

в г. Уссурийске; реализуется проект комплексного освоения сельхозугодий в Еврейской АО с участием 22 предприятий из провинции Хэйлунцзян и др.

Таким образом, развитие инвестиционного сотрудничества между Россией и Китаем позволит обоим государствам выйти на новый уровень экономических взаимоотношений, создаст условия для более эффективного социально-экономического развития государств.

Литература:

1. Марков, С., Соседи. Китай становится важнейшим стратегическим партнёром России [Электронный ресурс] / С. Марков. – Код доступа : <http://file-rf.ru/analitics/853>.
2. Рогачев, И. Россия – Китай: перспективы сотрудничества [Текст] / И. Рогачев // МЭ и МО. - 2010. – № 12. – С. 12-19.
3. Титаренко, М.Л. Россия: безопасность через сотрудничество. Восточно-азиатский вектор [Текст] / М.Л. Титаренко. – М., 2013. – 301 с.
4. Чжан, Гою. Стратегические факторы экономического роста Китая [Текст] / Гою Чжан // Проблемы дальнего Востока. – 2015. – № 1. – С.43-52.

ВИДЫ ТРАНСПОРТНЫХ УСЛУГ: ОБЗОР ПРЕИМУЩЕСТВ И НЕДОСТАТКОВ

*Ю.А. Хорошевская, Н.В. Кравченко
г. Белгород, Россия*

Транспортные услуги играют большую роль в обеспечении эффективности и конкурентоспособности национальной экономики. Транспорт является необходимым условием производства материальных благ. Это важная составляющая производственной и социальной инфраструктуры.

В условиях глобализации все больше усиливаются международные транспортные связи, так как при их осуществлении транспорт обеспечивает перемещение предмета транспортной операции между двумя и более странами. Международные грузовые перевозки составляют 65-90% общего грузооборота индустриальных стран.

Мировая транспортная система полностью сформировалась в 20 веке. В нее вошли вся существующая инфраструктура путей сообщения, транспортные средства, транспортные предприятия и управление транспортом.

Принято выделять водный, наземный, воздушный и трубопроводный виды транспорта.

Наиболее универсальным видом транспорта считают водный, который в свою очередь подразделяется на морской и речной. Транспортировка грузов морскими судами выгодна в случаях, когда иностранные партнеры расположены друг от друга на дальних расстояниях или находятся на территории одного государства в местах, оборудованных морскими портами. Себестоимость морских перевозок грузов ниже по сравнению с другими видами транспорта, особенно при перевозках на дальние расстояния.

Речные перевозки часто используются в условиях, когда порты находятся на территории одного государства. Однако речной транспорт обладает существенными недостатками, к которым можно отнести низкую скорость движения и сезонность навигации [1].

Железнодорожный транспорт является наиболее развитым видом транспорта. Он наиболее приспособлен к массовым перевозкам, однако скорость доставки груза невелика. В настоящее время увеличение скорости движения поездов является одним из приоритетных направлений совершенствования железнодорожного транспорта, но в то же время и одним из самым дорогостоящих, так как на модернизацию железных дорог

требуется большие объемы инвестиций, а транспортная сфера в настоящее время испытывает нехватку денежных средств.

Перевозки железнодорожным транспортом между двумя и более государствами осуществляются только после подписания министерствами государств международного соглашения. В разных государствах величина тарифов на перевозку железнодорожным транспортом может сильно отличаться. Уровень цен в этом случае регулируется национальным законодательством.

Общепринятыми преимуществами железнодорожных дорог перед другими видами транспорта являются: экономичность, ресурсосберегаемость, экологическая предпочтительность, безопасность движения [2].

В настоящее время грузооборот железных дорог немного сократился в пользу другого вида наземного транспорта – автомобильного. Автомобильные перевозки обладают наибольшей эксплуатационной эластичностью, так как существует возможность доставить товар непосредственно до пункта назначения.

Тарифы на автомобильные перевозки аналогично железнодорожным тарифам регулируются национальным органом и отличаются разнообразием в каждой стране. Автомобильные тарифы устанавливаются в расчете за перевозку 1 т груза в зависимости от расстояния и предусматривают определенные надбавки, скидки, штрафы с установленной суммы.

