

**Федеральное государственное автономное образовательное  
учреждение высшего образования  
КАЗАНСКИЙ (ПРИВОЛЖСКИЙ) ФЕДЕРАЛЬНЫЙ УНИВЕРСИТЕТ  
ИНСТИТУТ УПРАВЛЕНИЯ, ЭКОНОМИКИ И ФИНАНСОВ  
КАФЕДРА ТЕРРИТОРИАЛЬНОЙ ЭКОНОМИКИ**

Направление 38.03.01 «Экономика»

Профиль «мировая экономика»

**ВЫПУСКНАЯ КВАЛИФИКАЦИОННАЯ РАБОТА**

**(Дипломная работа)**

**ТЕМА**

**Мировой рынок транспортных услуг: состояние и современные  
тенденции**

**Работа завершена:**

«\_\_» \_\_\_\_\_ 2017 г. \_\_\_\_\_ /А.Ф.Гатин/

**Работа допущена к защите:**

Научный руководитель

К.э.н., доцент кафедры

территориальной экономики

«\_\_» \_\_\_\_\_ 2017 г. \_\_\_\_\_ /С.Г.Абсалямова/

Заведующий кафедрой

территориальной экономики

«\_\_» \_\_\_\_\_ 2017 г. \_\_\_\_\_ /Д.Х. Галлямова/

Казань – 2017 г.

## **СОДЕРЖАНИЕ**

Введение.....	3
Глава 1. Теоретические основы функционирования мирового рынка услуг.....	7
1.1 Понятие и основные закономерности функционирования мирового рынка услуг.....	7
1.2 Специфика международной торговли услугами.....	15
1.3. Регулирование мирового рынка услуг.....	21
Глава 2. Современные тенденции развития мирового рынка транспортных услуг.....	25
2.1. Структура мирового рынка транспортных услуг.....	25
2.2 Анализ современного состояния и динамики развития мирового рынка транспортных услуг.....	30
2.3 Проблемы и перспективы развития мирового рынка транспортных услуг	
Глава 3. Россия на мировом рынке транспортных услуг.....	51
3.1 Оценка позиций России в международной торговле транспортными услугами.....	51
3.2 Проблемы участия России в международной торговле транспортными услугами.....	54
3.3 Пути укрепления позиции России на мировом рынке транспортных услуг.....	71
Заключение.....	87
Список использованных источников.....	90

## ВВЕДЕНИЕ

Актуальность исследования мирового рынка транспортных услуг определяется целым рядом обстоятельств.

Транспорт - наиболее важная составляющая развития мировой экономики и жизни в целом, так как транспорт является стратегически важным сектором мировой экономики. Ускорение процессов взаимодействия всех отраслей экономики провоцирует транспортный сектор на постоянные улучшения. Структурные изменения, которые характеризуют процессы глобального производства и международной торговли, происходят благодаря эволюционным скачкам в мировом транспортном секторе. Законы и закономерности данного рынка имеют свои особенности. При этом эти законы имеют свойство постоянно меняться под воздействием множества различных факторов.

Транспортный сектор, на данном этапе развития экономики, является одним из основных факторов глобализации, как международной торговли, так и транснациональных компаний. Так как развитие международных и внутренних рынков во все времена сопровождалось свободным перемещением товаров и ресурсов.

Данные Всемирного банка говорят сами за себя, по состоянию за последние пять лет международный транспортный рынок оценивается в 2.2 трлн. (6.8% мирового ВВП).

Также на современный транспортный сектор влияют противоречивые тенденции, например то, что, будучи инфраструктурным сектором, транспорт зависим от отраслей материальных благ. Помимо этого транспорт оказывает значительное влияние на региональное распределение производственных мощностей, участвует в процессе воспроизводства и выступает в роли одной из главных частей системы экономических отношений.

Нынешняя ситуация в международной экономике характеризуется:

1. Быстрым развитием интеграционных процессов;

2. Меняющейся экономической обстановкой в территориальном контексте;
3. Различиями в степени развития национальных экономик и их открытостью для участия в международных экономических отношениях;
4. Интенсификация торговых потоков на различных уровнях взаимодействия экономических агентов;
5. Рост туристских потоков, который определяет необходимость определения места, роли и важности транспорта как важной экономической категории.

Острота и сложность проблем, связанных с учетом закономерностей и новейших тенденций развития мирового рынка транспортных услуг, а так же с выявлением их воздействия на экономику России, предопределило тему исследования.

За многие годы изучения данной сферы мировой экономики в зарубежных и отечественных научных исследованиях большое внимание уделялось принципам работы рынка транспорта и влияния на множество процессов на макроэкономическом уровне, а так же последствиям воздействия на внутреннее состояние страны. Так же рассматривались действия государств, направленные на увеличение конкурентоспособности данного сектора.

Такие исследования иностранных и отечественных ученых, как М.П.Гордон, Джонсон Дж., Вуд Д.Ф., Вордлоу Д.Л., Вильямс П.Р. И.Я.Аксенов, А.У.Альбеков, Д.С.Николаев, М.Е.Залмонова, В.С.Лукинский, В.И.Бережной, Е.В.Бережная, Л.Б.Миротин и многих других.

Однако, существенные изменения в развитии мирового рынка транспортных услуг еще не получили всестороннего освещения в современных исследованиях. На данном этапе развития мирового рынка транспортных услуг остается множество не решенных вопросов. В частности, недостаточное внимание уделяется изучению и внедрению НИОКР (Научно-

исследовательские и опытно-конструкторские работы) и усовершенствованию управленческой системы транспортной сферы.

Целью выпускной контрольной работы является исследование современных тенденций развития международного рынка транспортных услуг.

На основании поставленной цели рассматривались следующие задачи:

- определить роль и значение рынка транспортных услуг в мировом хозяйстве;
- проанализировать динамику объема и структуру транспортных услуг в мире;
- изучить факторы, определяющие развитие международного рынка транспортных услуг;
- выявить перспективы развития международного рынка транспортных услуг;
- определить место России на мировом рынке транспортных услуг;
- предложить комплекс мер, направленных на укрепление позиций России на мировом рынке транспортных услуг.

Объектом данной выпускной квалификационной работы выступает международный рынок транспортных услуг.

Предмет выпускной квалификационной работы – современное состояние мирового рынка транспортных услуг и место на нем России.

Методологическую основу исследования составили общенаучные методы исследования, фундаментальные положения экономической теории. В исследовании использованы диалектический, системно-логический, комплексный и экономико-математические методы анализа и научного познания.

Теоретическая основа работы состоит из статей, монографий, материалов международных конференций, статистических данных, научных публикаций и интернет-ресурсов.

Практическая ценность работы состоит в том, что ее выводы, могут быть использованы при изучении курсов по темам «Мировая экономика», «Логистика».

Методологической основой работы являются общенаучные методы познания: системный, сравнительный, исторический, статистический и аналитический методы.

Основные вопросы, исследование которых позволило раскрыть основную тему и решить поставленные в работе задачи, представлены в трех главах, содержащих теоретические и методологические исследования влияния функционирования мировых рынков сырьевых товаров на состояние российской экономики. В заключении, на основе полученных в работе результатов исследования сформулированы ключевые выводы.

# ГЛАВА 1. ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ ОСНОВЫ ФУНКЦИОНИРОВАНИЯ МИРОВОГО РЫНКА УСЛУГ

## 1.1 Понятие и основные закономерности функционирования мирового рынка услуг

На современном этапе жизни подробное изучение мировой торговли услугами становится все более востребованным, несмотря на это сфера мировой экономики до сих пор мало изучена. Ведущие ученые мира уделяли очень мало внимания, поэтому услуги на практике практически не изучались.

Возможно, именно из-за этого в мировой литературе нет точного определения услуги, также нет четкого разграничения видов услуг, сферы их регулирования.

Известно, что в последние годы наблюдается тенденция к увеличению роли услуг, 15-18% из мировой торговли приходится на международную торговлю услугами. Сфера услуг выросла в крупнейшую отрасль экономики: на ее долю приходится 60-80% мирового ВВП.<sup>1</sup>

Кроме того, этому способствует рост технического обновления средств труда, внедрению более совершенных технологий и т.д.

Схема классификации для различных видов услуг была разработана в ходе Уругвайского раунда. Данная классификация услуг включает приблизительно 150 типов услуг, разделенных на 12 основных разделов:

- Деловые услуги;
- Телекоммуникационные услуги;
- Строительные и инжиниринговые услуги;
- Дистрибьюторские услуги;
- Образование;
- Финансовые услуги, включая страхование;
- Услуги по защите окружающей среды;

---

<sup>1</sup> Голиков, Е.А. Маркетинг и логистика. М.: Издательский дом "Дашков и К", 2016.

- Услуги по охране здоровья и здравоохранения;
- Туризм;
- Спорт;
- Транспортные услуги;
- Прочие.<sup>2</sup>

В этой классификации услуг ВТО в роли главенствующего признака используется деловое назначение услуги. В результате, классификатор услуг может использоваться для торговых переговоров и подготовки конкретных предложений и списков концессий в секторе услуг.

Теперь детально рассмотрим некоторые из видов услуг.

Экспорт, импорт услуг и товаров оформляется соглашением. Внешнеторговый контракт купли-продажи содержит в себе условия для товаров и услуг, а некоторые его разделы имеют условия перевозки, жалобы, принятие, страхование, арбитраж, основные условия поставки.

Экспортные сделки – это сделки, связанные с вывозом продукта, услуги или иного товара, произведенного на территории данной страны на мировой рынок. Для того, чтобы сделка состоялась, экспортеру необходимо изучить конъюнктуру рынка, стратегию позиционирования товара и поведения на рынке, таможенный режим, провести рекламу своего товара или услуги, направить возможным покупателям предложение о заключении сделки (оферты), провести переговоры и заключить договор, а затем проводить контроль за исполнением контракта.

Импортные сделки противоположны экспортным и представляют собой сделки по покупке и ввозу товара на территорию страны для реализации его на внутреннем рынке.

Реэкспортные сделки – это вид сделки, который предполагает вывоз и продажу ранее ввезенного товара за границу без его переработки.

---

<sup>2</sup> Тихонова Н.Б. ВТО: либерализация международной торговли и возможности экономического развития, 2016.



Реимпортные сделки – это ввоз ранее вывезенной продукции. По своей сути это не что иное, как несостоявшаяся экспортная сделка.<sup>3</sup>

Особенно многие услуги содержат условия для продажи машин и оборудования: предпродажное и послепродажное обслуживание, техническое обслуживание в течение гарантийного срока, послегарантийное обслуживание, обучение персонала и т.д.<sup>4</sup>

Предпродажное обслуживание является неотъемлемым элементом состава услуг, который позволяет поставщикам показывать покупателю «лицо продукта», демонстрировать все его преимущества, преимущества с точки зрения простоты и надежности в работе. Правильно организованное предпродажное обслуживание способствует росту конкурентоспособности готовой продукции.

Не мало важное значение имеет обеспечение послепродажного обслуживания для нормального функционирования поставляемого оборудования и оценки надежности экспортера.

Организация системы обслуживания играет ключевую роль в определении маркетинговой политики. Эффективное обслуживание предполагает высокий и качественный уровень гарантийного обслуживания, предоставления клиентам услуг, долгосрочных гарантий. Чем лучше экспортер сможет организовать обслуживание, тем сильнее его положение на мировом рынке.

Транспортные услуги представляют собой один из важнейших элементов для развития всей системы международной торговли. Создание и развитие современных морских грузовых перевозок многими странами рассматривается как одно из основных направлений обеспечения национальной экономической безопасности и суверенитета. Контейнеризация грузовых перевозок, обслуживаемых морским и наземным транспортом, сделала более дешевой и упрощенной всю цепочку перевозок и

---

<sup>3</sup> Рагулина Ю.В., Завалько Н.А., Кожина В.О. Международная торговля: Учебник. - М.: Альфа-М: НИЦ ИНФРА-М, 2014.

<sup>4</sup> Костоглодов, Д.Д., Савиди, И.И., Стаханов, В.Н. Маркетинг и логистика фирмы. М.: Изд-во Приор, 2016.

экспедиторских операций, но при этом заложила основу для дальнейшего развития единого международного правового поля в области транспортного сервиса.

Транспортные услуги включают услуги по железнодорожному транзиту товаров из Западной Европы через Россию на Восток – в Иран, Китай, Дальний Восток и в обратном направлении, а также, по воздушному сообщению отправки товара.<sup>5</sup>

Важное место во внешней торговле занимает доставка товара от продавца к покупателю, так называемый товарооборот. Затраты обращения в системе товарооборота могут включать следующие расходы на услуги:

- 1) транспортировку товаров, рассчитанных на основе транспортных тарифов;
- 2) перевозку товаров с предприятия до места перевозки;
- 3) транспортировку товаров с транспортных средств на склад покупателя;
- 4) погрузку товара от отправителя,
- 5) разгрузки у грузополучателя и возможных перегрузок по маршруту;
- 6) хранение товаров при транспортировке, переупаковке, повторной сортировке;
- 7) доставку и содержание товаров на складах перед продажей;
- 8) упаковку, маркировку и страхование транзитных грузов;
- 9) оплаты грузовых сборов в портах, уплаты налогов, административных расходов.

Самый крупный в мире торговый флот принадлежит Японии, за ней идет Великобритания, Германия и затем Норвегия. На рынке услуг грузовых и пассажирских перевозок выигрывают Соединенные Штаты Америки, за ними следуют Соединенное Королевство Великобритании и Франция.<sup>6</sup>

---

<sup>5</sup> Голубков, Е.П. Основы маркетинга. – М.: Финпресс, 2016

<sup>6</sup> Единая транспортная система: Учеб. для вузов / Под ред. В.Г. Галабурды. М.: Транспорт, 2013.

Следующим видом услуг является международный туризм.<sup>7</sup>

Международный туризм представляет собой особый вид деятельности, направленный на удовлетворение различных видов потребностей, в виде туристических услуг и товаров туристического спроса. Различают огромное разнообразие услуг, товаров, так или иначе связанных с туризмом, например:

- перемещение людей в пункт назначения, различными видами транспорта;
- предоставление питания;
- услуги, направленные на удовлетворение социально-культурных и деловых интересов туристов;
- оформление всех типов документов.

При осуществлении данных операций образуются взаимосвязи между производителями туристических услуг и тур-фирмами, а так же между тур-фирмами и туристами.

В классификации Всемирной туристической организации есть страны, которые по большей части являются поставщиками туристических услуг, и страны, которые в основном только принимают туристов.

При прохождении таможни взимают таможенные пошлины, НДС и акцизы, а для таможенных служб – таможенные сборы. Сюда входят сборы, такие как:

- Выдача лицензий;
- Таможенное оформление;
- Хранение товаров;
- Предоставление информации;
- Предоставление консультаций;
- Таможенное сопровождение;
- Участие в таможенных аукционах.

---

<sup>7</sup> Александрова А.Ю. Международный туризм, 2015.

. Наряду с мировым рынком туристических услуг существуют рекламные услуги.

Рекламная деятельность требует постоянных финансовых вливаний (оплата стоимости услуг). Определение эффективности рекламной деятельности включает анализ структуры рекламных расходов, как в целом, так и по отдельным элементам:

- По рекламным кампаниям;
- Использованию конкретных рекламных инструментов;
- Производству рекламных материалов и их распространению.

Производители информационных услуг играют важную роль во внешнеэкономической деятельности. Сотни различных организаций в зарубежных странах заняты сбором новой базовой информации, ее аналитической обработкой, хранением и распространением на коммерческой основе. К ним относятся органы государственной статистики, консалтинговые и исследовательские фирмы, торговые издательства и торгово-промышленные палаты, ассоциации производителей и т. Д.

Постоянное обновление возможностей в информационном обеспечении рыночных цен возможно из-за создания и расширения рынка электронных информационных услуг.

Современные компьютерные телекоммуникационные технологии предоставляют доступ ко многим типам информации о ценах, которые накапливаются в автоматизированных базах данных (ДБА).<sup>8</sup>

Мировой рынок финансовых услуг включает в себя банковские операции, операции с ценными бумагами. Объем этого рынка равен 1 трлн. Долларов

Финансовая деятельность довольно молодая, но быстро развивающаяся отрасль международных экономических отношений. Наиболее важным сектором является международное движение капитала, которое растет

---

<sup>8</sup> Внешнеторговые транспортные операции и логистика. Учебное пособие./ Д.С. Николаев и др. М.: "Анкил", 2012

быстрее, чем торговля товарами. В настоящее время существует несколько основных центров в мире, которые конкурируют между собой в международном движении капитала. Долгое время Соединенные Штаты выступали в качестве главного экспортера капитала в мире. В последнее время страны Западной Европы превосходили США в плане иностранных инвестиций. Огромная роль в экспорте капитала Германии, Великобритании, Франции. После европейских гигантов – Япония. Вместе с ними в последние годы в развивающемся мире появились новые финансовые базы. Самой мощной из них является группа стран ОПЕК, среди которых самые богатые с нефтяные страны – Саудовская Аравия, Кувейт и Объединенные Арабские Эмираты. Значительная часть нефтедолларов, которые они экспортируют, 70-80% которых отправляются в промышленно развитые страны.<sup>9</sup>

Разновидностью международной финансовой деятельности является страхование. Это форма экономических отношений, которая предусматривает формирование целевых фондов за счет участников этой деятельности для возмещения убытков, возникших по причине естественного, намеренного или случайного действия человека и природы. Объектом страхования являются все факторы производства, каждый из которых подвержен различным рискам. Во внешнеэкономических отношениях застрахованы сделки, заключенные иностранными контрагентами. Характерным является постоянное увеличение видов страховых услуг: перестрахования, трастовые услуги и т.п.

- Инжиниринговые услуги – комплекс коммерческих услуг, выделенных в самостоятельную сферу деятельности, для подготовки и поддержки процесса производства и реализации продукции, обеспечения строительства и эксплуатации промышленных, инфраструктурных, сельскохозяйственных и других объектов. Весь комплекс инжиниринговых услуг разделен на две группы:

---

<sup>9</sup> Гаджинский, А.М. Практикум по логистике. М: Информационно-внедренческий центр “Маркетинг”, 2014.

