

Учет политических рисков при следовании российского автотранспорта в режиме транзита по территории Украины

Арский А. А.

К.э.н., доцент кафедры «Маркетинг и логистика» ФГОБУ ВО «Финансовый университет при Правительстве Российской Федерации»

e-mail: arskiy@list.ru

A. A. Arskiy

Ph.D (Econ.), Department of «Marketing and Logistic», the assistant professor, Financial University under the Government of the Russian Federation

Political risk of transit of russian transport on the territory of Ukraine

Аннотация: В статье формулируется актуальная проблема реализации политических рисков при транзите российского коммерческого автотранспорта по территории Украины. Обосновывается тенденция на увеличение операционных издержек международной автотранспортной перевозки. Формируются предложения по переработке грузопотоков в трансформационных логистических центрах.

Annotation: The important problems in the implementation of the political risks in the transit of Russian commercial vehicles on the territory of Ukraine. Substantiates the trend to increase the operating costs of international road transport. Formed offers processing of cargo flows in the transformation of logistics centers.

Ключевые слова: политический риск, Украина, транспорт, логистика.

Keywords: political risks, Ukraine, transportation, logistics

События января–февраля 2015 г. в области автомобильных перевозок по территории Украины показали уязвимость российских грузоперевозчиков к реализации политических рисков. Сложившиеся десятилетиями и успешно используемые транзитные маршруты товаров по схеме «Россия–Украина–Евросоюз» перестали быть безопасными для российских перевозчиков. Грузовой коммерческий автотранспорт с российскими номерными знаками был блокирован вооруженными «инициативными группами» (такой формулировкой официальный Киев определил статус) в Сумской, Львовской и Житомирской областях Украины. Данные иррациональные и преступные действия не нашли какого-либо правового отклика на Украине, виновные в блокировании транспорта не были найдены и не были наказаны. В конце февраля 2016 г. МВД Украины приняло решение о сопровождении российских фур по территории Украины, далее прозвучали предложения, что «охрана» должна быть оплачена перевозчиками. Весь этот экономически-правовой абсурд не только повредил репутации Украины как надежного транзитера (теперь уже автомобильного), но и создал предпосылки для подачи исков во Всемирную торговую организацию, принципы которой были попорчены Украиной. Таким образом, на территории Украины в настоящее время для отечественных автоперевозчиков сформирован устойчивый политический риск, выразить который можно посредством своеобразной воронки сценариев, негативный предел которой – угроза жизни и здоровью водителя и потеря груза в полном объеме, «позитивный» (если так можно выразиться в данном случае) – это колоссальные потери времени и увеличение операционных логистических издержек, вызванных блокадой транспорта (топливо, суточные и командировочные расходы водителя, срыв графиков поставки). Торгово-промышленная палата Украины, в свою очередь, не признает обстоятельствами непреодолимой силы (форс-мажор) блокаду российского транспорта на территории Украины, автоперевозчики оправдаться перед партнерами в Европе или России за срыв сроков поставки груза не могут. Таким образом, они попадают под действие штрафных санкций по договорам перевозки и, следовательно, вынуждены оплачивать пени и штрафы за несвоевременную поставку груза в адрес получателя[1].

Подведем итоги блокады автотранспорта на транзитной территории:

1. Сформирован политический риск на территории транзитного государства, обусловленный неспособностью исполнительной власти обеспечить правопорядок и защиту иностранных граждан, транспортных средств и

грузов на вверенной территории.

2. Политический риск генерирует риск экономический, так как при предложенных украинскими властями «решениях» – охране и конвоированию автотранспорта по территории Украины – увеличиваются логистические издержки отечественных перевозчиков и они лишаются конкурентных преимуществ перед иностранными коллегами, не блокируемыми на территории Украины[2].

Исходя из итогов, представленных выше, сформулируем проблему и определим тенденции в области использования территории Украины в качестве транзитной территории. Проблема – отсутствие гарантированной экономической и правовой защиты транспортной единицы при следовании по транзитной территории. Тенденция – увеличение операционных расходов, потеря конкурентного преимущества на рынке автомобильных транспортных перевозок[3].

Каковы направления решения выделенной проблемы? Где находятся источники ее урегулирования? Естественным и самым разумным выходом было бы принятие соответствующих мер украинской исполнительной властью, а именно ввести ситуацию с транзитом российских автотранспортных средств в правовое поле, однако этому мешает политическая конъюнктура. Отсюда следует логичное решение о поиске альтернативных маршрутов движения российского автотранспорта. На сегодняшний день уже успешно реализуются поставки грузов по маршрутам в обход территории Украины в формате «Россия–Балтийское море–Евросоюз», автотранспорт с грузами перемещается паромом до Германии из порта «Балтийск», однако кардинально это проблемы не решает.

В этой связи предлагается рассмотреть возможность переработки грузов на территории России в логистических трансформационных центрах с целью замены автотранспорта на железнодорожный транспорт или контейнеризацию груза для его дальнейшего транспортирования на морских контейнеровозах. Трансформационные центры действуют в местах пересечения крупных авто- и железнодорожных магистралей, на их базе возможна не только перевалка грузов, но и организация производств по переработке сырья и полуфабрикатов. Перевалка грузов в трансформационных центрах стимулирует трудовую занятость внутри региона, формирует прибавочную стоимость к вывозимому ранее товару (грузу), увеличивая налогооблагаемую базу, стимулирует инвестиционную активность в части привлечения зарубежных инвестиций. Сейчас Российская Федерация готова предложить иностранным инвесторам не только гарантии защиты инвестиций, что является следствием стабильной политической ситуации, но и нулевые ставки по отдельным налогам в регионах Сибири и Дальнего Востока.

Европейский бизнес, столкнувшись с ответными санкциями Российской Федерации, медленно, но верно придет к решениям размещения технологий на территории Российской Федерации, для исключения проблем с «санкционным обменом» и актуальной проблемой транзита. Приближение источников генерации товаров к месту их непосредственного потребления снижает операционные и логистические издержки и «обрабатывает» потребительский спрос не только в Российской Федерации, но и в странах-членах единого экономического пространства

Список литературы

1. Арский А.А. Механизм управления взаимодействием таможенных органов с участниками внешнеэкономической деятельности с использованием услуг транспортно-логистических компаний. Монография. – М.: «Дашков и К», 2014, –125 с.
2. Арский А.А. Особенность формирования стоимости логистической услуги // Экономика. Налоги. Право. – М.: Финансовый университет, №1, 2014. – 134 с., с. 44-47.
3. Arsky A. Romanenkova O. Analysis of the differentiated value formation of the logistics services in international trade (статья на англ. языке) Applied and Fundamental Studies : Proceedings of the 8th International Academic Conference. April 29-30, 2015, St. Louis, USA. Publishing House Science and Innovation Center, Ltd., 2015, 330 p., pp. 230-235.