Третьим по порядку, но не по значимости видом транспорта является воздушный транспорт. Он имеет самые высокие скорость движения и стоимость доставки. Среди недостатков воздушного транспорта следует выделить сильную зависимость от погодных условий, высокую стоимость полета. Полеты авиатранспорта осуществляются как внутри страны, так и за пределами государства.

Международной перевозкой называется всякая перевозка, осуществляемая на воздушных судах, при которой место отправления и место назначения независимо от того, имелась ли перегрузка или перерыв в перевозке, расположены на территории двух государств или же на территории одного государства, если предусмотрена остановка на территории другого государства [2].

По данным Международной организации гражданской авиации, на долю международного воздушного транспорта приходится более 54% от общего объема всех регулярных авиационных перевозок в мире.

Четвертый вид транспорта, трубопроводный - один из наиболее динамично развивающихся видов транспорта. Главным его отличием от других видов транспорта является тот факт, что в процессе транспортировки товара перемещается сам товар, а не транспортное средство.

Достоинство трубопроводного транспорта - возможность прокладки его магистралей в условиях разного рельефа местности, через большие водные пространства, в том числе моря, в условиях вечной мерзлоты. Этот вид транспорта может функционировать в любых климатических и погодных условиях, потери при транспортировке минимальны.

Однако создание газо- и нефтепроводов приводит к определенным экологическим проблемам (разрыв труб и выброс нефти и газа, нарушение естественного покрова при прокладке труб, в северных районах при наземных трассах трубопроводов - помехи для миграции животных). Важной также является проблема дороговизны строительства и ремонта.

Выбирая средство доставки транспорта, отправитель учитывает до шести факторов. Оценка потребностей клиентов хорошо отражена в результатах опроса крупных отправителей, проведенного Ф. Котлером. В таблице 1 представлена краткая сравнительная характеристика различных видов транспорта.

Оценка видов товаров по критериям крупных отправителей

Вид транспорта	Скорость доставки	Надежность доставки	Доступность	Стоимость
Железнодорожный	3	3	2	3
Водный	4	4	4	1
Автомобильный	2	2	1	4
Трубопроводный	5	1	5	2
Воздушный	1	5	3	5

Источник: [4].

Соответственно, при выборе вида транспорта необходимо руководствоваться совокупностью факторов. Так, если отправителя интересует скорость, то основным выбором оказывается между воздушным и автомобильным транспортом. Если целью является минимизация издержек, то фирма-отправитель будет рассматривать водный и трубопроводный виды транспорта.

Любой вид транспорта призван осуществлять перемещение грузов и пассажиров на различные расстояния, тем самым поддерживать коммуникационные связи между субъектами экономической деятельности. В связи с развитием транспортных услуг и международной кооперации, интеграцией производства появилась необходимость в оптимизации затрат на перевозку грузов, управлении грузоперевозками, а также уменьшении издержек обращения и эффективном использовании транспортных средств. В частности, для решения вышеназванных задач была сформирована такая экономическая наука как транспортная логистика.

Транспортная логистика, в процессе формирования отдельных транспортных моделей, учитывает суверенное право отдельного государства, нормы международного торгового права, гражданское и таможенное право стран, участников торговых отношений [3].

Транспортный бизнес отличается от других форм предпринимательской деятельности высоким уровнем финансирования, особенно на начальном этапе, когда необходимо закупить парк транспортных средств, и в тоже время низкой капиталоотдачей. Данный вид предпринимательской деятельности относят к наиболее рискованным с точки зрения получения прибыли, так существует большая вероятность банкротства на раннем этапе.

Опыт иностранных государств показывает, что наиболее успешные транспортные фирмы применяют концепцию интегрированной логистики, то есть объединяют деятельность руководящего состава, сотрудников компании и коммерческих партнеров в целостную логистическую цепь, включающую процессы закупки, производства, распределения, сбыта, а также сервисное обслуживание.