- Первая группа включает – услуги, связанные с подготовкой производственного процесса (пред проектные, проектные, пост проектные и специальные услуги);
- Во второй группе – продажа продукции и услуги по обеспечению высококачественного производства (работы, связанные с оптимизацией процессов эксплуатации, управления предприятием и продаж его продукции, включая услуги по проверке и тестированию оборудования, набору и обучению, маркетинговым исследованиям и т. Д.).

В современных условиях роль машиностроения как объекта международной торговли значительно возросла. Эти услуги предоставляются на коммерческой основе специализированными фирмами, строительными и промышленными компаниями.<sup>10</sup>

Консалтинг – особый вид консалтинговых услуг, предоставляемый на коммерческой основе для решения экономических вопросов. Представляется в основном в форме консультаций. Круг деятельности консалтинговых фирм разнообразен и предоставляется специализированным фирмам. Он включает в себя:

- Аналитику экономической деятельности предприятий за определенный промежуток времени;
- Прогнозирование рынков, их функциональность;
- Прогнозирование условий для разработки новых проектов;
- Проведение импортно-экспортных стратегий .

В то же время они действуют как на национальной территории, так и за рубежом, открывая свои филиалы или участвуя в транснациональных компаниях аналогичного направления.

---

<sup>10</sup> Бережной, В.И., Бережная, Е.В. Методы и модели управления материальными потоками микрологистической системы автопредприятия. Ставрополь: “Интеллект-сервис”, 2015.

## 1.2 Специфика международной торговли услугами

В мировой торговле одно из важных мест занимают взаимоотношения производителей экспортируемых товаров и услуг с торговыми фирмами и фирмами посредниками. Данные отношения заключаются специальным договором о взывании комиссионных платежей.

Предметом договора уступки в области ВЭД чаще всего являются: изучение рынка, ценообразование, идентификация заинтересованных клиентов, установление контактов с ними, проведение рекламных кампаний, и др. Такие контракты на оплату услуг оплачиваются в виде процентов от сделки или по-другому – комиссий.<sup>11</sup>

В соответствии с соглашением комиссии одна сторона (комиссионер) от имени другой стороны (комитент) обязуется оплатить одну или несколько транзакций для комиссара от его имени (за продукт или услугу) за определенную плату.

Посредники оказывают огромное количество услуг, среди которых можно выделить:

- Покупка и продажа товаров за чужой счет от своего имени (комиссионная торговля);
- Кредитование потребителей;
- Лизинговые услуги;
- Контракты с транспортными и страховыми компаниями;
- Контроль товаров;
- Платежные операции;
- Организация документооборота;
- Урегулирование и представительство в органах власти;
- Вопросы, связанные с таможенной;
- Другая деятельность по продвижению товаров за рубежом.

---

<sup>11</sup> Внешнеэкономическая деятельность: Учебник, под ред. Е.Ф. Прокушева. – 8-е изд., перераб. и доп. – М.: Юрайт, 2012.

Посредники различаются - специализированными и универсальными.

Сама идея универсализации в полном виде была разработана в рамках торговых домов, чья деятельность предоставляет широкий спектр услуг, как в внутри страны, так и за границей. Наибольшее распространение данная форма услуг получила в Японии. Там семь торговых домов контролировали около половины экспорта и более 50% импортных операций (1985 г.).

Генеральное соглашение о торговле услугами (ГАТС) является неотъемлемой частью основ Всемирной торговой организации (ВТО).<sup>12</sup> ГАТС является набором правил и принципов, регулирующих торговлю услугами.

Таким образом, в ГАТС существуют четыре способа предоставления услуг:

- Трансграничная поставка;
- Потребление за границей;
- Коммерческое присутствие;
- Передвижение коммерческих лиц.

Два главных признака различают виды доставки услуг. По основным признакам:

- Местоположение поставщика и потребителя в момент предоставления услуги;
- Гражданство и место регистрации лиц, потребляющих или предоставляющих услуги (для физических лиц - гражданство, для юридических лиц - место регистрации).

Ниже подробно представлено описание этих методов.

#### 1) Трансграничное снабжение.

В нынешнее время наблюдается быстрый рост объемов приграничной торговли, что связано с развитием сетей электросвязи, появлением сети Интернет и развитием информационных технологий. Анализируя, можно

---

<sup>12</sup> Официальный сайт Всемирной торговой организации. – URL: <https://www.wto.org>.



предположить, что внедрение новых технологий в торговлю должно придать большой толчок, импульс в тех областях, которые были технически невозможны в ходе Уругвайского раунда.

Только половина или даже меньше обязательств членом ВТО предусматривает полное открытие доступа на рынки для трансграничных торговых потоков. Это связано с желанием защитить национальные рынки услуг.

Информационные технологии делают разные способы предоставления услуг взаимозаменяемыми, возможности для трансграничного предоставления услуг растут. Возможности работы на расстоянии, оперативные реагирования, создание видео и аудио – конференций реальны благодаря информационным технологиям, нужно лишь записать информацию в цифровом виде.

Экспортеры услуг все более активно берут на вооружение трансграничную торговлю для внутреннего предоставления услуг, электронного общения с клиентами и партнерами.

Трансграничная торговля так же не обходится без транспортных услуг, которые все еще в рамках довольно строгих ограничений. Так же стоит уделить внимание тому, что воздушный транспорт не охватывается нормами ГАТС, переговоры по морским перевозкам в рамках ГАТС были провалены по большей степени из-за проблем в крупнейших странах, а либерализация наземного транспорта процесс сложный.

Развитие электронной торговли в корне меняет взгляд на способы предоставления услуг, при этом так же открывая новые перспективы и возможности, сокращая время, затраты и издержки на предоставление услуг, часто меняя сам характер предоставления услуг.

## 2) Потребление за рубежом.

Данный метод связан с перемещением потребителя услуги (физические, юридические лица) на территорию поставщика услуги. В данном способе одну из лидирующих ролей занимают поездки отдельных

потребителей на экспортные рынки в качестве туристов, а после обучение за рубежом.

Еще одной разновидностью данного представления услуг считается продажа услуг для иностранных фирм, которые работают на национальных рынках. Такая разновидность создает эффективный способ для поставщиков услуг во многих странах, в том числе и Россию, усиливает развитие экспортных услуг, предоставляя их различным зарубежным странам, расположенным в данной стране.

### 3) Коммерческое присутствие.

Коммерческое присутствие является часто встречаемым видом предоставления услуг. Вкратце, это способ привлечения инвестиций из другой страны, для дальнейшего создания иностранных фирм или филиалом в стране пребывания. Режим иностранных инвестиций во многих странах ограничивает доступ к иностранным коммерческим структурам во многие отрасли обслуживания. Около 75-80% обязательств в области коммерческого присутствия носят ограниченный характер. Особенно это относится к финансовым услугам (80-85%), услугам связи (90-95%). Можно предположить, что будущие переговоры по либерализации рынка услуг будут связаны с попытками устранения проблем и решением задач по нахождению в сложной и противоречивой сфере коммерческого присутствия.

Высокие затраты на организацию коммерческого присутствия за рубежом, как в начальном этапе, так и в последующем, не слишком благоприятны для России, но, стоит отметить, только на первый взгляд. Главным доказательством является данные, за последние пять лет, об объемах, вывозимых из России средств. Такие перспективы могут оказать положительное влияние в направлении восстановления позиций России на мировом рынке.

### 4) Присутствие физических лиц.

Согласно ГАТС, перемещение лиц и их присутствие, связанные с предоставлением услуг на внешнем рынке труда, должны быть ограничены

во времени и иметь целью предоставление услуг. Физические лица могут оказывать услуги самостоятельно или в процессе работы для иностранной фирмы или на основании договоров на предоставление услуг, подписанных с иностранной или национальной компанией.

Зачастую страны, для пополнения ресурсов рабочей силы, разрешают въезд высококвалифицированных кадров. Причиной таких действий является стимулирование, а точнее попытка предотвратить сдерживание экономического роста и расширение доступа к глобальным интеллектуальным знаниям и ресурсам.

Глобальный рынок квалифицированной рабочей силы полностью сформирован и оказывает положительное влияние на экономику в целом. Обязательства по ГАТС разрешают межфирменные трансферы, что в свою очередь показывает прямое влияние движения капитала с перемещением кадров.

Проект многостороннего соглашения об инвестициях также разрешает временный въезд, пребывание и работу инвесторов и ключевых сотрудников.

Однако, есть и некоторые противоречия в желании привлечь к работе квалифицированных кадров и потерей при этом рабочих мест для местных кадров, что объясняет отсутствие адекватного диалога по вопросу временного переселения всех категорий лиц.

Четко поставленные обязательства по предоставлению таких услуг, такие как передвижения отдельных лиц, показывают проблемы с иммиграционными законами и правилами. Так же, фактором, влияющим на торможение эволюции экспортных рынков, является непризнание профессиональной квалификации и требований для получения лицензий физическими лицами.

Наиболее важным препятствием для этого метода предоставления услуг является проверка экономической необходимости (TEN). Этот критерий позволяет соответствующим правительственным учреждениям, часто даже не на федеральном уровне, решать, предоставлять ли доступ к

рынку на основе собственной оценки экономических потребностей населения, их способности предлагать такие услуги или спроса на них. Соответствующие условия могут быть качественными и количественными в зависимости от ситуации на местном рынке и наличия местных поставщиков услуг, демографических характеристик или любых критериев, которые во многих случаях не указаны.<sup>13</sup>

Все выше перечисленные способы поставки взаимозависимы. Более того, наибольшая эффективность для рынков заключается как раз в взаимозависимости всех способов.

Таким образом, внешнеторговая деятельность услуг имеет ряд особенностей по сравнению с традиционной торговлей товарами.<sup>14</sup>

В первую очередь, сфера услуг обычно более защищена государством от иностранной конкуренции, чем сфера материального производства. Кроме того, транспорт и связь, финансовые и страховые услуги, наука во многих странах традиционно находятся в полной или частичной собственности государства или под его строгим контролем. Импорт услуг в больших масштабах может, как считают общественность и правительства многих стран, представлять угрозу их благополучию, суверенитету и безопасности. В итоге, рынок торговли услугами наполнен барьерами куда больше, чем рынок торговли товарами.

Во-вторых, на рынке услуг имеют место быть услуги, виды которых не пригодны для участия в международном экономическом обороте. Прежде всего, это относится к некоторым видам услуг, которые в основном относятся к личному потреблению (например, коммунальные услуги и бытовые услуги).

---

<sup>13</sup> Гордон, М.П. Опыт взаимодействия снабженческо-сбытовых и транспортных организаций по перевозкам грузов, 2013.

<sup>14</sup> Кярова, А.А. Внешнеторговая деятельность, 2014.

### 1.3 Регулирование мирового рынка услуг

Регулирование деятельности услугами имеет определенную специфику на мировом рынке. В первую очередь, это связано с тем, что услуги отличаются чрезвычайно широким разнообразием форм и контента, при этом образуя единый рынок, не имеющий общих черт, однако, имеющий общие тенденции, которые позволяют глобально регулировать рынок, даже при условии постоянного развития и нововведений.

В настоящее время мировой рынок услуг регулируется на четырех уровнях:

- международном;
- секторальном;
- региональном;
- национальном.

В соответствии с ГАТС (Генеральное соглашение по торговле услугами), осуществляется общее регулирование, вступившее в силу с 1 января 1995 года.<sup>15</sup>

В регулирование ГАТС используются те же самые правила, которые были разработаны ГАТТ (Генеральное соглашение по тарифам и торговле) в отношении товаров:

- Национальный режим.
- Неприменение национального законодательства.
- Недискриминация.
- Транспарентность.

Реализация всех этих правил ограничивается неоднородностью услуг: совпадением времени производства и потребления услуг, отсутствием проприетарной формы большинства из них. Регулирование условий

---

<sup>15</sup> Васильев Ю.А. “Роль ГАТТ в международно экономической интеграции”, 2012.

торговли услугами отражается в производстве и в инвестирование производства.

С целью устранения противоречий, ГАТС составили три блока:

1. Рамочное соглашение (определение правил и принципов регулирования торговли услугами)
2. Специальные соглашения, доступные только для некоторых отраслей сферы услуг
3. Перечень обязательств национальных правительств по устранению ограничений.

Исходя из этого, из сферы действия ГАТС, выпадает только региональный уровень. Общее генеральное соглашение направлено на либерализацию торговли услугами и охватывает следующие виды услуг: услуги в области телекоммуникаций, финансов и транспорта. Из сферы его деятельности исключены экспортные продажи фильмов и телевизионных программ, что связано с опасениями некоторых европейских государств потерять свою национальную культуру и привилегию.

Секторальное регулирование международной торговли услугами также осуществляется в глобальном масштабе, что связано с глобальным производством и потреблением этих услуг.

В отличие от ГАТС, организации, регулирующие такие услуги, носят специализированный характер. Например, гражданская авиация регулируется Международной организацией гражданской авиации (ИКАО), иностранный туризм - Всемирная туристическая организация (ВТО) и морем - Международной морской организацией (ММО).

На региональном уровне международная торговля услугами регулируется в рамках групп экономической интеграции, которые не ограничивают взаимную торговлю услугами (как, например, в ЕС), и могут вводить ограничения на такую торговлю с третьими странами.

ГАТС – второе основное приложение к Соглашению ВТО об образовании, содержит важнейшие принципы, которые лежат основе

регулирования МТУ (Международной торговли услугами). До этого не существовало никаких правил, регулирующих услуги банковского дела, страхования, транспорта, туризма, строительства, телевидения и телекоммуникации. В каждой стране существовали свои правила и нормы, существовала только защита свои интересов и нужд.

В ходе Уругвайского раунда ГАТС (1986-1994) было достигнуто соглашение о недискриминационной торговле услуг, телекоммуникации и воздушного транспорта.

ГАТС состоит из трех блоков, содержит тридцать пять статей, в которых шесть разделов и четыре приложения.

В первом блоке – обязательства стран-членов, оказание благоприятных условий для поставщиков услуг. Второй и третий блоки – списки исходного взаимного доступа к рынкам услуг, заявки на особый статут отдельных секторов услуг.

Все услуги перечислены в настоящем соглашении, кроме тех, которые вызваны функцией управления государством, а также интерпретация различных терминов, относящихся к рынку услуг («меры», «торговля услугами», «предоставления услуг»).

«Торговля услугами», термин, включающий в себя услуги, которые один член-государства предоставляет другому члену-государства на своей территории.

Услуги, предоставляемые одной страной на своей территории любой другой стране (туризм).

Услуги посредством присутствия учреждения или коммерческой организации одной страны на территории любой другой страны (банковской).

Услуги для физических лиц одной страны на территории любой другой страны (консалтинг, строительные и прочие проекты, инжиниринг).

Термин «поставка услуг» включает в себя производство, продажу, доставку, распределение и маркетинг услуг.

Приложения ГАТС являются неотъемлемой частью. В них входит разнообразие типов услуг и связанные с ними вопросы: движение рабочей силы, услуги воздушного транспорта, телекоммуникации, временные меры по освобождению от финансовых услуг.

Заявки и принципы, сформированные в ГАТС, рассматриваются в качестве будущей основы для формирования не только международной системы регулирования рынка услуг, но и для национальных систем регулирования предоставления услуг.

Специфика данного документа заключается в том, что он касается не только традиционных торговых барьеров, но и инвестиций в услуги, а так же в определение основных обязанностей членов ВТО. В дополнение к Соглашению страны-члены ВТО уже подписали соглашение о либерализации рынка финансовых услуг (Женева, 1997 г.), которое вступило в силу в марте 1999 г. после ратификации. Он предусматривает постепенное устранение национальных ограничений на трансграничные потоки капитала и действия иностранных компаний на внутренних рынках. Фактически, это открывает доступ западных финансовых фирм к рынкам развивающихся стран.



## ГЛАВА 2. СОВРЕМЕННЫЕ ТЕНДЕНЦИИ РАЗВИТИЯ МИРОВОГО РЫНКА ТРАНСПОРТНЫХ УСЛУГ

### 2.1. Структура мирового рынка транспортных услуг

Международные отношения между странами всегда обуславливались передвижением товара между ними. Само по себе формирование транспортных систем происходило в рамках национальных экономических систем. Специализация транспорта выражается в разделении существующих и создании новых отраслей промышленности с однородным продуктом или услугой, а также в разделении труда между предприятиями отрасли.

При переходе к рыночным отношениям важно обратить внимание на то, какие структурообразующие процессы происходят в сфере транспорта. Структура транспорта понимается как состав, количественные соотношения и виды взаимосвязи отдельных отраслей. Соотношение всех видов транспорта, число самостоятельных отраслей, доля пассажирского и грузового транспорта являются показателями отраслевой структуры. (рис.1, рис.2) Так же на практике определяется удельный вес каждого вида транспорта.

