

МИНИСТЕРСТВО НАУКИ И ВЫСШЕГО ОБРАЗОВАНИЯ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
Федеральное государственное автономное образовательное учреждение высшего образования
«Дальневосточный федеральный университет»

ШКОЛА ЭКОНОМИКИ И МЕНЕДЖМЕНТА

Кафедра мировой экономики

Миронова Дарья Андреевна

**УПРАВЛЕНИЕ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРОЙ РЕГИОНА (НА
ПРИМЕРЕ РОССИЙСКОГО ДАЛЬНЕГО ВОСТОКА)**

ВЫПУСКНАЯ КВАЛИФИКАЦИОННАЯ РАБОТА

по образовательной программе подготовки

магистров

по направлению 38.04.01 «Экономика»

«Логистика и управление транспортными перевозками на рынках АТР»

г. Владивосток
2018

Автор работы _____
(подпись)

«_____» _____ 2018 г.

Консультант (если имеется)

(подпись) _____ (Ф.И.О)

«_____» _____ 2018 г.

Руководитель ВКР профессор, д.э.н.
(должность, ученое звание)

(подпись) Е.П. Жариков
(Ф.И.О)

«_____» _____ 2018 г.

Назначен рецензент _____
(должность, ученое звание)

(Ф.И.О)

Защищена в ГЭК с оценкой _____

Секретарь ГЭК (для ВКР)

(подпись) _____ (Ф.И.О)

«_____» _____ 2018 г.

«Допустить к защите»

Заведующий кафедрой мировой экономики,
канд. экон. наук

(подпись) А.А. Кравченко
(Ф.И.О)

«_____» _____ 2018 г.

МИНИСТЕРСТВО НАУКИ И ВЫСШЕГО ОБРАЗОВАНИЯ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
Федеральное государственное автономное образовательное учреждение высшего образования
«Дальневосточный федеральный университет»

ШКОЛА ЭКОНОМИКИ И МЕНЕДЖМЕНТА

Кафедра мировой экономики

ЗАДАНИЕ

на выпускную квалификационную работу

студенту (ке) Мироновой Дарье Андреевне *группы М1201лут*
(Фамилия Имя Отчество)

на тему «Управление транспортной инфраструктурой региона (на примере российского Дальнего Востока)»

Вопросы, подлежащие разработке (исследованию): изучить сущность транспортной инфраструктуры; исследовать современные мировые тенденции развития транспортной инфраструктуры региона; рассмотреть управление транспортной инфраструктурой на российском Дальнем Востоке; изучить формы и методы управления транспортной инфраструктурой региона; оценить эффективность управления транспортной инфраструктурой региона; исследовать проблемы и перспективы развития инфраструктуры региона и обобщить рекомендации по повышению эффективности транспортной инфраструктуры российского Дальнего Востока

Основные источники информации и прочее, используемые для разработки темы труды российских и зарубежных ученых в области экономики сферы логистики и транспорта, законодательные и нормативные акты Российской Федерации, регулирующие развитие транспортной инфраструктуры, а также публикации в периодической печати, материалы государственных транспортных организаций

Срок представления работы « ____ » _____ 2018 г.

Дата выдачи задания « ____ » _____ 2018 г.

Руководитель ВКР профессор, д.э.н. _____ Е. П. Жариков
(должность, ученое звание) (подпись) (И.О. Фамилия)

Задание получил _____ Д. А. Миронова
(подпись) (И.О. Фамилия)

Оглавление

Введение	4
1 Теоретические основы транспортной инфраструктуры	7
1.1 Сущность транспортной инфраструктуры	7
1.2 Современные мировые тенденции развития транспортной инфраструктуры	14
1.3 Особенности транспортной инфраструктуры региона	20
2 Управление транспортной инфраструктурой региона	32
2.1 Сущность управления транспортной инфраструктурой	32
2.2 Формы и методы управления транспортной инфраструктурой региона ...	36
2.3 Показатели оценки эффективности управления транспортной инфраструктурой региона	49
3 Совершенствование управления транспортной инфраструктурой российского Дальнего Востока	59
3.1 Современное состояние транспортной инфраструктуры российского Дальнего Востока.....	59
3.2 Проблемы развития транспортной инфраструктуры российского Дальнего Востока	71
3.3 Перспективы развития и пути повышения эффективности управления транспортной инфраструктурой российского Дальнего Востока	84
Заключение	99
Список использованных источников	101

Введение

Современные тенденции развития транспортной инфраструктуры свидетельствуют о возрастании ее влияния на экономику страны. Элементы транспортной инфраструктуры сегодня выступают важным условием обеспечения конкурентоспособности экономики на внешнем рынке. От их функционирования зависит развитие внешней торговли и реализация транзитного потенциала страны. Портовая деятельность является стратегическим аспектом развития экономики государства и одним из ключевых звеньев функционирования транспортной системы.

Исследованием транспортной инфраструктуры занимались ученые И. О. Загорский, П. П. Володькин, А. С. Рыжова, М. В. Иванов. Проблемам управления транспортной инфраструктуры посвящены научные работы И. О. Барышевой, В. Б. Кондратьева, Д. В. Дорошкевича, а также М. В. Казаковцева, А. М. Кудрявцева, А. М. Хархарова, А. Б. Чалиева и других отечественных и зарубежных ученых.

На сегодняшний день основными проблемами развития транспортной инфраструктуры России являются территориальные и структурные диспропорции в развитии, значительный износ транспортных сетей, сокращение объемов реконструкции и ремонта объектов инфраструктуры.

Транспортная инфраструктура российского Дальнего Востока на сегодняшний день не соответствует современным требованиям, предъявляемым ей мировым рынком транспортных услуг. Анализ причин такой ситуации, а также выработка конкретных предложений по улучшению состояния транспортной инфраструктуры позволит в конечном итоге достичь положительных изменений, как в транспортной сфере, так и в других отраслях экономики региона.

Все вышеперечисленное подчеркивает актуальность данного исследования и определяет необходимость проведения анализа транспортной инфраструктуры региона, внимательного изучения существующих проблем и

причин их возникновения, а также рассмотрения перспектив развития данной отрасли.

Объектом исследования является транспортная инфраструктура российского Дальнего Востока.

Предметом исследования в данной работе служат формы и методы управления транспортной инфраструктурой региона.

Цель магистерской диссертации заключается в анализе управления транспортной инфраструктурой российского Дальнего Востока

Исходя из поставленной цели, необходимо решить следующие задачи:

- изучить сущность транспортной инфраструктуры;
- исследовать современные мировые тенденции развития транспортной инфраструктуры региона;
- рассмотреть управление транспортной инфраструктурой на российском Дальнем Востоке;
- изучить формы и методы управления транспортной инфраструктурой региона;
- оценить эффективность управления транспортной инфраструктурой региона;
- исследовать проблемы и перспективы развития инфраструктуры региона и обобщить рекомендации по повышению эффективности транспортной инфраструктуры российского Дальнего Востока.

Теоретической и методологической основой исследования являются труды российских и зарубежных ученых в области экономики сферы логистики и транспорта, законодательные и нормативные акты Российской Федерации, регулирующие развитие транспортной инфраструктуры, а также публикации в периодической печати, материалы государственных транспортных организаций.

Для обоснования выводов и предложений применялись статистические и финансово-экономические методы анализа.

Магистерская диссертация состоит из введения, трех глав, заключения и списка литературы.

Во введении обоснована актуальность, сформулированы цель и задачи исследования.

В первом параграфе рассмотрены теоретические основы транспортной инфраструктуры, выделены основные понятия и особенности транспортной инфраструктуры региона.

Во втором параграфе рассмотрено управление транспортной инфраструктуры региона, а также формы и методы управления и приведены основные показатели эффективности функционирования транспортной инфраструктуры.

В третьем параграфе выделены основные проблемы и перспективы развития транспортной инфраструктуры, проанализировано современное состояние, рассмотрены различные предложения по повышению эффективности транспортной инфраструктуры региона.

В заключении сформулированы основные выводы работы.

Работа изложена на 109 страницах, включает в себя 1 рисунок, 10 таблиц и 79 источников литературы.

1 Теоретические основы транспортной инфраструктуры

1.1 Сущность транспортной инфраструктуры

Рассмотрение сущности транспортной инфраструктуры региона начнем с определения всей транспортной системы региона. Транспортная система – это территориальное объединение сети путей сообщения, технических средств и служб перевозок, которое, объединяя все виды транспорта и все составляющие транспортного процесса взаимодействия, обеспечивают реализацию транспортно-логистических связей с целью успешного функционирования экономики страны.

Ключевую роль в создании единой транспортной системы страны, региона играет развитие транспортной инфраструктуры.

Под транспортно-логистической системой понимается совокупность потребителей и производителей услуг, а также используемые для их оказания системы управления, транспортные средства, пути сообщения, сооружения и иное имущество.

В другом определении говорится о том, что транспортно-логистическая система – это совокупность объектов и субъектов транспортной и логистической инфраструктуры вместе с материальными, финансовыми и информационными потоками между ними, выполняющая функции транспортировки, хранения, распределения товаров, а также информационного и правового сопровождения товарных потоков [8, с. 18].

Чтобы транспортно-логистическая система могла четко функционировать, требуется соответствующая инфраструктура. Процессы перемещения товаров, складирования и хранения и сопровождающие их информационные потоки требуют определённых технических средств. Эти средства составляют инфраструктуру логистики, а их взаимосвязи создают логистическую систему. Инфраструктура должна обеспечивать чёткое и бесперебойное выполнение всех логистических функций.

В состав инфраструктуры транспортной логистики входят:

- транспортные пути всех видов транспорта, в том числе трубопроводного, а также транспортные узлы, а именно морские, речные и авиационные порты, контейнерные терминалы, железнодорожные перегрузочные и сортировочные станции, терминалы;

- здания и постройки, позволяющие осуществлять складирование и хранение вместе с их техническим оснащением, позволяющим осуществлять манипуляции с грузами и реализовывать основные функции;

- элементы узловой инфраструктуры логистики, такие, как распределительные центры, центры логистических услуг, транспортно-складские объекты;

- устройства и средства переработки и передачи информации вместе с соответствующим программным обеспечением [16, с. 27].

Изучению сущности транспортной инфраструктуры посвящено множество исследований, в которых приводятся различные трактовки понятия транспортной инфраструктуры. Каждое из исследований по своему уникально, ученые по-разному дают определение транспортной инфраструктуре и раскрывают ее особенности. Далее приведены некоторые из определений транспортной инфраструктуры, сделанные рядом отечественных ученых.

Так, например, И. О. Загорский, П. П. Володькин и А. С. Рыжова дают определение, где транспортная инфраструктура – это совокупность всех видов транспорта и транспортных структур, деятельность которых направлена на создание благоприятных условий функционирования всех отраслей экономики. Транспортная инфраструктура – это совокупность материально-технических систем транспорта, предназначенных для обеспечения экономической и неэкономической деятельности человека [14, с. 190].