Приоритетным направлением развития многих государств является наращивание экспорта транспортных услуг. В частности, дальнейшая интеграция России в международные процессы транспортного сотрудничества в рамках Евразийского экономического сообщества (ЕврАзЭС) будет идти по развитию евроазиатских транспортных связей.

Таким образом, учитывая высокую степень влияния на эффективность транспортного обеспечения транзитных перевозок, факторов сбалансированности, унификация национальных товаропроизводящих сетей международного значения и развитие участков международных транспортных коридоров, проходящих по территории России, должны являться приоритетным направлением действий в области транспорта.

Литература:

1. Винников В.В. Экономика и эксплуатация морского транспорта [Текст]: учебное пособие для вузов водного транспорта/ В.В.Винников.– СПб.: Феникс, 2011. – 416 с.

2. Гудин Ю.Г. Международные транспортные операции [Текст]: учеб. пособие/Ю.Г.Гудин.- Владивосток.: ВГУЭС, 2011. – 33 с.
3. Астапенко И. Г. Проблемы внешнеторговых перевозок в России и пути их решения [Текст] / И. Г. Астапенко // Логист.- 2010.- №2. – С. 56-59
4. Уотерс Д. Логистика. Управление цепями поставок [Текст]: учеб. пособие/ Д. Уотерс.- М.: ЮНИТИ-ДАНА, 2013. -503 с.

ОЦЕНКА СОВРЕМЕННЫХ ТЕНДЕНЦИЙ РАЗВИТИЯ ОТЕЧЕСТВЕННОГО ЛИЗИНГОВОГО РЫНКА

*П.Ю. Кривошеев
г. Белгород, Россия*

Развитие лизинга в России весьма актуально и обуславливается тем, что производственные фонды многих отраслей значительно изношены. На сегодняшнем этапе развития лизинга в России российские предприятия могут выступать лишь как импортеры лизинговых услуг.

Лизинговые услуги в России, как правило, ограничиваются лизингом движимого имущества в силу большой стоимости, сложности осуществления и длительных сроков договоров по лизингу недвижимости.

Исследования показывают, что российский рынок лизинга в целом недостаточно развит, слабо востребован. До 2011 г. рынок лизинга в России демонстрировал практически беспрецедентный для многих стран рост, а анализ деятельности российских лизинговых компаний в 2011 году показал, что рынок лизинга вышел на новый этап развития. Он стал более зрелым и профессиональным, более универсальным и доступным, а развитие компаний продуманным и взвешенным.

Для крупных иностранных лизингодателей Россия стала один из самых привлекательных рынков для инвестиций.

Сама лизинговая отрасль все еще относительно невелика, ей не хватает хорошо подготовленных профессионалов, и, кроме того, лизинговый механизм не совсем понятен потенциальным лизингополучателям (т.е. всем предприятиям и предпринимателям).

Привлекательность российского лизингового рынка в глазах иностранных инвесторов в 2011 году обеспечивали: благоприятное и в целом качественное законодательство о лизинге; низкий уровень неплатежей лизингополучателей (в среднем не более 1%); отсутствие регулятивной нагрузки на лизинговый бизнес.

Однако спад в экономике России привел к заморозке проектов по обновлению основных фондов. С конца 2012 года для рынка лизинга характерно замедление темпов роста, снижение уровня спроса на рынке лизинговых услуг.

Дополнительный удар на лизинговый рынок нанесли повышение ключевой ставки Банком России в конце 2014 г. и снижение платежеспособности клиентов.

Впервые за пять лет новый бизнес (стоимость имущества) на рынке лизинга сократился и достиг минимального объема с 2011 года.

По итогам 2014 года сумма новых договоров лизинга сократилась на 23% и составила 1 трлн. рублей, а объем нового бизнеса снизился на 13% и составил 680 млрд. рублей.

За январь-сентябрь 2015 г. объем нового лизингового бизнеса сократился примерно на четверть по сравнению с аналогичным периодом прошлого года и составил 385 млрд. руб.

Динамика развития основных индикаторов российского рынка лизинга представлена в таблице 1.