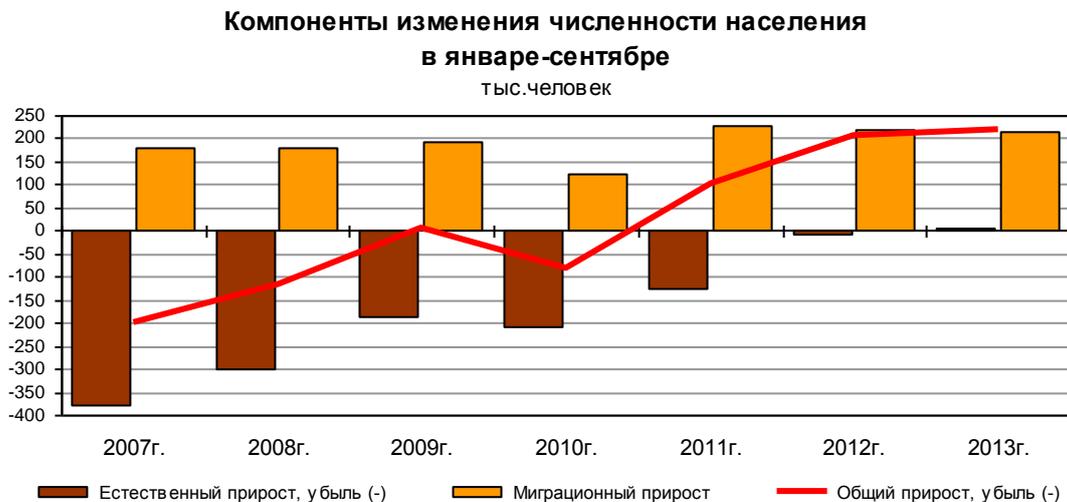
1.7. Население Российской Федерации.

По оценке Росстата, численность **постоянного населения Российской Федерации** на 1 октября 2013г. составила 143,6 млн.человек и с начала года возросла на 219,1 тыс.человек, или на

0,15% (на соответствующую дату предыдущего года также наблюдалось увеличение численности населения на 208,1 тыс.человек, или на 0,14%).

Численность населения за январь-сентябрь увеличилась за счет естественного и миграционного приростов. При этом миграционный прирост составил 97,7% от общего прироста населения.

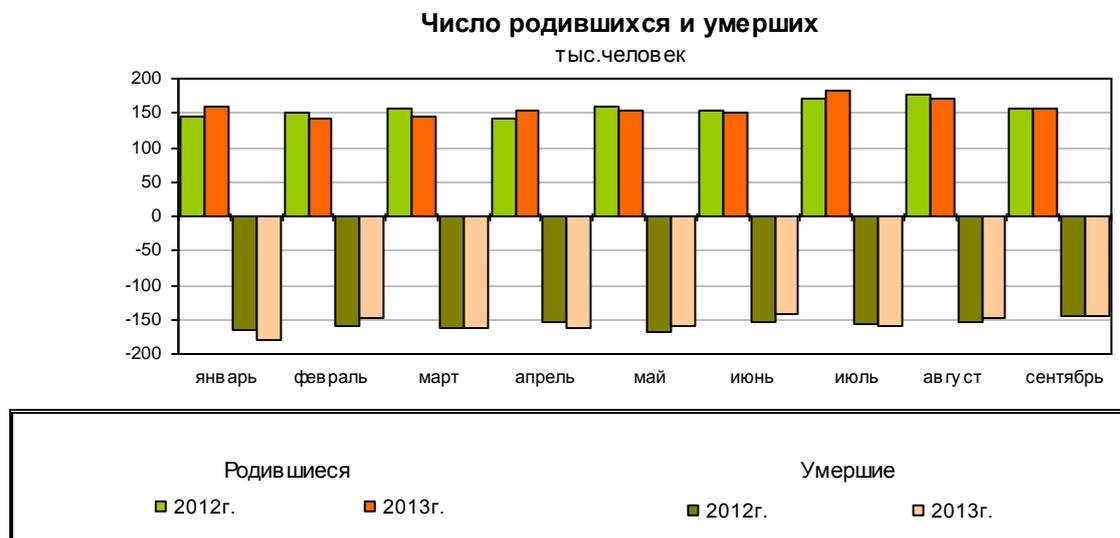
График 16



В январе-сентябре 2013г. в России отмечалось увеличение числа родившихся (в 34 субъектах Российской Федерации) и уменьшение числа умерших (в 57 субъектах).

В целом по стране в январе-сентябре 2013г. число родившихся превысило число умерших на 5109 человек. При этом в 40 субъектах Российской Федерации наблюдается превышение числа умерших над числом родившихся, из них в 13 субъектах Российской Федерации это превышение составляло 1,5-1,8 раза.

График 17



За январь-сентябрь 2013г. число мигрантов, переселяющихся в пределах России, увеличилось на 202,2 тыс.человек, или на 7,6% по сравнению с аналогичным периодом предыдущего года. Миграционный прирост населения России уменьшился на 3,5 тыс.человек, или на 1,6%, что произошло в результате возросшего числа выбывших из Российской Федерации (на 45,8 тыс.человек, или на 52,1%), в том числе за счет эмигрантов в государства-участники СНГ - на 38,2 тыс.человек, или на 55,0%. Наряду с этим отмечено увеличение числа прибывших из-за пределов России на 42,3 тыс.человек, или на 13,8%, в том числе из государств-участников СНГ - на 39,9 тыс.человек, или на 15,0%.

2. Прогноз развития экономики.

2.1. По данным Минфина, Минэкономразвития и т.д.

Основными причинами замедления экономического роста в России являются снижение темпов мирового экономического роста (нерешенные долговые проблемы еврозоны, США, замедление экономики Китая), снижение цен на нефть. Также негативное влияние на замедление экономического роста оказали и внутренние проблемы российской экономики.

Определенные риски для бюджетной политики в среднесрочной перспективе несет в себе ситуация в мировой экономике, которая является достаточно сложной в связи с замедлением экономики Китая, неопределенными перспективами экономики Евросоюза и США.

Таблица 1 Основные макроэкономические параметры на 2013-2016 годы

Показатель	2013 год		2014 год		2015 год		2016 год
	Закон № 216-ФЗ*	Прогноз	Закон № 216-ФЗ*	Прогноз	Закон № 216-ФЗ*	Прогноз	Прогноз
Цены на нефть Urals, долл.США/барр..	97	105	101	101	104	100	100
Цены на газ (среднеконтрактные включая страны СНГ), долл./тыс. куб. м	322,6	345,3	315,7	340,1	330,5	326,8	311,1
ВВП, млрд. руб.	66 515	67 519	73 993	73 921	82 937	81 940	91 205
Рост ВВП, %	103,7	102,4	104,3	103,7	104,5	104,1	104,2
Инвестиции, млрд. руб.	14 054	13 912	16 128	15 688	18 527	17 872	20 489
Объем импорта (по кругу товаров, учитываемых ФТС России), млрд. долл. США	356,5	334,9	388,3	351,4	420,8	367,2	385,1
Объем экспорта (по кругу товаров, учитываемых ФТС России), млрд. долл. США	494,1	501,4	515,8	498,3	538,6	504,5	517,4
Прибыль прибыльных организаций, млрд. руб.	14 400	12 805	16 000	14 000	18 585	15 320	17 705
Инфляция (ИПЦ), % к декабрю пред. года	5-6	5-6	4-5	4-5	4-5	4-5	4-5
Курс доллара, рублей за доллар США	32,4	31,4	33,0	32,1	33,7	33,7	34,9
Фонд заработной платы, млрд. руб.	16 482	16 559	18 295	18 283	20 269	20 268	22 491

Таблица 2 Прогноз основных параметров бюджетов бюджетной системы Российской Федерации*

Показатели	% ВВП					
	2013	2014	2016	2020	2025	2030
Бюджетная система Российской Федерации						
Доходы (без учета межбюджетных трансфертов)	36,9	35,1	34,4	34,6	33,6	32,7
Расходы (без учета межбюджетных трансфертов)	37,6	35,8	34,9	34,7	33,6	33,0
Дефицит (профицит)	-0,7	-0,7	-0,5	0,1	0,0	-0,3
Федеральный бюджет						
Доходы	19,3	18,2	17,4	16,6	15,4	14,2
<i>в том числе</i>						
Нефтегазовые	9,0	8,0	7,2	6,9	5,9	4,7
Ненефтегазовые	10,3	10,2	10,2	9,7	9,5	9,5
Расходы	19,8	18,7	18,0	17,0	15,7	14,5
Дефицит (профицит)	-0,5	-0,5	-0,6	-0,4	-0,3	-0,3
Ненефтегазовый дефицит	-9,6	-8,5	-7,8	-7,8	-7,0	-6,0
Резервный фонд и ФНБ	9,0	8,8	8,4	9,8	10,2	9,9
Государственный долг РФ	11,9	12,8	12,8	13,2	13,9	14,7

Показатели	2013	2014	2016	2020	2025	2030
Консолидированные бюджеты субъектов Российской Федерации						
Доходы	12,7	12,6	12,4	12,5	12,6	12,9
Расходы	13,0	12,8	12,5	12,5	12,5	13,0
Дефицит/профицит	-0,3	-0,1	-0,02	0,0	0,1	-0,1
Бюджеты государственных внебюджетных фондов						
Доходы	11,7	10,4	10,1	10,5	9,9	9,6
Расходы	11,3	10,5	10,0	10,3	9,6	9,3
Дефицит/профицит	0,4	0,1	0,2	0,2	0,3	0,3

**Предварительная оценка, подлежащая корректировке после уточнения прогноза социально-экономического развития Российской Федерации до 2030 года*

В 2014-2016 годах планируется инвестировать часть средств Фонда национального благосостояния (на возвратной основе) в российские ценные бумаги, связанные с реализацией самокупаемых инфраструктурных проектов. До 450 млрд. рублей средств Фонда национального благосостояния будут направлены на реализацию проектов создания высокоскоростной железнодорожной магистрали Москва – Казань и центральной кольцевой автомобильной дороги, модернизации Транссибирской магистрали.

Общий объем Фонда национального благосостояния на конец 2013 года составит 2 848 млрд. рублей, из которых 674,1 млрд. рублей размещено в финансовых активах. С учетом инвестирования 450 млрд. рублей в самокупаемые инфраструктурные проекты к 2016 году 28,7% средств Фонда будет размещено в финансовые активы на территории страны.

В 2014-2015 годах будут внедрены стандарты международной финансовой отчетности сектора государственного управления.

Таблица 3 Основные показатели развития экономики в 2012 - 2016 гг. (прирост/снижение в % к соответствующему периоду предыдущего года)

Показатели	2012 год - отчет	2013 год - оценка	Прогноз (вариант 1)		
			2014 год	2015 год	2016 год
Средняя цена на нефть марки "Urals", долларов США за баррель	110,5	107	101	100	100
Индекс потребительских цен, в среднем за год, %	5,1	6,7	5,6	4,7	4,7
Валовой внутренний продукт (далее - ВВП)	3,4	1,8	3,0	3,1	3,3
Промышленное производство	2,6	0,7	2,2	2,3	2,0
Производство продукции сельского хозяйства	-4,7	7,0	2,0	3,0	2,6
Инвестиции в основной капитал	6,6	2,5	3,9	5,6	6,0
Реальные располагаемые денежные доходы населения	4,4	3,4	3,3	3,0	3,4
Реальная заработная плата	8,4	6,2	4,0	3,8	4,3
Оборот розничной торговли	6,3	4,2	4,0	4,4	4,7
Экспорт товаров, млрд. долларов США	528	511	506	507	518
Импорт товаров, млрд. долларов США	336	344	353	367	384

В число регионов-лидеров как по производству ВВП, так и по промышленному производству и инвестициям в течение всего периода 2013 - 2016 гг. будут входить Республика Татарстан, Московская и Свердловская области, гг. Москва и Санкт-Петербург, Ханты-Мансийский и Ямало-Ненецкий автономные округа.

Таблица 4 Перечни 10 субъектов Российской Федерации с наибольшим удельным весом по основным макроэкономическим показателям экономического развития в 2013 - 2016 годах

По объему ВРП	По объему промышленного производства	По объему инвестиций в основной капитал
г. Москва	г. Москва	г. Москва
Московская область	Московская область	Московская область
г. Санкт-Петербург	г. Санкт-Петербург	г. Санкт-Петербург
Свердловская область	Свердловская область	Свердловская область
Ханты-Мансийский автономный округ	Ханты-Мансийский автономный округ	Ханты-Мансийский автономный округ
Ямало-Ненецкий автономный округ	Ямало-Ненецкий автономный округ	Ямало-Ненецкий автономный округ
Республика Татарстан	Республика Татарстан	Республика Татарстан
Красноярский край	Республика Башкортостан	Красноярский край
Краснодарский край	Нижегородская область	Краснодарский край
Республика Башкортостан	Челябинская область	Ленинградская область

При этом на долю десяти регионов-лидеров по показателю производства ВРП будет приходиться 52% совокупного объема по стране. Удельный вес первых десяти регионов с наибольшим объемом промышленного производства составит 46 - 47% от общероссийского объема. Доля десяти регионов с наибольшим среди субъектов Российской Федерации объемом привлеченных инвестиций сохранится на уровне 43 - 44 процентов.

Указанные цифры иллюстрируют устойчивость тенденции концентрации экономического потенциала в небольшом количестве регионов в среднесрочный период.

Одновременно яркой характеристикой существующего разрыва между регионами в экономическом и производственном потенциале является тот факт, что на десять регионов с наименьшим объемом ВРП будет приходиться только 1,1% совокупного объема по стране, на регионы с наименьшим объемом промышленного производства - 0,5 - 0,6%, по показателю инвестиций доля последних десяти регионов будет составлять 1,4 процента.

В перечни таких регионов одновременно по трем ключевым показателям экономического развития (объем ВРП, промышленного производства и инвестиций в основной капитал) в 2013 - 2016 гг. будут входить республики Адыгея, Алтай, Ингушетия, Калмыкия, Тыва, Карачаево-Черкесская Республика и Еврейская автономная область.

В 2000-е годы динамичный рост российской экономики со среднегодовым темпом около 7% более чем наполовину определялся эффектом улучшения внешнеэкономической конъюнктуры, ростом добычи и экспорта углеводородов и сырья, а также реализацией общих преимуществ догоняющего развития (около 4 п.п. прироста ВВП в год). Вклад накопления капитала и увеличения занятости добавлял к росту ВВП еще около 2,5 п. пункта. Инновационная компонента развития оценивалась в 0,5 процентных пункта.