**Структура мирового грузооборота выглядит следующим образом:**

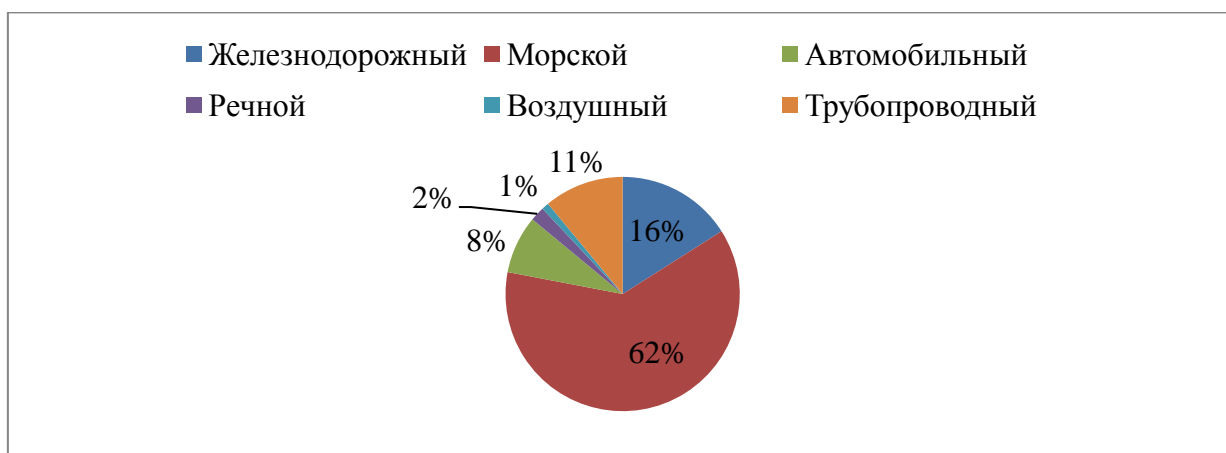


Рис.1. Структура грузооборота, %.<sup>16</sup>

<sup>16</sup> Официальный сайт компании «UTMAG». – URL: <https://utmazine.ru> (дата обращения 09.06.2015)

### Структура мирового пассажирооборота.

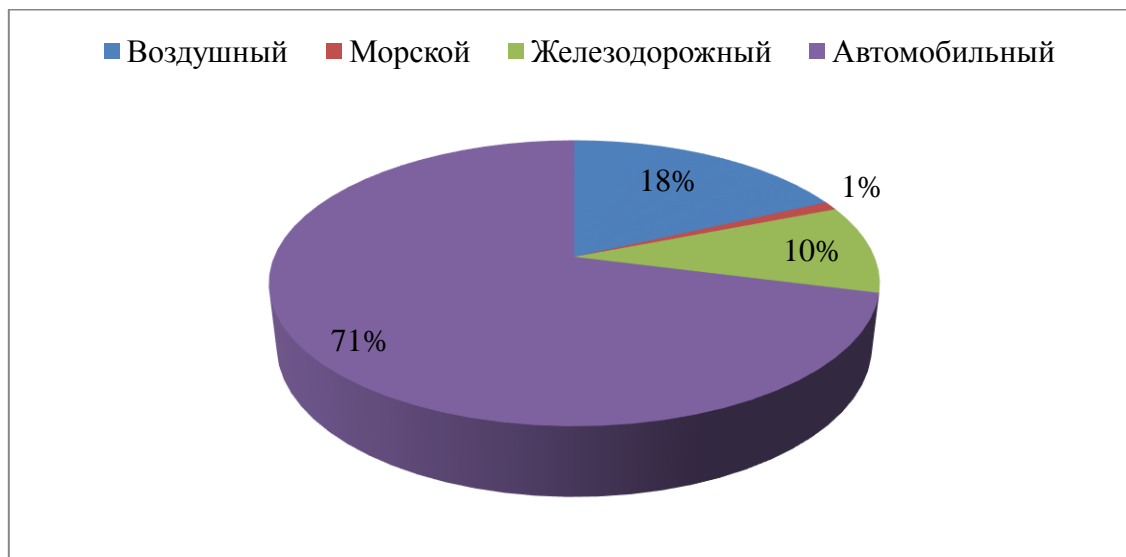


Рис.2. Структура пассажирооборота, %.<sup>17</sup>

Структура транспортной системы любой страны создается при взаимодействии различных факторов. Стоит отметить некоторые из них:

- Научно-технические процессы;
- Темпы развития транспорта;
- Рост благосостояния населения стран;
- Укрепление позиций на мировом рынке.

Если рассматривать историю развития транспорта, то можно заметить, что сначала никакой специализации по виду деятельности не было (будь то железные дороги, станции и перегоны). Это характерно для нынешнего времени, так как на современном этапе постоянное улучшение транспортной сферы вынуждает к более детальному подходу всех систем транспорта.

Однако уже в то время закладывались основы специализации в некоторых подотраслях транспорта. Чем дальше развивается железнодорожный транспорт, тем более характерной является специализация его основных элементов, и тем дольше происходит оперативно-техническая дифференциация. Железнодорожный транспорт сегодня – это совершенно не

<sup>17</sup> Официальный сайт компании «UTMAG». – URL: <https://utmazine.ru> (дата обращения 09.06.2015)

тот транспорт, что был раньше. Это касается и организации движения, технологического и технического оснащения, уровня безопасности, экологичности и т.д.

Специализация распространяется практически на все неохваченные области. Да и в целом сегодня в транспортной системе четко определена специализация определенных видов транспорта, четко определены сферы наиболее эффективного использования железнодорожного, автомобильного, водного, воздушного и трубопроводного транспорта.

Поскольку процесс транспортировки в очень редких случаях начинается и заканчивается в рамках одного вида транспорта, в транспортной системе страны существуют помимо специализации и интеграция, и кооперация.

Транспортная логистика имеет пять ключевых направлений (представлены в таблице 2).

Таблица 2.

#### Направления транспортной логистики.<sup>18</sup>

<b>Грузоперевозки</b>	<b>Характерные черты</b>
Железнодорожные перевозки	Экономичность услуги.
Водные перевозки	Маленькая скорость и большие затраты энергетических ресурсов
Автомобильные перевозки	Мобильность, безопасность, экономичность и высокая оперативность
Воздушные перевозки	Скорость доставки
Трубопроводные транспортировки	Перемещение природных ресурсов

Транспортная логистика - это главная составляющая транспортировки между странами и регионами. Она занимается управлением всех потоков движения во всех направлениях. Автомобильный вид перевозок является более распространённым в логистике, используется для перевозок не

<sup>18</sup> Т.В. Алесинская. Основы логистики. Функциональные области логистического управления Часть 3. Таганрог: Изд-во ТТИ ЮФУ, 2014.

крупногабаритных товаров на небольшие расстояния, но имея свои недостатки, в числе которых:

- Высокая себестоимость перевозок.
- Вероятность краж и ограблений.
- Ограничение грузоподъемности перевозок.
- Состояние дорог и их протяженность.
- Сравнительно небольшой срок эксплуатации.

Так же наиболее успешным видом перевозок является железнодорожные пути. Из недостатков можно выделить:

- Ограничение количества перевозчиков, т.е. монополистические отношения;

## **2.2. Анализ современного состояния и динамики развития мирового рынка транспортных услуг**

Анализируя современное состояние рынка транспортных услуг можно заметить существенные различия с прошлым состоянием рынка. Такие понятия как глобализация, стремительное развитие технологий и систем управления дали толчок в развитии рынка транспорта в целом.

Глобализация привела к усилению концентрации производства и капитала в транспортных отраслях. Например, половина всего парка контейнеровозов в мире принадлежит всего 10 предприятиям. Сам же мировой контейнерный парк распределен между девятью лизинговыми компаниями.

На современном этапе, где существует тенденция все к большей глобализации, а развивающиеся страны стремятся укрепить свои позиции на мировом рынке, именно экономические факторы являются основой для влияния экономически более развитых государств на мировую политику, формирование военного и политического потенциала стран мира. И в этой

связи наличие новейших транспортных систем и транспортных коридоров является одним из наиболее важных экономических ресурсов.

Наличие транспортных коридоров создает новые возможности для политического влияния государств. При развитии перевозок по ВТС, проходящей через территорию России, необходимо учитывать, что государства, профсоюзы и крупные транспортные компании находятся в жесткой конкуренции, предлагая свои МТК и развивая их конкурентные преимущества.

Следует отметить значимость межгосударственной координации в развитии транзитного транспорта. Подобные многосторонние соглашения устраняют таможенные барьеры, обеспечивают большую транспортную безопасность, что стимулирует экономическое сотрудничество между странами и создает предпосылки для развития интеграционных процессов. В мире региональные транспортные сети интегрированы в более крупные сети межрегионального масштаба, связывая основные рынки и производственные центры.

Сегодня транспорт, связь и логистическая инфраструктура являются неотъемлемой частью человеческого существования и являются важным условием международного взаимодействия на глобальном, региональном и межстрановом уровнях.<sup>19</sup>

Лидерами мирового рынка ТЛУ являются:

- США – 23%,
- Европейские страны – 19%
- Китай – 15% объема рынка.

По данным за 2015 г., на долю российского рынка приходится 3% объема услуг. Исходя из этих количественных показателей, можно прийти к выводу, что в настоящее время на мировом рынке ТЛУ Россия не играет

---

<sup>19</sup> Гордон, М.П., Карнаухов, С.Б. Логистика товародвижения. 2-е изд., перераб. и доп. М.: Центр экономики и маркетинга, 2014.

существенной роли, однако объем транспортно-логистических услуг возрастает.

Мировая сеть транспортного рынка имеет огромный потенциал для развития отрасли, роста спроса на услуги логистических компаний. Тем не менее, существуют проблемы, связанные с несоответствием предоставляемых услуг требованиям клиентов, их недостаточное предложение и уровень качества.

Далее представлена доля стран в грузообороте и пассажирообороте.

Таблица 3.

Доля стран в грузообороте, %.<sup>20</sup>

Страна	Ж / Д	Автомобильный	Т/П	Морской	Воздушный
<b>Россия</b>	55%	4%	27.5%	12%	1.5%
<b>США</b>	30%	25%	16%	27% %	2%
<b>Франция</b>	10%	21.5%	5.5%	50%	1%
<b>Япония</b>	0.5%	7.5%	0.5%	91%	0.5%

Таблица 4.

Доля стран в пассажирообороте, %.<sup>21</sup>

Страна	Ж / Д	Автомобильный	Воздушный	Прочие виды транспорта
<b>Россия</b>	33.2%	33%	18.6%	15.2%
<b>США</b>	0.4%	88%	11.3%	0.3%
<b>Франция</b>	9%	84.2%	6%	0.8%
<b>Япония</b>	33.9%	56.9%	8.3%	0.9%

<sup>20</sup> Официальный сайт ПРОВЭД. – URL: <http://провэд.рф> (дата обращения 13.07.2014)

<sup>21</sup> Официальный сайт ПРОВЭД. – URL: <http://провэд.рф> (дата обращения 13.07.2014)

За последние пятнадцать лет международная торговля претерпела кардинальные изменения. Изменения касались, с одной стороны, сокращением торговых барьеров и либерализации торговых режимов внутри стран. С другой стороны, изменения были связаны с динамичным развитием экспортно-ориентированных секторов Экономики стран Азиатско-Тихоокеанского региона. Важным стимулом для развития мирового рынка транспортных и логистических услуг стал интенсивный перенос производства (в том числе крупнотоннажного) из Западной Европы и США в страны Юго-Восточной Азии (главным образом Китай, Индия, Вьетнам, Индонезия) и формирования обратного потока готовой продукции в условиях растущего потребления в развитых странах. Именно этот процесс более всего повлиял на объемы мирового транспортного рынка (рис.3).



Рис. 3. Динамика объема мирового рынка транспортно-логистических услуг, 2011–2015 гг. (трлн. долл.)<sup>22</sup>

Спрос на интегрированные транспортные и логистические услуги формируется под влиянием таких ключевых факторов, как:

- динамика международной экономики и международного товарного обмена;
- глобализация грузовых потоков и усложнение схем доставки;

<sup>22</sup> Официальный сайт «РКБ» обзор по логистике и экспресс доставке. – URL : <http://marketing.rbc.ru> (дата обращения 22.06.2013)

- необходимость оптимизации затрат, связанных с транспортировкой;
- хранение и распределение товаров.

Анализируя данные, представленные на рисунке 1, следует обратить внимание на разворот тренда из-за влияния различных факторов внешней среды, основными из которых, являются: кризисные явления, экономическая и политическая ситуация в мире, изменение структуры и факторов производства, изменение структуры потребления, дестабилизация финансовых систем, долговые проблемы развитых стран.

Следует также отметить, что относительно быстрые темпы восстановления международной торговли, в первую очередь благодаря решающей роли стран Юго-Восточной Азии, КНР и Индии, определили направление, структуру и динамику грузопотоков, а также спрос на транспортные и логистические услуги не только на внешнем, но и на внутреннем рынке. Это было достигнуто путем стимулирования внутреннего спроса и потребления, ориентации на расширение собственных рынков.

Таким образом, для семи основных направлений грузовых потоков, шесть из которых ориентированы на Восточную Азию, характерен устойчивый рост. Причем, в направлении Юго-Восточной Азии прирост максимальный. Это можно объяснить тем, что в Азии насчитывается 13 из 20 крупнейших контейнерных портов в мире, семь из них находятся в КНР (Гонконг входит в данный список).

Конечно же, крупнейшим центром логистических услуг в мире остается США (80-90 млрд. долларов). Затем следуют Германия (25-26 млрд. Долларов), Япония (40-45 млрд. Долларов), Великобритания, Нидерланды, Гонконг\ (\$ 22-28 млрд.), Корея.

Что касается импорта транспортных и логистических услуг, то пока распределение объемов выглядит следующим образом (рис.4.):

- США (90-100 млрд. долларов),
- Германия - 52 млрд. долларов (7,56%),



- Япония - 42,3 млрд. долларов (6,24% ),
- Великобритании - 35,8 млрд. долларов (5,21%);
- Франция - 29,5 млрд. долларов (5,01%);
- Дания - 23,9 млрд. долларов (3,48%);
- Индия - 31,1 млрд. долларов (3,47%);
- Республика Корея - 29,9 млрд. долл. США (3,41 %);
- Италия - 22,6 млрд. долларов (3,3%);
- Нидерланды - 16,6 млрд. долларов (2,41%).

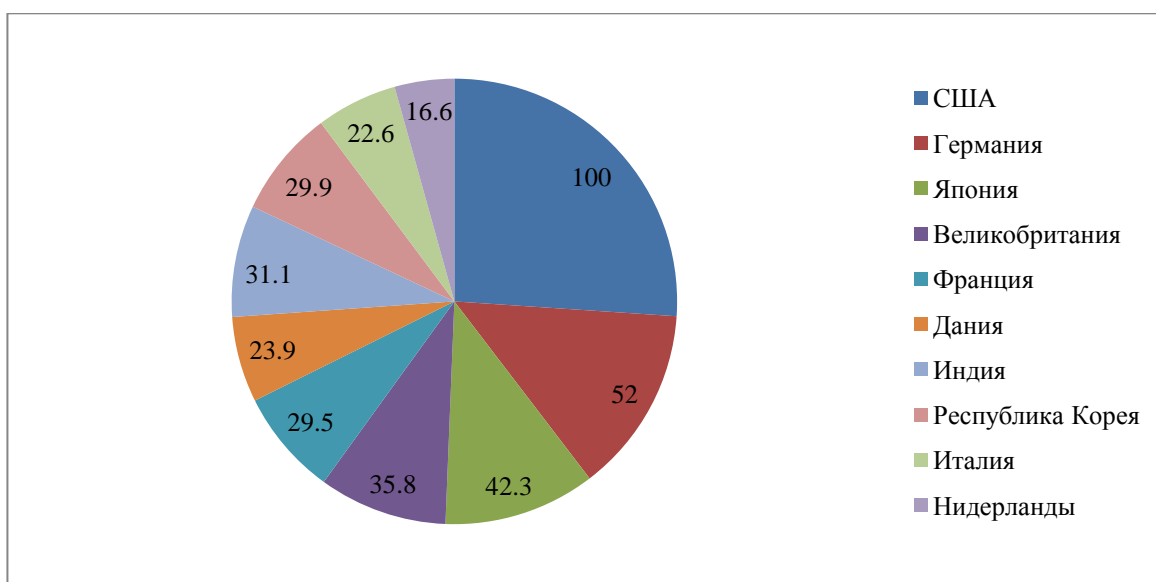


Рис.4 Импорт логистических услуг, млрд. долларов США.<sup>23</sup>

Текущее распределение обусловлено уровнем развития транспортно-логистической инфраструктуры, объемами производства и потребления, участием в формировании и распределении мировой торговли.

Существующие мировые тенденции соответственно отражаются в географической структуре спроса на транспортные и логистические услуги. (Рис.5.)

<sup>23</sup> Официальный сайт Юго-Западного Государственного Университета. – URL: <https://www.swsu.ru> (дата обращения 17.09.2015)

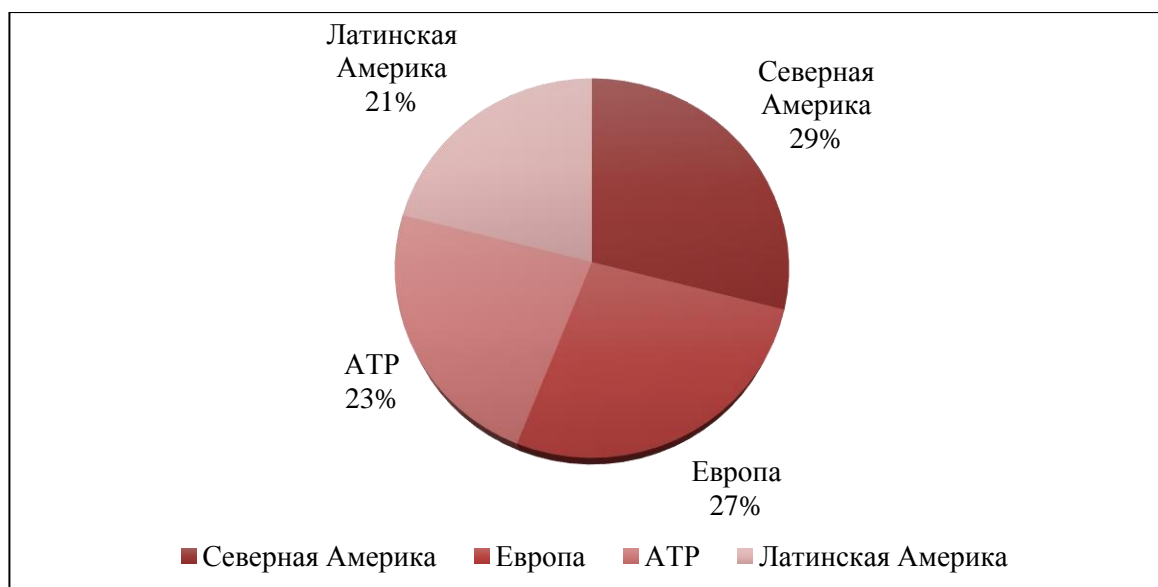


Рис. 5. Географическая структура востребованности транспортных услуг.<sup>24</sup>

Таким образом, доля Северной Америки и Европы незначительна, но превышает долю стран в Азиатско-Тихоокеанском регионе и Латинской Америке. Согласно прогнозам специалистов, в будущем основные игроки на мировом рынке транспортных и логистических услуг будут страны Азиатско-Тихоокеанского региона и Латинской Америки.

Таким образом, при благоприятных условиях ведения бизнеса прогнозируется дальнейшее увеличение объемов мирового рынка транспортных и логистических услуг.

Сегодня глобальная структура рынка транспортных и логистических услуг формируется из трех основных компонентов (рис.6.): грузовые и экспедиционные (58%), интегрированные (25%) и управленческая логистика (17%).