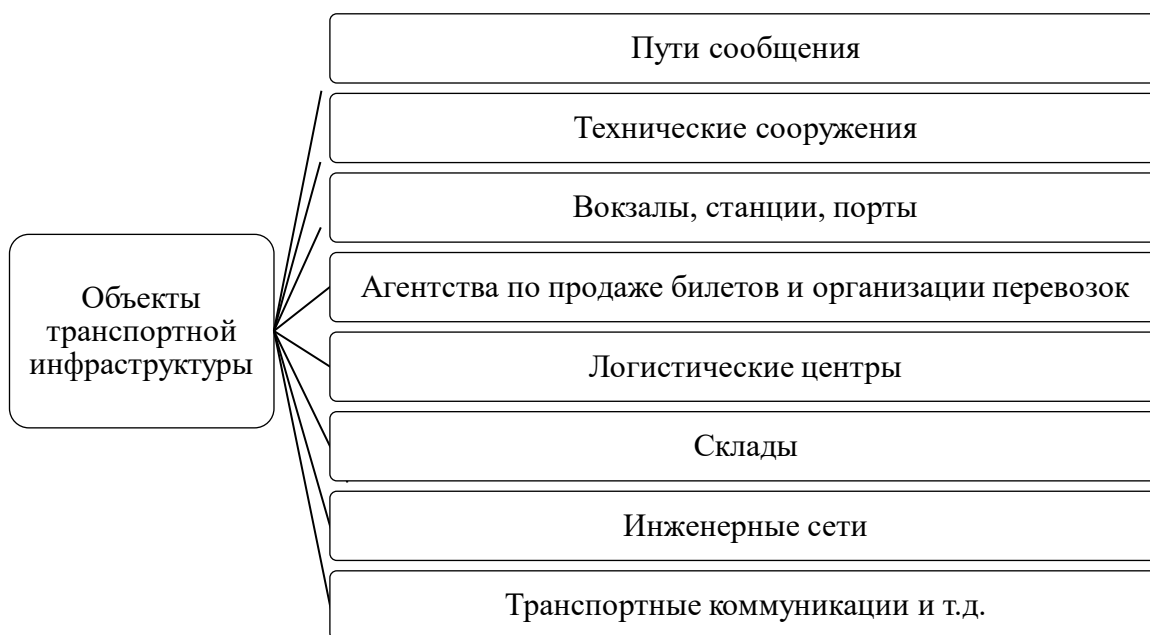
Другими словами, под транспортной инфраструктурой следует понимать совокупность материально-технических и организационных условий, обеспечивающих быстрое и беспрепятственное выполнение перевозочного процесса.

Полярность определений инфраструктуры связана с вопросом о том, что к ней следует относить. Классически общепринято в инфраструктуру включать организации по обслуживанию производства и социальную сферу. Однако некоторые специалисты используют «широкое понятие» инфраструктуры, например, М. В. Иванов в определение также включает различные сектора экономики и виды экономической деятельности. Это и традиционно определяемые как транспортные и коммунальные услуги, а также те производства, которые позволяют транспорту и сфере коммунальных услуг функционировать (например, добыча нефти, газа, угля с целью производства тепла и электроэнергии, металлургические предприятия, поставляющие сталь транспортной отрасли). В этом плане некоторые промышленные сектора также являются ключевой составляющей инфраструктуры региона. Кроме того, в этой трактовке к инфраструктуре отнесен и социальный блок – образование и медицина [17, с. 150].

В данном исследовании остановимся на классической трактовке транспортной инфраструктуры, включающей в себя, прежде всего, элементы, обеспечивающие перевозочный процесс.

Кроме того, транспортная инфраструктура связана с общим развитием производственных сил, поэтому рассматривается как важнейшая часть экономики в целом. Транспортная инфраструктура оказывает влияние на размещение производства, без её учета нельзя достичь рационального размещения производительных сил. При размещении производства учитывается потребность в перевозках, масса исходных материалов готовой продукции, их транспортабельность, обеспеченность транспортными путями, их пропускная способность и т. д. В зависимости от влияния этих составляющих и размещаются предприятия. Рационализация перевозок влияет на эффективность производства, как отдельных предприятий, так и районов, и страны в целом [14, с. 35].

Объекты транспортной инфраструктуры включают железнодорожные, внутренние водные пути, контакты, линии, автомобильные дороги, туннели, эскадры, мосты, аэродромы и аэропорты, систему связей и навигаций. Основные объекты транспортной инфраструктуры региона, представлены на рисунке 1.



Источник: [14]

Рисунок 1 – Объекты транспортной инфраструктуры

Исходя из рисунка 1, можно наглядно увидеть, насколько обширно и многогранно понятие транспортная инфраструктура.

Разделение (классификация) объектов транспортной инфраструктуры может осуществляться по различным признакам, в частности по доступности транспортной инфраструктуры для пользователей, виду собственника, видам транспорта, выполняемой функции в транспортном процессе.

По доступности транспортной инфраструктуры для пользователей она может быть разделена на транспортную инфраструктуру общего и необщего пользования. К объектам транспортной инфраструктуры общего пользования относятся объекты, предназначенные для движения транспортных средств

неограниченного круга лиц. К объектам транспортной инфраструктуры необщего пользования относятся объекты, находящиеся в собственности, владении или в пользовании исполнительных органов государственной власти, местных администраций, физических или юридических лиц.

Среди объектов транспортной инфраструктуры необщего пользования наибольшую часть составляют ведомственные объекты, находящиеся на балансе предприятий и организаций и предназначенные для обслуживания их производственных, технологических перевозок, подъездов к производственным объектам и объектам транспортной инфраструктуры общего пользования.

В зависимости от собственника объектов транспортной инфраструктуры их можно подразделить на государственные (федеральные), региональные (территориальные), муниципальные и частные [14, с. 27].

Государственные (федеральные) объекты транспортной инфраструктуры являются имуществом Российской Федерации, управляются уполномоченными на это органами исполнительной власти России.

Региональные (территориальные) и муниципальные объекты транспортной инфраструктуры являются их имуществом и управляются уполномоченными органами исполнительной власти соответствующего уровня.

К частным объектам транспортной инфраструктуры общего пользования относятся объекты, находящиеся в собственности физических или юридических лиц, управление функционированием которых осуществляется их собственниками или уполномоченными собственниками лицами.

По видам транспорта объекты транспортной инфраструктуры могут подразделяться на объекты инфраструктуры следующих видов транспорта: железнодорожный, морской, внутренний водный (речной), автомобильный, воздушный, трубопроводный.

Объекты транспортной инфраструктуры выполняют различные функции в процессе выполнения транспортной работы и могут быть разделены на пути сообщения, технологические объекты, объекты средств управления движением, здания и сооружения обслуживания участников движения.

Пути сообщения – это элементы транспортной инфраструктуры, по которым осуществляется движение транспортных средств, к ним относятся непосредственно железнодорожные пути, автомобильные дороги, трамвайные пути, и т. д.

Технологические объекты – это производственные объекты, предназначенные для обеспечения функционирования путей сообщения. К ним относятся здания и сооружения служб содержания и ремонта путей сообщения, а также объекты энергетического хозяйства и другие объекты обеспечения, необходимые для выполнения транспортной работы на соответствующих путях сообщения.

Объекты средств управления движением включают здания и сооружения, системы связи, навигации и управления движением транспортных средств. К ним относятся центры управления движением отдельных видов транспорта и комплексные, линии и оборудование проводной и беспроводной связи, периферийные технические средства организации и управления движением.

Здания и сооружения обслуживания участников движения – это различные пассажирские терминалы, т.е. автобусные, железнодорожные, морские, речные вокзалы и станции, аэропорты, транспортно-пересадочные узлы и грузовые терминалы отдельных видов транспорта, транспортно-логистические комплексы.

Объекты инфраструктуры отдельных видов транспорта дополнительно могут классифицироваться по другим признакам. Техническая классификация определяет необходимые технические параметры объектов, требования к ним. Функциональная классификация, как правило, показывает, какие транспортные связи обеспечивают соответствующие объекты [39, с. 27].

Большое значение транспортная инфраструктура имеет и в решении социально-экономических проблем. Обеспеченность территории хорошо развитой транспортной системой служит одним из факторов привлечения населения и производства, является важным преимуществом для размещения производительных сил и дает интеграционный эффект [15, с. 72].

И. Ю. Барышева считает, что основным критерием выделения транспортной инфраструктуры из системы хозяйства региона служат ее функции, реализуемые посредством предоставления услуг всем хозяйствующим субъектам региона и создание благоприятных условий для его дальнейшего развития. Таким образом, место инфраструктуры в системе региональной экономики определяется ее функциями:

– распределительной, отражающей способность распределения ресурсов (материалов, финансов, человеческих ресурсов) между хозяйствующими субъектами в регионе;

– коммуникационной, обеспечивающей информационную поддержку при обмене товарами, услугами, прочими ценностями;

– регулирующей, направленной на обеспечение формирования и поддержания в состоянии баланса спроса и предложения на региональных рынках [5, с. 27].

В условиях развития общества требования к инфраструктуре постоянно возрастают, что неизбежно меняет ее количественные и качественные характеристики, видоизменяя структуры инфраструктурного комплекса конкретного региона. При этом следует учитывать как влияние социально-экономического положения в конкретном регионе на развитие инфраструктуры, так и обратное влияние инфраструктуры на региональное развитие [10, с. 59].

По мнению В. Б. Кондратьева, влияние инфраструктуры на экономический рост в продолжительном периоде может быть связано с таким направлениями, как:

- 1) прямое влияние инфраструктуры как фактора производства,
- 2) влияние через эффект замещения других факторов производства,
- 3) стимулирующее влияние в качестве мотива активизации факторов производства,
- 4) рыночное влияние через стимулирование спроса,
- 5) техническое (технологическое) влияние через промышленную политику [21, с. 29].

Таким образом, транспортная инфраструктура играет огромную роль для экономики региона, прямым образом влияет на уровень развития транспортной отрасли. Именно поэтому транспортной инфраструктуре следует уделять особое внимание, ведь развитие всего региона напрямую зависит от уровня ее развития.

Сущность транспортной инфраструктуры заложена в ее определении, как совокупности материально-технических и организационных условий, обеспечивающих быстрое и беспрепятственное выполнение перевозочного процесса.

Сущность транспортной инфраструктуры это, несомненно, основные элементы, которые и составляют ее структуру. Изучение данных элементов позволит составить полное представление об объекте исследования, что даст комплексный анализ управления транспортной инфраструктурой региона.

1.2 Современные мировые тенденции развития транспортной инфраструктуры

Основной мировой тенденцией развития транспортной инфраструктуры стало появление так называемых международных транспортных коридоров (МТК).