После кризиса 2008 - 2009 гг. и особенно после завершения восстановительного периода наступила новая фаза развития российской экономики, когда структура движущих сил роста кардинально меняется. Большинство факторов роста, которые определяли восстановительный подъем в 2010 - 2011 годах, к 2012 году, по мере того как объем экономики достиг предкризисных значений, оказались исчерпанными. Это относится и к восстановлению сократившихся в период кризиса запасов, и к возможностям наращивать выпуск за счет загрузки имеющихся производственных мощностей и роста занятости. С середины 2012 года сдерживающее влияние на экономический рост в России оказывает внешнеэкономический фактор. Годовой индекс цен на нефть не превышает 100%, начиная с 2013 г., и эта тенденция сохранится в ближайшей перспективе. Динамика внешнего спроса на отечественную продукцию с 2011 года также находится в подавленном состоянии и в ближайшие годы не преодолеет 2%-ный темп роста, а его вклад в темп прироста ВВП снизится в 2014 - 2016 годах до 0,3 - 0,4 п. пунктов, т.е. сократится примерно в 4 - 5 раз по сравнению с докризисными значениями. Ограничения со стороны факторов производства резко снизили возможности использования традиционных факторов поддержки экономического роста. Относительно высокие (по сравнению с двумя первыми посткризисными годами) цены на нефть в значительно меньшей степени трансформируются в экономический рост, а нефтяные доходы в большей степени становятся источником оттока капитала. В результате, вклад этого фактора в темп прироста ВВП в 2014 - 2016 годах не превысит 0,3 п.п., т.е. снизится более чем в 5 раз по сравнению с докризисными значениями.

как считает Минэкономразвития, основными факторами экономического роста в предстоящие годы будут выступать повышение конкурентоспособности отечественной продукции, импортозамещение, а также повышение инвестиционной активности экономики, преодоление существующих ограничений для расширения инвестиционной деятельности и развития малого бизнеса. Включение этих факторов предполагает быстрое улучшение производственной и транспортной инфраструктуры и создание благоприятных условий для частного инвестирования и привлечения капитала. Основным вариантом прогноза предполагается заметное улучшение бизнес-среды, благодаря чему инвестиции становятся одним из основных драйверов роста. Предполагается, что темпы роста инвестиций в основной капитал за счет всех источников в 2015 - 2016 годах достигнут уровня 105,6 - 106,0%. Вариант предполагает создание условий для возврата тенденций притока капитала в 2014 - 2016 годах, роста кредитования инновационных и перспективных проектов, даже при сохранении жестких условий на мировых финансовых рынках. Норма накопления основного капитала повысится с 21,7% ВВП в 2012 году до 23,2% в 2016 году, что заметно превысит докризисный уровень, но еще недостаточно для масштабной модернизации экономики.

2.1. Факторы и условия социально-экономического развития российской федерации в 2014 - 2016 годах

Основные варианты прогноза базируются на относительно благоприятных оценках внешних условий и предполагают умеренное восстановление мировой экономики со среднегодовыми темпами 3,6 - 4% в год и стабилизацию цены на нефть Urals на уровне 100 - 101 доллара США за баррель. Варианты также предусматривают опережающее по отношению к ценам на нефть снижение стоимости экспортируемого газа в связи с усилением конкуренции на европейских газовых рынках.

Вариант (базовый) можно рассматривать как вариант перебалансировки экономического роста. Он предполагает относительное повышение конкурентоспособности российской экономики, в т.ч. за счет торможения роста первичных энергетических и инфраструктурных издержек и определенного перераспределения доходов в пользу перерабатывающих отраслей.

Для этого осуществляется перенос индексации регулируемых тарифов на товары и услуги инфраструктурных компаний на 2015 год и ограничение их роста уровнем прошлогодней потребительской инфляции. Вариант частично основан на предпосылках второго варианта (базового) сценарных условий. Начинается реализация масштабных инвестиционных проектов, в т.ч. за счет инвестирования средств Фонда национального благосостояния, и значительно расширяется поддержка малого бизнеса. Предполагается последовательное улучшение делового климата, что проявляется в уменьшении оттока капитала и в восстановлении в 2016 году его притока. Денежная политика ориентируется на переход в 2015 году к таргетированию инфляции и создание условий для устойчивого роста кредитования экономики и повышения доступности кредита. При этом бюджетная политика строится в рамках текущих бюджетных правил, что ведет к снижению в реальном выражении государственного инвестиционного спроса и отсутствию реального роста оплаты труда части работников бюджетной сферы и военнослужащих.

В 2014 - 2016 гг. на фоне улучшения роста мировой экономики годовые темпы прироста ВВП могут повыситься до 3,0 - 3,3 процента.

Вариант (целевой) предусматривает полномасштабную реализацию всех задач, поставленных в указах Президента Российской Федерации от 7 мая 2012 г. N 596 - 606. Прежде всего, это означает выход на сверхвысокую траекторию темпов роста макроэкономических показателей. В 2014 - 2016 годах среднегодовой рост ВВП должен быть не меньше 6,3%. Этот вариант основан на ускоренных структурных преобразованиях, опирающихся на значительное повышение нормы накопления частного капитала и возобновление масштабного чистого притока частного иностранного капитала. Наряду со значительным улучшением бизнес-климата вариант предполагает смягчение денежной политики, что обеспечит высокие темпы роста инвестиционного и потребительского кредита при сокращении нормы сбережения домашних хозяйств. Вариант требует также резкого расширения государственного спроса и модификацию существующих бюджетных правил.

Вариант А - дополнительный вариант ухудшения ситуации в мировой экономике, которое приводит к более сильному снижению цен на нефть. Среднегодовая цена на нефть Urals, оцениваемая в 2013 году на уровне 107 долларов США за баррель, в 2014 году понижается до 84 долларов США за баррель, в 2015 - 2016 гг. предполагается ее стабилизация на уровне 80 долларов США за баррель. Вариант также предусматривает опережающее снижение спроса на российский газ по сравнению с

базовым вариантом. Учитывая сильную зависимость российской экономики от мировой конъюнктуры, этот сценарий в наибольшей степени обостряет риски устойчивости банковской системы, платежного баланса и общего уровня уверенности экономических агентов. Понижившиеся в 2014 - 2016 гг. цены на нефть станут причиной резкого ослабления обменного курса, приведут к ускорению инфляции и замедлению внутреннего спроса. В 2014 году рост экономики замедлится до 0,9%. В 2015 - 2016 гг. будет происходить восстановление роста темпами 2,2 - 2,8 процента.

Вариант С - дополнительный вариант, который характеризуется ростом цен на нефть в 2014 году до 113 долларов США за баррель с дальнейшим повышением до 120 долларов США за баррель к 2016 году. Темпы роста ВВП в 2014 - 2016 гг. за счет "фактора нефти" могут в среднем на 0,2 п.п. превышать уровень базового варианта и составлять 3,2 - 3,4 процента.

Современные условия развития, в том числе проектируемые уточненные параметры бюджета на 2014 - 2016 годы, приводят к тому, что из двух основных вариантов прогноза, предложенных ранее в сценарных условиях, наиболее реалистичным становится консервативный вариант. Поэтому в качестве базового для разработки параметров федерального бюджета на 2014 - 2016 годы предлагается рассматривать вариант 1 прогноза.

2.2. Прогнозы развития экономики из других источников.

2.2.1. Пять признаков надвигающегося кризиса в экономике России.

1. ВВП не растёт.

Несмотря на заверения **Владимира Путина**, сделанные в октябре 2013 года, о «преодолении наиболее острой фазы кризиса», основные экономические показатели свидетельствуют об обратном. В начале декабря 2013 года Минэкономразвития РФ в очередной раз пересмотрело в сторону ухудшения собственные прогнозы в отношении темпов роста отечественной экономики. Так, прогноз по росту ВВП в 2013 году снижен с 1,8% до 1,4%. Учитывая, что в предыдущий раз корректировка этого показателя произошла всего лишь в сентябре этого года, глава Минэкономразвития **Алексей Улюкаев** предпочел уклониться даже от краткосрочных прогнозов дальнейшего развития ситуации. «В 2014 году стагнация в экономике продолжится, но до конца года или нет – не хотел бы уточнять», – заявил чиновник. Он также «порадовал» общественность, подчеркнув, что продолжение стагнации будет сопровождаться высокими темпами инфляции и ослаблением национальной валюты. На 2014 и 2015 годы прогноз по росту ВВП снижен с 3% до 2,5% и с 3,1% до 2,8% соответственно.

При этом замминистра экономического развития **Андрей Клепач** подчеркнул, что для выполнения социальных обещаний президента рост экономики должен составлять как минимум 4%. Достижение же всех показателей, предусмотренных «майскими указами» Владимира Путина, потребует прироста в 7%. «Мы в нашем прогнозе идем ниже, чем заложено в указах», – констатировал Андрей Клепач.

2. Бюджет не сходится.

В свою очередь, Минфин в подготовленной долгосрочной бюджетной стратегии, прогнозирует, что в период до 2020 года правительству страны не хватит почти 10 трлн рублей для выполнения всех щедрых обещаний президента. Только базовые варианты госпрограмм с 2017 по 2020 год приведут к «дыре» в бюджете в размере 5,6 трлн рублей. С учетом же дополнительных поручений президента и правительства по федеральным целевым программам, а также расходов, связанных с реформированием пенсионной системы, не обеспеченные доходами обязательства составят дополнительно 4,2 трлн рублей.

Возникает резонный вопрос – что это, если не кризис? По крайней мере, именно к нему могут привести риски серьезной несбалансированности бюджета. Власти же, предпочитая использовать более мягкую риторику (вообще исключив слово «кризис» из своего лексикона), тем не менее, активно проводят именно антикризисную политику. Точнее – судорожно «затыкают дыры», пытаясь найти недостающие деньги. Из последних таких мер стоит отметить требование к четырем естественным монополиям: «Газпрому», «РЖД», «Транснефти» и «Россетям» о серьезном снижении расходов. По плану властей, госкомпании должны ежегодно (в период с 2013 по 2017 год) сокращать капитальные и операционные расходы на 10% по отношению к итогам 2012 года.

3. Пенсионная система разваливается.

Сюда же можно отнести и затеянную экспроприацию (если называть вещи своими именами) пенсионных накоплений граждан, в попытках справиться с дефицитом бюджета Пенсионного фонда. Фактически, это поставило пенсионную реформу на грань провала, что, безусловно, может служить дополнительным системным риском возникновения финансового кризиса. Объем доходов бюджета

ПФР в 2014 году сейчас планируется на уровне 6,6 трлн рублей – это на 290 млрд меньше, чем в действующем бюджете на 2013-2015 годы. В том числе на 322 млрд уменьшится трансферт из федерального бюджета, хотя его расходы снизятся всего на 39 млрд. Соответственно, вместо профицита в 172 млрд рублей в бюджете ПФР образуется дефицит в 81 млрд, финансировать который планируется за счет снижения размера остатков на счетах фонда.

Финансисты, корректирующие сейчас бюджет ПФР, исходят из обновленного прогноза Минэкономразвития, согласно которому рост фонда заработной платы в ближайшие годы будет медленнее, чем ожидалось ранее: он увеличится на 9% (а не на 11%) в 2014 году, на 8% в 2015-ом и на 8,5% в 2016-ом. При этом расходы на выплату пенсий в 2014 году предполагается увеличить на 9,9%, в 2015 – на 5% и в 2016 – на 6,7%, а количество пенсионеров у нас расчет примерно на 400 тыс. человек в год. Правда, вполне возможно, что уже с 2015 года какой-то части граждан, достигших пенсионного возраста, пенсия будет не положена, поскольку именно с этого времени предполагается увеличить минимальный трудовой стаж с пяти до 15 лет.

4. В банковской системе обнаружены слабые звенья.

Безусловно, свою долю негатива в «общий котел» добавила и агрессивная политика нулевой терпимости Банка России в отношении кредитных организаций-нарушителей. Эльвира Набиуллина однозначно дала понять, что последние отзывы лицензий у банков – не «показательная порка», но новые правила игры на рынке. Проблема лишь в том, что подобные крайние меры уже привели к зарождению панических настроений у населения. Если после отзыва лицензии у банка «Пушкино» широко обсуждалось лишь воровство его руководства, то случай с «Мастер-банком» заставил многих наших сограждан заговорить уже о банковском кризисе. «Сарафанное радио» привело к тому, что вкладчики начали забирать деньги из банков. Эта тенденция пока не подтверждена официальной статистикой регулятора, но на нее в частных беседах жалуются представители многих мелких (в первую очередь, региональных) кредитных организаций. Одновременно начались проблемы и на рынке межбанковского кредитования, вылившиеся в рост ставок и сокращение лимитов для банков третьего эшелона. То есть, запущена своеобразная цепная реакция, которая приведет к исчезновению с рынка целого ряда кредитных организаций, лишь усилив кризис доверия населения к банковской системе.

5. Фондовый рынок нервничает.

Весь этот негативный фон не мог не отразиться на поведении биржевых индексов. В течение ноября индекс РТС снизился на 4,85%, что как раз говорит о спекулятивной атаке предпринятой рядом инвесторов на падающем рынке. Во-вторых, формирование основного объема (880 274 контракта в путах со страйком 135 000 по РТС) был сформирован достаточно давно со страйком, цена которого находилась далеко от рыночной цены. Это говорит о формировании позиции, хеджирующей крупные длинные позиции. В противном случае (в случае спекулятивной атаки) использовалась бы стратегия покупки «медвежьего» спреда, что могло бы снизить риск и увеличить потенциал прибыли в данном случае. Но, исходя из открытых позиций, в которых не видно использование опционной комбинации, можно сделать вывод, что основной объем путов использовался все же для хеджирования портфеля с положительной дельтой (длинными позициями по акциям)».

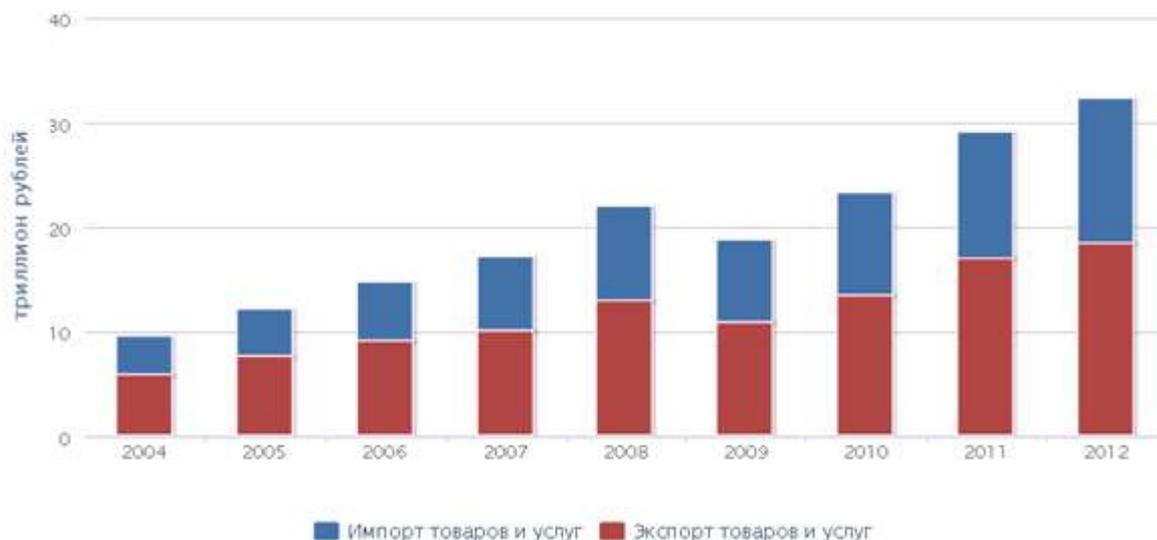
3. Внешняя торговля.