<sup>24</sup> Официальный сайт Юго-Западного Государственного Университета. – URL: <https://www.swsu.ru> (дата обращения 17.09.2015)



Рис. 6. Структура мирового рынка транспортно-логистических услуг.<sup>25</sup>

На данной схеме видно, что на рынке доминируют компании, предоставляющие комплексные услуги 2PL (SecondPartyLogistics), 3PL (ThirdPartyLogistics) и 4PL (ForthPartyLogistics), и их присутствие на рынке в значительной степени, особенно 3PL и 4PL, характеризуют уровень развития логистики в стране или регионе.

Подытожив вышесказанное, что в контексте расширения мирового товарооборота, глобализации грузопотоков и перевода производства в страны Юго-Восточной Азии, и организации экспорта готовой продукции, роль транспортных и логистических услуг становится все более важной. Эффективное развитие транспортных и логистических центров способствует снижению стоимости созданного продукта и уровня затрат в валовом внутреннем продукте, что, в свою очередь, отражается конкурентоспособности стран на мировом рынке.

<sup>25</sup> Официальный сайт Юго-Западного Государственного Университета. – URL: <https://www.swsu.ru> (дата обращения 17.09.2015)

## **2.3. Проблемы и перспективы развития мирового рынка транспортных услуг**

В последнее время мировая экономика начала испытывать трудности, связанные с внешними, внутренними транспортными причинами и факторами. Ниже будут представлены некоторые из них.

1) Увеличение глобальной конкуренции, которая охватывает рынки товаров, услуг, капитала и других факторов экономического подъема. Началась перестройка мирового хозяйства, которая связана с абсолютным изменением баланса между экономическими центрами, ростом роли региональных экономических союзов, ожидаемым распространением новых технологий. Это может повлечь за собой изменение национальных и мировых грузовых и пассажирских потоков, рост требований к качеству транспортного сервиса.

2) Рост роли различного капитала в быстром социально-экономическом развитии. Уровень конкурентоспособности современной экономики стал чаще определяться качеством профессиональных услуг. Это определенно относится к любому виду транспорта, который выходит на новый инновационный и технологический уровень развития.

3) Полное исчерпание источников экспортно-сырьевого типа развития. Из-за пока еще недоразвитой транспортной системы были замечены ограничения роста экономики. Нынешнее развитие, инфраструктура не дают возможность эффективно и всецело решить задачи и поставленные цели растущей экономики. Для их выполнения мировой транспорт должен существенно измениться.

При инновационных и социально-экономических типах развития любая развитая страна хочет входить в состав лидеров глобальной экономики. Выйдя на новый этап, транспортная стратегия должна

определить позицию государства по созданию благоприятных социально-экономических условий.<sup>26</sup>

Главной миссией государств в системе функционирования и развития транспорта является создание ситуаций для экономического роста, повышения конкурентоспособности мировой экономики и качества жизни населения через доступ к безопасным и качественным транспортным услугам, превращение географических особенностей каждого государства в ее конкурентное преимущество. Определенно важным является «создание ситуаций и условий для повышения конкурентоспособности мировой экономики и качества жизни населения через доступ к безопасным и качественным транспортным услугам», потому что это означает, что западные государства будут принимать активное участие в развитии транспорта.

Следующий не менее важный аспект - это повышение конкурентоспособности мировой экономики. Стратегической целью развития мировой транспортной системы является удовлетворение потребностей технологического развития экономики и общества в транспортных услугах. Достигнув, данную стратегическую цель можно будет ожидать эффективное развитие конкурентной среды в транспортной сфере.

Для создания такой эффективной конкурентоспособной транспортной системы нужны следующие три основные составляющие:

1) Конкурентоспособные, качественные безопасные транспортные услуги.

2) Высокопроизводительная транспортная инфраструктура и транспортные средства, которые необходимы для обеспечения выше написанных составляющих.

3) Создание условий, которые позволят превышать уровень предложения транспортных услуг над спросом. Если это не получится, то конкурентной среды вообще не будет.

---

<sup>26</sup> Мхитарян, К. Р. Транспортное обеспечение коммерческой деятельности. Учеб. пособие. Ростов-на-Дону: ЮРГИ, 2016.

Для создания высококачественных транспортных услуг для начала следует узнать параметры и стандарты качества, обеспечить их выполнение и создание, действительно, высокоэффективных технологий, которые будут отвечать стандартам качества. Затем следует отработать элементы технологий, нормативной базы и методов государственного регулирования, внедрить ряд эффективных технологий в регионах и странах мирового порядка, конечно, включая Россию. Это поможет создать основу рынка высококачественных транспортных услуг и определить нужный вектор его развития.

Развитый рынок конкурентоспособных транспортных услуг будет способствовать будущему подъему их эффективности и качества, росту конкурентоспособности транспортной системы.

Важно и необходимо создать такие условия для развития, как внутренняя конкуренция между перевозчиками и видами транспорта, так и внешняя конкуренция с международными транзитными системами.

Внутренняя региональная конкуренция стран позволит повысить динамичность и ускорение товародвижения, уменьшение транспортных издержек, повышение доступности транспортных услуг, улучшение инвестиционного климата передовых стран и развитие рыночных отношений. Все это окажет позитивное влияние на внешнюю конкурентоспособность с международными транзитными системами и реализацию транзитного мирового потенциала.

Образование рынка транспортных услуг, которые будут конкурентоспособными, включает в себя:

- 1) Рост общемировой нормативно-правовой базы транспортных услуг по качеству и безопасности транспортных услуг. Совершенствование различных методов надгосударственного регулирования транспортного рынка. Ключевое значение для регулировки занимает создание высокоэффективной взаимосвязи в виде систематизации контроля и ответственности за безопасность и качество транспортных услуг.

2) Рост высокотехнологичной транспортной инфраструктуры, который обеспечивает конкурентный уровень транспортных услуг и его надежности.

3) Достижение инновационного уровня технологий, которые смогут обеспечить качество, безопасность и экономичность транспортных услуг.

Также одним из важнейших направлений развития транспортной системы мира является четкое развитие инфраструктуры транспорта.<sup>27</sup>

Осуществление этого направления будет означать, что комплекс развития всей инфраструктуры транспорта, если брать за основу анализа статистических данных и использования различных методов прогнозирования, будет выражаться в потребностях населения, стран в сфере экономики, в анализе самой транспортной системы.

Рост нормативно-правовой базы транспорта нуждается в эффективной работе транспортного законодательства, в определении и повышении самого качества транспортных услуг, в соблюдении ответственности. Совокупность всех этих факторов является важным условием при создании конкурентного рынка транспортных услуг. При этом улучшение качества транспортных услуг будет нуждаться в формировании резервов и системы транспортных услуг, то даст возможность развивать дальнейшую конкуренцию в сфере пассажирских и грузовых потоков.

Самое главное место в транспортной стратегии занимает изменение и улучшение системы обеспечения ее трудовыми ресурсами, которые смогут спроектировать и реализовать проекты по развитию всей транспортной системы, по эксплуатации ее инфраструктуры и транспортных средств.

Необходимую роль в осуществлении данной стратегии будет выполнять улучшение управляемости и контроль над развитием транспорта благодаря повышению эффективности методов надгосударственного регулирования, а также управления развитием проектов и повышение результативности законодательно-правового поля. На основе этого можно сказать, что стратегическими направлениями создается и формируется

---

<sup>27</sup> Аксенов, И.Я. Единая транспортная система: Учебник для вузов. М.: Высшая школа, 2016.

структура главных ориентиров транспортной системы, которая включает в себя стратегии, цели, приоритеты, задачи и механизмы реализации.

Ключевыми ориентирами мировой транспортной стратегии являются:

Первый целевой ориентир - обще социальный. Он характеризуется доступностью транспортных услуг, снижением доли транспорта в загрязнении окружающей среды, а также снижением аварийности, рисков и различных угроз безопасности.

В роли второго целевого ориентира выступает – общеэкономический. Он характеризуется конкурентоспособным уровнем удельных транспортных издержек в цене продукции, повышением ритма продвижения партий товара, а также предоставлением высококачественных транспортных услуг, обеспечивающих запланированные темпы роста ВВП «логистических стран мира». Еще к его немало важным характеристикам относится:

- 1) Использование новых технологий строительства и транспортной инфраструктуры;
- 2) Проведение государственной тарифной политики;
- 3) Внедрение инновационных механизмов развития экономической высоко конкурентной среды;
- 4) Интеграция со стратегиями и программами развития смежных отраслей.

Следующий целевой ориентир – общетранспортный. Он же характеризуется развитием транспортной сети, в зависимости от спроса общества и экономики, повышением производства, рентабельности. Еще к его характеристикам относят снижение энергоемкости, создание конкурентоспособности, также сюда входят подготовка к перевозке инновационной продукции и естественно формирование инвестиций, которые необходимы для дальнейшего развития транспортных услуг.

Следующий аспект, который просто необходимо захватить это сами цели развития транспортной системы на ближайший период времени. Всего целей будет шесть.



Теперь рассмотрим каждую из них.

Первая цель – это создание общего мирового транспортного пространства на основе сформированного развития общей транспортной инфраструктуры. Достигая данную цель, мы сможем обеспечить экономике динамику в росте, полное социальное развитие, закрепление взаимосвязей между ее регионами с помощью удаления диспропорций на транспорте, ввод в хозяйственный оборот новых территорий за счет образования новых транспортных сетей, увеличение конкурентоспособности и плодотворности других отраслей экономики. Осуществляться это будет, давая выбор и возможность выхода на региональные и международные рынки.

На примере России можно предположить, что все общее транспортное пространство России сможет объединить всю систему транспортных коммуникаций, систему товаротранспортной и инфраструктуры различных видов транспорта и владельцев груза.

Из чего можно сделать вывод, что в данной цели само развитие всей транспортной инфраструктуры будет относиться не только к развитию транспортных коммуникаций и узлов. Возможен новый, качественный и эффективный уровень комплексного развития в рамках программы Единого транспортного пространства, а также информационной средой взаимодействия разных видов транспорта и транспортных услуг.

На первом этапе данной цели осуществление такой стратегии предусматривает строительство, реконструкцию и создание различных направлений железных и автомобильных дорог, морских и речных портов, аэропортов, а также ликвидация главных проблемных зон.

В последующем нужно будет обеспечить развитие транспортных подходов к пунктам пропусков и крупным транспортным узлам, зачем будет обеспечено комплексное развитие перевозок тех или иных грузов.

Следующим шагом будет создание условий для развития потенциальных точек экономического роста, который включает в себя полный комплекс изучения новых территорий.

Последний этап по реализации данной стратегии будет следующим. На основе развития всех видов транспорта будет создана единая и точная система транспортных коммуникаций страны.

Скорость транспортной инфраструктуры необходимо будет поднять до уровня лучших мировых достижений. Также для создания товаропроводящей сети, которая сможет обеспечить качество и увеличить объём транспортных услуг, в странах будет создана взаимосвязанная система инновационной товаров транспортной инфраструктуры всех типов транспорта. И по окончании будут изучены инновационные технологии, реконструкции и содержание всей инфраструктуры.

Следующей целью, а точнее целью номер два, будет достижение объёма, доступности и высокой конкурентоспособности в сфере транспортных услуг на уровне инновационного развития мировой экономики. Если данная цель будет достигнута, это позволит в полном объёме удовлетворить потребности населения и хозяйствующих субъектов за счёт внедрения новых транспортных технологий и развития парков грузового и пассажирского состава, а так же обеспечить транспортными услугами, имеющих социальную значимость. При этом транспортные услуги должны быть качественными и за доступную цену.

Осуществление данной цели предполагает создание разработки и ввод модели рынка транспортных услуг для удовлетворения всех потребностей всех секторов экономики. Данная модель цели является инновационной, она определяет стандарты качества транспортных услуг.

Для создания прочного и конкурентного рынка важно создать такие условия, чтобы уровень предложения транспортных услуг превышал спрос, а также соответствовал механизму «цена-качество», это обеспечит рост конкурентоспособности. Обязательно должны быть созданы и введены мотивационные механизмы модернизации уже существующих транспортных систем для обеспечения качества, которые приведут к формированию интернациональных и конкурентоспособных компаний.

Осуществление этой цели означает достижение скорости и ритмичности доставки товара до получателя на уровне лучших мировых достижений. Благодаря этому в экономике страны можно ждать снижение издержек обращения товаров, которые выражаются в дольно больших объёмах оборотных фондов и в крупных суммах кредитования. К примеру, в морских портах и пунктах пропуска через государственную границу произойдет снижение времени проверки грузов. Но для начала нужно будет ввести механизмы мотивации использования логистических товаротранспортных технологий, а также развитие системы сопутствующих услуг, парков подвижного состава. Все это сможет повысить производительность определенной части транспортных услуг.

Главную роль будет играть расширение технологий контейнерных перевозок, в том числе для региональных и межрегиональных перевозок, малого и среднего бизнеса. Формирование качества транспортных услуг для грузоотправителей будет нуждаться в разработке и использовании современных инфо-телекоммуникационных технологий.<sup>28</sup>

Теперь перейдем к третьей цели. Она представляется собой определение совокупности качества и доступности транспортных услуг для населения. Ее достижение будет означать, что произойдет полное удовлетворение постоянно растущих потребностей населения в перевозках, а также обеспечение ценовой доступности услуг транспорта, которые имеют социальную значимость.

Следующий этап будет состоять в реализации стратегии, в которой транспортная отрасль должна поучаствовать в разработке транспортных стандартов обеспечению возможного перемещения всех слоев населения. Это должно определить модель нужных коммуникаций: все виды пассажирского транспорта, ценовая доступность, покупательскую способность.

Надгосударственная политика тоже будет участвовать в области обеспечения доступности и качества транспортных услуг. Она будет

---

<sup>28</sup> Залманова, М.Е. Логистика: Учебное пособие. Саратов: СГТУ, 2014.

закреплять минимальные социальные транспортные стандарты на мировом законодательном уровне, а также использование компенсации потерь доходах транспортных компаний, которые возникают после государственного регулирования тарифов на пассажирские перевозки. Например, заключение ежегодных государственных социальных контрактов федерального, регионального и муниципального уровней по компенсации затрат, понесенных транспортными фирмами всех видов транспорта, связанных с выполнением минимальных социальных стандартов. Важно предоставить открытый доступ предпринимательства к возможности предоставления транспортных услуг населению.

Следующая 4 цель - это внедрение развитых стран в мировое транспортное пространство и осуществление транзитного потенциала страна.

Достижение этой цели будет реализовано с помощью формирования основы для успешного внедрения интеграции развивающихся стран в мировую транспортную систему, увеличение доступа поставщиков транспортных услуг на зарубежные развитые рынки, усиления роли развивающихся стран в формировании международной транспортной политики и превращение экспорта транспортных услуг в один из крупнейших источников доходов страны.

Осуществление этой цели, во-первых, предполагает развитие технических и технологических параметров международных транспортных коридоров, которые обеспечат их конкурентоспособность на уровне мировых аналогов. Для этого нужно провести мониторинг рынка экспорта транспортных услуг, также изучить конкурентные преимущества конкурентов, выработать план мероприятий по улучшению технических и технологических параметров международных транспортных коридоров, планирование их развития и согласование в рамках международного сотрудничества по транспортным коридорам.

Внедрение в мировое транспортное пространство может быть реализовано в рамках Евразийского экономического сообщества и стран

Шанхайской организации сотрудничества (ШОС). Одно из перспективных путей осуществление этой инициативы будет формирование контейнерных «мостов». Помимо этого, интеграция в мировое транспортное пространство означает развитие международного сотрудничества в области транспорта в других международных транспортных организациях и с другими торговыми партнерами России, расширение участия в системе международных соглашений и конвенций в области транспорта, а также в крупных международных транспортных проектах. Предполагается также разработка и ввод в действие соответствующих механизмов государственного регулирования, мотивирующих создание национальных и интернациональных транспортных компаний, конкурентоспособных с мировыми компаниями.

Рост доли участия российских транспортных организаций в перевозках отечественных экспортных и импортных грузов, а также грузов между третьими странами требует разработки и реализации следующих законодательно-правовых и других государственных методов регулирования, которые обеспечат преимущественную конкурентоспособность национального транспорта.

С точки зрения интеграции в мировое транспортное пространство пассажирских перевозок и реализации транзитного потенциала в международном пассажирском сообщении в рамках данной цели предполагается развитие ходовых технологий перевозок пассажиров.<sup>29</sup>

Перейдем к 5 цели - улучшение уровня безопасности мировой транспортной системы

Реализация этой цели поможет повысить безопасность движения, полетов и судоходства, обеспечить эффективную работу аварийно-спасательных служб, гражданской обороны, подразделений специальных служб, достичь безопасного уровня функционирования инфраструктурных объектов транспорта, повысить уровень соответствия транспортной системы

---

<sup>29</sup> Ламбен, Ж.-Ж. Стратегический маркетинг. – СПб.: Наука, 2016.

задачам обеспечения военной безопасности страны, и, соответственно, позволит создать необходимые условия для соответствующего уровня общенациональной безопасности и снижения террористических рисков.

В данной цели за счет комплекса мероприятий предполагается достичь уровня безопасности движения, полетов и судоходства, соответствующего международным и национальным требованиям.

Обеспечение транспортной безопасности как реализация определяемой государством системы правовых, экономических, организационных и иных мер в сфере транспортного комплекса, соответствующих угрозам совершения актов незаконного вмешательства позволит повысить состояние защищенности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств от противоправных действий, в том числе террористической направленности, угрожающее безопасной деятельности транспортного комплекса.

Помимо средств и мероприятий прямого обеспечения безопасности на транспорте, огромное значение в достижении данной цели играет развитие средств и эффективных систем надзора в сфере транспорта. Без их совершенствования управление повышением безопасности транспортной системы будет лишено эффективной обратной связи.

Уровень безопасности транспортной системы в рамках данной цели будет повышен за счет развития систем профессионального допуска к транспортной деятельности путем лицензирования или декларирования.

Важную роль в достижении высокого уровня безопасности должно сыграть также обеспечение потребности транспортного комплекса в специалистах с достаточно высоким уровнем профессиональной подготовки, отвечающим требованиям безопасности и устойчивости транспортной системы.