Международные транспортные коридоры, проходящие по территории России, возникли в результате соединения транспортных сетей Европы и Азии.

Международный транспортный коридор – это высокотехнологическая транспортная система, сосредотачивающая на важнейших направлениях различные виды сухопутного и морского транспорта, а также трубопроводы и телекоммуникации.

Изначально концепция современной системы МТК в Европе была утверждена на II и III Панъевропейских конференций по транспорту на Крите в 1994 г. и в Хельсинки в 1997 г.

Опорная сеть развивается на основе системы девяти транспортных коридоров ЕС, которые определяют положение основных порталов на опорной сети, важнейшие участки, пересекающие национальные границы, а также основные узкие места, требующие модернизации.

В настоящее время принято считать, что транспортировка грузов в евразийском сообщении может осуществляться по следующим железнодорожным маршрутам: по Транссибирской магистрали, по Северному трансазиатскому коридору, по Центральному трансазиатскому коридору, по Южному трансазиатскому коридору, по коридору TRACECA [47, с. 4].

В основу системы российских транспортных коридоров положены Панъевропейские транспортные коридоры и участки евроазиатских ТК, проходящие по территории России. Эта система включает два транспортных коридора евроазиатского направления («Север – Юг» и «Транссиб»), Северный морской путь, участки Панъевропейских транспортных коридоров № 1, 2 и 9, а также коридоры, связывающие северо-восточные провинции Китая через российские морские порты Приморского края с портами стран Азиатско-Тихоокеанского региона. Каждый МТК имеет собственное обозначение.

Коридор «Север – Юг». Направление данного МТК – Индия, Пакистан, Иран, страны Персидского залива – Каспийское море – европейская часть Российской Федерации – страны Восточной, Центральной и Западной Европы.

Основной целью создания данного МТК является обеспечение транзитных перевозок грузов между странами Каспийского бассейна, Персидского залива, Центральной, Южной и Юго-Восточной Азии и государствами Северо-Западной Европы с использованием российской транспортной инфраструктуры.

Коридор «Транссиб» имеет направление Центральная Европа – Москва – Екатеринбург – Красноярск – Хабаровск – Владивосток, Находка. Данный МТК имеет ответвления на Санкт-Петербург, Киев, Новороссийск, Казахстан, Монголию, Китай и Корею. На территории России и сопредельных стран он сопрягается с общеевропейскими коридорами № 2, 3 и 9.

Коридор «Северный морской путь» имеет направление Мурманск – Архангельск – Кандалакша – Дудинка.

Коридор «Приморье-1» имеет направление Харбин – Гродеково – Владивосток, Находка, Восточный – порты Азиатско-Тихоокеанского региона.

Коридор «Приморье-2» имеет направление Хуньчунь – Краскино – Посьет, Зарубино – порты Азиатско-Тихоокеанского региона.

Панъевропейский транспортный коридор № 1 на территории России представлен ответвлением от полосы основного коридора и имеет направление Рига – Калининград – граница с Польшей.

Панъевропейский транспортный коридор № 2 имеет направление Берлин – Варшава – Минск – Смоленск – Москва – Нижний Новгород – Екатеринбург и на территории России полностью включен в МТК «Транссиб».

Панъевропейский транспортный коридор № 9 на территории России имеет направление: граница с Финляндией (от Хельсинки) – Санкт-Петербург – Москва – граница с Украиной (на Киев), а также ответвления: Санкт-Петербург – граница с Белоруссией (на Витебск) и граница с Литвой (от Вильнюса) – Калининград. Участок от границы с Финляндией до Москвы полностью включен в МТК «Север – Юг» [13, с. 4].

Новый шёлковый путь (Евразийский сухопутный мост) – это концепция новой паневразийской (в перспективе – межконтинентальной) транспортной системы, продвигаемой Китаем, в сотрудничестве с Казахстаном, Россией и другими странами, для перемещения грузов и пассажиров по суше из Китая в страны Европы.

Транспортный маршрут включает трансконтинентальную железную дорогу – Транссибирскую магистраль, которая проходит через Россию и второй Евразийский континентальный мост, проходящий через Казахстан. Поезда поэтому самому длинному в мире грузовому железнодорожному маршруту из Китая в Германию будут идти 15 дней, что в 2 раза быстрее, чем по морскому маршруту через Суэцкий канал.

Идея Нового шёлкового пути (НШП) основывается на историческом примере древнего Великого шёлкового пути, действовавшего со II в. до н. э. и бывшего одним из важнейших торговых маршрутов в древности и в средние века. Современный НШП является важнейшей частью стратегии развития Китая в современном мире.

Новый шёлковый путь не только должен выстроить самые удобные и быстрые транзитные маршруты через центр Евразии, но и усилить экономическое развитие внутренних регионов Китая и соседних стран, а также создать новые рынки для китайских товаров [35, с. 4].

Проект всемирной системы транспортных коридоров соединяет Австралию и Индонезию, всю Центральную и Восточную Азию, Ближний Восток, Европу, Африку и через Латинскую Америку выходит к США. Среди проектов в рамках НШП планируются железные дороги и шоссе, морские и воздушные пути, трубопроводы и линии электропередач, и вся сопутствующая инфраструктура.

С 2008 г. началось строительство трансконтинентальной автомагистрали «Западная Европа – Западный Китай» как один из первых примеров реального воплощения идеи «Нового шёлкового пути». Последовательность выстроенных в единую систему скоростных автотрасс и просто автодорог высокого класса проходит по территории Китая, Казахстана и России.

В Китае и Казахстане строительство близится к завершению. В России в маршрут войдут скоростная магистраль Москва – Петербург, существующая автомагистраль Москва – Казань, а также участки недавно построенных и строящихся новых автодорог на территории Татарстана и Башкортостана.

Реализация проекта строительства транспортной инфраструктуры (железных и автодорог, трубопроводов, портов) должна привести к существенному росту внутриевразийской торговли и к интенсификации экономического развития огромных внутренних территорий Евразии, а также и стран Южной и Юго-Восточной Азии, Ближнего Востока и Африки.

В сухопутной части «Нового Шёлкового пути» предполагается строительство трёх железнодорожных коридоров. Северный коридор пройдёт через территорию России, а центральный и южный – через территорию Центральной и Средней Азии, в том числе через Казахстан, входящий вместе с Россией в Евразийский экономический союз. В дальнейшем железнодорожные коридоры будут дополнены автомобильными дорогами.

Кроме того, Россия и Китай обсуждают ещё и арктический маршрут: включение проекта развития Северного морского пути (СМП) в стратегию «Нового шёлкового пути» [13, с. 4].

Логистические центры играют важнейшую роль в инфраструктуре современной логистики. Логистический центр – это территориальное объединение независимых компаний и органов, занимающихся грузовыми перевозками и сопутствующими услугами, включающее, по меньшей мере, один терминал [35, с. 4].

Логистические центры (ЛЦ) играют в экономике развитых стран все более значимую роль, во многом определяя развитие их товаропроводящих систем. Они обеспечивают концентрацию и оптимальное направление товарных потоков, стыковку международных и национальных транспортных коридоров, эффективное взаимодействие различных видов транспорта.

В России логистическими или распределительными центрами нередко называют просто крупные складские комплексы. Можно встретить применение понятия ЛЦ к транспортному узлу или к населенному пункту, где размещены различные не связанные между собой склады, имеется морской порт и железнодорожная станция [35, с. 4].

Сегодня существует устойчивая тенденция глобализации, интеграции, информатизации экономики. Она создает совершенно новые условия, в рамках которых вынуждены работать морские порты. Новая экономика предоставляет иные, дополнительные возможности повышения конкурентоспособности, что требует перехода от понятия «морской порт» к понятию «морской транспортный узел» (МТУ). Действительно, сегодня все чаще говорят о

развитии не морского порта, а именно МТУ, под которым понимают, как правило, логистическое взаимодействие морского и иных видов транспорта.

Транспортный узел – это пункт стыковки двух или более видов транспорта, технологическое взаимодействие которых обеспечивается соответствующим комплексом устройств и средств. Транспортный узел рассматривается как сложная система, в которой происходит совместная работа разных видов транспорта при различной технологии каждого из них, разном комплексе транспортных средств и устройств для переработки подвижного состава и грузов [31, с. 41].

МТУ представляет собой совокупность компаний, организаций и структур, находящихся на его территории, деятельность которых направлена на оказание портовых услуг. При этом, учитывая, что одна компания не может предоставить покупателю весь спектр необходимых ему услуг (что обусловлено спецификой портовой услуги), в обслуживании покупателя принимает участие множество взаимодействующих между собой компаний, организаций и структур, входящих в состав узла. В этой связи МТУ следует рассматривать как экономическую систему, а компании, организации и структуры – как элементы данной системы.

Таким образом, является очевидным, что результативность деятельности узла, а также его конкурентоспособность находятся в непосредственной зависимости от взаимодействия компаний и структур, расположенных на его территории. Однако, вследствие отсутствия единой концепции управления узлом, а также единого заинтересованного лица, ответственного за координацию работы как государственных органов и служб, так и компаний и организаций, предоставляющих различные услуги, сам узел влияния на их деятельность практически не оказывает.

В России появились существенные ограничения роста экономики, обусловленные недостаточным развитием транспортной системы. Сегодняшние объемные и качественные характеристики транспорта, особенно его инфраструктуры, не позволяют в полной мере и эффективно решать задачи

растущей экономики, в том числе задачи удовлетворения спроса инновационного сектора на высококачественные транспортно-логистические услуги [9, с. 4].

Вместе с тем характерной особенностью транспортной инфраструктуры в течение последних лет стал ее экономический кризис из-за транспортной зависимости страны, физического и морального износа материально-технической базы, диспропорций и неравномерностей размещения и развития ограниченности выделяемых инвестиций, отсутствия рыночного механизма функционирования и управления.

Развитие транспортной инфраструктуры, как в крупнейших мегаполисах, так и в стране в целом в ближайшие годы станет для России одним из наиболее серьезных вызовов. Обладая огромной территорией, наша страна значительно уступает по обеспеченности транспортной инфраструктурой развитым и крупнейшим развивающимся странам [34, с. 23].

Таким образом, основными тенденциями развития транспортной инфраструктуры являются включение региональной инфраструктуры в систему международных транспортных коридоров и логистических центров, а также увеличение количества международных программ, в рамках которых реализуется управление транспортной инфраструктуры региона.

1.3 Особенности транспортной инфраструктуры региона

Рассмотрение особенностей транспортной инфраструктуры региона начнем с определения транспортного комплекса, далее рассмотрим объекты транспортной инфраструктуры по-отдельности, а затем выделены их ключевые особенности.

Основной функцией логистики является транспортировка, которая заключается в перемещении продукции транспортным средством по определенной технологии в цепи поставок и состоит из логистических операций и функций.