3.1. Географическая направленность внешнеэкономических связей России

Географическая направленность внешней торговли России существенно не изменится. Основными торговыми партнерами России по-прежнему будут страны Европейского Союза (Германия, Нидерланды, Италия), США, Япония, развивающиеся страны (Китай, Индия), а также страны СНГ (Белоруссия, Украина, Казахстан).

Умеренное увеличение мировой торговли в прогнозный период в совокупности со структурными проблемами экономики России не дает веских оснований для ожидания быстрых темпов роста российской внешней торговли. Динамика российского экспорта в среднесрочной перспективе будет падать, сохранится зависимость российского экспорта от поставок топливно-энергетических товаров. Бурное посткризисное увеличение российского импорта перейдет в относительно умеренный рост, превышающий динамику экспорта.

График 18 Импорт товаров и услуг (Российская Федерация, в текущих ценах) Экспорт товаров и услуг (Российская Федерация, в текущих ценах)



3.2. Мировая экономика.

3.2.1. Изменения в экономиках стран мира.

Рост экономик развитых стран в этот период умеренно снижался с 3% в 2010 году до 1,8% в 2012 году, по оценке, замедление продолжится и в 2013 году до 1,2 процента.

Торможение развивающихся стран и стран с переходной экономикой стало более существенным, чем развитых: темпы снизились с 8,2% в 2010 году до 5,1% в 2012 году, по оценке, замедление продолжится и в 2013 году до 4,6 процента.

В США комплекс стимулирующих мер монетарной политики позволил постепенно восстановить активы домохозяйств и улучшил балансы кредитных организаций. Покупка ФРС казначейских и ипотечных активов с рынка на 85 млрд. долларов ежемесячно на фоне поддержания базовых ставок на близком к нулю уровне способствовала восстановлению активов финансового сектора, корпораций и домашних хозяйств, оживлению жилищного рынка, активизации спроса на автомобили и продукцию других ключевых отраслей экономики.

В 2012 году рост экономики США существенно ускорился - с 1,8 до 2,8%, а в 2013 году ожидается замедление роста до 1,5%, что во многом связано с динамикой сокращения дефицита бюджета.

Дефицит бюджета США уменьшился с 11,3% в 2010 году до 10,1% в 2011 году и до 8,9% ВВП в 2012 году. В 2013 году масштабы бюджетной консолидации усилятся, и ожидается, что дефицит сократится до 6,9% в 2013 году, при этом госдолг остается на историческом максимуме и возрастет в 2013 году до 110,6% ВВП.

В Еврозоне после двухлетней положительной динамики в конце 2011 года возобновился спад, продолжавшийся на протяжении шести кварталов. В 2012 году экономика стран единой валюты потеряла 0,6% под влиянием мер нормализации бюджетов и оздоровления балансов, факторов сокращения внутреннего спроса, сохраняющихся рисков устойчивости рефинансирования долговой нагрузки - как на периферии, так и в ключевых странах общей валюты.

Тем не менее имеются признаки завершения рецессии европейской экономики. Со II квартала 2013 г. спад в странах монетарного союза прекратился, экономика показала небольшой рост на 0,3%, в основном за счет Германии (0,7%) и Франции (0,5%). Интенсивно восстанавливается экономика Великобритании, замедлился спад в Италии и Испании. Но в целом по итогам 2013 года в странах общей европейской валюты продолжится спад с темпом 0,5 процента.

В 2012 году Европейскому Союзу удалось сократить дефицит бюджета с 4,4 до 4%, в 2013 году консолидация расходов позволит уменьшить дефицит бюджета до 3,4% ВВП. Германия смогла ликвидировать дефицит и свести бюджет с профицитом в 0,1% ВВП, сохраняется устойчивое положительное сальдо текущего счета - 6,3% ВВП. В то же время в целом долг стран Еврозоны возрос с 88,1 до 93,1% ВВП в 2012 году и увеличится до 95,5% в 2013 году.

Темпы роста экономики Японии под влиянием масштабных программ стимулирования экономики в первой половине 2013 года были самыми высокими среди ведущих развитых стран: 3,8% в I квартале и 2,6% во II квартале. Основными факторами роста были масштабные инвестиции, включая расходы на восстановление экономики после землетрясения, в том числе государственные

расходы и частное потребление, которые позволили ВВП страны практически восстановить докризисные значения. По оценке, рост Японии в 2013 году составит 1,7% ВВП.

Торможение развивающихся стран и стран с переходной экономикой стало более существенным, чем развитых: темпы снизились на 1,3 п.п. - с 6,2% в 2011 году до 4,9% в 2012 году. На динамику негативно влияло снижение внешнего спроса, риски финансовой стабильности и изменение направлений потоков капитала.

В Китае динамика постепенно замедляется с 10,4% в 2010 году до 7,8% в 2012 году и до 7,4% в 2013 году, а уже в 2013 году ожидается оживление роста до 2,1% ВВП.

Темпы роста Содружества Независимых Государств, без учета российской экономики, замедлились с 6% в 2010 году до 4,9% в году. Торможение экономики Индии было более ощутимым - с 11,2% в 2010 году до 3,2% в 2012 году, что объясняется масштабным оттоком капитала и более высокой зависимостью от европейского рынка, потребляющего около половины индийского экспорта.

В 2013 году рост ВВП Индии может ускориться до 5%. Сильно снизились темпы роста экономики Бразилии: после мощного восстановления на 7,5% в 2010 году темпы упали до 2,7% в 2011 году и 0,9% в 2012 году. В 2013 году рост ВВП Бразилии может ускориться до 2,2 процента.

Экономика стран Центральной и Восточной Европы замедлила рост с 4,5% в 2010 году до 1,8% в 2012 2011 году и до 3,1% в 2012 году. В 2013 году ожидается ослабление роста до 2,6% под влиянием спада экономики Украины и низких темпов Белоруссии.

В 2014 - 2016 гг. возможно ускорение роста экономики США до 2,3 - 2,8%, основанного на инвестиционной активности, росте производительности, нормализации рынка труда, расширении потребления населения и продолжении нормализации жилищного сектора американской экономики.

3.2.2. Модели мировых экономик и экономики России.

В мире есть разные модели, они очень отличаются друг от друга, даже в развитых странах. Сравните США и Германию. В США капиталы распределены между множеством держателей («размыты», как говорят финансисты), в результате в Америке совершенно иная, чем в Германии, наполненность и капитализация рынков акций, другая структура финансового рынка, гораздо меньшая роль банков и долгов, гораздо больше активов в находится не в банках, а в институтах коллективного инвестирования. В США рынок буквально кипит от финансовых инноваций, в отличие от Германии, гораздо более консервативной. Это – две противостоящие друг другу концепции: модель shareholders, акционерная экономика в США, и модель stakeholders, держателей крупных пакетов, в Германии и странах континентальной Европы. Им невыгодно разводнять капиталы за счет выпуска акций, им для финансирования нужны долги. Для англосаксонской модели характерно очень небольшое участие государства в экономике, в собственности на бизнес. Наоборот, в европейской модели это участие более выражено. В англосаксонской модели цель бизнеса – рост капитализации, в европейской – стоимость бизнеса на публичном рынке акций имеет подчиненное значение. В США и в Германии сложились во многом разные модели финансирования компаний. Американские компании финансируются прежде всего за счет акций, во вторую очередь – за счет долгов, немецкие – прежде всего за счет кредитов. В Германии невозможно массовое применение американской модели венчурного финансирования, основанной на будущем IPO и выходе тех, кто рисковал, из бизнеса с прибылью на публичном рынке, за счет капитализации. Именно поэтому американская финансовая система считается «базирующейся на финансовом рынке» (market-based), тогда как немецкая – «на банках», на их кредите (bank-based).

Россия ближе к континентальной модели, но с одним существенным уточнением: есть множество исследований, которые подтверждают один феномен: в России доля людей, способных и готовых действовать самостоятельно, без участия государства, составляет от 8 до 10%. Все остальное – это различные виды «любви к государству», вариации на тему государственной собственности и госуправления, которые продолжаются, несмотря на тотальную убыточность госкомпаний. Иными словами, людей свободных, независимых, самостоятельных в России не более 10%, тогда как 90% в своей общественной и экономической жизни рассчитывают на помощь государства. Для такой модели характерны сверхконцентрация собственников и сверхконцентрация рисков.

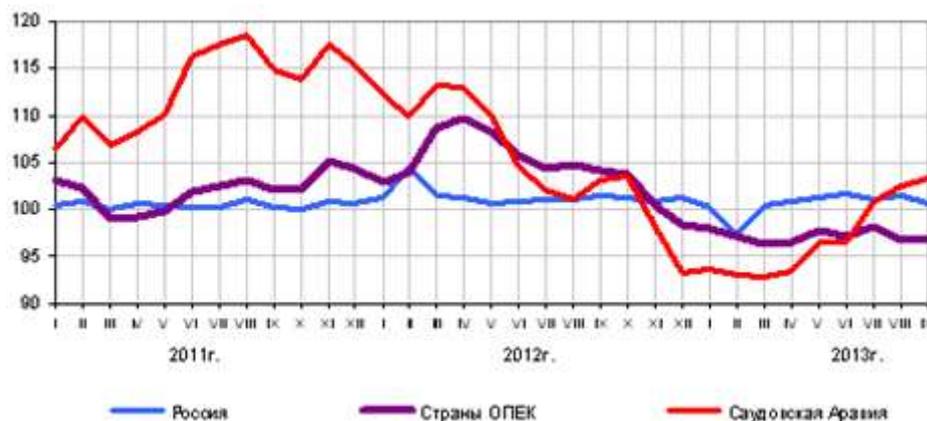
При такой структуре капитала и при таком характере госучастия в экономике, которое мы имеем, одно из главных стремлений собственника состоит в том, чтобы скрыться, спрятаться от регулятивных издержек, которые создает российское государство. Мы создали удивительную модель

офшорной экономики: доля офшорных собственников нарастает по мере того, как компании становятся крупнее и крупнее. Сверхконцентрация собственности и офшоризация – вот главные свойства российской экономики. В принципе, концентрация активов, вывод их за рубеж, уход за деньгами в иностранные финансовые центры характерны для развивающихся экономик, мы можем видеть подобное в Чехии или Латвии, но не в таком объеме как в России.

4. Топливный рынок и прогнозы развития.

Удельный вес экспорта нефти в общем объеме российского экспорта в январе-сентябре 2013г. составил 33,2%, в экспорте топливно-энергетических товаров - 46,7% (в январе-сентябре 2012г. соответственно 34,8% и 50,7%).

График 19 Динамика среднесуточной добычи нефти в % к соответствующему месяцу предыдущего года



Средняя цена нефти марки «Юралс» в 2012 году составила 110,5 долл.США/барр., увеличившись на 1,1% по отношению к 2011 году. В январе-мае 2013 года средняя цена на нефть составила 107,2 долл.США/барр. По итогам 2013 года ожидается средняя цена на нефть на уровне 105 долл.США/барр. Средняя цена на нефть в 2014 году прогнозируется на уровне 101 долл.США/барр., в 2015-2016 годах – 100 долл.США/барр.

Таблица 5 Расчет базовой цены на нефть

Цена на нефть (прогнозная) Базовая цена		долл.США/барр.							
		2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
		94,4	61,1	78,2	109,4	110,5	105	101	100
2013	91	94	61	78	109	112,2 □			
2014	93	94	61	78	109	110,5	105		
2015	94	94	61	78	109	110,5	105	101	
2016	95	94	61	78	109	110,5	105	101	100

□ В соответствии с Бюджетным кодексом Российской Федерации при расчете базовой цены на нефть на очередной финансовый год цена на нефть в текущем финансовом году принимается равной фактической цене на нефть за первое полугодие. Таким образом, при определении базовой цены на 2013 год использовалась фактическая средняя цена на нефть за первое полугодие 2012 года, которая составила 112,23 долл. США/баррель. Для расчета базовой цены на нефть в последующие годы используется фактическое значение цены на нефть за 2012 год – 110,5 долл. США/баррель.

Производство бензина в 2013 году увеличится на 1,5%, дизельного топлива – на 1-1,2%. Цены при этом вырастут на 8%, хотя экономических предпосылок для этого нет, но Минфину необходимы средства для пополнения бюджета. Об этом говорилось на пресс-конференции «Российский рынок топлива: бензин, дизель, газ».

Если посмотреть, как менялись цены на топливо в 2010, 2011, 2012 годах, то видна тенденция постоянного роста. Например, в 2010 году бензин АИ-92 стоил, примерно, 21 рубль/литр, АИ-95 – 23

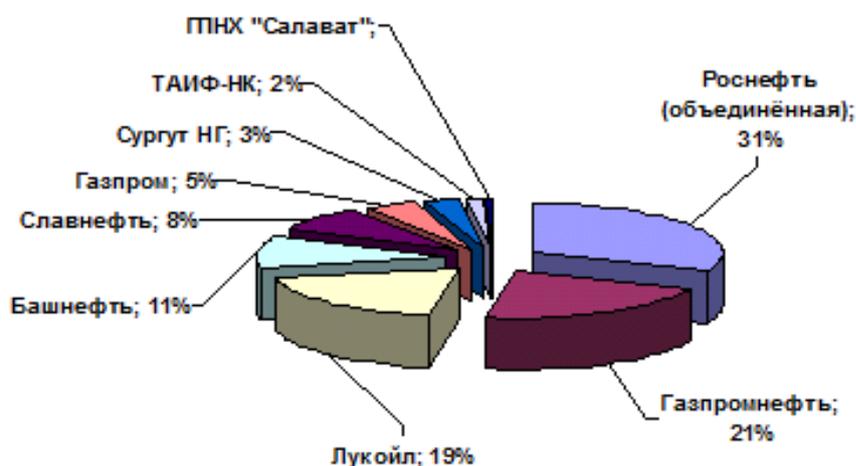
рубля/литр, дизтопливо – 19 рублей/литр. В 2011 году АИ-92 – 25 рублей, АИ-95 – 27 рублей, дизтопливо – уже 26 рублей (резкий рост). В 2012 году – АИ-92 – 27 рублей, АИ-95 – 29 рублей, дизтопливо – 29 рублей (цена на дизтопливо сравнялась с ценой на АИ-95). На сегодняшний день, цена АИ-92 – 30 рублей, АИ-95 – 33 рубля, дизтопливо - 33 рубля. Таким образом, бензин за три года подорожал, примерно, на 50 процентов.

Если внимательно проанализировать данные по ценам на топливо АИ-92, АИ-95, АИ-98 и дизеля на портале Yadnex, то можно составить приблизительный прогноз, какой будет стоимость бензина этих марок в диапазоне 2014-2020. При расчете учитывались следующие данные: прогноз внутреннего потребления и востребованности конкретного вида топлива; прогноз роста потребления дизеля относительно бензина; прогноз цен на нефть; прогноз внутривалютных и внешних факторов и рисков; анализ погодных факторов; анализ стоимости электричества за последние 5 лет; прогноз развития альтернативных и возобновляемых источников энергии;

Таблица 6 Прогноз цены на бензин в 2015, 2016, 2017, 2018, 2019 и 2020 году в Москве.