И наконец, последняя, шестая цель. Она представляет собой уменьшение плохого воздействия транспорта на окружающую среду.<sup>30</sup>

Результатом данной цели будет способствовать созданию и реализации условий для снижения уровня техногенного воздействия транспорта на окружающую среду и здоровье человека и достижения международных экологических стандартов работы отрасли.

В данной цели предполагается выработка и ввод в действие механизмов надгосударственного регулирования, обеспечивающих мотивацию перехода транспортных средств на экологически чистые виды топлива, а также снижение энергоемкости транспорта до уровня показателей передовых стран.

Важным резервом снижения объемов воздействий, выбросов и сбросов, количества отходов на всех видах транспорта является профессиональная подготовка персонала, которая будет осуществлять эксплуатацию транспортных средств. Другим резервом сокращения вредного воздействия транспорта на здоровье человека будет рационализация маршрутов следования транспортных потоков.

Реализация всех приведенных выше целей мировой транспортной обеспечит удовлетворение потребностей инновационного и социально-ориентированного развития мировой экономики и общества в качественных транспортных услугах, конкурентоспособных с лучшими мировыми аналогами. Основными ожидаемыми итогами реализации стратегии оценены по группам главных целевых ориентиров и сформулированных в начале данного раздела.

Мировая транспортная отрасль до 2030 года должна станет системообразующей отраслью мировой экономики, которая будет расти довольно быстрыми темпами. Отрасль должна выйти на конкурентные

---

<sup>30</sup> Экономика и организация внешнеторговых перевозок: Учебник/ Под ред. К.В. Хлопова. М.: Юристъ, 2013.

позиции по уровню удельных транспортных издержек, безопасности, конечно, качеству транспортных услуг. Должен быть достигнут уровень развитых стран по коммерческой скорости и своевременности доставки партий товаров, а также доступности транспортных услуг для населения. Формирование транспортной системы, ее интеграция в мировую транспортную систему помогут обеспечить повышение эффективности и результативности транспортных услуг внутри страны, рост их экспорта и более полную реализацию транзитного потенциала. Мировой транспорт сможет обеспечить удовлетворение всех потребностей экономики и общества в качественных транспортных услугах, конкурентоспособных с лучшими мировыми аналогами, и создаст нужные условия для быстрого инновационного социально-ориентированного развития стран как западного мира, так и еще развивающихся стран.



## **ГЛАВА 3. РОССИЯ НА МИРОВОМ РЫНКЕ ТРАНСПОРТНЫХ УСЛУГ**

### **3.1. Оценка позиций России в международной торговле транспортными услугами**

Россия – огромная страна, чье влияние на весь остальной мир не оспоримо. Россия занимает высокие позиции практически по всем макроэкономическим показателям. Особенно выдающимися являются размер территории и запасы важнейших полезных ископаемых.

Учитывая специфику страны, для России, также как и в других развитых странах, транспорт - один из самых основных отраслей экономики, самый важный компонент производственной и социальной инфраструктуры.

Транспортные коммуникации объединяют все области страны, что является необходимым условием ее территориальной целостности, единства ее экономического пространства. Они являются материальным основанием обеспечения внешнеэкономических отношений России с ее торговыми партнерами и ее интеграции в глобальную экономическую систему.

Выгодное географическое положение страны позволяет Российской Федерации получать значительный доход от экспорта транспортных услуг, в том числе от осуществления транзитных перевозок зарубежных стран по своим коммуникациям.

О месте и значении транспорта в отечественном народнохозяйственном комплексе свидетельствует также:<sup>31</sup>

- Значительный удельный вес в основных производственных фондах страны (в 2016 г. - 27,0%);
- Существенная доля транспортных услуг в валовом внутреннем продукте (в 2016 г. - 8%);

---

<sup>31</sup> Транспортное обеспечение коммерческой деятельности: Учеб. пособие. Серия “Экономика и управление”. Ростов-на-Дону: ИЦ “МарТ”, 2016.

- В инвестициях на развитие отраслей хозяйства (в 2016 г.- 10,4%); и в численности занятых на них работников (в 2016 г. - 6,3%);
- В потреблении энергоресурсов, металла и в ряде других важных показателей, характеризующих экономику страны.

Вышеприведенные обстоятельства позволяют причислять транспорт к числу приоритетных отраслей экономики.

Роль транспорта в социально-экономическом развитии страны очень высокая. Транспортная система определяет условия экономического роста, повышения конкурентоспособности народного хозяйства и качества жизни населения. Приоритетную роль транспорта в развитии конкурентных преимуществ определяют географические особенности РФ, так как они напрямую влияют на транзитный потенциал страны.

Безопасность и качество транспортных услуг важнейший фактор эффективности работы в развитии производства и бизнеса.

Объемные характеристики транспортного обслуживания непосредственно влияют на полноту реализации экономических отношений в стране и за ее пределами, и также возможности передвижения всех слоев населения в целях удовлетворения производства и социальных потребностей.

Географическая и технологическая доступность транспортных услуг определяет возможности территориального развития экономики.

Стоимость перевозок является одним из факторов, определяющих окончательную цену товара в местах потребления, соответственно стоимость транспортных услуг влияет на конкурентоспособность производства. Стоимость транспортных средств в пассажирском движении ограничивает возможности для поездок населения, и во многих случаях для части населения с низким доходом делает недоступными использование транспортных услуг. Сокращение стоимости пассажирского движения, имеет не только большое социальное, но и экономическое значение.

Качественные характеристики уровня транспортного обслуживания связаны со скоростью, своевременностью, безопасностью и экологичностью

функционирования транспортной системы.

Скорость транспортной связи влияет на эффективность экономических отношений и подвижность населения. Рост скорости грузовой доставки и пассажиров дает известный экономический и социальный эффект. При перевозке грузов он выражается в высвобождении оборотных средств предприятий, а при перевозке пассажиров - в высвобождении свободного времени людей, которое может быть использовано на другие цели.

Сокращение стоимости и ускорение перевозок на магистральных видах транспорта позволит увеличивать качество жизни населения и уровня деловой активности, усиливать территориальное единство страны и создавать более благоприятные условия для реализации потенциальных экономических и социальных возможностей каждой российской области. Такие меры принесут большой вклад в развитии страны.

Своевременность (регулярность, ритмичность) транспортного обслуживания в грузовом трафике имеет большое экономическое значение, поскольку значение страховых материально-технических ресурсов производства на складах грузополучателей необходимо для обслуживания непрерывности производства.

Роль транспорта в поддержке обороноспособности и национальной безопасности России вызвана ростом требований к мобильности Вооруженных сил страны. В дополнение к важности увеличения безопасности дорожного движения, полетов и навигации, безопасность транспортной системы определяет эффективную работу спасательных служб, гражданской обороны, подразделений спецслужб, соответствия транспортной системы задачам поддержки военной безопасности страны, и таким образом, определяет условия увеличения национальной безопасности и понижения террористических рисков.

Так же, в настоящее время остро стоит вопрос о снижении неблагоприятных последствий использования транспорта на окружающую среду. Улучшение экологичности данных услуг прямо пропорционально

социальному положению страны, а так же ее развитию.

Итак, транспорт - одна из самых основных отраслей, имеющих тесную связь со всеми элементами экономики и социальной сферы. В процессе дальнейшего развития страны, расширении ее внутренних и внешних транспортно - экономических связей, увеличения производства и увеличения уровня жизни значение транспорта увеличивается.

В этих условиях формирование стратегических направлений развития транспорта должно быть выполнено на основе всестороннего анализа текущего состояния и проблем развития транспортной системы в корреляции с общими направлениями и масштабами социально - экономического развития страны, и также глобальными стратегическими тенденциями экономики.<sup>32</sup>

### **3.2. Проблемы участия России в международной торговле транспортными услугами**

Ключевой проблемой Российской Федерации на мировом рынке международной торговли услугами транспорта остается недостаточность технического и технологического уровня транспорта, наличие отставания в развитии транспортной системы, статичность темпов роста относительно европейских стран. Российская Федерация на данном этапе развития новшеств и инноваций не может обеспечить повсеместное применение новейших технологий, что в большей части касается контейнерных перевозок. Повышающийся спрос на грузовые перевозки замедляется уровнем неразвитости транспортно-логистической системы государства. Низкий уровень наблюдается также в транспортно-экспедиционном обслуживании как в грузоперевозках, так и в пассажирских перевозках. Отрицательным фактором является также отсутствие высокоскоростных

---

<sup>32</sup> Транспортная логистика: Учеб. пособие/Миротин Л.Б., Тышбаев Ы.Э. и др. М.: Брандес, 2013.

железнодорожных сообщений.

Низкий уровень составляет применение инновационной составляющей, необходимой в эффективном развитии парка в подвижном составе и развитие технических характеристик транспортной системы, что особенно касается при реализации внутренних транспортных перевозок. Кроме того, значительно отставание обеспечение экологических параметров работы транспортной системы, что касается многих видов транспорта.

Отсутствует должное развитие городского общественного транспорта, в том числе его современность и наличие скоростных видов транспорта, которые по факту – значительно снижают актуальность проблемы мегаполисного развития транспортной системы.

Практически все отрасли транспортного комплекса сохраняют тенденцию устаревания основных фондов, как морального, так и физического, что определяет отсутствие эффективности использования транспорта. Уровень износа основных производственных фондов в отдельных группах основных средств достигает вплоть до 70%. Вследствие отсутствия интенсивности обновления основных фондов в транспортной системе осуществляется дальнейшее нарастание процента износа, что является крайне негативной тенденцией и определяет необходимость привлечения инвестиций, в том числе – и иностранных.

К началу 2017 года уровень износа основных производственных фондов коммерческих организаций крупного и среднего масштаба по железнодорожному транспорту составил 58,6%, по морскому транспорту – 51,2%, по внутреннему водному – 69,7%, по автомобильному (без учета транспортных средств дорожного хозяйства) – 49,6%, по воздушному – 50,3%.

Уровень состояния множества технических видов транспорта приблизилось к критической отметке износа. Их весомая доля используется вне стандартного жизненного цикла, также значительна и близится к многолетнему уровню по износу. В результате индикаторы безопасности и

экономическая эффективность работы транспорта значительно ухудшаются.

Одной из основных является проблема неустойчивости развития универсальной системы транспорта Российской Федерации, включающая в себя три самых важных компонента.

Первым является непропорциональность в темпе роста и масштабе развития среди видов транспорта транспортной системы России. Самые поразительные примеры – значительный уровень задержки роста и обновления внутреннего водного транспорта и наличие высокого темпа роста автомобилизации.

Вторым компонентом является недостаточность в развитии имеющейся инфраструктуры транспорта. Более резко это показано в несоответствии уровня развития магистралей к уровню автомобилизации и потребности в перевозках, в резком сокращении количества региональных и локальных аэропортных площадок, и также наличие многочисленности «узких мест» и «стыков» по отдельным видам транспорта в транспортной системе.

И третий по порядку, но не по значимости, компонент – это наличие территориальной неравномерности в развитии инфраструктуры транспорта.

Наличие различий относительно европейской части Российской Федерации и областями: Сибирь и Дальний Восток – является самыми значимыми. Различия между областями в обеспечении транспортной инфраструктурой достигают непоправимого уровня, к примеру, у шести территориальных субъектов федерации нет железнодорожной связи с другими областями страны.

Из-за недостаточной разработанности транспортной системы замедляется уровень освоения территориально новых районов и разработки месторождений по добыче углеводородов, прежде всего, это районы – Сибирь и на Дальний Восток.

Отсутствует в достаточном объеме удовлетворение в платежеспособности спроса населения по пассажирским перевозкам. Отсутствует обеспечение пассажирских перевозок по социально значимым

маршрутам, вследствие отсутствия ценовой доступности, и в первую очередь – по районам Крайнего Севера и Дальнего Востока.

В последние годы увеличиваются транспортные тарифы, из-за чего были определенные ограничения транспортных экономических отношений. Дальние транспортные средства многих видов производства стали убыточными, снизилась конкурентоспособность внутреннего сообщения как на внешнем, так и на внутреннем рынке спроса на транспортные услуги. Ослабевание транспортной связи между областями Российской Федерации увеличивает риск экономической безопасности страны.

Мобильность населения в пригородном сообщении за 1995-2007 годы снизилась более чем на 60%, в большей степени, вследствие снижения количества поездок до мест отдыха и по туристическим путевкам. Для большей доли населения страны осуществление поездок по большим расстояниям стали финансово недоступными, что определяет наращивание разрыва в социальной обеспеченности отдельных слоев населения и наращивает социальную в обществе.

Остается низким уровень безопасности в осуществлении транспортных перевозок, что особенно касается автомобильного и воздушного видов транспорта. В России на 100 тысяч жителей ежегодно погибает 23 человека, когда как в европейских странах этот показатель остановился на уровне 10 человек на 100 тысяч жителей.

Также недостаточна и безопасность транспортировки товаров и пассажиров с помощью внутренних транспортных компаний, что отрицательно влияет на конкурентоспособность организаций на международном рынке услуг транспорта.

Автомобильный транспорт – это один из главных загрязнителей воздушного бассейна больших городов (к 80% общих выбросов), его доля в общих выбросах по стране составляет 40%.

Текущее состояние и возможности транспортной системы в сфере обеспечения военной безопасности России демонстрируют, что самый

неблагоприятный период в его развитии окончен. Однако, многие жизненные проблемы в этой сфере остаются нерешенными

Недостаточно учитываются потребности защиты страны во время разработки современных типов транспорта, новая конструкция и реконструкция доступных транспортных коммуникаций, касающихся средств инфраструктуры двойного назначения. Значительный отрицательный эффект проявлен недостаточной пропускной способностью и возможностью переноса объектов транспортной инфраструктуры и механизмов, отсталости железной дороги и дорожных сетей на Севере и Востоке страны, и также во многих пограничных районах. В недостаточной степени решаются задачи подготовки и поддержания в исправном состоянии временных перегрузочных районов и запасных морских перегрузочных районов, а также обеспечения мобилизационной подготовки транспорта.

Интенсивность ресурсного обеспечения транспортных средств и транспортные расходы народного хозяйства растут. Рост стоимости транспортных средств, в свою очередь сопряжен с увеличением транспортных тарифов.

Из-за дефицита и неудовлетворительного состояния подвижного состава закрыты междугородные маршруты, частота перемещения автобусов уменьшилась. Вследствие неадекватности и отсутствия мер государственной поддержки многие авиакомпания и часть речных пассажирских маршрутов закрыты, что вызывает неполное удовлетворение потребности населения в транспортных средствах.

Сложность финансового положения транспорта ухудшена с растущими темпами роста цен ресурсов. Уровень прибыльности транспортных средств особенно начал отставать от темпов увеличения цен на ресурсы после принятия правительством мер относительно индексации железнодорожных тарифов без распространения подобного порядка на отрасли, поставляющие транспорту материально-технические ресурсы.

В некоторых случаях, критическое финансовое состояние компаний по



оказанию транспортных услуг не позволяет выделять средства по покупке собственных обновленных фондов вследствие отказа по выдаче банковских кредитов на обновление средств инфраструктуры, что, по цепочке событий, приводит к дальнейшему последовательному применению изношенных фондов и этапному снижению финансового состояния предприятий.

Не взирая на многократность в повышении тарифов на пассажирские и грузовые перевозки финансовое состояние транспортных предприятий не достигает оптимального уровня. На внутреннем рынке пассажирские перевозки по всем видам транспорта (исключение – междугородние автобусные перевозки и регулярные воздушные линии) являются убыточными, вследствие минимальной рентабельности видов транспорта из-за высоких издержек на осуществление перевозок. В структуре транспортных предприятий в России на долю убыточных предприятий крупного и среднего масштаба в 2016 году пришлось 32%. Увеличивается также и дебиторская задолженность транспорта со стороны клиентуры.

Основные причины низкой доходности перевозок - понижение объемов транспортировки при сохранении всей инфраструктуры видов транспорта и незначительного понижения количества производственного персонала, а также задержки роста доходных ставок от увеличения цен на топливо, электроэнергию, материалы и технические средства. Выбранные бюджетные субсидии до сих пор полностью не возмещают ущерб в доходе транспортных компаний, возникающий в результате государственного регулирования тарифов на перевозки пассажиров.

Влияние этих причин сказывается независимо от того, в какой форме собственности находятся предприятия транспорта. Магистральный железнодорожный транспорт, отнесенный к отраслям естественных монополий и находящийся в государственной собственности, так же функционирует с низкой рентабельностью и не обеспечивает даже простого воспроизводства отрасли

Проблема привлечения инвестиций на развитие транспортного

отделения особенно остра, что вызвано низкими инвестиционными возможностями транспортных предприятий, трудностями с привлечением долгосрочных заемных средств, отсталостью механизмов государственно-частного партнерства. В настоящее время существует не капиталоемкая модель развития, когда объемы услуг растут благодаря увеличению использования существующих основных фондов.

Стандарт улучшения правового обеспечения развития транспортной системы и рынок транспортных услуг, включая создание стандартной правовой базы согласно системе качества транспортных услуг, гарантированности мобилизационной подготовки транспортных предприятий и исполнению военной транспортной обязанности ими, развитие механизмов государственно-частного партнерства, обеспечивающего точное законодательное распределение прав, ответственности и рисков между государством и инвестором и также определение приоритетных объемов государственно-частного партнерства на транспорте, остается приоритетной проблемой.

Еще одна важная проблема - недостаточный уровень конкурентоспособности внутренних компаний и всей транспортной системы России в целом на мировом рынке транспортных услуг. Это вызвано как проблемами, названными выше, так и недостаточными возможностями внутренних транспортных компаний конкурировать на мировом рынке, включая эффективное использование геополитических преимуществ России при международных перевозках.

Недостаточное развитие технических и технологических показателей международных перевозок не обеспечивает их конкурентоспособность на уровне мировых аналогов.

Интеграция в мире и региональных рынках транспортных услуг будет означать укрепление конкуренции, расширение доступа к российскому рынку иностранных перевозчиков, удалению административных и тарифных барьеров, приведет к осложнению положения внутренних транспортных

компаний.

Занимая более 30% территории Евразийского континента и располагая разветвленной транспортной сетью, Россия имеет большой потенциал для усиления позиций на мировом рынке транспортных услуг. Выгодное геополитическое положение страны позволяет ей претендовать на одно из ведущих мест в транспортной инфраструктуре мира, играя важную роль в мировой экономической системе в качестве транспортного моста между Европой, Азией и Америкой.