Транспортный комплекс образуют зарегистрированные юридические и физические лица – предприниматели, осуществляющие на всех видах транспорта перевозочную и транспортно-экспедиционную деятельность, проектирование, строительство, ремонт и содержание железнодорожных путей, автомобильных дорог и сооружений на них, трубопроводов, работы, связанные с обслуживанием судоходных гидротехнических сооружений, водных и воздушных путей сообщений [14, с. 45].

Транспорт представляет собой важнейшую часть инфраструктуры экономики и всего социально-производственного потенциала нашей страны.

Каждый из видов транспорта имеет конкретные особенности с точки зрения логистического менеджмента, достоинства и недостатки, определяющие возможности его использования в логистической системе

Рассмотрим отдельно такой объект транспортной инфраструктуры, как транспортный терминал, который представляет собой грузовой центр, способный выполнять весь комплекс услуг, связанных с процессом транспортирования грузов, а именно: их таможенное оформление, погрузочно-разгрузочные и складские работы, ответственное хранение, сортировку, упаковку, формирование отправок, информационное, финансовое обслуживание и т. д.

Терминал или терминальный комплекс представляет собой комплекс инженерно-технических сооружений, оснащенный современным технологическим оборудованием, позволяющий выполнять весь комплекс услуг, связанных с процессом транспортирования и распределения, в том числе таможенную обработку. А также погрузо-разгрузочные операции, ответственное хранение, сортировку и формирование отправок, техническое обслуживание прибывающего подвижного состава, предоставление охраняемой стоянки, страхование, проведение расчетов, информационные услуги, услуги гостиничного типа и многое другое [27, с. 44].

Универсальный терминал представляет собой группу складов с центром распределения, на которых производится переработка широкой номенклатуры совместимых грузов.

К специализированным терминалам относятся терминалы, осуществляющие переработку и перевозку какого-либо одного вида груза. Специализация терминалов объясняется необходимостью обеспечения высокого уровня сервисного обслуживания клиентов в условиях конкурентной борьбы. Она позволяет изучить потребности клиента в необходимых поставках узкоспециализированной продукции, создать эффективные системы складирования, хранения, управления перевозками, подготовки кадров, выбрать оптимальные типы специализированных автотранспортных средств.

Морские порты являются одним из элементов транспортной инфраструктуры, следовательно, от эффективности развития портов будет зависеть всё функционирование транспортной инфраструктуры региона.

Теперь остановимся на самом определении морского порта, а также его основных видах. Морской порт – это комплекс сооружений, расположенных на специально отведенных территории и акватории и предназначенных для обслуживания судов, используемых в целях торгового мореплавания [17, с. 115].

В зависимости от специфики обслуживаемых судов морской порт может быть морским торговым, морским рыбным или морским специализированным портом.

Морские порты являются центральным звеном формирования мировой транспортной системы в настоящее время. Поэтому современный порт должен делать все возможное для повышения конкурентоспособности с точки зрения стоимости и качества услуг.

Автостанции и автовокзалы – это относительно новый вид сооружений, вызванный стремительным развитием междугородных автобусных перевозок. Проектирование автовокзалов и автостанций имеет принципиальное различие, характеризующееся пропускной способностью и вместимостью [12, с. 17].

Автовокзал – это комплекс сооружений для обслуживания пассажиров междугородных и пригородных автобусных сообщений в больших городах конечных пунктах автобусных линий. Автовокзал состоит из пассажирского здания, внутренней транспортной территории и привокзальной площади.

В здании размещаются: пассажирский зал с билетными кассами, помещение для пассажиров с детьми, камера хранения ручной клади, кафетерий, санузлы, служебные помещения.

Пункт пропуска через государственную границу или пограничный переход, погранпереход специально оборудованный пункт, через который осуществляется пропуск через государственную границу людей, транспортных средств и товаров [3, с. 19].

Станция технического обслуживания – это организация, предоставляющая услуги населению и организациям по плановому техническому обслуживанию, текущему и капитальному ремонтам, устранению автополомок, установке дополнительного оборудования, восстановительному ремонту автотранспорта.

Вся совокупность автотранспортных предприятий делится на три основных вида, среди которых предприятия, обслуживающие транспорт, предлагающие ремонтные услуги транспорта, и, собственно, автотранспортные предприятия.

Автообслуживающие предприятия – это стоянки, гаражные комплексы, мотели и принадлежащие им паркинги, автовокзалы, станции для грузовых автомобилей и автозаправки [12, с. 25].

Авторемонтные предприятия предлагают свои услуги по ремонту разных видов транспорта. Они устраняют неполадки и занимаются восстановлением транспорта после аварий.

Автотранспортные предприятия занимаются пассажирскими и грузовыми перевозками, а также техобслуживанием и ремонтом подвижного состава.

Автотранспортное предприятие – это организация, осуществляющая перевозки автомобильным транспортом, а также хранение, техническое обслуживание и ремонт подвижного состава [31, с. 46].

Основной задачей организации и планирования производства в каждом автотранспортном предприятии является рациональное сочетание и использование всех ресурсов производства с целью выполнения максимальной транспортной работы при перевозке грузов и лучшего обслуживания населения пассажирскими перевозками.

Транспортные коммуникации – это пути сообщения всех видов транспорта, подготовленные и оборудованные для перемещения населения, войск и грузов различного назначения.

К транспортным коммуникациям относятся участки земной или водной поверхности, предназначенные и приспособленные для передвижения соответствующих транспортных средств автомобильного, морского, внутреннего водного, городского электрического, а также железнодорожного транспорта. Транспортные коммуникации является одним из ведущих факторов формирования и развития промышленных комплексов.

Дорога – это объект транспортной инфраструктуры, предназначенный для движения транспортных средств и включающий в себя земельные участки в границах полосы отвода автомобильной дороги и расположенные на них или под ними конструктивные элементы и дорожные сооружения, являющиеся её технологической частью [13, с. 16].

Автомобильная дорога – это дорога, имеющая однопутное, многопутное, встречное, а также попутное направления движения механических транспортных средств. Термин включает в себя комплекс функционально связанных конструктивных элементов и искусственных инженерных сооружений, специально предназначенных для обеспечения безопасного движения автомобильных и других транспортных средств. А также участки земель, предоставленные для размещения этого комплекса и пространство в пределах установленного габарита.

Железнодорожный путь – это сложный комплекс линейных и сосредоточенных инженерных сооружений и обустройств, расположенных в полосе отвода, образующих дорогу с направляющей рельсовой колеёй [13, с. 12].

Железнодорожный путь состоит из двух параллельных рельс, закрепленных уложенными перпендикулярно шпалами из дерева, бетона, металла или пластика.

Железнодорожные пути делятся на главные, станционные пути и специального назначения. Главные пути – это пути, соединяющие станции или другие отдельные пункты. К станционным путям относятся: приёмоотправочные, сортировочные, вытяжные, погрузочно-выгрузочные, ходовые, соединительные и другие.

Водный путь – это участки водоёмов и водотоков, используемые для судоходства и лесосплава. Любой водный судоходный путь, включающий реки, озёра, моря, океаны и каналы [12, с. 24].

Морские пути – это установившиеся судоходные трассы между портами, по сравнению с транспортными магистралями суши отличаются некоторыми особенностями. Они созданы природой, поэтому не требуют затрат на строительство, эксплуатацию и ремонт. Обширные просторы океанов и морей обеспечивают возможность плавания практически любому количеству судов.

С этим связана не лимитированная грузонапряженность морских трасс, т.е. количество тонна-миль, приходящихся на единицу эксплуатационного пути. Они обладают неограниченной пропускной способностью, за исключением некоторых проливов и каналов.

Международные океанские пути пролегают в водах одного или нескольких океанов, имеют протяженность в тысячи миль и соединяют порты разных континентов.

Региональные международные морские пути проходят в пространственно ограниченных морских бассейнах, протягиваются на сотни миль и связывают порты разных стран.

Каботажные морские пути – это трассы между портами одной страны в пределах одного или соседних бассейнов или нескольких океанов и морей [17, с. 22].

В современных условиях ведущее место принадлежит международным морским путям, региональные каботажные и морские пути менее значимы.

Авиалиния – это воздушное пространство над поверхностью земли или воды в виде коридора установленной ширины, в пределах которого выполняются полёты самолётов и вертолётов по утверждённому маршруту. Обеспечение авиалиний включает в себя аэродромы, радиомаяки, службу управления воздушным движением, метеорологическую службу.

Воздушные линии публикуются в сборниках аэронавигационной информации в виде отрезков, соединяющих два и более пункта обязательных донесений, точка на воздушной трассе, о пролёте которой экипаж воздушного судна обязан сообщить диспетчеру [9, с. 66].

Воздушный коридор – это полоса в воздушном пространстве, ограниченная по ширине (иногда и по высоте); предназначена для полёта каких-либо воздушных средств. Коридоры устанавливаются в таких районах, где введён особый режим полётов, например, для того, чтобы пересечь границу, обеспечить безопасность полётов в зонах с аэродромами, аэроузлов, имеющих высокую интенсивность полётов.

Также воздушные коридоры могут быть с односторонним или двусторонним движениями; коридоры есть входные, выходные и обходные. Ещё коридоры оборудуются радиотехникой и прочими всевозможными средствами навигации, контроля за воздушным движением и управления им [12, с. 17].

Водный канал – это искусственная водная артерия, предназначенная для сокращения водных маршрутов или для перенаправления потока воды.

Существует два основных назначения канала: ирригационное, канал используется для доставки или отвода воды; каналы, осуществляющие

транспортные функции, например, для доставки грузов или людей. Зачастую каналы совмещают в себе обе функции.

Мост – это искусственное сооружение, возведенное через реку, озеро, овраг, пролив или любое другое физическое препятствие. Мост, возведённый через дорогу, называют путепроводом, мост через овраг или ущелье – виадуком [14, с. 34].

Тоннель – это горизонтальное или наклонное подземное сооружение, одно из измерений которого (длина) значительно превосходит по размерам два других (ширину и высоту). Тоннель может быть пешеходным или велосипедным, для движения автомобилей или поездов, трамваев, перемещения воды, прокладки сетей городского хозяйства. Основная часть метро также проложена в виде тоннелей.

Водный путь – это участки водоёмов и водотоков, используемые для судоходства и лесосплава; любой водный судоходный путь, включающий реки, озёра, моря, океаны и каналы.

Эстакада – это протяжённое инженерное сооружение, состоящее из ряда однотипных опор и пролётов, предназначенное для размещения дороги или инженерных коммуникаций выше уровня земли с целью обхода занятых земель (чаще всего в городах) или транспортных потоков.

Эстакады зачастую используют в качестве эстакадного подъезда к пролёту моста, а иногда для отделения автомагистрали от городской инфраструктуры [10, с. 32].