	АИ-92 (руб.)	АИ-95 (руб.)	АИ-98 (руб.)	Дизель (руб.)
2014 год	30.00 - 31.50	33.00 - 34.50	34.50 - 37.00	32.90 - 34.30
2015 год	31.50 - 32.80	34.50 - 36.20	37.00 - 40.10	34.30 - 36.00
2016 год	32.80 - 34.10	36.20 - 37.90	40.10 - 42.00	36.00 - 37.80
2017 год	34.10 - 36.00	37.90 - 40.50	42.00 - 45.30	37.80 - 40.50
2018 год	36.00 - 37.70	40.50 - 42.90	45.30 - 46.90	40.50 - 42.90
2019 год	37.70 - 39.20	42.90 - 44.00	46.90 - 48.20	42.90 - 44.50
2020 год	39.20 - 42.00	44.00 - 46.00	48.20 - 50.00	44.50 - 46.20

Диаграмма 1 Доля нефтяных компаний в бензиновом секторе РФ Июль 2013 года. Общий объём 2,8 млн. тонн.



4. Транспорт.

4.1. Грузооборот транспорта

В 2012 году деятельность транспортного комплекса характеризовалась уверенным ростом (темпы роста объема коммерческих перевозок грузов - 102,5%, коммерческого грузооборота - 104,3%, пассажирооборота транспорта общего пользования - 106,4% по отношению к предыдущему году).

Основными факторами стабилизации спроса на транспортные услуги стали стабильный рост производства в основных грузообразующих секторах промышленности, улучшение показателей внешнеэкономической деятельности, а также рост реальных располагаемых доходов населения страны.

Вместе с тем итоги первого полугодия 2013 г. демонстрируют падение перевозок грузов и грузооборота коммерческим транспортом в целом по сектору. Так, основанная на них оценка 2013 года позволяет спрогнозировать падение коммерческих перевозок грузов и грузооборота на 1,7% и 1,8% соответственно к уровню 2011 года. При этом пассажирооборот продолжает демонстрировать стабильный рост - 5 процентов.

В январе-октябре 2013г. **грузооборот транспорта**, по предварительным данным, составил 4196,3 млрд.тонно-километров, в том числе железнодорожного - 1806,4 млрд., автомобильного -203,9 млрд., морского - 33,7 млрд., внутреннего водного - 72,4 млрд., воздушного - 4,1 млрд., трубопроводного - 2075,7 млрд.тонно-километров.

Таблица 7 Грузооборот по видам транспорта

	Октябрь 2013г., млрд. т-км	В % к		Январь-октябрь 2013г. в % к январю-октябрю 2012г.	Справочно		
		октябрю 2012г.	сентябрю 2013г.		2012г. в % к		январь-октябрь 2012г. в % к январю-октябрю 2011г.
					октябрю 2011г.	сентябрю 2012г.	
Грузооборот транспорта	453,5	106,3	106,9	100,3	101,6	102,6	103,0
в том числе:							
железнодорожного ¹⁾	191,1	101,4	106,4	97,8	102,6	103,6	105,1
автомобильного	23,8	101,0	105,7	101,2	112,8	103,3	111,2
морского	4,0	107,4	115,4	94,0	90,0	115,0	73,6
внутреннего водного	8,7	115,5	87,1	99,4	106,7	68,0	104,0
воздушного (транспортная авиация) ²⁾	0,4	101,0	105,3	99,5	97,4	96,4	102,6
трубопроводного	225,4	111,0	108,3	102,7	99,6	103,3	101,1

1) По данным ОАО "РЖД".
2) По данным Росавиации.

Индекс тарифов на грузовые перевозки в среднем по всем видам транспорта в октябре 2013г., по предварительным данным, составил 95,9%.

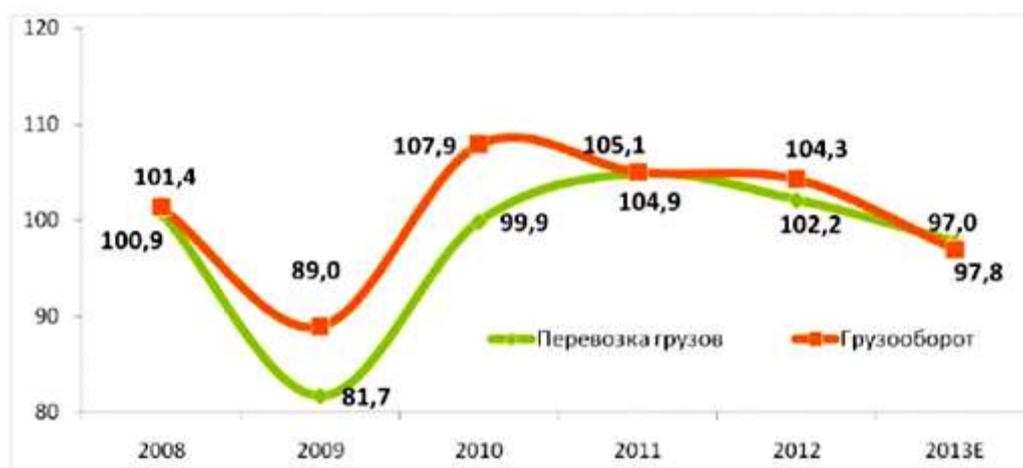
Таблица 8 Индексы тарифов на грузовые перевозки отдельными видами транспорта на конец периода, в процентах

	Всего		В том числе транспорт					
	к предыдущему периоду	к декабрю предыдущего года	железнодорожный		автомобильный		трубопроводный	
			к предыдущему периоду	к декабрю предыдущего года	к предыдущему периоду	к декабрю предыдущего года	к предыдущему периоду	к декабрю предыдущего года
2012г.								
Январь	99,1	99,1	105,8	105,8	102,2	102,2	93,0	93,0
Февраль	100,0	99,1	100,0	105,8	101,2	103,4	99,9	92,8
Март	100,0	99,1	100,0	105,8	100,6	104,0	100,0	92,8
I квартал	99,1	99,1	105,8	105,8	104,0	104,0	92,8	92,8
Апрель	105,2	104,2	100,0	105,8	100,4	104,4	111,6	103,6
Май	100,2	104,4	100,0	105,8	100,4	104,8	100,1	103,7
Июнь	100,2	104,6	100,0	105,8	100,5	105,3	100,1	103,8
II квартал	105,6	104,6	100,0	105,8	101,2	105,3	111,8	103,8
Июль	105,8	110,7	100,0	105,8	99,9	105,1	112,4	116,7
Август	100,2	110,9	100,0	105,8	100,3	105,5	100,3	117,0
Сентябрь	100,0	110,9	100,0	105,8	100,0	105,4	100,0	116,9
III квартал	106,0	110,9	100,0	105,8	100,2	105,4	112,7	116,9

	Всего		В том числе транспорт					
	к преды- дущему периоду	к декабрю предыду- щего года	железнодорожный		автомобильный		трубопроводный	
			к преды- дущему периоду	к декабрю предыду- щего года	к преды- дущему периоду	к декабрю предыду- щего года	к преды- дущему периоду	к декабрю предыду- щего года
Октябрь	97,9	108,5	100,0	105,8	99,9	105,4	95,8	112,0
Ноябрь	99,1	107,5	99,8	105,6	99,8	105,2	97,9	109,7
Декабрь	100,0	107,5	100,0	105,6	100,1	105,3	100,0	109,6
IV квартал	96,9	107,5	99,8	105,6	99,9	105,3	93,8	109,6
2013г.								
Январь	101,7	101,7	107,0	107,0	101,2	101,2	97,9	97,9
Февраль	99,2	100,9	98,0	104,8	100,2	101,5	100,0	97,9
Март	100,1	101,0	100,0	104,8	100,1	101,6	100,0	98,0
I квартал	101,0	101,0	104,8	104,8	101,6	101,6	98,0	98,0
Апрель	105,8	106,8	100,0	104,8	100,3	101,9	112,3	110,0
Май	100,3	107,1	100,3	105,2	100,5	102,4	100,0	110,0
Июнь	100,2	107,3	100,0	105,2	100,5	102,9	100,1	110,1
II квартал	106,3	107,3	100,3	105,2	101,3	102,9	112,4	110,1
Июль	103,0	110,4	100,0	105,2	100,0	102,9	105,9	116,6
Август	100,2	110,6	100,3	105,5	100,3	103,2	100,0	116,6
Сентябрь	99,9	110,6	100,0	105,4	99,9	103,1	99,9	116,6
III квартал	103,1	110,6	100,3	105,4	100,2	103,1	105,9	116,6
Октябрь	95,9	106,0	100,0	105,4	100,2	103,3	92,0	107,2

По итогам 2011 года, грузооборот транспортных компаний вырос на 4,8%, в том числе железнодорожного транспорта – на 5,7%. Рост доходов от грузоперевозок оценивается на уровне 13% (18% – в 2010 году). Приблизительно на такие же темпы роста вышли компании, предоставляющие экспедиторские услуги.

График 20 Динамика коммерческих перевозок грузов и грузооборота транспорта в 2008 - 2013 гг, %



Что касается перевозчиков негабаритных грузов, то, по их отзывам, на сегодняшний день этот сегмент рынка грузоперевозок относительно стабилен. Новые проекты строительства и модернизации промышленного производства на территории РФ и близлежащих государств способствуют увеличению грузопотока проектных грузов, благоприятно сказываясь на результатах работы грузоперевозчиков.

5.2. Тарифы на автоперевозки.

Ставки провозной платы до сих пор не достигли докризисного уровня. При этом цены на ГСМ и стоимость средств производства (грузовых автомобилей и запчастей) – основных составляющих в затратах перевозчика, с августа 2008-го года возросли более чем на 50%. Фактически социально-значимая отрасль автоперевозок грузов проедает сама себя. В целом из-за высокой конкуренции тарифы на внутренние перевозки не менялись уже почти два года.

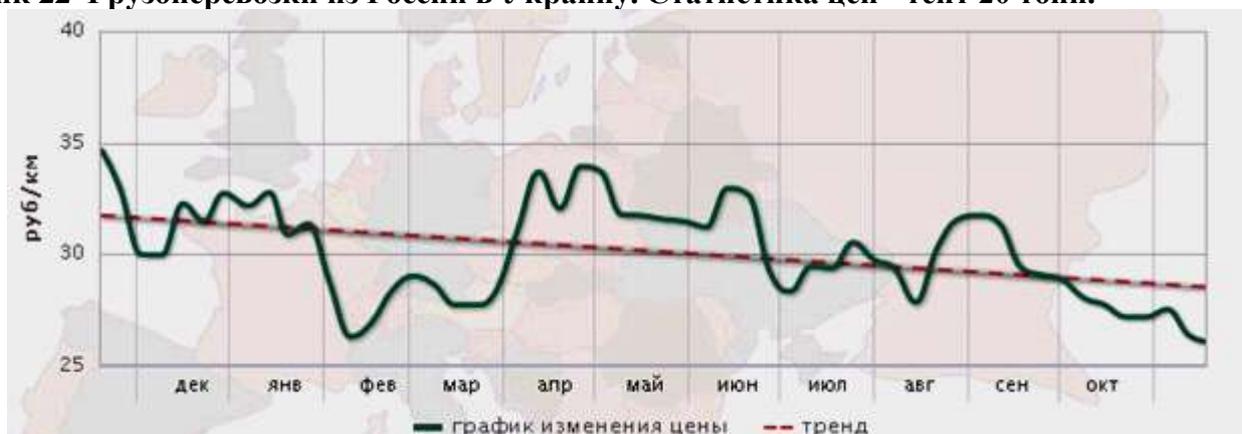
При этом возросла ценовая конкуренция со стороны небольших перевозчиков. На рынке автотранспортных услуг по перевозке грузов, крупные транспортные компании соперничают с частными перевозчиками. Деятельность по осуществлению грузоперевозок с помощью автотранспортных средств осуществляются в основном индивидуальными предпринимателями (ИП). Частные перевозчики привлекают клиентов в первую очередь ценой, которая на порядок ниже, чем у серьезных транспортных компаний. Действительно, зачем платить больше, когда можно доставить груз «задешево». Несмотря на высокую конкуренцию, никаких новых услуг или дополнительного сервиса транспортники рынку не предлагали.

График 21 Грузоперевозки по России. Статистика цен - тент 20 тонн



В начале 2013 года наблюдался всплеск активности зарубежных автоперевозчиков на российском рынке автомобильных перевозок грузов. Именно зарубежные перевозчики смогли занять определенную нишу на рынке благодаря заниженным расценкам на услуги. Объясняется это, прежде всего тем, что для зарубежных фирм-перевозчиков установлен более щадящий налоговый режим, ниже стоимость кредитов, что позволяет снижать расценки на услуги.

График 22 Грузоперевозки из России в Украину. Статистика цен - тент 20 тонн.



Специалисты уверенно прогнозируют рост цен на рынке автоперевозок России в 2014 году. Предпосылками тому служит начавшееся увеличение цен на услуги по транспортировке грузов, их складированию и хранению. Расценки также повышаются и на дополнительные услуги, такие как упаковка, погрузка и разгрузка товаров. Основной причиной увеличения расценок на услуги перевозчиков является рост цен на топливо.

На рост цен на автоперевозки так же будут влиять следующие факторы:

- планируемое введение оплаты за пользование автодорогами;
- рост стоимости запасных частей и оборудования;
- запреты и ограничения на движение автотранспорта (пример пропуски на МКАД);
- изъятие лицензий у банков и возникновений сложностей при работе с ИП.

Сейчас доля транспортных затрат в себестоимости отечественной продукции составляет примерно 15 - 20% (в экономически высокоразвитых странах - не более 7 - 8%).

5.3. Железнодорожные тарифы.

В 2014 году предусмотрен перенос сроков индексации регулируемых тарифов на железнодорожные грузовые перевозки и услуги инфраструктуры на 1 января 2015 года. В 2015 и 2016 годах повышаются в меру инфляции за предыдущий год (4,8% и 4,9%) с января. При переносе сроков индексации в 2014 году в целях повышения гибкости тарифной политики и оптимизации объема перевозок темп роста тарифов для отдельных категорий грузов (в том числе в отношении нефти и нефтепродуктов) могут быть иными, в том числе выше.

Сокращение доходов ОАО "РЖД" при прогнозируемом объеме грузооборота в доходах при реализации данного варианта по сравнению с индексацией тарифов по сценарным условиям оценивается за 3 года в 235 млрд. рублей.

5.4. Рынок автоперевозок.

Значительная часть грузов сегодня проходит через экспедиторов, привлекающих небольших перевозчиков, которые являются индивидуальными предпринимателями, работающими по упрощенной системе налогообложения.