Россия не в полной мере реализует свои возможности в развитии транспортного сектора. На протяжении длительного времени страна занимает низкие позиции на мировом отраслевом рынке. Так, доля России в мировом экспорте, в период с 2000-х тысячного года по настоящее время, увеличилась с 1,0% до 2,2% в 2014 г. и снизилась до 1,9% к 2015 г. (рис. 7).

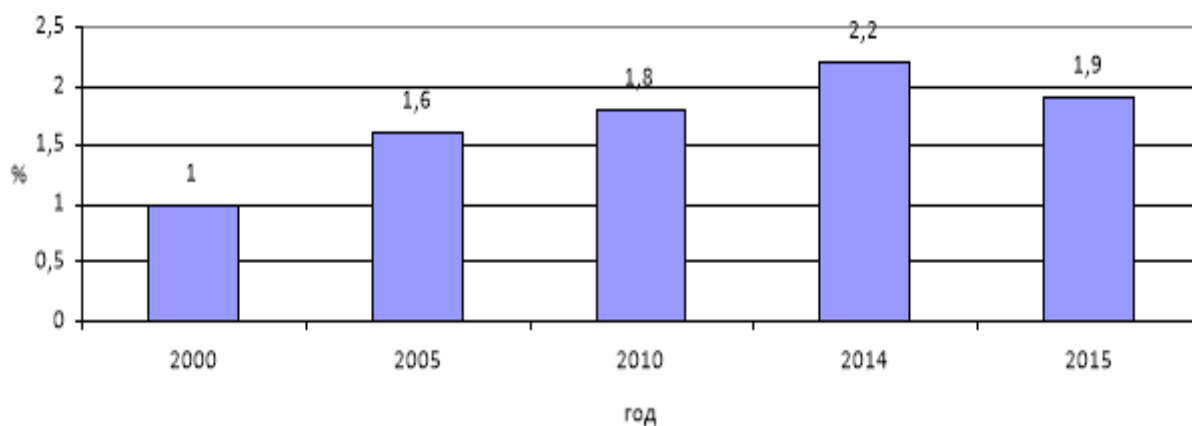


Рис. 7. Доля России на мировом экспорте транспортных услуг, %.<sup>33</sup>

Являясь трансконтинентальным государством, Россия входит в число лидеров на мировом рынке услуг. По версии ВТО по состоянию на 2015 г. страна занимала девятое место в мире по объемам экспорта данного вида услуг с долей 1,9% и 15 место по объемам импорта (1,1%)».

В разрезе отдельных стран мировыми лидерами в торговле

<sup>33</sup> Официальный сайт Национального исследовательского университета. - URL: <https://www.hse.ru>

транспортными услугами являются страны Евросоюза, которые обеспечивали 41,7% мирового экспорта по состоянию на 2015 г. За последние пять лет их позиции на мировом рынке практически не изменились. Второе место занимают США, обеспечивающие 9,6% мирового экспорта транспортных услуг. Их доля в общем итоге выросла за 2010-2015 гг. на 0,9 процентных пункта. Стабильные позиции на мировом рынке транспортных услуг имеет Сингапур (в 2015 г. его доля составила 5,4%). Нарастили свое присутствие такие страны, как Китай (с 4,2% в 2010 г. до 4,4% в 2015 г.) и Российская Федерация (с 1,8% до 1,9%) (табл. 5).

Таблица 5.

Основные страны – экспортеры транспортных услуг.<sup>34</sup>

Страна	Объем экспорта в 2015 г., млрд. долл. США	% в общем итоге		Ежегодные темпы прироста (падения), %	
		2010 г.	2015 г.	2010 – 2015 гг.	2015 г.
ЕС	365,5	43,4	41,7	0	-13
США	84,2	8,7	9,6	3	-6
Сингапур	47,3	4,7	5,4	4	-8
Китай	38,6	4,2	4,4	2	1
Япония	35,5	4,7	4,1	-3	-10
Республика Корея	32,7	4,8	3,7	-4	-15
Норвегия	17,9	2,2	2,0	0	-21
Российская Федерация	16,8	1,8	1,9	3	-18
Индия	14,3	1,6	1,6	2	-23

Транспортные услуги выступают наиболее значимой категорией национального экспорта: их удельный вес в общем объеме экспорта услуг за период 2010 – 2015 гг. в среднем составил 31% [9]. Поступление средств от

<sup>34</sup> Официальный сайт Национального исследовательского университета. - URL: <https://www.hse.ru>

экспорта транспортных услуг увеличилось за последние пять лет на 38% до 20,5 млрд. долл. США. По сравнению с предыдущим годом, в 2014 г. экспорт изменился незначительно, он уменьшился лишь на 1% или 205 млн. долл. США. В 2015 г. за счет сопоставимых объемов снижения импорта и экспорта услуг профицит баланса транспортных услуг практически не изменился и составил 5,0 млрд. долл. США.

Экспорт транспортных услуг в отчетном периоде снизился (16,7 млрд. долл. США против 20,5 млрд. долл. США в 2014 г.), в том числе в страны дальнего зарубежья он составил 15,1 млрд. долл. США, в СНГ – 1,7 млрд. долл. США.

Обладая значительным ресурсным потенциалом и проводя политику расширения торгового сотрудничества с другими странами, Россия является крупнейшим участником мирового грузо- и товарооборота. Высокие объемы грузопотоков через территорию страны объясняются тем, что Россия располагается на пересечении кратчайших торговых путей между Европой, Центральной Азией и Азиатско-Тихоокеанским регионом, которые представляют собой основные международные транспортные маршруты.

На современном этапе транспортная инфраструктура в России недостаточно развита, прежде всего, в восточных регионах. По густоте железных и автомобильных дорог Россия значительно уступает не только развитым странам, но и СНГ (табл. 6).

По густоте железных дорог Россия (5 км на 1 тыс. км<sup>2</sup>) уступает Германии (117,6 км на 1 тыс. км<sup>2</sup>), Великобритании (67,5 км на 1 тыс. км<sup>2</sup>), Украине (35,9 км на 1 тыс. км<sup>2</sup>), США (23,5 км на 1 тыс. км<sup>2</sup>), Узбекистану (9,3 км на 1 тыс. км<sup>2</sup>), Китаю (9,5 км на 1 тыс. км<sup>2</sup>) и др.

По показателю густоты автомобильных дорог Россию (57,5 км на 1 тыс. км<sup>2</sup>) опережают Германия (1805,2 км на 1 тыс. км<sup>2</sup>), Великобритания (1743,1 км на 1 тыс. км<sup>2</sup>), США (675,48 км на 1 тыс. км<sup>2</sup>), Китай (441,4 км на 1 тыс. км<sup>2</sup>), Украина (281,1 км на 1 тыс. км<sup>2</sup>), Туркмения (120,04 км на 1 тыс. км<sup>2</sup>) и др.

Отставание России по развитию автомобильных дорог объясняется рядом причин. Основными причинами являются:

- Большая площадь территории страны.
- Значительные расходы на содержание транспортной сети по сравнению с развитыми странами, в связи с относительно небольшой плотностью населения.
- Низкая покупательская способность граждан.
- Сравнительно небольшой парк автомобилей.

Таблица 6.

Плотность железных и автомобильных дорог отдельных стран мира, км на 1 тыс. км.<sup>35</sup>

Страны	Железные дороги	Автомобильные дороги
Германия	117,6	1805,2
Великобритания	67,5	1743,1
Украина	35,9	281,1
США	23,5	675,48
Узбекистан	9,3	193,3
Туркмения	7,2	120,04
Китай	9,5	441,4
Казахстан	5,6	35,6
Россия	5,1	57,5
Таджикистан	4,1	194,7
Киргизия	2,1	92,52

Низкие позиции России в мировой транспортной системе обусловлены слабым развитием транспортной инфраструктуры, что подтверждают данные Всемирного экономического форума. По состоянию на 2016 г. Россия заняла 74 место среди 138 стран мира по качеству инфраструктуры, позиции на протяжении последних пяти лет постоянно меняются (табл. 7).

<sup>35</sup> Смехов, А.А. Логистика и транспорт, 2012.

Как положительную следует отметить тенденцию стабильного укрепления позиций России по общему качеству инфраструктуры на протяжении 2011-2015 гг. В результате страна поднялась в среднем на 36 позиций преимущественно за счет улучшения качества авиатранспортной инфраструктуры (улучшение на 28 позиций) и портовой инфраструктуры (на 22 позиции). В 2016 г. произошло снижение на 10 позиций по общему качеству инфраструктуры до 74 места. Наилучшие позиции у России по критерию качества железнодорожной инфраструктуры – 25 место в мире среди 138 в 2016 г.

Таблица 7.

Качество инфраструктуры России согласно Всемирному экономическому форуму.<sup>36</sup>

Показатель	2011 г.	2012 г.	2013 г.	2014 г.	2015 г.	2016 г.
Общее качество инфраструктуры	100	101	93	74	64	74
Качество дорог	130	136	136	124	123	123
Качество железнодорожной инфраструктуры	29	30	31	26	24	25
Качество портовой инфраструктуры	97	93	88	81	75	72
Качество авиатранспортной инфраструктуры	105	104	102	79	77	65

Железнодорожный транспорт имеет важное значение для России, обеспечивая значительную часть всего грузооборота страны, выполняя важные государственные, экономические и социальные функции. В долгосрочной перспективе железнодорожные перевозки будут и дальше оставаться экономически эффективным видом транспорта при перевозке массовых грузов, доставляемых как на средние, так и дальние расстояния. Отечественный железнодорожный транспорт потенциально может обеспечивать прирост перевозок экспортных, импортных и транзитных грузов.

<sup>36</sup> Официальный сайт Всемирного экономического форума. - URL: <https://www.weforum.org>

В сфере грузовых перевозок железнодорожный транспорт конкурирует с автомобильным и речным транспортом, перевозок нефтеналивных грузов – с трубопроводным и морским транспортом, пассажирских перевозок на дальние расстояния – с авиационным транспортом, на короткие расстояния – с автомобильным и речным транспортом.

Однако развитие железнодорожного транспорта сдерживается такими негативными факторами:

- Низкие темпы обновления основных производственных фондов отрасли;
- Ограниченные резервы роста спроса на железнодорожные перевозки;
- Недостаточная эффективность тарифной политики в регулируемом государством естественно-монопольном секторе деятельности;
- Низкие темпы внедрения скоростного движения на железных дорогах страны;
- Относительно низкая интенсивность использования российских участков международных транспортных коридоров.

Морские порты по качественным и техническим характеристикам, такими как глубина подходных каналов, способы перегрузки и хранения, техническое состояние причалов и оборудования, уровень автоматизации и компьютеризации, существенно уступают развитым странам.

Сильные и слабые стороны авиационной сферы России рассмотрим на примере крупнейшей авиакомпании страны – «Аэрофлот» (табл. 8).<sup>37</sup>

---

<sup>37</sup> Официальный сайт авиакомпании «Аэрофлот».- URL: <https://www.aeroflot.ru>



Таблица 8.

## SWOT- анализ компании «Аэрофлот»

Сильные стороны	Слабые стороны
<ul style="list-style-type: none"> <li>– Поддержка деятельности авиакомпании на государственном уровне.</li> <li>– Развитая маршрутная сеть с широким охватом в России и за рубежом.</li> <li>– Новый авиапарк.</li> <li>– Высокая квалификация персонала.</li> <li>– Высокая пунктуальность.</li> <li>– Высокий рейтинг среди международных компаний – авиаперевозчиков.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Практически достигнуты пределы пропускной способности базового аэропорта – Шереметьево.</li> <li>– Периодические конфликты авиаперевозчика и базового аэропорта.</li> <li>– Позиции монополиста на российском рынке не позволяют равноправно конкурировать с другими авиакомпаниями.</li> </ul>
Возможности	Угрозы
<ul style="list-style-type: none"> <li>– Нарращивание пропускных способностей аэропорта Шереметьево.</li> <li>– Рост современного авиапарка для увеличения числа и частоты трансконтинентальных рейсов.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Рост цен на авиатопливо – рост издержек компании.</li> <li>– Нехватка пилотов высокой квалификации.</li> <li>– Низкая транспортная мобильность большинства жителей России, вскоре будет достигнут пик перевозок российских пассажиров.</li> <li>– Сокращение перевозок вследствие введения санкционных ограничений и угроз со стороны террористических группировок.</li> </ul>

Кроме этого для многих предприятий воздушного транспорта России характерны такие слабые стороны, как низкие темпы обновления авиапарка, что снижает уровень безопасности полетов.

Исходя из проблем в авиатранспортной отрасли РФ, можно выделить ключевые факторы, которые позволят бороться с ними:

- Введение дополнительных мероприятий для обеспечения безопасности полетов с целью повышения инвестиционной привлекательности;

- Сочетание сети внутренних и международных маршрутов;
- Приведение объектов инфраструктуры ведущих аэропортов в соответствие с международными требованиями.

Основным фактором, сдерживающим развитие транспортного комплекса России и его внедрения в мировую транспортную систему, можно назвать недостаточные финансовые вложения, что способствовало быстрому износу оборудования и подвижного состава.

Следствием хронического недофинансирования отрасли является относительно низкие показатели безопасности и экономической эффективности работы транспорта.

Важной проблемой является техническое и технологическое отставание транспортной системы России по сравнению с развитыми странами. Неудовлетворительное состояние отечественной инновационной и высокотехнологической составляющей транспортной отрасли объясняется такими факторами, как недостаточный уровень инвестирования, низкий уровень тарифов на социально значимые пассажирские перевозки, которые подлежат государственному регулированию, несовершенство механизмов лизинга.

Среди причин низкой конкурентоспособности России на мировом рынке транспортных услуг также выделяют слабость отечественной логистики. Основными препятствиями развития российского рынка транспортно-логистических услуг являются высокий уровень логистических издержек, высокая конкуренция со стороны иностранных компаний, высокий уровень затрат на начало деятельности или переход в другой сегмент.<sup>38</sup>

В заключение отметим, Российская Федерация не в полной мере реализует свои потенциальные возможности в развитии транспортного сектора. Низкие позиции России в мировой транспортной системе

---

<sup>38</sup> Современная логистика: Пер. с англ. - 7-е изд./Джонсон Дж., Вуд Д. Ф., Вордлоу Д. Л., Мерфи-мл. П. Р.Вильямс, М.: ИНФРА-М 2016.

обусловлены слабым развитием транспортной инфраструктуры. Другими факторами, сдерживающими развитие транспортного комплекса Российской Федерации и его интеграции в мировую транспортную систему, являются: территориальные и структурные диспропорции в развитии транспортной инфраструктуры; недостаточное финансирование отрасли; несовершенство механизмов лизинга; техническое и технологическое отставание транспортной системы; недостаточная подвижность и мобильность основных факторов производства; низкие темпы развития отечественного рынка транспортно-логистических услуг.

Анализ мировых тенденций в развитии транспорта показывает, что любая страна не способна управлять рисками собственной экономики, не имея сильных транспортных позиций.<sup>39</sup>

Мировые тенденции в разработке транспорта демонстрируют что:

- период патронажа относительно видов транспорта и поставщиков услуг закончен. Усилия большинства стран направлены к увеличению конкурентоспособности национального транспорта посредством отказа от системы квот, и также тарифов и других ограничений. Они заменены гармонизацией транспортного законодательства;

- рынок транспортных служб начал усложняться, все сегменты транспортного процесса и логистики стали интегрироваться. Это привело к разработке транспортной инфраструктуры нового типа – направленной на то, чтобы транспортировать и складировать товарные транспортные комплексы, которые сформировали объединенную систему взаимодействия;

- транспортные центры стали элементами управления системы. Они заимели возможность оптимизировать «сквозные» тарифы и обеспечили максимальную эластичность дохода. Это привело к переходу точки доходности от процессов физической транспортировки к области транспортных и логистических служб. Понятие транспортных коридоров

---

<sup>39</sup> Ковалев, А.И., Войленко, В.В. Маркетинговый анализ. – М.: Центр экономики и маркетинга, 2015.

было преобразовано. От набора маршрутов они превратились в систему управляющих центров транспортных средств и транспортных узлов, которые постепенно получали функции управления тарифной политикой;

- качество транспортных служб и конкурентоспособности достигло высокого уровня. В сегментах транспортного рынка, имеющих спрос, конкуренция перешла ступень борьбы за качество транспортных услуг. В настоящее время конкуренция носит ценовой характер. В связи с чем усиливаются требования к экологической безопасности транспорта. Отсюда стремление поддерживать приемлемую долю транспортного компонента в цене конечных продуктов в принятии твердых норм по экологии и безопасности.

Для российской транспортной системы эти стадии развития еще не достижимы. Нужна стимуляция поэтапного улучшения качества работы транспортных служб, интеграция технологий транспортной службы, увеличение конкурентоспособности поставщиков услуг и операторов транспортных узлов. Затем можно ожидать оптимизацию ценовой доступности транспортных служб. Уровни безопасности и экологичности транспорта должны действовать как ограничения.

Существенные ограничения роста экономики включают следующие аспекты:

- существование территориальной и структурной непропорциональности в развитии транспортной инфраструктуры.

- недостаточный уровень доступности транспортных услуг населению, подвижности рабочей силы.

- недостаточное качество транспортных услуг.

- низкий уровень экспорта транспортных услуг, включая использование потенциала транзита.

- недостаточный уровень транспортной безопасности.

- укрепление негативного воздействия транспорта на экологию.

Таким образом, имеются существенные ограничения роста экономики,

вызванные недостаточным развитием транспортной системы. Нужна новая долгосрочная транспортная стратегия, которая определяет главные стратегические направления и целевые ориентиры развития транспортной системы в течение периода до 2030 года.

### **3.3. Пути укрепления позиции России на мировом рынке транспортных услуг**

Процесс укрепления российских позиций на рынке транспортных услуг предполагает несколько вариантов.