Сооружения, которые одновременно пересекают несколько препятствий, также называют эстакадами. К ним относятся сооружения, в которых совмещены путепровод и мост, например, эстакада, которая пересекает реку, железную и автомобильную дороги.

Виадук – это сооружение мостового типа, возводимое на пересечении дороги с глубоким оврагом, лощиной, горным ущельем. Как правило, виадуки строятся там, где отсыпать насыпь экономически нецелесообразно, так же как в

случае с эстакадой, с той лишь разницей, что эстакада проходит, как правило, над равниной, поймой реки (достаточно ровной поверхностью).

Путепровод – это один из видов мостовых сооружений, пропускающий дорогу над другой дорогой. Путепроводы являются незаменимой частью транспортных развязок [34, с. 16].

Транспорт и инженерные коммуникации – два важных элемента, на которых основывается безопасность и комфорт жителей города. Именно поэтому развитие транспортной и инженерной систем важно тщательно продумывать.

Проекты транспортной инфраструктуры должны тщательно изучаться и пересматриваться перед утверждением. Будущие проекты транспортной инфраструктуры должны будут способствовать снижению транспортных издержек и ускорению перемещения грузов и людей. Интересы частного бизнеса также будут учитываться.

Не менее важным является и составление проектов инженерной инфраструктуры. Ресурсы дорожают с каждым годом, поэтому вопросы из актуального использования, в том числе транспортировки к потребителю очень актуальны.

В состав инженерной инфраструктуры входят водопроводы, газопроводы, линии электропередач, кабеля средств связи, нефтепроводы и т. д. Наиболее часто полезные ресурсы и информация передаются по трубопроводам и кабелям. Для того чтобы проложить их наиболее рационально, важно использовать предварительное составление проектов инженерной инфраструктуры [32, с. 37].

Использование проектов инженерной инфраструктуры необходимо и для планирования застройки какой-либо территории. Новые дома важно располагать так, чтобы все коммуникации были в удобном доступе, в то же время важно, чтобы новые постройки не представляли опасности для существующих систем коммуникаций.

Проекты инженерной инфраструктуры и проекты транспортной инфраструктуры позволяют решить многие градостроительные проблемы еще на этапе анализа параметров земельного участка.

Проекты инженерной инфраструктуры позволяют определиться, в каком направлении наиболее целесообразно и экономически выгодно развивать строительство. Планировочные методы позволяют повысить качество градостроительных мероприятий.

Грамотно составленные проекты транспортной инфраструктуры города позволяют обеспечить необходимым количеством транспорта населения. Для того чтобы это было экономически целесообразно важно принимать во внимание личный транспорт горожан [16, с. 84].

Проект транспортной инфраструктуры – это чертеж какой-либо местности, на котором обозначены все основные транспортные коммуникации: автомобильные дороги, железнодорожные пути, морские порты и аэропорты.

Проект инженерной инфраструктуры представляет собой карту местности, на которой специально принятыми обозначениями отмечены места прокладки газопроводов, трубопроводов, линии электропередач и кабельные подземные каналы. Такие проекты должны в обязательном порядке изучаться на этапе проектирования какого-либо строительства ознакомиться с этими документами можно в администрации города.

Транспорт и связь могут быть взаимозаменяемыми и взаимоопыляемыми. Рост в транспортной сфере был бы невозможен без связи, которая жизненно необходима для развитых транспортных систем – от железных дорог в случае необходимости двустороннего движения по одной колее до управления полётами, при котором необходимо знание о местоположении воздушного судна в небе. Так было обнаружено, что развитие в одной области ведёт к росту в другой.

В транспортной стратегии Российской Федерации указано, что важным направлением развития инфотелекоммуникационных технологий в сфере транспорта является оснащение сухопутного и водного транспорта России

новыми средствами связи, аппаратурой спутниковой навигации ГЛОНАСС или GPS.

С помощью этих спутниковых навигационных систем можно лишь определить координаты транспорта при условии, что этот транспорт оснащен спутниковым приемником-навигатором. Принимая одновременно сигналы не менее чем от четырех спутников навигационных систем ГЛОНАСС или GPS, навигатор определяет собственное местоположение [13, с. 44].

Одним из способов оптимального распределения грузового потока является его контроль, взвешивание тяжеловесного транспорта на подъезде к городу на пунктах весового контроля, где происходит задержание транспортных средств имеющих перевес.

Габаритно-весовой контроль транспортных средств – это осуществляемый уполномоченными организациями контроль за проездом большегрузных и крупногабаритных транспортных средств по дорогам общего пользования.

Включает в себя проверку соответствия габаритно-весовых параметров таких транспортных средств установленным законодательством параметрам и нормам. А также наличие разрешения на движение по определенным маршрутам и соблюдение оговоренных в разрешении условий и режима движения транспортных средств. Осуществление весового и габаритного контроля транспортных средств не должно создавать помех в дорожном движении [12, с. 13].

Назначение стационарного пункта весового контроля заключается в выявлении в общем потоке транспортных средств автомобилей с превышенными весовыми параметрами и вертикальными габаритами, с последующей остановкой для проведения детального контроля и оформления документов.

Стационарный пункт весового контроля – это место выполнения работниками дорожных организаций задачи по осуществлению контроля за соблюдением грузоперевозчиками требований нормативных правовых актов и

международных договоров РФ в области перевозок тяжеловесных грузов транспортными средствами по федеральным автомобильным дорогам.

Передвижной пункт весового контроля – это специальное транспортное средство, оснащенное необходимым оборудованием для измерения весовых параметров автотранспортных средств и предназначенное для проведения контроля за соблюдением грузоперевозчиками требований нормативных правовых актов и международных договоров Российской Федерации в области перевозок тяжеловесных грузов транспортными средствами по федеральным автомобильным дорогам [11, с. 64].

Транспортный контроль – это мероприятия, осуществляемые должностными лицами государственных органов РФ по соблюдению законодательства РФ о международных автомобильных перевозках грузов

Пункт транспортного контроля – это место, где должностные лица транспортной инспекции имеют право осуществлять транспортный контроль.

Государственная функция по транспортному контролю на контрольных пунктах осуществляется в последовательности: визуальный контроль, документальный контроль и инструментальный контроль.

Таким образом, особенности транспортной инфраструктуры зависят от особенностей конкретного объекта транспортной инфраструктуры и определяются под воздействием различного рода факторов, которые влияют на данный объект.

Проведенный теоретический анализ особенностей транспортной инфраструктуры региона показал, что необходимо комплексно подходить к данной проблеме, так как понятие инфраструктуры является очень обширным и затрагивает весь перевозочный процесс.

Для грамотного управления транспортной инфраструктурой следует обращать внимание на особенности объектов транспортной инфраструктуры, их характеристики и учитывать внешние факторы воздействия на эти объекты.

2 Управление транспортной инфраструктурой региона

2.1 Сущность управления транспортной инфраструктурой

Изучение сущности управления транспортной инфраструктурой начнем с определения понятия управление. Одним из наиболее общих определений является то, что управление – это процесс прогнозирования, планирования, организации, мотивации, координации и контроля, который необходим для того, чтобы сформулировать и достичь целей организации [10, с. 33].

Управление транспортной инфраструктурой представляет собой анализ, документирование и оптимизацию всех значимых с точки зрения затрат процессов, протекающих в зданиях, сооружениях и других объектах с учетом возможностей и интересов собственника и пользователей. Основная задача заключается в выработке решения снижения затрат в будущем [31, с. 12].

Управление инфраструктурой состоит из трех основных аспектов:

- 1) цельное, всестороннее рассмотрение и учет всех материальных ресурсов с различных позиций, где информация рассматривается как единый ресурс для всех отделов,
- 2) взаимосвязь между собственником и пользователей,
- 3) четкость, ясность всех процессов, кристально чистая информация, раскрывающая всю информацию о материальных ресурсах и их использования.

Сущность управления транспортной инфраструктурой заключается в грамотном наборе методов и форм управления, которые позволят получить наибольшую эффективность от эксплуатации транспортных средств и объектов транспортной инфраструктуры региона.

Управление транспортной инфраструктурой подразумевает систему мер и требований к функционированию и использованию каждого объекта транспортной инфраструктурой, это законодательная система в области транспорта, а также конкретные уставы и нормативы на объектах транспортной инфраструктуры.

Управление транспортной инфраструктуры, должно соответствовать международным требованиям и тем самым обеспечивать ее конкурентоспособность на международном рынке.

Вся существующая совокупность принципов управления подразделяется на три основных группы. К первой группе относятся общие принципы управления, касающиеся системы управления в целом. Ко второй группе относятся принципы управления к отдельным компонентам системы управления. Принципы, входящие в третью группу регламентируют порядок и правила управления конкретными видами деятельности [10, с. 33].

В системе общих принципов управления на современном этапе основное место занимают принцип научной обоснованности управления, принцип системного подхода к решению управленческих задач, а также принципы оптимальности, гибкости, демократизации, регламентации и формализации управления.

Основным в системе общих принципов управления по праву можно считать принцип научной обоснованности управления. Научный подход к менеджменту требует сплошного, комплексного изучения всей совокупности факторов, влияющих на эффективность функционирования организации, с последующим применением полученных знаний в практике управления.

Вторым, не менее важным принципом менеджмента является принцип системного подхода к решению управленческих задач. Системный подход требует, чтобы руководители рассматривали организацию как совокупность взаимосвязанных, взаимозависимых и постоянно взаимодействующих друг с другом элементов, таких как: люди, структура, задачи и технологии, которые ориентированы на достижение различных целей.

Принцип оптимальности управления устанавливает требование достижения целей управления с минимальными затратами времени и средств.

С вышеназванным принципом неразрывно связан принцип гибкости управления, практическая реализация которого позволяет обеспечить

своевременную адаптацию к изменяющимся условиям внешней среды или ее быструю перестройку в соответствии новым целям функционирования.

С возрастанием роли социальных факторов в менеджменте на первый план вышел принцип демократизации управления, который содержит требование об удовлетворении интересов собственников, руководителей, трудового коллектива и отдельных работников организации на справедливой основе.

Согласно принципу регламентации все процессы, происходящие в системе управления, должны быть жестко регламентированы. Иными словами в любой организации должна быть разработана развернутая система правил и норм, определяющих порядок функционирования как организации в целом, так и ее отдельных структурных подразделений.

Принцип формализации предусматривает формальное закрепление норм и правил функционирования организации в виде приказов, указаний и распоряжений руководителя, а также в виде положений о конкретных структурных подразделениях и должностных инструкций.

Применение принципов регламентации и формализации позволяет упорядочить процесс функционирования организации, сделать его более планомерным и рациональным [4, с. 33].