Перевозки грузов автомобильным транспортом занимают наибольшую долю в общем объеме коммерческих перевозок грузов - 44%, и только 5% в общем объеме коммерческого грузооборота. В среднесрочный период значительные сдвиги в структуре перевозок грузов не прогнозируются (доля автомобильного транспорта в общем объеме коммерческих перевозок грузов достигнет 46%).

Продолжающийся интенсивный процесс автомобилизации населения при более низких темпах ввода в эксплуатацию автомобильных дорог сдерживает развитие автомобильных перевозок. Так, в настоящее время около 50% от общего объема перевозок по автомобильным дорогам федерального значения осуществляется в условиях превышения нормативного уровня загрузки дорожной сети, что приводит к увеличению транспортных издержек в конечной стоимости продукции, а также снижению безопасности дорожного движения. Таким образом, развитие автомобильных дорог является ключевой задачей снятия инфраструктурных ограничений экономического роста.

В 2012 году продолжилась тенденция, при которой предприятия автомобильного транспорта активно привлекали грузы, ранее перевозившиеся железнодорожным транспортом. В связи с этим увеличилась средняя дальность перевозки грузов на 15 процентов.

Так, в 2012 году перевозки грузов автомобильным транспортом составили 1704,9 млн. тонн, или 103% к уровню 2011 года, а коммерческий грузооборот - 127,6 млрд. т-км или 112,1% к уровню 2011 года.

В 2013 году также продолжается увеличение объема перевозок грузов автомобильным транспортом, который к концу года достигнет уровня в 1706,8 млн. тонн (100,1% к 2012 г.), рост коммерческого грузооборота прогнозируется на уровне 100,9% к 2012 году и будет составлять 128,8 млрд. т-км. Столь малый рост в первую очередь вызван низкими показателями перевозок в I квартале. Данная тенденция вызвана проблемами, возникшими в дорожном движении на ряде федеральных автодорог в зимние месяцы.

Обостряется конкуренция на рынке контейнерных отправок, транспортировки скоропортящихся, продовольственных, тарно-штучных и других номенклатур на расстояниях до 2000 км. Прогнозируется, что в среднесрочной перспективе данная тенденция сохранится

Стабильному росту перевозок грузов и грузооборота автомобильным транспортом будут способствовать увеличение темпов потребления стройматериалов, рост розничной торговли.

Ключевыми факторами конкурентоспособности автомобильного транспорта будут гибкость ценообразования и географии перевозок, новая техника и технологии перевозочного процесса, а также интеграция разных видов транспорта при перевозке (интермодальность).

5.5. Рынок морских перевозок.

Перевозки грузов. Морским транспортом Российской Федерации перевозится всего 1% общего объема перевезенных грузов, при этом коммерческий грузооборот - менее 2% общего объема коммерческого грузооборота. Российскими судами главным образом перевозятся наливные грузы, металлы и уголь - 15 процентов.

За 2012 год перевалка грузов в контейнерах составила 42,7 млн. тонн и выросла по сравнению с 2011 годом на 8,3 процента.

Структура перевозок отечественных грузов и, соответственно, структура морского транспортного флота в ближайшие годы не изменится.

Перевозки морским транспортом в значительной степени ориентированы на внешний рынок (экспортно-импортные поставки), поэтому его показатели деятельности очень чувствительны к изменениям конъюнктуры мирового фрахтового рынка и мировой экономики в целом.

Помимо внешних факторов морской транспорт находится в существенной зависимости от эффективности российской портовой инфраструктуры, а также эффективности коммерческого флота, зарегистрированного под флагом Российской Федерации.

В ближайшей перспективе ожидается постепенное увеличение объема перевозок грузов морским флотом, что обусловлено реализацией мер государственной поддержки судостроения и судоходства в рамках принятия Федерального закона от 07 ноября 2011 N 305-ФЗ, строительством новых судов и регистрацией судов в Российском международном реестре судов.

К позитивным факторам развития морского транспорта России можно отнести реализацию инновационной программы крупнейшей российской судоходной компании ОАО "Совкомфлот", в рамках которой планируется: разработка и освоение Арктических маршрутов транспортировки углеводородов в Китай, Японию и Юго-Восточную Азию, внедрение инновационных технологических решений по организации круглогодичного обслуживания нефти и газодобывающих компаний на шельфовых месторождениях Арктических морей, поэтапную замену танкерного флота компании энергоэффективными и экологически безопасными судами нового поколения, переход на качественно новый уровень подготовки экипажей судов с применением инновационных средств обеспечения и профессионального отбора специалистов.

Дальнейшее развитие портовых мощностей также будет способствовать повышению независимости транспортного обеспечения внешней торговли от услуг иностранных морских портов.

За счет роста перевалки нефти, зерна и угля объем перевалки грузов в морских портах России к 2015 году может составить 700 млн. тонн (130,7% к уровню 2011 года).

Технологическая оснащенность российских торговых портов не обеспечивает необходимый объем перевалки внешнеторговых и транзитных грузов, в результате часть российских внешнеторговых грузов, перевозимых с использованием морского транспорта, следует через иностранные порты.

Производственная деятельность портов. В 2012 году объем перевалки грузов в морских торговых портах России составил 567,1 млн. тонн (105,9% к уровню 2011 г.), в том числе сухих грузов - 251,8 млн. тонн (107,3%), наливных грузов - 315,3 млн. тонн (104,7%), нефти - 198,4 млн. тонн (102,6%), нефтепродуктов - 114,1 млн. тонн (108,%). Экспортных грузов перегружено в 2012 году 447,7 млн. тонн, что на 9,3% больше уровня 2011 года, объем перевалки импортных грузов составил 47,5 млн. тонн (106,3% к уровню 2011 г.), транзитных - 40,2 млн. тонн (81,6%), каботажных - 31,8 млн. тонн (99,1%).

5.6. Железнодорожный транспорт.

В 2013 году ожидается падение коммерческих перевозок на 3,5% к 2012 году и грузооборота на 2%, которые составят 1227,3 млн. тонн и 2177,1 млрд. т-км соответственно.

В 2012 году показатели перевозки грузов железнодорожным транспортом составили 1271,9 млн. тонн, увеличившись на 2,4% относительно 2011 года. При этом в 2012 году коммерческий грузооборот достиг отметки в 2222,4 млрд. т-км, соответственно и вырос относительно 2011 года на 4,4 процента.

Сложившаяся в текущем году ситуация прежде всего связана с падением роста промышленного производства в стране, что напрямую оказывает влияние на грузооборот и перевозки грузов железнодорожным транспортом. Соответственно, в случае стагнации отечественной промышленности в краткосрочный период можно ожидать замедления темпов роста или снижения грузоперевозок и

грузооборота. Падение перевозок идет по всей основной номенклатуре грузов, за исключением каменного угля (+0,8%) и химических и минеральных удобрений (+0,5%).

5.7. Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года

"Россия располагает всеми современными видами транспорта, размещение и структура ее транспортных коммуникаций в целом отвечают современным внутренним и внешним транспортно-экономическим связям страны, но нуждаются в существенном совершенствовании.

Мировой экономический кризис 2008 - 2009 годов и последовавшая за ним экономическая рецессия существенно повлияли на динамику объемов перевозок грузов и пассажиров, грузо- и пассажирооборота, а также на масштабы развития транспортного комплекса страны.

Ослабление кризисных явлений обусловило начало экономического роста в России со второй половины 2009 года. В результате в 2010 году в стране возобновился рост суммарных объемов перевозок грузов, грузо- и пассажирооборота, а показатели работы воздушного и морского видов транспорта, экспортных железнодорожных перевозок превзошли максимальный уровень докризисного периода.

Важное место в транспортной системе занимают железные дороги. Железнодорожный транспорт выполняет 12 процентов общего объема грузовых перевозок и 82 процента общего грузооборота, осуществляемого всеми видами транспорта (без учета трубопроводного).

На автомобильный транспорт приходится 55 процентов общего объема перевозок грузов и 9,1 процента общего грузооборота, 44 процента объема коммерческих перевозок грузов, причем удельный вес перевозок железнодорожным транспортом в последние годы сокращается, а автомобильным транспортом растет, что свидетельствует о повышении конкурентоспособности автомобильного транспорта в определенных сегментах рынка транспортных услуг.

С начала осуществления программы экономических реформ доминирующее положение в сфере транспорта занял негосударственный сектор. Предприятиями негосударственных форм собственности в настоящее время выполняется: на автомобильном транспорте - 95,8 процента перевозок грузов и 20,8 процента перевозок пассажиров, на морском - соответственно 97,9 процента и 98,8 процента, на внутреннем водном - 94,4 процента и 86 процентов, на воздушном - 94,4 процента и 78,7 процента, на промышленном железнодорожном - 69,1 процента перевозок грузов. Почти во всех отраслях транспортного комплекса сохраняются тенденции старения основных фондов и их неэффективного использования. Износ основных производственных фондов по отдельным группам основных средств достиг 55 - 70 процентов.

Износ основных производственных фондов составляет: на железнодорожном транспорте - 60 процентов, на морском - 34 процента, на внутреннем водном - 66 процентов, на автобусном - 51 процент, грузовом автомобильном - более 50 процентов, на воздушном - 50 процентов.

Одной из наиболее значимых является проблема несбалансированности развития единой транспортной системы России. Она включает в себя 3 наиболее важных составляющих.

Первая - это диспропорции в темпах и масштабах развития разных видов транспорта. Наиболее яркий пример - значительное отставание развития внутреннего водного транспорта, высокие темпы роста автомобилизации.

Вторая - это недостаточное развитие существующей транспортной инфраструктуры, наиболее остро проявляющееся в несоответствии уровня развития автомобильных дорог уровню автомобилизации и спросу на автомобильные перевозки, в малом количестве региональных и местных аэропортов, а также в наличии многочисленных "узких мест" на транспортных направлениях и стыках отдельных видов транспорта.

Третья - это территориальная неравномерность развития транспортной инфраструктуры.

Наиболее существенны различия между европейской частью России, с одной стороны, и районами Сибири и Дальнего Востока - с другой. Различия между регионами в части транспортной обеспеченности становятся недопустимыми. Например, 6 субъектов Российской Федерации не имеют железнодорожного сообщения с другими регионами страны.

Сложность финансового состояния транспорта усугубляется опережающими темпами роста цен на потребляемые им ресурсы. Уровень доходной ставки по перевозкам особенно стал отставать от роста цен на ресурсы после принятия Правительством Российской Федерации решений по сдерживанию индексации железнодорожных тарифов без распространения аналогичного порядка на отрасли, поставляющие транспорту материально-технические ресурсы.

Несмотря на многократное повышение тарифов на перевозки пассажиров и грузов, финансовое положение транспортных предприятий не удалось нормализовать. Доля убыточных крупных и средних предприятий в 2011 году составила 42 процента. Со стороны клиентуры возрастает также дебиторская задолженность перед организациями транспорта.

Основными причинами низкой рентабельности и убыточности перевозок являются недостаточная производительность труда, устаревшие транспортные технологии, высокие издержки на ремонт инфраструктуры и подвижного состава, а также отставание роста доходных ставок от роста цен на потребляемые транспортом топливо, электроэнергию, материалы и технические средства. В транспортной отрасли усиливается дефицит квалифицированных профессиональных кадров.

Интеграция в мировой и региональные рынки транспортных услуг будет означать усиление конкуренции, расширение доступа на российский рынок зарубежных перевозчиков, снятие административных и тарифных барьеров и приведет к осложнению положения отечественных транспортных компаний.

Анализ мировых тенденций развития транспорта показывает, что ни одна страна не способна контролировать риски собственной экономики, не имея сильных транспортных позиций.

Мировые тенденции в развитии транспорта свидетельствуют, что:

закончен период протекции по отношению к видам транспорта и перевозчикам. Усилия большинства стран направлены на повышение конкурентоспособности национального транспорта и отказ от системы квот, а также от тарифных и других ограничений. Их заменяет гармонизация транспортного законодательства;

рынок транспортных услуг стал усложняться, все сегменты транспортного процесса и логистики стали интегрироваться. Это привело к развитию транспортной инфраструктуры нового типа - транспортно-логистическим и товаротранспортным комплексам, которые образовали объединенную систему взаимодействия;

транспортные центры стали управляющими элементами системы, что позволило оптимизировать цену перевозки на всем пути следования. Это привело к переходу точки прибыльности из процессов физической перевозки в область транспортно-логистических услуг. Понятие транспортных коридоров трансформировалось. Из совокупности маршрутов они превратились в систему управляющих центров перевозок и транспортных узлов, которые постепенно приобрели функции управления тарифной политикой;

качество транспортных услуг и конкурентоспособность достигли высокого уровня развития. В сегментах транспортного рынка, услуги которых имеют спрос, конкуренция перешагнула стадию соревнования за качество транспортных услуг. Оно гарантировано. Борьба носит ценовой характер. На этом фоне усиливаются требования к экологичности транспорта. Отсюда стремление поддерживать приемлемую долю транспортной составляющей в конечной цене продукции при соблюдении жестких норм по экологии и безопасности.

Для российской транспортной системы эти уровни развития пока не достижимы. Необходимо стимулирование поэтапного повышения качества транспортных услуг, интеграции технологий транспортного обслуживания, повышения конкурентоспособности перевозчиков и операторов транспортных узлов. Вслед за этим можно ожидать оптимизации ценовой доступности транспортных услуг. В качестве ограничений должны выступать заданные уровни безопасности и экологичности транспорта.

Основные общесистемные проблемы развития транспортной отрасли Российской Федерации состоят в следующем:

наличие территориальных и структурных диспропорций в развитии транспортной инфраструктуры;

недостаточный уровень доступности транспортных услуг и мобильности населения;

недостаточное качество транспортных услуг;

низкий уровень экспорта транспортных услуг, в том числе использования транзитного потенциала;

недостаточный уровень обеспечения транспортной безопасности;

усиление негативного влияния транспорта на экологию.

Таким образом, в России появились существенные ограничения роста экономики, обусловленные недостаточным развитием транспортной системы. Необходима обновленная долгосрочная

транспортная стратегия, которая определяет основные стратегические направления и целевые ориентиры развития транспортной системы на период до 2030 года.

Негативное влияние на развитие транспорта будет оказывать рост цен на энергоносители. До 2020 - 2024 годов будет завершено формирование новых механизмов ценообразования на товары и услуги, производимые в инфраструктурных секторах экономики, в результате уровень внутренних цен на энергоносители (электроэнергию, газ) приблизится к мировому уровню, хотя и сохранится определенное ценовое преимущество для российских потребителей.

Повышение регулируемых тарифов на железнодорожные перевозки грузов в основном будет приближено к инфляции в связи с высокой долей транспортной составляющей в конечных ценах и снижением конкурентоспособности отечественных товаров. Сдерживающее влияние на рост оплаты стоимости перевозки грузов окажет государственное регулирование инфраструктурной составляющей тарифа и конкуренция перевозчиков в рамках Таможенного союза.

Перспективы развития транспортного комплекса на период до 2030 года сформулированы с учетом тенденций и ограничений в его развитии, которые не были устранены, а некоторые из них еще более обострились.