Энерго-сырьевой вариант предполагает ускоренное развитие транспортной инфраструктуры, главным образом, для транспортного обеспечения освоения новых месторождений полезных ископаемых и наращивания топливно-сырьевого экспорта, а также для реализации конкурентного потенциала России в сфере транспорта и роста экспорта транспортных услуг. Данный вариант подразумевает:

- Реализацию крупномасштабных проектов (в том числе в государственно-частном партнерстве и внешнем партнерстве) в сфере разработки новых месторождений полезных ископаемых. Приоритетным направлением являются Сибирь, Дальний Восток и континентальный шельф;
- Диверсификацию направлений экспортной поставки российских углеводородов, включая в Китай;
- Разработку проектов, связанных с созданием инфраструктуры для обеспечения транзита (главным образом углеводорода). Проекты реализуются в рамках ЕАЭС, так и с другими иностранными партнерами;
- Увеличение внутренних транспортных перевозок угля в связи с разработкой генерирующих мощностей и металлургическим производством;
- Увеличение объемов транспортных средств и диапазона продуктов обработки топлива и сырья (нефтепродукты, концентраты, химические фрахты, металлы, и т.д.), и также производство машиностроения, с

накоплением инновационного действия в питании, топливе и необработанных ответвлениях, сопряженных с ними машиностроительных производствах, обеспечивающей их технологическую модернизацию и повышение конкурентоспособности на мировых рынках;

- Значительное увеличение импортных перевозок товаров высокой степени обработки, прежде всего продукции высокотехнологичных секторов экономики;

- Продолжение увеличения численности парка личных легковых автомобилей при снижении объемов перевозок пассажиров транспортом общего пользования в период до 2020 года, главным образом автомобильным, и некоторым их ростом в 2021 - 2030 г;

- Увеличение потребности в строительстве и реконструкции автодорожной сети, связывающей новые жилые районы в мегаполисах и пригородные зоны крупных городов с местами приложения рабочей силы.<sup>40</sup>

Развитие по инерционному варианту может привести к ограничениям экономического роста России. В рамках данного подхода меры по развитию транспортной системы страны будут сосредоточены в столичных агломерациях, а также в регионах с высокими темпами роста - на Юге России, в Сибири и на Дальнем Востоке. Более динамичным станет развитие инфраструктуры при формировании новых территориально-производственных кластеров энерго-сырьевой специализации (Нижнее Приангарье, Читинская область и Тыва) и освоении зоны БАМа.

Основные перевозки сырьевых товаров, в том числе перевозки на экспорт и к основным центрам потребления, будут осуществляться с помощью железнодорожного транспорта.

Слаженная работа всей железнодорожной отрасли выявит проблемы, а так же определит успехи в сфере металлургического, угольного, нефтяного и других представителей секторов экономики. От того, насколько быстрыми и, конечно, конкурентоспособными будут железнодорожные перевозки, зависят

---

<sup>40</sup> Шишкина Л.Н. Транспортная система России, 2014.

стратегические позиции России на мировых рынках. Российские власти поставили перед собой задачу увеличить объемы промышленного экспорта, а для этого нужно модернизировать логистические сети, транспортные мощности, встраиваться в глобальные транспортные коридоры. Вместе с тем, в ходе развития российских железных дорог особое внимание должно уделяться вопросам безопасности движения и поддержания на должном уровне объектов технологической инфраструктуры.

Россия зависима от стабильного развития своей естественной монополии – компании «РЖД». Обязательной задачей является балансирование систему тарифных, налоговых, имущественных решений в интересах общего курса на сокращение издержек и, конечно, главное, в интересах потребителей транспортных услуг. Даже при довольно неблагоприятных условиях на развитие железных дорог в РФ выделяются немалые средства, за счет которых должны быть реконструированы более 2,5 тыс. км путей, приобретено порядка 450 новых локомотивов. Именно этот спрос должен стимулировать строительный комплекс, предприятия транспортного машиностроения, позволит сохранить занятость, создать дополнительные рабочие места.

В 2016 году в правительстве обсуждался вопрос о поддержке приоритетных отраслей промышленности, в том числе транспортного машиностроения. Продолжается реализация крупных проектов в Сибири и на Дальнем Востоке, а также на юге и в центре России, включая модернизацию Байкало-Амурской и Транссибирской магистралей, развитие ж/д подходов к портам Азовского и Черноморского бассейна и московского транспортного узла. При этом не стоит забывать про инвестиционные программы дочерних предприятий. Они также закупают и грузовые, и пассажирские вагоны, и пригородные электрички.

Особое внимание уделяется безопасности движения и поддержанию на должном уровне объектов технологической инфраструктуры. Компании с государственным участием должны провести оптимизацию своих расходов.

Крупные транспортные компании должны повысить эффективность, обеспечить постоянное улучшение всех сфер деятельности, увеличить уровень безопасности всех систем, а также использовать все современные методы для улучшения работы управленческих систем.<sup>41</sup>

Немаловажное значение будет иметь специализация морских портов через создание так называемых «эшелонированных портов» по роттердамскому образцу. Это особая портовая система, которая включает в себя удаленные железнодорожные узлы и транспортно - логистические комплексы, позволяющие обеспечивать переработку и более эффективную логистику. Для этого потребуются 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 параллели). Арктика сегодня – это территория транспортных возможностей. Путь развития конкурентоспособности арктического региона лежит через создание новейшей инфраструктуры и транспортных путей в регионе. Именно от уровня развития транспортной инфраструктуры, внедрения новых технологий зависит сценарий развития региона, вклад Арктики в формирование новой модели стимулирования экономического роста России.

В планах министерства транспорта Российской Федерации существует проект «Белкомур».<sup>42</sup> Важнейшей частью проекта является вовлечение в грузооборот по магистралям «Белкомура» «неарктических» регионов, что в конечном итоге позволит соединить северные территории страны с Уралом и Сибирью, обеспечив этим регионам беспрепятственный выход в мировой океан.

---

<sup>41</sup> В.В. Морозов, «Транспортная безопасность: вопросы юридической регламентации» ЮМИДА, 2013.

<sup>42</sup> Официальный сайт Министерства транспорта РФ.- URL: <https://www.mintrans.ru>



Проект «Белкомур» включает в себя строительство одноименной железнодорожной магистрали сообщением Архангельск – Сыктывкар – Пермь и глубоководного морского порта Архангельск. Оба этих проекта полностью соответствуют целям, задачам и приоритетным направлениям «Основ государственной политики Российской Федерации в Арктике до 2020 года» и «Стратегии развития Арктической зоны Российской Федерации до 2020 года и на дальнейшую перспективу».

Причем, высокая макроэкономическая эффективность проекта была подтверждена по итогам стратегического аудита в 2016 году.

Эффективность «Белкомура» рассматривается не только с позиции создания проекта, но и его включения в общую инфраструктуру страны. Благодаря этому включению более 40 различных предприятий получат возможность развития, более 100 повысят собственную эффективность. Также проект предполагает создание около 45 тысяч новых рабочих мест.

Логическим же продолжением проекта «Белкомур» является проект нового глубоководного района морского порта «Архангельск», эффективность которого рассматривается не только в рамках строительства новой железнодорожной магистрали, а также связана с ростом дефицита портовых мощностей в бассейнах Балтики и Западной Арктики в связи с ростом интенсивности движения грузов по Северного морского пути.

Именно это транспортное направление может стать одним из основных источников экономического роста. Повышение технического прогресса будет получено при помощи обрабатывающих отраслей, связанных с обеспечением развития транспорта.

Наиболее перспективным для России является проект Экономического пояса Шелкового пути. Это попытка воссоздать в современных условиях один из наиболее знаменитых и протяженных торговых путей в мировой истории.<sup>43</sup>

---

<sup>43</sup> Ртвеладзе Э. «Великий Шелковый путь». Государственное научное издательство «Узбекистон миллий энциклопедияси», Ташкент, 2014.

Целью проекта является реализации дополнительных возможностей экономического сотрудничества в Евразии, повысит эффективность функционирования торговых путей и цепочек поставок. В данном проекте Россия сможет реализовать свой транзитный потенциал, стать связующим звеном между Европой и Китаем.

Китай является крупнейшим торговым партнером ЕС, товаропоток между ними составляет более 3% международной торговли. По данным Евростата, товарооборот между ЕС и Китаем в физическом выражении в 2015 г. составил почти 107 млн. тонн. 93% грузов было ввезено на территорию ЕС морским транспортом, 3,6% – автомобильным 1,7% – авиа и всего 0,6% – железной дорогой.

Морской путь доставки грузов из Китая в Европу через Суэцкий канал пользуется большим спросом, чем существующие железнодорожные пути. Железнодорожные перевозки актуальны для поставок товаров на расстояния более 1500 км. Главным плюсом данного вида перевозок является независимость от времени года и иных климатических условий, а также определенность сроков доставки, что увеличивает эффективность производственных цепочек, особенно между крупными промышленными предприятиями, к которым подведена железная дорога.

По оценке ВНИКИ, из почти 55 млн тонн грузов, ввозимых ЕС из КНР морским путем, примерно 60% могут рентабельно транспортироваться по железной дороге евразийскими маршрутами и при этом сохранить конкурентоспособность на европейском рынке по отношению к товарам-аналогам из третьих стран, несмотря на переход с фрахта на более дорогой железнодорожный транспорт.

В данном контексте важнейшая задача сопряжения, помимо реализации совместных транспортно-логистических проектов, – сокращение таможенных и иных административных ограничений и издержек транзита грузов через государства – члены ЕАЭС.

Из транспортно-логистических проектов особую роль играют такие транспортные коридоры как «Запад – Восток», «Степной путь», «Север – Юг».

Помимо стран - членов ЕАЭС (Россия, Беларусь, Казахстан, Армения, Киргизия) и Китая в проекте заинтересованы Израиль, Иран, Индия, государства – члены Шанхайской организации сотрудничества, страны Восточной Европы.

Для европейских партнеров привлекательность данного проекта по мере его реализации будет возрастать, так как будут расширяться торгово-экономических связей на восточном направлении. Проект поможет в построении эффективной системы торговых отношений как в части материальной инфраструктуры, так и в части регуляторной и административной среды.

К сожалению, энерго-сырьевой вариант имеет и негативные последствия для перспективы социально-экономического подъема страны и гарантий национальной безопасности.

1. Необходимо создание значительных резервов пропускных способностей транспортной сети на основных направлениях из-за возможных резких колебаний спроса на транспортные средства экспортных массовых фрахтов на объемах, номенклатуре и направлениях, связанных с изменениями среды на мировых рынках топлива и сырья:

- Вследствие увеличения дисбаланса в экспортно-импортных трафика есть вероятность снижение индикаторов экономической эффективности работы транспортных средств. Дисбаланс будет сопряжен с увеличением экспорта массы и насыпных грузов и импорта готовых изделий. У специализированных и многоцелевых типов подвижного состава будут низкие рабочие характеристики - на выполненном коэффициенте с фрахтом, и т.д., т.е. значительные потоки порожней тары возможны.

- Мобильность населения будет расти более низкими темпами, что может стать одной из причин недостаточной динамики улучшения качества

человеческого капитала в стране. По данному варианту перевозки пассажиров будут ниже инновационного варианта на 35% и пассажирского оборота – на 20 - 25%. Это обстоятельство сопряжено с более низкими темпами роста реального дохода населения, сокращением населения и меньших масштабов развития инфраструктуры и подвижного состава пассажирского транспорта. Более низкие индикаторы роста благосостояния населения будут причиной замедления темпов роста количества личного автотранспорта у населения.

2. Останется неизменным сильное дифференцирование по доступности транспортных служб к различным социальным слоям общества. Низкая инвестиционная деятельность вызовет значительную загрузку бюджетной системы, связанной с финансированием восстановления и обслуживания магистралей.

Помимо результатов энерго-сырьевого варианта, применение инновационного варианта позволит ускорить и сбалансировать уровень развития системы транспорта государства, предполагающее возможность обеспечения транспортных условий в развитии с учетом применения инноваций, которые определяют развитие экономики, повышение уровня качества жизни населения, переход к полицентрической модели с учетом пространственности в развитии России.

В применении инновационного варианта развития транспортной системы остается комплекс факторов, которые характерны для резервирования пропускных способностей, а именно:

- Осуществление реализации крупных и масштабных транспортных проектов, которые обеспечивают осуществление новых разработок месторождений полезных ископаемых по районам их добычи.
- Расширение путей поставок по экспорту российских углеводородов.
- Формирование и расширение инфраструктуры транспорта, которая обеспечивает осуществление и раскрытие транзитного потенциала страны, с учетом совместных проектов государств ЕАЭС с участием также и других

государств.

- Повышение объема и расширение перевозок внутри страны угля на основании развития и применения энергогенерирующих мощности с участием металлургических компаний.

- Расширение и развитие количества перевозок переработанных продуктов, энергоресурсов, сырья и продукции машиностроительной отрасли, которые связаны с увеличением и интенсивным применением инновационной активности в энергетической, топливной и сырьевой отрасли экономики страны.

Главными отличиями развития с помощью инноваций являются следующие:

- Значительное увеличение экспортных перевозок товаров высокой степени обработки.

- Увеличение роли транспорта и логистической деятельности при осуществлении коммерческого планирования производства.

- Рост объемов общественных перевозок.

Перспективные показатели по темпам прироста прогнозируются при использовании воздушного транспорта, при этом, уровень основного прироста планируется обеспечить с помощью автомобильного транспорта. В их числе:

- Повышение потребностей для строительства и реконструкций дорожной сети, соединяющей вновь построенные жилые комплексы в мегалополисах и жилые пригороды больших городов с трудовыми местами заявки на существенном количестве больших и средних городов в связи с увеличением уровня дохода и качеств жизни населения;

- Увеличение спроса на услуги в экономике и со стороны населения для быстродействующей транспортировки товаров с обеспечением заранее предусмотренного срока доставки и пассажиров - с максимальной свободой передвижения обеспечения и возможностью в планировании своего времени

субъектом.

Осуществление реализации развития с учетом инноваций и их применения в транспортной инфраструктуре планируется реализовывать за счет концентрации капитала в городах, обладающих значительным инновационным и кадровым потенциалом. На востоке страны этот сценарий даст стимул в развитии крупных районов с наибольшим уровнем раскрытия инновационного потенциала – Томск, Новосибирск, Красноярск, Иркутск.

Большое значение будет иметь «Эффект инфраструктуры» формирования городских скоплений, связанный с внедрением проектов конструкции больших транспортных комплексов, многомодульных логистических центров и информационных центров. Пространственное развитие станет более многополюсным в случае, если оно не будет сопряжено со сложившимися энергетическими и сырьевым и финансовыми центрами.

Уровень развития регионов и советующее развитие системы транспорта государства будут иметь связь со следующими действиями:

- Необходимость создания определенных сетей территориально-производственного кластера, которые ориентированы на высокотехнологичное производство с необходимостью концентрации подобных кластеров в регионах с характерными признаками урбанизации.
- Отдельным уровнем рассмотреть необходимость создания территориальных производственных кластеров, которые ориентированы на концентрированную переработку сырьевых ресурсов и необходимость производства энергетических ресурсов, которые обеспечивают необходимый уровень освоения новых территорий, которые раньше не были освоены.
- Необходимость образования и развития зон туристско-рекреационного характера Черноморского побережья также на Алтая, Байкала, Камчатки а также Северных регионов Российской Федерации.
- Необходимость развития центров крупных транспортно-логистических и производственных центров Северо-западного, Южного направления России

и в направлении развития Дальнего Востока.

Система развития доставки железнодорожным и морским сообщением и транспортом помимо обеспечения массовых перевозок грузов нацелится на ориентирование по улучшению качественной системы в транспортном обслуживании. Это определит направление грузовладельцев с учетом усиления при взаимодействии в обеспечении эффективными логистическими цепочками при товародвижении.

Особая роль отведена направлению в развитии Северного морского пути, в первую очередь, для реализации товародвижения коммерческого назначения, с учетом создания соответствующего уровня инфраструктурной составляющей по северному побережью Российской Федерации.

Мероприятия, направленные на повышение уровня конкурентоспособности в морском транспорте дадут возможность значительно повысить долю флота под Государственным флагом Российской Федерации в структуре мирового морского флота, а также существенно повысить уровень экспорта посредством повышения интенсивности транспортного сообщения.

Кроме того, высокий уровень роста покажут перевозки автомобильным транспортом, которые обеспечивают более эффективное удовлетворение реакций с связи с экономическим и потребительским спросом, особенно из сектора высокотехнологичных и среднетехнологичных производств.

Мероприятия, направленные на повышение эффективности транспортировки воздушно-транспортным путем с учетом использования значительных их экологических преимуществ по внутреннему водному транспорту, позволяют значительно повысить их долю в структуре транспортного баланса Российской Федерации.

Основополагающую роль в формировании высоко современной транспортной системы в Российской Федерации сыграет необходимость создания интегрированных сетей, развитие единого транспортно-логистического комплекса, который обеспечит широкий спектр

конкурентоспособных услуг и их удовлетворение, что повлияет на ускоренность в создании и развитии перевозок интермодального уровня, а также приведет к формированию кластеров территориального и производственного значения.

Все это сопровождается планированием качественного улучшения транспортно-пассажирских перевозок. В первую очередь, это касается развития скоростного и высокоскоростного железнодорожного транспорта, всех видов авиаперевозок, городских и пригородных транспортов.

Осуществление и воплощения в жизнь развития транспортной системы по инновационному варианту и развитию даст возможность реализовать решение следующих основных задач, которые стоят перед государством:

- Определение показателей роста перемещения граждан страны, повышение мобильности до уровня европейских стран, что является главным и важнейшим фактором роста качества человеческого капитала в государстве.
- Наличие более обширной доступности в использовании всех видов транспорта в разных регионах и различных социально-общественных групп населения.
- Повышение конкурентоспособности отечественных товаропроизводителей и доступности отечественных услуг на мировом рынке на основании достигнутого уровня сбалансированности в развитии системы транспорта государства.
- Повышение уровня экономической эффективности пассажирского и грузового транспорта, что даст возможность определить оптимизацию транспортных издержек, что не маловажно для экономики и системы транспорта в целом, обеспечивая его доступность.

Проведенная сопоставимость представленных возможностей развития и расширения транспортных перевозок (как грузоперевозок, так и пассажирских перевозок) дает основание сделать вывод, что путь следования и развития по инновационному варианту – это целевой вариант в развитии,



который является стратегией государственного долгосрочного развития в реализации и расширении транспортной политики. Инновационный вариант развития дает возможность максимально осуществить реализацию стратегических интересов Российской Федерации.