Существует ряд критериев управления транспортной инфраструктурой:

1 Экономичность. Измерение экономичности сводится к определению стоимости входных ресурсов и затрат осуществления процесса преобразования. Управление затратами, очень важно, поскольку около 50% – 65% полных затрат связаны с производством и поставкой товаров, услуг и являются операционными затратами. Некоторые статьи затрат на приобретение входных ресурсов (электроэнергия, теплофикация, аренда) могут быть измерены с помощью простых данных и показателей экономичности.

2 Эффективность. Цель измерения эффективности – определить насколько хорошо организация использует свои ресурсы. Типичным показателем эффективности является производительность. Соотношение

единиц выхода к единицам входа Выходы могут измеряться с помощью финансовых показателей: количество проданных единиц товаров, услуг. Входы измеряются с помощью показателей, как затраты: количество труда, капитала, энергии, материалов.

3 Результативность. Результативность организации формируется из двух направлений: стратегического и операционного. Измерение результативности сфокусированы на том, в какой степени производимые товары или услуги отвечают желаниям и потребностям потребителей. Как правило, определить показатели результативности труднее, чем экономические показатели. Для их измерения часто требуются пересечение границ между функциями, чтобы оценить удовлетворённость потребителей и долю рынка. Нередко в решении подобной проблемы необходимо проведение опросов потребительских групп.

4 Производительность. Качественные и количественные показатели измеряются с помощью экспертных оценок, путём наблюдения за процессами и результатами работы. Количественные показатели (абсолютные и относительные величины), характеризующие объём производства, реализации продукции могут выражаться в стоимостном и натуральном измерителях.

5 Экспансия. Рост числа структурных подразделений и укрепление вертикали власти открывает целый спектр возможностей для организаций [9, с. 6].

Кроме того, управление транспортной инфраструктуры осуществляется в соответствии с определенными целями управления. В менеджменте к целям процесса управления относятся следующие цели.

Основная управленческая цель – это обеспечение эффективного менеджмента на основе административных, экономических и социально-психологических методов для достижения конечных результатов управленческой деятельности.

Техническая (инженерная) цель – это обеспечение эффективной инновационной деятельности, комплексной механизации производства,

внедрение новой техники и технологии для выпуска продукции высокого качества.

Производственная цель – это обеспечение эффективной и своевременной подготовки производства, охраны труда и техники безопасности для выпуска продукции высокого качества, в установленные сроки с минимальными издержками.

Кадровая (социальная) цель – это соблюдение пропорций социального развития, создание условий для всестороннего развития личности работника и обеспечение производства квалифицированными кадрами.

Маркетинговая цель – это обеспечение продаж товара и оказания услуг в выбранных сегментах рынка, удовлетворение потребностей клиентов. Выполнение поставок, расширение рынка продукции и минимального уровня материальных запасов организации.

Экономическая цель – это соблюдение пропорций экономического развития основного и вспомогательного производства на основе максимизации выручки (объемов продаж), увеличении прибыли и снижения себестоимости продукции.

Управление транспортной инфраструктуры во многом определяет ее дальнейшее развитие, то, что будет с регионом в обозримом будущем, будут ли происходить улучшения в транспортной отрасли страны или по-прежнему зарубежная транспортная инфраструктура будет в приоритете, когда встанет вопрос, как повести груз у иностранных партнеров.

2.2 Формы и методы управления транспортной инфраструктурой региона

Анализ основных характеристик, свойств и особенностей транспортной инфраструктуры показал, что основным критерием ее выделения из системы хозяйства региона служат ее функции, реализуемые посредством предоставления услуг всем хозяйствующим субъектам региона и создание

благоприятных условий для его дальнейшего развития. Таким образом, место инфраструктуры в системе региональной экономики определяется ее функциями.

Для того чтобы можно было реализовать функции управления используется совокупность различных методов управления транспортной инфраструктурой.

Методы управления – это способы, при помощи которых реализуются функции управления [19, с. 21]. Таким образом, они являются тем механизмом управления, который позволяет решать производственные задачи и составляет методологию.

Понятие метод буквально означает «путь исследования», способ достижения какой-либо цели, решения задачи, совокупность приемов или операций теоретического или практического познания и освоения действительности. Понятие механизма управления включает средства и методы управления, призванные приводить в движение систему управления [6, с. 23].

Выбор того или иного метода управления зависит от определения, осуществления на данном этапе функции управления и от имеющихся или доступных в этот момент времени средств управления, также, немаловажное значение имеют различные внешние факторы, влияющие на транспортную инфраструктуру.

Методы классифицируются по различным признакам:

- по масштабам применения: общие, распространяющиеся на всю сферу транспортной инфраструктуры, и частные, применяемые к отдельным составным ее частям;
- по отраслям и сферам применения: в транспортных средствах, в логистических центрах, на грузовых и пассажирских вокзалах и станциях;
- по роли на различных этапах жизнедеятельности организации: методы вывода из кризиса, стабилизирующие, развивающие и другие;
- по степени опосредованности воздействия: прямые и косвенные;

- по уровню обобщения управленческих знаний: методы теории и управления;
- по управленческим функциям: методы прогнозирования, планирования, организации, координации, мотивации, контроля и т. д.;
- по конкретным объектам управления и характеру поставленной производственной задачи;
- по характеру воздействия: экономические, административные и социально-психологические [20, с. 43].

Традиционная общепризнанная классификация группирует методы по характеру воздействия, такое группирование достаточно условно, так как эти методы имеют очень много схожего и взаимно проникают друг в друга. В то же время они имеют определенные различия в способах воздействия на объекты управления, что и позволяет рассматривать каждый из них в отдельности.

Сущность экономических методов состоит в том, чтобы через воздействие на экономические интересы сотрудников и других лиц, участвующих в управлении транспортной инфраструктурой при помощи экономических рычагов (заработной платы, премий, прибыли, налогов, льготных цен) организовать эффективное управление.

В основе данных методов лежит материальное стимулирование, направленное на повышение ответственности и заинтересованности менеджеров в принятии эффективных управленческих решений, а также стимулирующих сотрудников проявлять инициативу при решении поставленных задач без специального распорядительного воздействия [14, с. 12].

Применение экономических методов управления позволяет активизировать персонал в реализации поставленных задач, позволяет сделать процесс управления более адаптированным и гибким по отношению к конкретному трудовому коллективу. Такие методы управления отражают социально-экономическую природу компании и способствуют её развитию в современных рыночных условиях производства.

Административные методы управления – это совокупность способов и средств воздействия на персонал, основанных на власти и дисциплине. Главная особенность – прямое воздействие на объект и поведение исполнителей в определенной обстановке. Formой выражения являются распоряжения и приказы вышестоящего органа, которые носят обязательный характер для нижестоящего органа. Основанные на чётком разграничении прав, ответственности и обязанностей управляющего органа, которые закреплены в положениях структурных подразделений, инструкциях и функциональных обязанностях должностных лиц [33, с. 11].

Организационно-распорядительный метод – оперативное воздействие на производственный процесс, с одной стороны, принятие перспективных и эффективных решений по усовершенствованию системы управления и производства, с другой стороны. Для классификации этих методов более рациональным и приемлемым считается деление на три группы: организационно-стабилизирующие, дисциплинарные и распорядительные.

Социально-психологические методы основываются на мотивации потребностей и интересов личности, коллектива, на их профессиональных связях и общении, инициируют творческую и профессиональную активность. Сущность социально-психологических методов состоит в том, чтобы путём воздействия на неэкономические интересы работников и экономических контрагентов задействовать эффективный механизм работы.

Эти методы управления задействуют механизмы, опирающиеся на моральные и эмоциональные стимулы, на поддержание положительного микроклимата в трудовом коллективе. Социально-психологические методы управления воздействуют на человека через удовлетворение и убеждение, применяя различные методики: убеждения, внушения, «заражения идеями» и т. д. [6]. Современное управление компанией не может обойтись без социально-психологических методов управления, которые всегда дополняют как административно-командные, так и экономические.

Управление транспортной инфраструктурой осуществляется несколькими видами управления, с помощью которых компетентный орган или полномочный субъект осуществляет практическое влияние на поведение управляемого объекта с целью достижения определенного управленческого результата.

С учетом разнообразия форм управления можно выделить их конкретные виды. На практике выбор форм управления зависит от многих обстоятельств. Например, многое зависит от характера компетенции конкретного исполнительного органа, от особенностей объекта управляющего воздействия от целей совершаемых управленческих действий, от характера последствий, на достижение которых нацелено данное действие, от степени юридической регламентации этих действий.

Соответственно выделяются правовые и неправовые формы управления.

Правовые формы всегда вызывают внешние и четко выраженные юридические последствия. Это любые действия субъектов исполнительной власти, совершение которых непременно влечет за собой наступление правовых последствий. В них непосредственно получают свое практическое выражение юридически властные полномочия, являющиеся спецификой субъектов исполнительной власти.

Неправовые формы прямых юридических последствий не влекут, так как их совершение не связано с изданием правовых актов управления. В частности, они не порождают административно-правовых отношений, это совершение различного рода организационных действий, способствующих применению правовых форм или их последующей реализации [19, с. 12].

Однако приведенной классификацией, имеющей самое общее значение, не исчерпывается видовое разнообразие форм управления. Так, очевидно, что практически невозможно все управленческие действия сводить исключительно к изданию правовых актов управления, как к наиболее показательной форме таких действий.

Таким образом, методы управления транспортной инфраструктурой зависят от выполняемых функций, а также от специфики той задачи, которую необходимо решить.

Рассмотрим управление транспортной инфраструктуры на примере нескольких стран в различных регионах мира. Для начала остановимся на опыте управления транспортной инфраструктурой в европейских странах, проанализируем опыт управления транспортной инфраструктурой в Германии.

В Германии осуществляется централизованное управление видами транспорта общегосударственного значения (железнодорожный, морской, внутренний водный, воздушный транспорт) осуществляет Министерство транспорта. Комбинатами автомобильного транспорта управляют советы округов, городским пассажирским транспортом – городские советы.

Количество негосударственных транспортных компаний в Германии крайне невелико. Негосударственные компании занимают небольшой сектор транспортных услуг (например, организация частных паркингов) [30, с. 37].

В Берлине был организован центр управления движением, где управление движением состоит в регистрации и оценке дорожной ситуации в городе. Таким образом, осуществляется интеграция всех видов транспорта в эффективную систему управления движением города. Система отслеживает индивидуальный и общественный пассажирский транспорт, а также, что немаловажно, коммерческий транспорт.

В Лондоне управление внутренней транспортной системой города осуществляет муниципальная служба лондонского транспорта, которой (вместе с несколькими частными компаниями) принадлежит городской общественный транспорт.

Частный сектор получает от государства подряд на строительство дорог, линий, маршрутов, а затем этот участок передается в аренду, лизинг или концессию этому же предприятию, которое окупает эксплуатационные затраты платой за проезд.