1. Базовый (консервативный) вариант развития транспортной системы

Базовый (консервативный) вариант предполагает ускоренное развитие транспортной инфраструктуры главным образом для транспортного обеспечения освоения новых месторождений полезных ископаемых и наращивания топливно-сырьевого экспорта, реализации конкурентного потенциала России в сфере транспорта и роста экспорта транспортных услуг. При этом можно выделить следующие особенности:

- реализация крупномасштабных транспортных проектов (в том числе в рамках государственно-частного партнерства), обеспечивающих разработку месторождений полезных ископаемых в новых районах добычи, главным образом в Сибири, на Дальнем Востоке и на континентальном шельфе;

- продолжение диверсификации направлений экспортных поставок российских углеводородов, в том числе в Китай, и создание соответствующей инфраструктуры;

- рост экспорта СПГ до 58,7 млрд. куб. м в 2030 году;

- развитие транспортной инфраструктуры, обеспечивающей реализацию транзитного потенциала страны, в том числе совместных проектов по добыче и экспорту углеводородов в рамках Единого экономического пространства Республики Беларусь, Республики Казахстан и Российской Федерации (с учетом возможности присоединения других государств), а также с другими государствами;

- увеличение внутренних перевозок угля в связи с развитием энергогенерирующих мощностей и металлургического производства;

- увеличение объемов перевозок и сортамента продуктов переработки топлива и сырья (нефтепродуктов, концентратов, химических грузов, металлов и т.д.), а также продукции машиностроения;

- низкие темпы роста объема экспортных перевозок и значительное увеличение объема импортных перевозок товаров высокой степени обработки, прежде всего продукции высокотехнологичных секторов экономики;

- продолжение увеличения численности парка личных легковых автомобилей при более высоких темпах роста объемов перевозок пассажиров транспортом общего пользования;

- увеличение потребности в строительстве и реконструкции автодорожной сети, связывающей новые жилые районы в мегаполисах и пригородные зоны крупных городов с местами приложения рабочей силы.

При реализации данного варианта меры по развитию транспортной системы страны будут осуществляться, прежде всего, в столичных агломерациях, а также в регионах с высокими темпами роста - на Юге России, в Сибири и на Дальнем Востоке.

Железнодорожный транспорт должен будет обеспечить беспрепятственный рост перевозок сырья к основным центрам потребления, включая перевозки на экспорт.

Решающее значение будет иметь специализация морских портов через создание так называемых "эшелонированных портов", когда работа портовой системы будет увязана с удаленными железнодорожными узлами и транспортно-логистическими комплексами, в том числе в рамках ЕТП. Для этого потребуется развитие подъездных путей к портам и портовых производственных и

складских зон, ориентированных на переработку грузов, формирование портовых зон, обеспечивающих переработку поступающих грузов.

Дополнительный импульс получит развитие транспорта в арктической зоне (территории, расположенные преимущественно севернее 60-й параллели).

Развитие транспортной системы страны станет одним из основных источников экономического роста. Импульс технологического развития получит часть обрабатывающих отраслей, связанных с обеспечением развития транспорта.

В то же время реализация базового (консервативного) варианта будет иметь ряд негативных последствий для перспективного социально-экономического развития страны и обеспечения национальной безопасности, в частности:

потребуется создание значительных резервов пропускной способности транспортной сети на основных направлениях из-за возможных резких колебаний спроса на перевозки экспортных массовых грузов по объемам, номенклатуре и направлениям в связи с изменением конъюнктуры на мировых рынках топливных и сырьевых товаров;

возможно снижение показателей экономической эффективности перевозок вследствие увеличения дисбаланса в экспортно-импортных грузопотоках. Дисбаланс будет связан с увеличением экспорта массовых грузов и импорта готовой продукции. Специализированные и универсальные виды подвижного состава будут иметь низкие эксплуатационные показатели по коэффициенту пробега с грузом, то есть возможны значительные потоки порожнего состава;

мобильность населения будет расти низкими темпами, что станет одной из причин недостаточной динамики повышения качества человеческого капитала в стране. Объем перевозок пассажиров будет ниже объема при инновационном варианте на 14,2 процента, а пассажирооборот – на 15,8 процента. Это связано с более низкими темпами роста реальных доходов населения, сокращением численности населения и меньшими масштабами развития инфраструктуры и подвижного состава пассажирского транспорта. Более низкие показатели роста благосостояния населения будут причиной меньших темпов роста количества личных автомобилей;

сохранится значительная дифференциация в обеспечении доступности транспортных услуг для различных регионов и социальных групп общества;

низкая инвестиционная активность будет обуславливать значительную нагрузку на бюджетную систему, связанную с финансированием строительства, ремонта и содержания автомобильных дорог.

2. Инновационный вариант развития транспортной системы

Инновационный вариант предполагает ускоренное и сбалансированное развитие транспортного комплекса страны, которое наряду с достижением целей, предусматриваемых при реализации базового (консервативного) варианта, позволит обеспечить транспортные условия для развития инновационной составляющей экономики, повышения качества жизни населения, перехода к полицентрической модели пространственного развития России.

Для инновационного варианта сохраняется ряд особенностей, характерных для базового (консервативного) варианта, в частности:

реализация крупномасштабных транспортных проектов, обеспечивающих разработку месторождений полезных ископаемых в новых районах добычи;

продолжение диверсификации направлений экспортных поставок российских углеводородов. При этом предусматривается реализация второго этапа строительства нефтепровода ВСТО и завершение строительства нефтепровода БТС-2, что позволит оптимизировать экспортные поставки нефти за счет разгрузки менее эффективных направлений и снизить транзитные риски;

развитие транспортной инфраструктуры, обеспечивающей реализацию транзитного потенциала страны, в том числе совместных проектов в рамках Единого экономического пространства Республики Беларусь, Республики Казахстан и Российской Федерации (с учетом возможности присоединения других государств), а также с другими государствами;

увеличение внутренних перевозок угля в связи с развитием энергогенерирующих мощностей и металлургического производства;

увеличение объемов перевозок и сортамента продуктов переработки топлива и сырья, а также продукции машиностроения в связи с наращиванием инновационной активности в энергетике, топливных и сырьевых отраслях, сопряженных с ними машиностроительных производствах.

В то же время отличительными особенностями развития транспортной системы по инновационному варианту станут:

значительное увеличение экспортных перевозок товаров высокой степени обработки, прежде всего продукции высокотехнологичных секторов экономики, темпы роста которых будут в 2,5 раза выше темпов роста перевозок аналогичных импортных грузов;

аналогичный базовому (консервативному) варианту объем экспорта СПГ;

повышение роли транспортно-логистической инфраструктуры в организации товародвижения;

рост объемов перевозок пассажиров транспортом общего пользования. Наибольшие темпы роста ожидаются на воздушном транспорте, а основной абсолютный прирост будет обеспечиваться автомобильным транспортом;

возникновение необходимости строительства и реконструкции автодорожной сети, связывающей новые жилые районы в мегаполисах и пригородные зоны крупных городов с местами приложения рабочей силы, в значительном количестве крупных и средних городов в связи с повышением уровня доходов и качества жизни населения;

повышение потребности экономики и населения в услугах по скоростным перевозкам грузов (с обеспечением заранее оговоренного срока доставки), скоростным и высокоскоростным перевозкам пассажиров (с максимальным обеспечением свободы передвижения и возможности планирования личного времени).

При реализации данного варианта меры по развитию транспортной системы страны будут сосредоточены наряду со столичными агломерациями также в городах, в которых концентрируется значительный инновационный и человеческий капитал. На востоке страны такой сценарий даст импульс развитию городов, имеющих значительный объем накопленного инновационного потенциала, - Томска, Новосибирска, Красноярска, Иркутска.

При этом важнейшее значение будет иметь "инфраструктурный эффект" формирования городских агломераций, связанный с реализацией проектов строительства крупных транспортных комплексов, мультимодальных логистических центров и информационных узлов.

Региональные аспекты развития транспортной системы страны будут связаны с созданием сети конкурентоспособных инновационных кластеров, новых региональных центров экономического развития в Поволжье, на Дальнем Востоке и Юге России, преодолением отставания депрессивных регионов, развитием туристско-рекреационных зон на Черноморском побережье (особенно в связи с проведением XXII Олимпийских зимних игр 2014 года в г. Сочи), на Алтае, Байкале, Камчатке, районах Севера.

Развитие железнодорожного и морского транспорта наряду с задачами обеспечения перевозок массовых грузов, в том числе экспортных, будет все в большей степени ориентироваться на повышение качества транспортного обслуживания грузовладельцев и усиление взаимодействия в рамках обеспечения эффективных логистических цепочек товародвижения.

Важную роль будет играть развитие Северного морского пути, прежде всего для осуществления коммерческих перевозок, с созданием соответствующей инфраструктуры в арктическом бассейне.

Меры по повышению конкурентоспособности морского транспорта позволят существенно увеличить долю флота, контролируемого Российской Федерацией, в мировом морском флоте и значительно увеличить экспорт транспортных услуг.

Высокими темпами будут расти перевозки автомобильным транспортом, который обеспечивает наиболее гибкую реакцию на запросы экономики, особенно секторов высоко- и среднетехнологичных производств.

Меры, направленные на развитие перевозок воздушным транспортом и использование значимых преимуществ (прежде всего экологических) внутреннего водного транспорта, позволят увеличить их роль в транспортном балансе страны.

Решающее значение для формирования современной товаропроводящей сети на территории России будет иметь создание интегрированной сети транспортно-логистических комплексов, обеспечивающих предоставление широкого спектра конкурентоспособных услуг, ускоренное развитие интермодальных перевозок и формирование территориально-производственных кластеров.

Инновационный сценарий характеризуется значительным повышением расходов на развитие транспортной инфраструктуры. При этом данный сценарий предполагает значительно более сложную модель управления развитием транспорта и для государства, и для бизнеса. Он связан с инвестированием в высокотехнологичные проекты и развитие человека с параметрами, далеко

выходящими за сложившиеся на рынке среднесрочные пределы окупаемости. Однако основные барьеры вызваны не проблемами недостаточной доходности, а дефицитом конкурентоспособных по мировым критериям профессиональных кадров, как на уровне корпораций, так и государственного управления, неэффективностью механизмов координации усилий.

Инновационный сценарий характеризуется значительным усилением требований к экологичности и энергоэффективности развития транспорта, что предполагает изменение структуры используемых топливно-энергетических ресурсов.

Реализация инновационного варианта развития транспортной системы позволит решить основные задачи, стоящие перед страной, а именно:

показатели мобильности населения приблизятся к уровню развитых стран, что будет одним из важнейших факторов повышения качества человеческого капитала в стране. Транспортная мобильность населения будет расти опережающими темпами по сравнению с ростом ВВП и составит в 2030 году 15,5 тыс. пасс.-км на 1 человека (223 процента к уровню 2011 года);

снизится дифференциация в обеспечении доступности транспортных услуг для различных регионов и социальных групп общества;

повысится конкурентоспособность отечественных товаров и услуг на мировых рынках вследствие сбалансированного развития транспортной системы страны. За счет опережающего роста высокотехнологичных и ряда других секторов экономики при дальнейшем увеличении объемов перевозок пассажиров и грузов доля транспорта в структуре добавленной стоимости сократится с 6,2 процента в 2010 году до 4 - 4,5 процента ВВП в 2030 году, что означает относительное снижение транспортных издержек;

рост экономической эффективности пассажирских и грузовых перевозок позволит оптимизировать транспортные издержки экономики и повысить доступность транспортных услуг для населения.

Реализация инновационного сценария позволит преодолеть инфраструктурные ограничения экономического роста в период реализации государственной программы «Развитие транспортной системы» до 2020 года, обеспечить сбалансированное развитие транспортной системы страны и удовлетворить возрастающий спрос на транспортные услуги.

В соответствии с долгосрочными приоритетами транспортной политики, направленными на решение задач модернизации экономики и общественных отношений, развитие транспортной системы в инновационном варианте станет мощным стимулом инновационного развития страны.

В соответствии с рассмотренными сценарными вариантами разработаны прогнозные оценки объемов перевозок грузов и пассажиров, которые приведены в приложении № 2.

Сопоставление сценарных вариантов приводит к выводу, что инновационный вариант выступает в качестве целевого для долгосрочной государственной транспортной политики, поскольку в полной мере позволяет реализовать стратегические интересы России.

На повестке дня - необходимость диверсификации российской экономики, увеличение в структуре внутреннего валового продукта доли продукции с высокой добавленной стоимостью, доли перерабатывающей промышленности.

Как результат - встает вопрос о переходе от преимущественно экстенсивной к интенсивной модели развития транспортной системы на основе инновационных прорывных технологий, обеспечивающих повышение качества транспортных услуг.

Вторая важная тенденция - глобализация экономики и вступление России во Всемирную торговую организацию. Этот фактор вызывает усиление международной и внутриотраслевой конкуренции, что требует повышения конкурентоспособности транспортной отрасли.

Учитывая эти факторы и современное состояние российской транспортной системы, можно сделать вывод, что транспорт является приоритетной точкой роста национальной экономики.

При переходе к инновационному варианту развития транспортной системы необходимо обеспечить:

развитие конкурентного рынка транспортных услуг;

доступность транспортных услуг для населения;

увеличение удельного веса внутрироссийских перевозок и перевозок готовой продукции в общем транспортном балансе страны;

расширение номенклатуры и повышение качества транспортных услуг на основе применения современных транспортных, логистических и инфотелекоммуникационных технологий, развитие новых форм организации транспортного процесса и взаимодействия между видами транспорта;

кратное повышение производительности труда и энергоэффективности на транспорте;

активизацию деятельности отечественных организаций транспорта на мировом рынке транспортных услуг, транснационализацию их деятельности, превращение России в крупнейшего экспортера транспортных услуг;

интеграцию транспортной системы России в евразийское транспортное пространство, развитие многовекторных транспортных связей с мировыми экономическими центрами;

транспортное обеспечение новых центров социально-экономического развития страны;

высокую мобильность населения;

повышение инновационной активности транспортных компаний, кардинальное обновление транспортных и технических средств с учетом развития отечественного транспортного машиностроения, усиление роли научно-технического обеспечения в развитии транспортной отрасли;

рост уровня профессиональной подготовки и квалификации работников транспорта, улучшение их материального и социального обеспечения, создание безопасных условий труда;

обеспечение надежности и безопасности функционирования транспортной системы, в том числе в сфере экологии, снижение количества аварий и катастроф, травматизма и смертности в транспортных происшествиях;

разработку и применение эффективных механизмов государственного регулирования функционирования и развития транспорта;

улучшение инвестиционного климата в транспортной отрасли.

На новом этапе транспортная стратегия призвана сформировать активную позицию государства в деле совершенствования транспортной системы России как ключевого фактора социально-экономического развития страны. Это касается прежде всего повышения качества транспортных услуг, снижения совокупных издержек общества, зависящих от транспорта, повышения конкурентоспособности отечественной транспортной системы, усиления инновационной, социальной и экологической направленности развития транспортной отрасли.

Исходя из этого формулируются цели, приоритеты, направления государственной политики и задачи стратегического развития транспорта.