В условиях следования развития транспортной системы в направлении применения инноваций, определяются определённый комплекс фундаментальных факторов, а именно:

- Условия повышения конкуренции в глобальном масштабе, которая охватывает товарные рынки, предоставление услуг, рынок капиталов, а также прочие факторы, способствующие экономическому росту.
- Проведение структурной перестройки мировой промышленной индустрии, которая связана с модификацией балансного уровня среди экономических центров, увеличение роли союзов и ассоциаций регионального и экономического масштаба, прогнозное ожидание в распространении новейших таких технологий, как информационные, нанотехнологии и биотехнологии. Это прямо пропорционально определит повышение объема грузовых потоков и пассажирских перевозок в национальном и мировом значении, повышение соответствующего уровня запросов относительно качества в транспортном обслуживании.
- Исчерпывание экспортного и сырьевого типов источников развития, которые базируются на увеличении темпов роста объема экспорта топливных и сырьевых грузопотоков.

Таким образом, происходит формирование глобального вызова транспортной системе – определение необходимости объединения экономики России на фоне увеличения доли продукции высокой добавленной стоимости в общей структуре ВВП, а также увеличение объемов промышленности по переработке сырья. В настоящее время, имеющиеся характеристики транспорта России, ее инфраструктурная часть, не позволяют в полной мере осуществить использование относительных преимуществ в условиях глобальной конкуренции, а также нет возможности

решить круг среднесрочных задач в транспортном обеспечении для обеспечения растущего уровня российской экономики.

С учетом данных рассмотренных фундаментальных факторов и уровнем современной проблемной тематики проблем в российской транспортной системе, определяется такой вывод, что транспортная система – это приоритетное направление в повышении национальной экономики государства.

В целях следования по инновационному пути развития российской транспортной системы необходимо определить следующие важные направления, являющиеся сопутствующими в достижении высокого уровня транспортной системы страны:

- Обеспечение развития конкуренции в транспортных услугах.
- Повышение доступности транспортными услугами для всех слоев населения.
- Повышение доли перевозок на внутрироссийском рынке, а также увеличение объема перевозок готовой продукции в структуре общего транспортного баланса государства.
- Увеличение объема и номенклатуры перевозимых грузов, нацеленность на увеличение качества в пользовании транспортными услугами на основании использования современного уровня технологий транспортного, логистического и инфокоммуникационного характера, а также необходимость развития новейших форм формирования транспортно-логистического процесса при взаимодействии всех видов транспорта (железнодорожный, автомобильный, морской, авиаперевозки).
- Соблюдение кратности и сбалансированности при увеличении производительности труда с транспортной энергетической эффективностью.
- Активизация отечественных компаний в осуществлении перевозок мирового масштаба транспортных услуг, необходимость транс национализации деятельности таких компаний обеспечение их конкурентоспособности что обеспечит возникновение возможности в

становлении России крупнейшим экспортером в услугах транспорта.

- Объединение транспортной системы России в евразийское транспортное пространство, необходимость развития многонаправленности транспортных связей с учетом мировых экономических центров;
- Необходимость транспортного обеспечения в новейших центрах для социального и экономического развития России.
- Достижение обеспечения высокого уровня территориальной страновой мобильности граждан;
- Активизация и расширение инноваций транспортных компаний, необходимость кардинального обновления средств транспортного и технического назначения с необходимостью в развитии отечественных транспортных машиностроительных комплексов, применение и увеличение роли НТП в обеспечения развития отрасли транспорта.
- Повышение транспортных работников по профессиональной подготовке и увеличение уровня их квалификаций, необходимость обеспечения транспортных работников в материальном и социальном обеспечении, обеспечение создания условий безопасности при осуществлении трудовой деятельности.
- Рост обеспечения в надежности и безопасности при функционировании системы транспорта, с учётом экологической составляющей, стремление к снижению процента аварийности и катастроф, снижение уровня травматизма и смертности в происшествиях при участии транспорта.
- Разработка и необходимость применения системы эффективности в механизмах по государственному регулированию в функционировании и развитии транспортной системы.
- Повышение улучшения инвестиционного климата транспортной системы и отрасли.

В основе становления нового этапа развития транспортной системы должны находиться транспортная стратегия, определяющая активность, а

также заинтересованность позиции страны в развитии интеграционной системы транспорта Российской Федерации, что должно стать ключевым фактором социального и экономического развития государства.

Это должно касаться, в первую очередь, роста системы качества представления услуг в транспортировке, необходимости в снижении совокупных общественных издержек, которые зависят от качества транспортной системы. Это необходимо для роста конкурентоспособности и развития отечественных транспортных компаний и системы в целом, что заключается в усилении применения инноваций, наличия социальности и экологичности проектов развития транспортной системы, как одной из важнейших отраслей экономики Российской Федерации.

## ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Подводя итог, можно сделать следующие выводы:

Транспорт является неотъемлемой частью в формировании внутреннего и внешнего рынков, и как следствие, является основой формирования партнерских отношений субъектов экономики в процессе обмена товарам и услугами.

Транспортные услуги представляют собой один из важнейших элементов для развития всей системы международной торговли. Создание и развитие современных морских грузовых перевозок многими странами рассматривается как одно из основных направлений обеспечения национальной экономической безопасности и суверенитета. Контейнеризация грузовых перевозок, обслуживаемых морским и наземным транспортом, сделала более дешевой и упрощенной всю цепочку перевозок и экспедиторских операций, но при этом заложила основу для дальнейшего развития единого международного правового поля в области транспортного сервиса.

Именно реструктуризация транспортных, инфраструктурных и логистических систем позволяет проводить структурные сдвиги экономики любой страны. Это подтверждается историей развития всех развитых стран, а также и Российской Федерации.

Будущее мировой экономики, несомненно, заключается именно в транспортировке услуг. На сегодняшний день существует множество видов услуг. Чаще всего используются в транспортировке услуги по железнодорожному транзиту товаров из Западной Европы через Россию на Восток – в Иран, Китай, Дальний Восток и в обратном направлении, а также, по воздушному сообщению отправки товара.

ВТО играет большую роль в развитии международного транспорта. Главный документ - Генеральное соглашение о торговле услугами ГАТС. Соблюдение всех правил позволяет странам привлекать больше иностранных инвестиций в транспортную отрасль.

Тремя наиболее используемыми в мире видами грузоперевозок являются - морские, железнодорожные и трубопроводные перевозки. Причем лидерство морских перевозок очень устойчиво (62% от общего объема грузоперевозок всеми видами транспорта).

Структура мирового рынка ТЛУ (Транспортно-логистические услуги): США – 23%, европейские страны – 19% и Китай – 15% , Российская Федерация - 3% объема услуг. Исходя из этих количественных показателей, можно прийти к выводу, что в настоящее время на мировом рынке ТЛУ Россия не играет существенной роли, однако объем транспортно-логистических услуг возрастает.

В нынешнее время наблюдается быстрый рост объемов приграничной торговли, что связано с развитием сетей электросвязи, появлением сети Интернет и развитием информационных технологий.

В последнее время мировая экономика начала испытывать трудности, связанные с внешними, внутренними транспортными причинами и факторами.

У России есть два пути развития собственной инфраструктуры и логистических сетей: энерго-сырьевой и инновационный.

Энерго-сырьевой вариант предполагает ускоренное развитие транспортной инфраструктуры для наращивания топливно-сырьевого экспорта, а также для реализации конкурентного потенциала России в сфере транспорта и роста экспорта транспортных услуг.

Инновационный вариант предполагает ускоренное и сбалансированное развитие транспортной системы страны, которое помимо результатов энерго-сырьевого варианта предполагает обеспечение транспортных условий для развития инновационной составляющей экономики, повышения качества жизни населения, перехода к полицентрической модели пространственного развития России.

Именно инновационный путь развития страны сейчас в приоритете. Для страны важно поддерживать свои естественные монополии (РЖД,

АЭРОФЛОТ), модернизировать транспортные пассажирские потоки на Юге страны, создавать внутри страны уникальные транспортно-логистические кластеры.

Современные мировые тенденции в транспортной сфере показывают, что Российской Федерации необходимо наращивать свой транзитный потенциал. Главным составляющим в данном вопросе является географическое положение страны.

Ключевой проблемой Российской Федерации на мировом рынке международной торговли услугами транспорта остается недостаточность технического и технологического уровня транспорта, наличие отставания в развитии транспортной системы, статичность темпов роста относительно европейских стран. Российская Федерация на данном этапе развития новшеств и инноваций не может обеспечить повсеместное применение новейших технологий

На сегодняшний день одним из наиболее крупных масштабных проектов является проект Экономического пояса Шелкового пути, который объединяет Китай, Индию, Иран, Россию, Казахстан и другие страны Азии и Восточной Европы. Именно этот проект задает тенденции для дальнейшего развития мировых транспортно-логистических сетей.

Для России этот проект помогает решить следующие проблемы:

- Модернизировать законодательство под международные стандарты.
- Наладить партнерские отношения в ЕАЭС, ШОС а также в двухсторонних отношениях с другими государствами.
- Реализация транзитного потенциала.
- Увеличение товарооборота с Китаем, Индией, Ираном, странами восточной Европы.
- Расширение сотрудничества в других сферах экономики.
- Привлечение прямых иностранных инвестиций в транспортную отрасль.

Еще одним важным проектом для российского рынка транспортных услуг является арктический проект «Белкомур», который включает в себя строительство железной дороги и глубоководного порта Архангельск. Дорога позволит соединить Урал и Сибирь с мировым океаном.

На мировые темпы роста решающие значения оказывают транспортные поставки из новых индустриальных стран (Юго-Восточная Азия, КНР, Индия).

Несмотря на действующие с 2014 года санкции роль России на мировом рынке будет возрастать. Азиатские страны выходят на мировую арену, занимают все новые ниши. В этой связи особая роль России - стать главным связующим звеном между Востоком и Западом.



## СПИСОК ИСПОЛЬЗУЕМЫХ ИСТОЧНИКОВ

1. Аксенов, И.Я. Единая транспортная система: Учебник для вузов. М.: Высшая школа, 2016.
2. Альбеков, А.У. Проблемы логистики торговли средствами производства. Ростов-на-Дону: РГЭА, 2012.
3. Альбеков, А.У., Грибов, Е.М. Закономерности развития транспортно-складской логистики на региональном уровне (на примере Ростовской области). Ростов-на-Дону: РГЭА, 2013.
4. Альбеков, А.У., Федько, В.П., Митько, О.А. Логистика коммерции. Серия “Учебники, Учебные пособия”. Ростов-на-Дону: Феникс, 2016.
5. Альтшуллер, А. Основные принципы работы экспедиторской компании - оператора мультимодальных перевозок// Международный экспедитор, №2(8), 2015.
6. Багаева, Н. Логистика - как основной инструмент экспедирования// Международный экспедитор, №1(7), 2014.
7. Баранчев, В., Стрижов, С. Анализ и оценка маркетингового потенциала предприятия. // Маркетинг. – 2015. - № 5.
8. Бауэрсокс, Доналд Дж., Клосс Дейвид, Дж. Логистика: интегрированная цепь поставок / Пер.с англ.-М.: ЗАО “Олимп-Бизнес”, 2006.
9. Бережной В.И. Методы и модели логистического подхода к управлению автотранспортным предприятием. Ставрополь: Ставропольский гос.тех.ун-т, “Интеллект-сервис”, 1997.
10. Бережной, В.И., Бережная, Е.В. Методы и модели управления материальными потоками микрологистической системы автопредприятия. Ставрополь: “Интеллект-сервис”, 1996.
11. Внешнеторговые транспортные операции и логистика. Учебное пособие./ Д.С. Николаев и др. М.: “Анкил”, 2012
12. Гаджинский, А.М. Практикум по логистике. М: Информационно-внедренческий центр “Маркетинг”, 2014.

13. Глобальные логистические системы: Учебное пособие / В.И. Сергеев, А.А. Кизим, П.Я. Эльяшевич. СПб.: Издательский дом “Бизнес-пресса”, 2016.
14. Голиков, Е.А. Маркетинг и логистика. М.: Издательский дом “Дашков и К”, 2016.
15. Голубков, Е.П. Основы маркетинга. – М.: Финпресс, 2016.
16. Гордон, М.П. Опыт взаимодействия снабженческо-сбытовых и транспортных организаций по перевозкам грузов. Обзорная информация. М.: ЦНИИИТЭИМС, 1973.
17. Гордон, М.П., Карнаухов, С.Б. Логистика товародвижения. 2-е изд., перераб. и доп. М.: Центр экономики и маркетинга, 2014.
18. Единая транспортная система: Учеб. для вузов / Под ред. В.Г. Галабурды. М.: Транспорт, 2013.
19. Залманова, М.Е. Логистика: Учебное пособие. Саратов: СГТУ, 2005.
20. Киршина, М.В. Коммерческая логистика. М.: Центр экономики и маркетинга, 2005.
21. Ковалев, А.И., Войленко, В.В. Маркетинговый анализ. – М.: Центр экономики и маркетинга, 2015.
22. Колобов, А.А., Омельченко, И.Н. Основы промышленной логистики: Учеб. пособие. М.: Изд-во МГТУ им. Н.Э. Баумана, 2016.
23. Костоглодов, Д.Д., Савиди, И.И., Стаханов, В.Н. Маркетинг и логистика фирмы. М.: Изд-во Приор, 2016.
24. Ламбен, Ж.-Ж. Стратегический маркетинг. – СПб.: Наука, 1996
25. Логистика: Учеб. пособие / Под ред. Б.А. Аникина. М.: ИНФРА-М, 2012.
26. Лукинский, В.С., Бережной, В.И., Бережная, Е.В., Цвиринько, И.А. Логистика автомобильного транспорта: концепции, методы, модели. М.: Финансы и статистика, 2016.
27. Малашенко, Н.П., Федько, В.П. Организация и пути совершенствования разработки планов грузовых перевозок и планов снабжения: Учебное пособие. Новосибирск: НГУ, 1977.

- 28.Миронов, В. Интеграция в мировую логистическую сеть// “Логистика”, №4, 1998, с.8
- 29.Миротин, Л.Б., Ташбаев, Ы.Э. Логистика для предпринимателя: основные понятия, положения и процедуры: Учеб. пособие. М.: Инфра-М, 2016.
- 30.Михайлова, О.И. Введение в логистику. Учебн.-метод. пособие. М: Издательский дом “Дашков и К”, 2014.
- 31.Мхитарян, К. Р. Транспортное обеспечение коммерческой деятельности. Учеб. пособие. Ростов-на-Дону: ЮРГИ, 2016.
- 32.Неруш, Ю.М. Логистика: Учебник для ВУЗов. М.: ЮНИТИ-ДАНА, 2016.
- 33.Николайчук, В.Е. Логистика в сфере распределения. СПб.: Питер, 2016.
- 34.Николайчук, В.Е. Логистика. СПб.: Питер, 2015.
- 35.Новиков, О.А., Уваров, С.А. Логистика: Учебное пособие. СПб.: Изд. Дом “Бизнес-пресса”, 2012.
- 36.Основы логистики: Учеб. пособие/ Под ред. Л.Б. Миротина и В.И. Сергеева. М.: ИНФРА-М, 2016.
- 37.Практикум по логистике: Учеб. пособие. 2-е изд., перераб. и доп. / Под ред. Б.А. Аникина. М: ИНФРА-М, 2016.
- 38.Родкина, Т.А. Информационная логистика. М.: “Экзамен”, 2016.
- 39.Рынок и логистика /Под ред. М.П. Гордона. М.: Экономика, 2012.
- 40.Саркисов, С.В. Управление логистикой: Учеб. пособие. М.: Бизнес-школа “Интел-Синтез”, 2014.
- 41.Семененко, А.И. Предпринимательская логистика. СПб.: Политехника, 2012.
- 42.Сергеев, В.И. Логистика в бизнесе: Учебник. М.: ИНФРА-М, 2013.
- 43.Смехов, А.А. Логистика и транспорт. М.: Транспорт, 2012.
- 44.Смехов, А.А. Основы транспортной логистики: Учеб. пособие. М.: Транспорт, 1995.
- 45.Современная логистика: Пер. с англ. - 7-е изд./Джонсон Дж., Вуд Д. Ф.,

Вордлоу Д. Л., Мерфи-мл. П. Р. Вильямс, М.: ИНФРА-М 2016.

46. Стаханов, В.Н., Саввиди, И.И., Костоглодов, Д.Д. Маркетинг и логистика фирмы: Учеб. пособие. Ростов-на-Дону, 2014.

47. Стаханов, В.Н., Тамбовцев, С.Н. Промышленная логистика: Учеб. пособие. М.: Издательство “Приор”, 2013.

48. Транспортная логистика: Учеб. пособие/Миротин Л.Б., Тышбаев Ы.Э. и др. М.: Брандес, 2013.

49. Транспортное обеспечение коммерческой деятельности: Учеб. пособие. Серия “Экономика и управление”. Ростов-на-Дону: ИЦ “МарТ”, 2016.

50. Чудаков, Л.А. Логистика: Учебник. М.: Издательство РДЛ, 2016.

51. Шумаев, В.А. Логистика товародвижения. М.: Издательский дом “Новый век”, 2015.

52. Экономика и организация внешнеторговых перевозок: Учебник/ Под ред. К.В. Хлопова. М.: Юристъ, 2013.

53. Экономическая география России: Учебник/ Под ред В.И. Видяпина, М.В. Степанова. М.: ИНФРА-М, Российская экономическая академия, 2014.

54. Официальный сайт Всемирной торговой организации. – URL: <https://www.wto.org>

55. Официальный сайт компании «UTMAG». – URL: <https://utmagazine.ru> (дата обращения 09.06.2015)

56. Официальный сайт ПРОВЭД. – URL: <http://провэд.рф> (дата обращения 13.07.2014)

57. Официальный сайт «РКБ» обзор по логистике и экспресс доставки. – URL : <http://marketing.rbc.ru> (дата обращения 22.06.2013)

58. Официальный сайт Юго-Западного Государственного Университета. – URL: <https://www.swsu.ru> (дата обращения 17.09.2015)

59. Официальный сайт Национального исследовательского университета.- URL: <https://www.hse.ru>

60. Официальный сайт авиакомпании «Аэрофлот».- URL: <https://www.aeroflot.ru>

- 61.Официальный сайт Всемирного экономического форума.- URL:  
<https://www.weforum.org>
- 62.Официальный сайт Министерства транспорта РФ.- URL:  
<https://www.mintrans.ru>