В 2002 г. был введен платный въезд автомобилей в центр города. Система оказалась действенной – транспортная нагрузка в «платной» части города сократилась примерно на 25%. Средства, которые бюджет города получает от введения платного въезда, инвестируются в общественный транспорт – метро, пригородные поезда и автобусы [18, с. 38].

В качестве еще одного примера управления транспортной инфраструктурой в Европе рассмотрим Нидерланды. Парламент и правительство Нидерландов пришли к выводу, что не следует продолжать вкладывать неограниченное количество финансовых средств в общественный транспорт. Поэтому важно добиться того, чтобы общественный транспорт стал бы в большей степени удовлетворять потребительский спрос [2, с. 34].

Закон о пассажирском транспорте Нидерландов предусматривает, что поставщики транспортных услуг должны иметь концессию на предоставление услуг общественного транспорта. Концессия дает поставщику исключительное право работы в определенном районе. Поставщики транспортных услуг конкурируют между собой, стараясь выиграть тендеры [16, с. 54].

Проанализировав управление транспортной инфраструктурой на примере нескольких городов Европы можно отметить схожий подход к управлению, для всех них характерно сильный государственный контроль и незначительное количество частных компаний в управлении. А также наличие планов развития городов и единой нормативно-законодательной базы.

Однако способы решения транспортных проблем несколько отличаются между собой, если в Германии упор делается на привлечение общественных организаций и населения, то Великобритания развивает свою транспортную инфраструктуру путем строительства дополнительных многоярусных автомобильных и железнодорожных дорог.

Особенности управления транспортной инфраструктурой в странах Азии рассмотрим на примере крупных городов, таких как, например, Шанхай.

Городская транспортная система состоит из радиальных линий, соединяющих центр Шанхая с окраинами, и периферических маршрутов.

Транспортная инфраструктура хорошо развита в центральной части города, но не всегда достаточно – на окраинах. Основным общественным транспортом в городе являются метро, автобусы и такси [11, с. 54].

Шанхайский метрополитен является самым большим в Китае по общей протяженности пути. На наземном транспорте проблема перегрузки решается путем развития многоярусной системы автострад и эстакадных линий метро, а также велосипедного транспорта и пешеходных маршрутов. Сеть подземных линий метрополитена также растет исключительно быстрыми темпами, поэтому часть транспортной нагрузки постепенно перераспределяется на нее.

Такие заведомо неконкурентные и, как правило, убыточные сектора, как метро и инфраструктура железнодорожных путей, на протяжении всей современной истории Шанхая принадлежали и управлялись государством. А автобусные перевозки, изначально отданные частному бизнесу, сейчас планомерно переходят в госсобственность. По-прежнему независимыми от государства останутся только таксомоторные парки.

Теперь рассмотрим транспортную инфраструктуру Азии на примере Пекина. В Пекине проблему пробок решают радикально: экологически вредный транспорт стараются переместить под землю. Ликвидировать пробки помогает сеть из 26 гигантских туннелей. На наземных дорогах останутся автобусы, такси и скутеры на электродвигателях, а также велосипеды [7, с. 34].

Транспортная инфраструктура Южной Кореи имеет также свои отличительные особенности, которые необходимо учесть при рассмотрении мирового опыта стран Азии, для примера возьмем город Сеул.

Финансирование основных расходов на эксплуатацию, содержание и строительство метрополитена осуществляет правительство Сеула, совокупный долг города по этим статьям составляет в настоящее время 6 млрд долл. Национальное правительство Южной Кореи оплачивает 50% стоимости подвижного состава и строительных работ. Пассажиры за счет стоимости билетов оплачивают 75% от эксплуатационных расходов рельсового транспорта [24].

Правительство Сеула усилило контроль над маршрутами, расписанием, платой за проезд, общим дизайном транспортной системы, ввела так называемую «полугосударственную систему эксплуатации», в которую входили частные компании, но принятие решений по таким вопросам, как маршруты, расписания и плата за проезд, правительство оставило за собой.

Введена новая скоординированная и унифицированная система оплаты за проезд, объединяющая услуги автобусов и метро. Размер оплаты за проезд зависит только от расстояния, причем при пересадке на другой автобус или метро дополнительная плата не взимается.

Сеть скоростных автобусов в Сеуле с выделенными полосами движения, современно оборудованными остановочными пунктами, приоритетными сигналами регулирования движения на перекрестках, информацией для пассажиров и операторов, поступающей в режиме реального времени, является примером решения многих транспортных проблем для существующих и формирующихся городов и мегаполисов в современном мире.

Таким образом, управление транспортной инфраструктурой в Азии во многом схоже с европейским опытом. На мой взгляд, основной отличительной особенностью является то, что азиатская система относительно недавно начала развиваться быстрыми темпами и именно сейчас все больше и больше модернизируется. Европейская же система транспортной инфраструктуры имеет уже устоявшийся план развития, проверенный временем.

Опыт Америки был рассмотрен на примере США, а именно города Нью-Йорка. Этот город коренным образом отличается от большинства мегаполисов США, и главным отличием является популярность общественного транспорта.

Почти весь городской общественный транспорт в Нью-Йорке (не считая такси), а также 7 автодорожных мостов и 2 туннеля принадлежат государственной компании Metropolitan Transportation Authority.

С одной стороны, нельзя не отметить наличие разветвленной, хотя и не всегда сбалансированной, системы различных маршрутов, а также уровень технического оснащения и комфорта пассажирских перевозок. С другой

стороны, во всех районах города, за исключением Манхэттена, до сих пор существуют целые кварталы, куда на общественном транспорте (кроме такси) добраться практически невозможно.

Рассмотрим особенности управления транспортной инфраструктурой на примере Бразилии. В Бразилии много больших городов, но большинство из них имеют схожие проблемы, характерные для городов стран «третьего мира»: нищета, скученность, антисанитария. Среди них Куритиба, столица бразильского штата Парана, является редким исключением.

Администрация города использовала для автотранспорта существующие дороги. По каждому из пяти направлений развития города были реконструированы три параллельных проспекта. По среднему проспекту в центре было организовано двустороннее движение автобусов-экспрессов, а по двум боковым полосам среднего проспекта – местное движение. Два боковых проспекта выполняют роли дорог для одностороннего движения к центру или от центра города с высокой пропускной способностью. Полученная система по своим характеристикам равноценна огромной автостраде шириной до 60 м из-за распределения движения между тремя существующими смежными улицами.

Транспорт рассматривался как средство, а не цель, поэтому при анализе потребности в транспорте придерживались простых принципов: отдать предпочтение общественному транспорту, а не частным автомобилям; поддержать потребности людей, а не нужды транспорта; удовлетворить потребности беднейших.

Для перевозки людей были разработаны новые автобусы, сначала состоящие из двух секций, а затем и трехсекционные, которые собрали в местном отделении «Вольво». Новые автобусы были оптимизированы для перевозки людей, они получились комфортабельными, экономными и быстрыми [35].

Во многих современных городах строительство подземных, автомобильных и рельсовых магистралей является едва ли не единственным способом развития транспортной инфраструктуры и достижения приемлемых

показателей обеспеченности автомобильными и рельсовыми дорогами, поскольку строительство новых магистралей на поверхности в условиях плотной городской застройки становится экономически нецелесообразным.

Подводя итог всему сказанному, можно сделать вывод, что варианты модернизации транспортной инфраструктуры городов имеются в большом количестве. Для этого необходимо разработать план развития, взвесив все плюсы и минусы, учесть все возможные факторы и можно смело осуществлять модернизацию транспортной инфраструктуры города.

Для американского управления транспортной инфраструктурой характерно ее неравномерность развития по региону. Для рассмотренных городов характерно внедрение новых совершенных транспортных систем, скоординированное функционирование всех видов транспорта. Если говорить об отличиях от европейского и азиатского управления, то американское управление делает упор на усовершенствование существующих транспортных систем, а не поддержание устоявшихся вариантов развития как в Европе или новые технологии и быстрый стремительный прорыв как в Азии.

Новой тенденцией управления транспортом развитых городов является стремление организовать транспортную инфраструктуру региона таким образом, чтобы в первую очередь удовлетворять потребности пассажиров, а уже потом постараться сделать ее наиболее выгодной с точки зрения прибыли.

Во время стремительного развития информационных технологий города стараются внедрить эти достижения в управление инфраструктурой, что в конечном итоге выводит использования транспортом на новый уровень, но и также повышает безопасность движения.

Проанализировав мировой опыт управления транспортной инфраструктурой региона, была составлена сравнительная Таблица 1, где представлены основные характеристики транспортной инфраструктуры в рассмотренных городах.

Таблица 1 – Мировой опыт управления транспортной инфраструктурой

	Опыт стран Европы			Опыт стран Азии			Опыт стран Америки	
Страна, город	Германия, Берлин	Великобритания, Лондон	Нидерланды, Амстердам	Китай, Шанхай	Китай, Пекин	Южная Корея, Сеул	США, Нью-Йорк	Бразилия, Куритиба
Развитие транспортной системы	Устоявшаяся, отлаженная система управления транспортной инфраструктурой, проверенная временем			Относительно недавний стремительный скачок в развитии транспортной инфраструктуры			Постоянное усовершенствование существующего управления транспортной инфраструктурой	
Управление транспортной инфраструктурой	Государственное управление с участием частных компаний			Сильное государственное участие в управлении транспортной инфраструктурой			Существенная доля в управлении принадлежит частным компаниям	
Устранение пробок на дорогах и увеличение скорости движения транспорта	Строительство многоярусных разветвленных автомобильных дорог и железнодорожных путей, новых велосипедных дорог и пешеходных зон. Появление новых веток метро. Строительство скоростных трасс. Современное оборудованные остановочные пункты							
Устранение пробок на дорогах и увеличение скорости движения транспорта (уникальный опыт)	Привлечение общественных организаций, населения и предприятий в процесс решения проблем	Платный проезд в центр города	Необходимость получения лицензий на осуществление перевозок в определенном районе	Наиболее развита система скоростных трасс для общественного транспорта	Коты на продажу автомобилей, ограничение на движение в центре города	Объединение мелких частных компаний в несколько крупных, устранение дублирования маршрутов, усиление контроля государства.	Ужесточение контроля со стороны государства над деятельностью монополии в сфере транспорта	Внедрение системы распределения движения. Предпочтение отдано общественному транспорту за счет его удобства
Решение проблемы загрязнения окружающей среды	Переход на экологические виды топлива, льготы владельцам автомобилей за использование транспортных средств, отвечающих экологическим требованиям. Наличие велосипедных дорог и удобных тротуаров							
Решение проблемы загрязнения окружающей среды (уникальный опыт)					Экологически вредный транспорт перемещают под землю	Оплата проезда зависит от расстояния		Экологическая столица Бразилии. Предпочтение общественному транспорту

Окончание таблицы 1

	Опыт стран Европы			Опыт стран Азии			Опыт стран Америки	
Страна, город	Германия, Берлин	Великобритания, Лондон	Нидерланды, Амстердам	Китай, Шанхай	Китай, Пекин	Южная Корея, Сеул	США, Нью-Йорк	Бразилия, Куритиба
Внедрение новых технологий	Отслеживание транспорта в режиме реального времени. Наличие видеокамер по всему городу фиксирующих нарушения, мобильные приложения для пассажиров. Интеллектуальные транспортные системы. Модернизация общественного транспорта							
Документы в сфере усовершенствования инфраструктуры	Единый план развития транспортной инфраструктуры, наличия проектов по модернизации транспорта							
Оплата за проезд	Система льготных тарифов. Унифицированная система оплаты за проезд. Оплата проезда зависит от расстояния							

Источник: составлено автором по [33]

Так как был проведен анализ крупных городов мира, которые имеют схожие проблемы функционирования транспортной инфраструктурой, удалось систематизировать полученную информацию. Как мы видим в большинстве случаев управление транспортной инфраструктурой в этих регионах схоже, так мероприятия по совершенствованию оплаты проезда, новые технологии по отслеживанию общественного транспорта в целом едины и зарекомендовали себя эффективными.