Одним из приоритетов государственной транспортной политики на период до 2030 года является обеспечение устойчивости и предсказуемости транспортной системы. Это предусматривает создание технологических и инфраструктурных резервов, при помощи которых в условиях естественного колебания и роста прогнозируемого спроса на перевозки в соответствии с потребностями социально-экономического развития страны транспортная система будет способна предоставить населению и бизнесу безопасные, доступные по цене и предсказуемые транспортные услуги надлежащего качества в нужное время и в нужном месте с минимальным негативным воздействием на окружающую среду и здоровье человека.

Важным инструментом стратегии является повышение эффективности государственных вложений в транспортную инфраструктуру и создание благоприятного инвестиционного климата "
(1)

5.8. Ограничения на автотранспорте.

5.8.1. Меняются правила функционирования системы МДП (Международных дорожных перевозок).

Таможенники отказываются от признания гарантии по книжке МДП и вводят требование для перевозчиков о дополнительных гарантиях обеспечения уплаты таможенных платежей.

Таможенники объяснили свою позицию двумя вещами.

Во-первых, неудовлетворительной работой гарантийной системы, в лице национального гарантийного объединения - АСМАП (Ассоциации международных автомобильных перевозок). Впрочем, на другом брифинге генеральный директор Ассоциации Андрей Курушин заявил, что этот аргумент нельзя воспринимать серьезно. С 2004 по 2013 год ФТС России предъявило к АСМАП всего 931 претензию на сумму 944,7 млн руб., что составляет 0.008% от 11,7 млн перевозок по процедуре МДП, совершенных на территории России. Из них АСМАП признала обоснованными и оплатила 255

претензий на 202,1 млн. рублей. По отклоненным 676 претензиям ФТС обращалось в судебные органы, из которых всего лишь один иск был удовлетворен.

Во-вторых, таможня нашла некое несоответствие положений Конвенции МДП и Таможенного Кодекса Таможенного Союза в части способа обеспечения гарантии по книжке МДП, а именно - страхования. Выплата страхового возмещения предполагает определенную процедуру признания претензии ФТС обоснованной. Таможня же предпочла бы списывать с поручителей деньги в безакцептном порядке по принципу "заплати - потом судись!".

5.8.2. Преступность на дорогах и мошенничество.

Возникновение на пути следования груза внештатной ситуации, при которой происходит нападение на водителя автофургона с целью завладения грузом, не ушла в прошлое вместе с «лихими девяностыми». За последний период доля преступлений на дорогах значительно выросла. По официальным данным статистика на дорогах следующая: грабежи выросли примерно на 4%, а количество разбойных нападений на водителей на 2,5%.

Думать о том, что только в России осуществляют преступления в отношении перевозчиков, крайне неверно. Последние статистические данные указывают на возрастание преступлений на дорогах в таких странах, как Великобритания, Франция, Германия, Испания. Несмотря на высокую по сравнению с Россией плотность охраняемых стоянок, процент преступлений значительно вырос. Данные последствия могут быть спровоцированы большим наплывом мигрантов из стран ближнего и дальнего зарубежья, ростом безработицы.

Проблемой можно считать наличие в сфере грузоперевозок большого количества мошенников, которые берут груз с целью доставки и пропадают с ним.

С некоторыми оговорками к мошенникам можно отнести и недобросовестные транспортные компании, которые демпингуют и при этом оказывают транспортные услуги низкого качества.

5.8.3. Низкий уровень страхования грузов.

Страхование грузов и грузоперевозок в РФ в настоящий момент находится на низком уровне. Редкий грузоотправитель согласится застраховать свой груз. Почему? Во-первых, нет соответствующего закона, обязывающего перед перевозкой застраховать груз. Во-вторых, нет осознания такой необходимости у участников процесса автомобильной перевозки. В России сейчас страхованием своих грузов занимаются в основном иностранцы. Это объясняется скорее их привычкой, ведь в зарубежных странах по закону оформление страховки на перевозимый груз – есть обязательная процедура. Кроме иностранцев владельцы грузов, спрос на которые остается постоянным, иными словами повседневного пользования, тоже страхуют свои грузы. К таким грузам можно отнести продукты питания, стоимость страховки которых можно включить в цену продукта.

5.8.4. Износ автопарка.

Не все транспортные компании уделяют данной проблеме должное внимание. В результате автотранспорт используется в неисправном, непригодном для эксплуатации состоянии. Редко обновляется автопарк грузовых машин. На то есть свои причины: нехватка финансовых средств у перевозчика или же просто его нежелание. Качество услуг, таким образом, снижается, срываются сроки доставки, нарушаются условия договоров.

Ежегодная замена подвижного состава на уровне около 5%, полное "обновление" с учетом ввоза б/у техники автопарка происходит раз в 20 лет. При этом следует учитывать, что в России автотранспорт это полностью частный бизнес, причем на 80% это семейное дело, индивидуальные предприниматели, в парке которых от одной до пяти машин.

5.8.5. Москва и Санкт-Петербург большие перевалочные склады.

Еще одной проблемой является отсутствие прямых путей доставки грузов из-за границы в регионы. В данный момент есть разработанные логистические схемы международных грузоперевозок. Москва, Санкт-Петербург согласно данным схемам аккумулируют в себе все иностранные грузы, после чего они транспортируются по регионам.

5.8.6. Лизинг.

«Эксперт РА» совместно с ОЛА подвели предварительные итоги исследования российского рынка лизинга по итогам 1 полугодия 2013 года. Объем нового бизнеса за 6 месяцев текущего сократился на 18% по отношению к аналогичному периоду прошлого года. Согласно предварительным оценкам, доля ж/д сегмента в структуре новых сделок снизилась с 55% до 34%. В абсолютном выражении сделки с подвижным составом сократились за год на 50%, в то время как прочие сегменты рынка суммарно выросли на 20%. Полные итоги исследования опубликованы в журнале «Эксперт» 23 сентября 2013 года.

5.8.7. Мошеннические и серые схемы.

Мошеннические и серые схемы, игнорирование закона – таков современный портрет рынка грузоперевозок. Крупные и серьезные компании уступают по тарифам мелким грузоперевозчикам из-за невозможности или ограниченной возможности использовать серые схемы по "отмыву" НДС. Многие небольшие компании участвуя в серых схемах не только демпингуют на рынке автоперевозок, но ещё и подрывают авторитет транспортного рынка в глазах государственных органов меняя каждые три года компании. В силу того, что таких компаний много, они влияют на рынок автоперевозок и тарифную политику, но у каждой отдельной компании небольшая клиентская база. При смене юридического лица, мелкой компании проще перевести всех своих малочисленных клиентов на другую компанию. С одной стороны государство борется с такими фирмами-однодневками, а с другой стороны доказать свою неосмотрительность фирме-клиенту такой компании достаточно легко.

5.8.8. ГЛОНАСС, тахограф и плата за проезд.

Правительство РФ приняло решение с 1 ноября 2014 года обязать собственников грузовиков массой свыше 12 тонн платить за проезд по федеральным автотрассам. С 1 ноября 2014 года за каждый километр пути по федеральным дорогам дальнбойщик заплатит 3,5 рубля.

Чтобы понять катастрофические масштабы этого "побора", необходимо понимать, что сегодня у перевозчика средняя ставка за один километр составляет примерно 35 рублей. (Смотри График 21) То есть "плата за вред" в 3,5 руб. за 1 км пробега составляет 10% от стоимости услуг перевозки. В сущности, все эти сборы можно и нужно рассматривать как "дорожный оброк" на всю экономику. Сборы, которые лягут в себестоимость транспортной услуги, автоматически будут перенесены в цену товаров и оплачены из кармана рядовых граждан, покупающих молоко, хлеб, соль. Причем чем дальше от индустриальных центров эти граждане проживают, тем больше они будут платить.

Этот же документ ограничивает максимальное время вождения 4,5 часами, после чего водитель обязан делать 45-минутный перерыв. Общее же время нахождения водителя за рулем не должно превышать 56 часов в неделю. Закон должен был вступить в силу 1 апреля, однако федерация прислушалась к мнению бизнеса и сдвинула «час икс» на 2015 год. Грузоперевозчики обратили внимание властей на отсутствие инфраструктуры для остановки большегруза на трассе, а также волокиту с приобретением и постановкой на учет тахографов.

Владелец грузовика должен зарегистрироваться в системе и получить расчетный счет. На этот счет он должен положить деньги, которые будут списываться по мере движения машины. Прибор будет передавать GPS-координаты в центр обработки данных, где вычисляется траектория движения транспорта и сумма средств для списания. Для тех, кто не установит прибор, предусмотрен штраф от пяти тысяч до одного миллиона рублей. По оценкам Росавтодора, понадобится около двух миллионов приборов общей стоимостью около 14 млрд рублей.

Чтобы понять настоящее и предвидеть будущее нужно знать историю. Международная законодательная практика ограничения времени работы водителя насчитывает уже не один десяток лет. Европейское соглашение, касающееся работы экипажей транспортных средств, производящих международные автомобильные перевозки (ЕСТР) было совершено в Женеве 1 июля 1970 г.

Кризисная ситуация сложилась в мире еще в конце 60-х годов. Экономический кризис 70-х годов быстро покончил с послевоенным подъемом, и вошел в историю под названием "Нефтяной кризис 1973 года". После 1974 г. средний темп роста ВВП ведущих капиталистических стран сократился наполовину.

Масштабы замедления были максимальными в Японии и минимальными в США, но наиболее устойчивой стагнация оказалась в европейской экономике, где падение сказалось на рынке автоперевозок грузов, существенно сократило грузопоток. На падающем рынке был необходим

инструмент-регулятор, который бы предотвратил "гонку вооружений" между его участниками. Таким инструментом и стало Европейское соглашение ЕСТР.

Под благовидным предлогом необходимости повышения безопасности дорожного движения, регламентации некоторых условий труда на предприятиях международного автомобильного транспорта Европейское соглашение ЕСТР выполняло и по текущий день выполняет крайне важную функцию – не дает социально значимой отрасли самой себя уничтожить.

5.9. Продажи автотранспорта.

По данным ГИБДД в 2011 году в России было зарегистрировано 5 544 699 грузовых автомобилей, полуприцепов - 497 505 шт.

Российский рынок коммерческого автотранспорта продолжает падать, свидетельствуют данные статистических агентств за первое полугодие 2013 года.

Так, продажи грузовых автомобилей полной массой 14-40 тонн за январь-июнь сократились на 28,3% по сравнению с аналогичным периодом 2012 года и составили 38,2 тыс. единиц техники, сообщил в своем отчете КАМАЗ.

В свою очередь в сегменте легкого коммерческого транспорта ситуация чуть более оптимистичная — за первое полугодие продажи LCV выросли на 1,2% до 80,455 тыс. машин. Тем не менее, в июне показатель упал — на 1,8% в годовом сопоставлении, до 15,877 тыс. автомобилей.

При этом общие продажи грузовиков за январь-май 2013 года сократились на 13,2% в годовом сопоставлении, до 115,4 тыс. единиц техники, сообщает аналитическая компания "АСМ-Холдинг".

В сегменте LCV лидируют автомобили ГАЗ - за 9 месяцев 2013 года было продано 64 279 автомобилей (продажи остались на уровне прошлого года). На втором месте - УАЗ (19 519 единиц, рост 11 %), на третьем - Volkswagen с 12 104 машинами (рост 41%). Замыкают пятерку лидеров Ford - 8649 машин (+38%) и Peugeot - 7845 автомобилей (+25%). В сегменте средних грузовиков больше всего за 9 месяцев 2013 года было продано автомобилей Hyundai (3273 единицы), продажи снизились на 19%. На второе место поднялись грузовые автомобили Mitsubishi Fuso (было продано 1469 единиц, рост в 2,1 раза), обогнавшие китайский Foton с 1365 проданными автомобилями (рост в 2,5 раза). Четвертое место заняли автомобили Hino - продано 1274 штук (рост в 1,8 раза). На пятом месте - российский «Урал» с 334 проданными грузовиками (снижение на 3%). По данным АЕБ, в сегменте тяжелых грузовиков лидирует MAN с 6085 проданными машинами (+34%). За ним следует «Урал»: 3740 штук (+47%). На третьем месте по итогам продаж за 9 месяцев текущего года расположилась шведская Scania: 3673 автомобиля этой марки (+18%). Четвертое и пятое места заняли соответственно Mercedes-Benz (продано 3104 автомобиля, рост составил 78%) и Renault (продажи выросли на 47% - до 1334 машин).

6. Рынок ЗРЛ-услуг.

6.1. Глобальный рынок ЗРЛ-услуг

За последние два-три года экономическая нестабильность и неопределенность повлияли на мировые рынки и бизнес, и, в свою очередь, на глобальные рынки ЗРЛ-услуг.

По данным Armstrong & Associates, Inc., глобальный рынок ЗРЛ-услуг вырос в 2010 году на 6,8% по сравнению с 2009 годом, а в 2011 - на 4,9% по сравнению с 2010 годом до 616,1 млрд. долл. США. Это подтверждает общую тенденцию улучшения глобальных условий для ведения бизнеса.

Доля рынка Азиатско-Тихоокеанского региона составляет 31%, а Северной Америки и Европы - по 26% глобального рынка ЗРЛ-услуг.

Темпы роста Азиатско-Тихоокеанского рынка ЗРЛ-услуг превышают среднее значение.

Крупнейшие глобальные ЗРЛ-провайдеры оперируют в регионах, представляющих более 90% мирового ВВП.

Общие расходы на логистику, по данным грузоотправителей, составляют в среднем 12% выручки от реализации их компаний. Общая сумма расходов на логистику включает транспортировку, распределение, складирование и услуги добавленной стоимости. Диапазон региональных различий варьируется от 11% в Северной Америке, Европе и Азиатско-Тихоокеанском регионе до 14% выручки компаний в Латинской Америке.

Грузоотправители тратят в среднем 42% от этой суммы на аутсорсинг, так же, как в прошлом году. Это говорит о том, что по сравнению с предыдущим годом в среднем изменения в расходах на

аутсорсинг логистики были пропорциональны изменениям общей суммы расходов на логистику. Средняя доля расходов грузоотправителей по регионам на логистику, направляемых на аутсорсинг, также аналогична прошлогодней.

Среднее значение доли транспортных расходов, управляемых 3PL-провайдерами, составило 56%, но при этом средние региональные показатели изменялись от 41% в Северной Америке до более 60% для поставщиков в Европе, Азиатско-Тихоокеанском регионе и Латинской Америке.

Среднее значение доли расходов на складские операции, управляемые 3PL-провайдерами, составило 39% с незначительными вариациями по конкретным регионам.

6.2. Рынок логистических услуг России

По оценке экспертов, в начале 2011 года на транспортно-логистическом рынке России появились явные признаки улучшения ситуации.

Количество заказов у транспортно-экспедиторских компании, складских операторов возросло. Получено много заказов от крупных торговых сетей, от производителей товаров, а также от участников внешней экономической деятельности, которые и обеспечивают поток импортных грузов в Россию.

Оценка общих расходов на логистику. Среднее значение общих расходов на логистику как доли выручки от ВВП, составляет по всем регионам мира 16,7% ВВП. Если считать, что Россия развивается аналогично экономически развитым странам, то величина общих расходов на логистику в России составляет 9115 млрд руб. (304 млрд долл. США).

Согласно исследованию 16th Annual Third-Party Logistics Study, 2012, среднее значение доли расходов, направляемых на аутсорсинг по всем регионам мира, от общего объема расходов на логистику составило 42%, причем в Азиатско-Тихоокеанском регионе этот показатель равен 47%, а в Латинской Америке - 37% общих расходов на логистику. Если использовать эти показатели для оценки российского рынка, то долю расходов, направляемых на аутсорсинг в России, можно оценить в размере 37% общего объема расходов на логистику, что составляет 112 млрд долл. США.

Характерной особенностью логистических операторов является то, что численность клиентов складских компаний в силу специфики видов деятельности значительно меньше, чем транспортно-экспедиторских. Следует отметить, что для складских операторов доля компаний, численность клиентов которых составила от 1 до 30 уменьшилась за счет увеличения доли компаний с количеством клиентов от 31 до 50.

Доля транспортно-экспедиторских компаний, число клиентов которых менее 100 оставалась стабильной на уровне 12,5%, в то время доля компании, имеющих более 1000 клиентов в 2011 году сократилась до 56% относительно 63% в 2010 году.

В 2011 году структура распределения контрактов, заключенных складскими операторами и транспортно-экспедиторскими компаниями - участниками рейтинга отличалась незначительно. Около половины всех контрактов составляют краткосрочные контракты (52% для транспортно-экспедиторских компаний и 46% для складских операторов), треть составляют среднесрочные (33% и 37% соответственно), и около одной шестой контрактов приходится на долгосрочные контракты и стратегическое партнерство (15% и 17% соответственно).

Доля контрактов на логистический аутсорсинг составляет 40% для складских операторов и 22% для транспортно-экспедиторских компаний.

6.3. Трудности развития логистических компаний в России.

На пути развития логистических компаний в России стоит ряд трудностей, которые отмечают все участники рынка. Среди них:

- Транспортные проблемы - недостаточный уровень развития сети автодорог, отсутствие современных грузовых терминалов, высокий уровень износа автомобильного, железнодорожного и других видов транспортного состава, а также всё большее его моральное устаревание.
- Проблемы с кадрами - рынок испытывает острую нехватку квалифицированных специалистов, на высоком уровне ориентирующихся в современных принципах организации логистических схем, владеющих должным уровнем знаний в области информационных технологий.
- Недостаточный уровень внедрения систем связи из-за чего у многих логистических компаний возникают сложности с отслеживанием логистических цепочек, процесса транспортировки грузов по России. Низкий уровень внедрения логистических информационных систем на территории страны.

Малое число качественных современных складских комплексов с необходимым специализированным оборудованием.

Все эти проблемы особенно остро стоят в регионах. Если в Москве и Санкт-Петербурге уровень рынка логистических услуг достаточно высок и вполне может сравниться с европейскими странам, - внедряются современные системы, компании имеют качественные складские комплексы с необходимым складским оборудованием и развитый автопарк, - то в провинции ситуация выглядит намного пессимистичней. А так как логистика и грузоперевозки - область специфическая и не может развиваться локально в каком-то одном регионе, то и столичные компании сталкиваются порой с серьезными проблемами при осуществлении межрегиональных и международных перевозок. Очевидно, что многие из этих проблем - системные. И в рамках одной, пусть даже и крупной компании, и даже в рамках целой отрасли решить их невозможно. Поэтому участники рынка, развивая собственный бизнес и решая ряд локальных задач, в то же время пытаются решать часть из перечисленных выше системных сложностей путем создания профильных ассоциаций; активно ищут способы построения взаимодействия с органами власти.

6.4. Развитие логистического аутсорсинга

Отдельно необходимо коснуться проблемы развития логистического аутсорсинга в России. Многие компании с трудом преодолевают недоверие и по старинке предпочитают не передавать логистические процессы сторонним организациям, а создавать собственные отделы логистики. Хотя порой это очень затратно и в конечном счете невыгодно.

Анализ деятельности отделов логистики большинства средних и многих крупных компаний показывает, что в их работе имеет место серьезная разбалансированность. (Малый бизнес и вообще чаще всего не может себе позволить такую роскошь, как собственный отдел логистики). Ввиду сезонных факторов, а также специфических особенностей функционирования предприятия, отделы логистики в один период могут сталкиваться со значительными перегрузками, тогда как в другое время работают в полсилы. В период перегрузок от того, что отдел логистики не справляется с работой, другие направления деятельности компании работают менее эффективно, чем могли бы. В период же простоев руководству компании по-прежнему приходится выплачивать штатным сотрудникам зарплату и всё так же нести все прочие расходы на содержание отдела. Таким образом и в первом, и во втором случае растут издержки предприятия и его эффективность оказывается более низкой, чем могла бы быть.

6.5. Виды логистических операторов

Чтобы выбрать необходимый комплекс услуг, необходимо представлять себе виды логистических операторов. Существует международная классификация логистических операторов.

1PL-оператор - все логистические процессы осуществляет сам владелец грузов собственными силами.

2PL- оператор - компания, оказывающая услуги в области транспортировки грузов и предоставляющая складские площади в аренду.

3PL-оператор - компания, предоставляющая транспортные услуги, аренду складских площадей, обработку грузов, кросс-докинг, управление логистическими процессами при помощи информационных систем; привлекающая при необходимости субподрядчиков.

4PL-оператор - логистическая организация, обеспечивающая формирование цепи поставки и координирование работы всех привлеченных организаций.

5PL-оператор - компания, занимающаяся интернет-логистикой при помощи которой осуществляется формирование логистических схем, формирование цепей поставок и контроль всех процессов.

В структуре российского рынка логистического аутсорсинга преобладают услуги 2PL (грузоперевозки, экспедирование и прямая аренда складов). По оценке РБК.research, валовая выручка 3PL операторов, предоставляющих комплексные логистические услуги, в 2011 году не превышала 8% оборота российского рынка ТЛУ (включая доходы от грузоперевозок привлеченных компаний).

В последние два года отмечается повышение доли запросов на прямую аренду складов (услуги 2PL) со стороны конечных потребителей – производителей, оптовиков и ритейлеров, в условиях кризиса и посткризисный период отказавшихся от расширения собственной сети складов. При этом комплексное логистическое обслуживание (включая организацию цепочек поставок) берут на себя

специализированные подразделения компаний-арендаторов. Среди основных причин отказа от услуг логистических провайдеров (помимо финансовых соображений) потенциальные клиенты называют неспособность большинства российских 3PL операторов обеспечить требуемый уровень комплексного логистического обслуживания.

В 2014-2016 годы можно ожидать рост спроса на комплексные логистические услуги и, соответственно, повышение доли 3PL операторов в объеме рынка ТЛЮ до 9-10%. Предполагается, что данный сегмент будет расти темпами, существенно превышающими динамику рынка в целом.

Для сравнения: среднемировой показатель проникновения 3PL услуг (по валовой выручке) уже в 2010 году превышал 17,4% объема рынка логистического аутсорсинга. Согласно расчетам РБК.research, основанным на оценках Armstrong & Associates Inc., наиболее развитым является европейский рынок – 19,4%, для Китая этот показатель составляет 18,0%, для США – 15%. Совокупный объем мирового рынка ТЛЮ в 2011 году оценивается в 3839 млрд долларов (рост на 10% по сравнению с 2010 годом).

7. Взгляд в будущее: логистика-2050. Исследование DHL.

Взгляд в будущее: логистика-2050. Deutsche Post DHL опубликовала футурологическое исследование.

Группа компаний Deutsche Post DHL выпустила в свет футурологическое исследование "Взгляд в будущее: логистика-2050", в котором рассматриваются 5 возможных сценариев развития торговли, бизнеса и общества к 2050 году.

В исследовании принимали участие 42 известных эксперта, в том числе Клаус Тепфер (Klaus Töpfer), бывший министр по охране окружающей среды Германии и директор Программы ООН по окружающей среде, Фатих Бироль (Fatih Birol), главный экономист Международного энергетического агентства, и Михаэль тен Хомпель (Michael ten Hompel), управляющий директор Института Фраунгофера по движению материалов и логистике. Над футуристическими сценариями развития логистики для Deutsche Post DHL также работали ведущие специалисты таких организаций, как Всемирный экономический форум, исследовательский институт Gesellschaft für Konsumforschung (GfK), Институт Роки Маунтин, Копенгагенский институт футурологии, Всемирный совет предпринимателей по устойчивому развитию и Greenpeace International.

Ключевым результатом исследования стала разработка 5 вероятных сценариев будущего, которые отражают, насколько разными могут стать пути развития экономики к 2050 году с учетом степени глобализации, экономического и социального развития, преобладающих технологических стандартов и состояния окружающей среды. Это долгосрочные и в некоторых случаях радикальные версии того, как может выглядеть мир почти через 40 лет. Во всех сценариях есть общий фактор - значительно возросшая роль логистики. В большинстве из них спрос на логистические услуги становится существенно выше, но конкретные рыночные условия и специфические проблемы отрасли в каждом случае различаются.

Сценарии - краткий обзор

Сценарий 1: Нерегулируемая экономика - мир на пороге коллапса

Мир живет по законам материальных ценностей и неконтролируемого массового потребления. Этот неустойчивый путь основан на беспощадном использовании природных ресурсов, что ускоряет изменения климата и приводит к учащению стихийных бедствий. В мире, для которого характерен бурный рост, спрос на логистические и транспортные услуги резко увеличивается. Глобальная транспортная система обеспечивает быстрый обмен товарами между центрами потребления. Тем не менее усиливающиеся климатические изменения часто нарушают цепочки поставки, что создает дополнительные проблемы для логистических компаний.

Сценарий 2: Суперэффективность в супергородах

Мегаполисы превращаются в мировые центры управления. Именно здесь рождаются инициативы по переходу к экологичному пути развития, от которого выигрывают прежде всего сами города. Чтобы решить проблемы, связанные с ростом городов, в т.ч. перенаселенность и загрязнение окружающей среды, мегаполисы эффективно развиваются в направлении коллаборации. Сферы производства и обслуживания претерпели революционные изменения за счет роботизации. Потребители изменили свои привычки: многие продукты теперь не покупаются, а берутся в аренду. Высокоэффективные системы управления транспортными потоками позволили уменьшить пробки на дорогах. Глобальная транспортная система, включающая в себя наземные, морские, воздушные и даже космические

перевозки, помогла создать значимые торговые связи между многочисленными мегаполисами по всему миру. На плечи логистических компаний легло управление городскими транспортными потоками, коммунальными службами, системное обслуживание аэропортов, больниц и торговых центров.

Сценарий 3: Индивидуализированный образ жизни

Этот сценарий описывает мир, в котором широко распространено индивидуализированное потребление. Человек получает возможность создавать и разрабатывать собственные продукты, и немалую роль в этом процессе играют 3D-принтеры. Такая тенденция приводит к росту региональных торговых потоков - глобальными остаются только торговля сырьем и передача данных. Кастомизация и региональное производство сопровождаются децентрализацией энергопотребления и управления инфраструктурой. Для логистики это означает снижение спроса на перевозки готовой продукции и полуфабрикатов на большие расстояния. Логистические провайдеры занимаются организацией всей физической цепочки создания добавленной стоимости, а также управляют потоками зашифрованных данных для передачи схем, используемых в 3D-принтерах. Децентрализованное производство превращает широкие возможности развития региональной логистики и высокоэффективную систему "последней мили" в значимые факторы успеха.

Сценарий 4: Ослабляющий протекционизм

Согласно этому сценарию, в результате экономических потрясений процесс глобализации сменился защитой национальных рынков и возникновением многочисленных протекционистских барьеров. Развитие технологий замедляется. Высокие цены на энергоносители и огромный их дефицит приводят к международным конфликтам и борьбе за источники ресурсов. На логистической отрасли сказываются проблемы, возникшие в результате спада мировой торговли и последовавшей регионализации цепочек создания добавленной стоимости. Правительства рассматривают логистику как стратегическую индустрию. Поскольку напряженность отношений между некоторыми регионами и странами значительно усиливается, логистические провайдеры в нейтральных странах выступают в роли посредников в международной торговле.

Сценарий 5: Глобальная устойчивость - локальная адаптация

Этот сценарий предполагает высокий уровень потребления вследствие удешевления и автоматизации производства. Однако усиливающиеся изменения климата и частые катастрофы негативно сказываются на логистических и производственных цепочках, что приводит к регулярным нарушениям поставок. Особенностью новой экономической парадигмы становится переход от стремления к максимальной эффективности к защите "слабых мест" и повышению устойчивости. Радикальное смещение фокуса на резервные системы производства и региональные цепочки поставок позволяет глобальной экономике выстоять в сложный период. В 2050 году при регионализации торговли основой экономической системы становится логистический сектор, основным приоритетом которого является безопасность цепочек поставок. Эта отрасль обладает резервной инфраструктурой, обеспечивающей надежность транспортировок в любых нестабильных условиях.

Примечание: Полный текст исследования "Взгляд в будущее: логистика-2050" доступен на веб-сайте www.dp-dhl.com, где можно найти интервью с генеральным директором Deutsche Post DHL Франком Аппелем, подробные описания 5 сценариев развития логистики будущего, а также анимационные ролики от студии Bavaria Film.

8. Источники информации.

Ссылки: 1- Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года

<http://meteoinfo.ru>
<http://www.autostat.ru/>
www.rosleasing.ru
<http://tr-index.ru>
www.asmap.ru
logisticnews.biz
<http://www.transport-centre.ru>
<http://www.biznes-portal.com>
<http://www.newsru.com>
<http://www.mintrans.ru>

<http://www.insurkey.ru>
<http://finmarket.ru>
www.della.ru
<http://www.insur-info.ru>
logistic.ru
[//slon.ru](http://slon.ru)
<http://www.economy.gov.ru>
<http://www.minregion.ru>
 РИА Новости

fuelservice.ru
gks.ru
della.ru
roskodeks.ru
<http://www.iru-eapd.org/crisis/russia2.html>
<http://www.transportweekly.com>
<http://www.minfin.ru>

Уважаемые господа, мы рады, если данный материал оказалась Вам полезен и поможет в работе.

Данную работу мы передали Вам совершенно бесплатно, но на рынке всё имеет ценность и мы бы хотели что бы Вы на своё усмотрение оценили наш труд и перечислили деньги по реквизитам Дома Милосердия.



Мы помогаем обездоленным людям, которые упали по разным причинам, в социальный слой людей без определённого места жительства.

Мы помогаем детям в детских домах, колониях и приютах.

Более подробно о деятельности Дома Милосердия можно ознакомиться на сайте.

**Автономная некоммерческая организация
Благотворительный социально-реабилитационный Центр для
несовершеннолетних и молодежи «Дом Милосердия»**

ИНН 7737123783 КПП 772401001

р/с 40703810300000000061 в ОАО «ФОНДСЕРВИСБАНК»

г. Москва, к/с 30101810200000000904, БИК 044525904

Ваша помощь важна и необходима.