Опыт стран Европы, Азии и Америки во многом одинаков, так почти все города с огромным пассажиропотоком и перегруженностью транспортных систем используют в качестве оптимизации строительство новых многоярусных дорог, выделяются удобные пешеходные дороги, а также упор делается на подземном и надземном движении транспорта.

Однако в рассмотренных городах существует и свой собственный уникальный опыт, с учетом их индивидуальных проблем и предыдущего опыта в таких проблемах как затруднение движения и увеличения скорости движения транспорта. Немаловажным фактором различий в управлении является особенности менталитета населения и исторических событий, происходивших в каждом конкретном городе.

Анализ зарубежного опыта управления транспортной инфраструктурой региона показал, что для решения проблем связанных с движением транспорта рассмотренные страны используют одинаковые методы. К ним в первую очередь относятся строительство многоярусных разветвленных дорог и железнодорожных путей, появление новых велосипедных дорог и пешеходных зон, а также использование скоростных трасс и современных транспортных средств. Кроме этого, общей отличительной чертой является внедрение новых технологий в организацию перевозочного процесса, которое позволяет не только повысить уровень комфорта пассажиров, но и обеспечить безопасность на дорогах.

2.3 Показатели оценки эффективности управления транспортной инфраструктурой региона

Эффективное управление заключается в организации и осуществлении ряда организационно-экономических преобразований с учетом новых тенденций развития, целей, задач и критериев их достижения. Учитывая межотраслевой характер транспортной инфраструктуры и обеспечение взаимоотношений между регионами и государствами, процесс управления должен реализовываться на федеральном, региональном и муниципальном уровне.

На эффективность функционирования транспортной инфраструктуры влияют различные факторы, в частности для развития региональной транспортной инфраструктуры можно выделить следующие:

- 1) емкость и доступность рынков сбыта товаров, как производимых в регионе, так и поступающих из других регионов,
- 2) связность экономического пространства для бизнес-структур и населения,
- 3) доступность и стоимость финансовых, трудовых, информационных ресурсов в регионе,

- 4) технологический уровень региональной транспортной инфраструктуры,
- 5) отраслевая структура экономики региона,
- 6) кадровый и связанный с ним инновационный потенциалы региона,
- 7) система и алгоритмы использования инструментов управления транспортной инфраструктурой в регионе [5, с. 32].

Приведенные выше факторы развития транспортной инфраструктуры целесообразно сопоставить с направлениями ее развития.

Методы анализа функционирования и развития транспортного комплекса являются одним из важных инструментариев управления. Рассмотрим основные методы анализа, используемые для оценки результативности работы транспортного комплекса и обслуживающей ее инфраструктуры. В частности: простые сравнительные, графические, графоаналитические и методы экономико-математического анализа. В них различают два способа сравнения – прямое и обратное.

В первом случае анализируется динамика основных показателей (их рост характеризуется положительной динамикой). В данном случае результирующие показатели сравниваются с плановыми показателями. Обратное сравнение используется, когда плановые показатели сравниваются с отчетными показателями.

Таким образом, все выдвинутые критерии можно разделить на две основные группы: критерии, отражающие характеристики процесса перевозки (стоимость, время перемещения груза и др.) и критерии, отражающие деятельность транспортного комплекса, или отдельного хозяйствующего субъекта в целом (доля производимых услуг в данном сегменте рынка, качественные показатели работы и др.).

Первая группа критериев имеет большее значение для оперативного управления хозяйствующим субъектом, вторая в большей степени отражает конечные результаты работы транспортного комплекса и чаще используется в процессе стратегического планирования. Естественно, на каждом из основных

универсальных видов транспорта применяются свои критерии и показатели оценки работы, которые отражают различные стороны организации транспортного процесса. Таким образом, общий состав подлежащих учету показателей можно классифицировать по нескольким группам, данная классификация приведена в Таблице 2.

Таблица 2 – Классификация показателей эффективности управления транспортной инфраструктурой

Критерий	Характеристика
По принадлежности	отраслевые, видовые показатели, которые определяют результативность работы тех или иных видов транспорта в регионе, раскрывают возможность и ресурсы повышения эффективности их деятельности
По исходным данным	показатели, содержащие предшествующую статистику, прогнозы и инженерные расчеты
По эксплуатационным показателям	показатели, которые характеризуют процесс перевозки и работу транспортных средств в натуральных величинах
По экономическим показателям	показатели, которые дают возможность оценить результаты транспортного процесса в стоимостной форме

Источник: составлено автором по [28].

Данные показатели подразделяются на абсолютные и относительные (удельные). Абсолютные показатели отражают общую количественную величину учитываемого показателя (сутки, тонны, мили, доходы, финансовый результат).

Удельные показатели определяются отношением двух или нескольких показателей (например, себестоимость единицы продукции – как отношение общей величины затрат к общему объему продукции, рентабельность – как отношение общей величины доходов к общей величине затрат) [28, с. 11].

Экономические критерии оценки эффективности, как правило, основываются на сопоставлении эффекта и затрат в денежном выражении. Наиболее распространенными показателями экономической эффективности

являются показатели рентабельности (рентабельность продаж, продукции, производства).

Управленческий труд относится к наиболее сложным видам человеческой деятельности. Его оценка не всегда может быть произведена прямым путем, поскольку эффект не всегда можно представить в количественном выражении. Поэтому для измерения эффективности управления часто применяются косвенные методы.

В целом для определения экономической эффективности управленческого труда используются различные способы: по показателям работы предприятия, организации; по объему передаваемой информации; по количеству и скорости принимаемых решений; по выполнению функций управленческих звеньев и т. д.

К характеристикам труда в сфере управления, которые могут помочь количественному измерению эффективности управления относятся: снижение трудоемкости обработки управленческой информации; сокращение сроков обработки информации; сокращение потерь рабочего времени управленческого персонала; уменьшение численности аппарата управления.

Вместе с тем результаты управленческого труда могут носить исключительно качественный характер. В частности, к таким параметрам относятся: повышение квалификации управленческого персонала, улучшение психологической обстановки в коллективе, улучшение условий труда, повышение культуры управления и т. д. Поэтому, изучая вопросы эффективности управления, необходимо рассмотреть ряд особенностей, характеризующих качество управленческой деятельности.

Не менее важной является оценка эффективности функционирования транспортной инфраструктуры. При определении эффективности транспортной инфраструктуры в условиях рыночной экономики предпочтение надо отдать не одному единственному критерию, а системе критериев и использованию экспертных подходов. Это можно сделать с учетом оценки степени выполнения

инфраструктурных функций и влияния их на ускорение социального и экономического развития территорий.

Исходя из рассмотренных выше функций транспортной инфраструктуры, можно выделить основные критерии ее социальной эффективности. В их составе: степень удовлетворения потребности населения в транспортных услугах; степень влияния транспортных услуг на решение социальных задач; влияние на сокращение затрат труда в домашнем хозяйстве и на структуру использования рабочего времени; воздействие на совершенствование качественной структуры рабочей силы и на эффективность материального производства [23, с. 65].

При формировании критериев экономической эффективности можно исходить из возможности расчета затрат на развитие непроизводственной сферы и экономической отдачи этих затрат в стоимостном выражении. Так, в отраслях, оказывающих платные услуги, к каковым относится транспорт, в качестве критериев экономической эффективности вполне применимы производительность труда, себестоимость, прибыль, рентабельность.

Но эти традиционные показатели применимы лишь в том случае, если действие рыночных регуляторов не снижает уровня и качества жизни людей, пользующихся транспортными услугами. В условиях, когда возникает противоречие между повышением рентабельности оказания услуги и возникающим вследствие этого удорожанием жизни людей, необходимо для оценки работы транспорта использовать иные критерии.

Кроме того, при определении экономической эффективности транспортной инфраструктуры необходимо учитывать, что она проявляется не только во внутренних показателях самой транспортной инфраструктуры (внутриотраслевой эффект), но и находит свое основное выражение в результирующих показателях обслуживаемых ею отраслей и производств (внешний эффект). Для оценки эффективности функционирования транспортной системы предлагается применять минимальный транспортный стандарт.

Минимальный транспортный стандарт мы рассматриваем как совокупность индикаторов потребления населением и хозяйствующими субъектами транспортных услуг, от которых, в конечном счете, зависит состояние экономики и уровень качества жизни населения. В качестве индикаторов минимального транспортного стандарта могут выступать:

- уровень транспортной доступности;
- уровень транспортной дискриминации;
- доля транспорта в загрязнении окружающей среды;
- уровень дорожных происшествий из-за неудовлетворительного качества автодорог;
- грузоемкость экономики;
- ежегодная подвижность населения с социально-культурными целями;
- соотношение затрат на транспортную инфраструктуру и подвижной состав;
- доля общественного транспорта в пассажироперевозках.

Минимальный транспортный стандарт выступает как реальный механизм регламентирования использования различных видов ресурсов при реализации стратегии транспортного обслуживания и развития всего транспортного комплекса, включая транспортную инфраструктуру. Одновременно для решения задач оптимизации транспортных потоков необходимо обеспечить координацию и контроль всех звеньев, составляющих целостную систему перемещения грузов.

Возможными направлениями снижения транспортных издержек в условиях рыночных отношений могут быть:

- наличие развитой транспортной инфраструктуры, обеспечивающей все виды транспорта;
- создание региональной транспортно-складской системы, обслуживающей различные виды транспорта;

- организационно-экономическое объединение производителей продукции и сбытовых организаций;
- разработка оптимальных схем складирования, переработки и дальнейшего продвижения товаров;
- использование универсальных видов транспорта только в пределах сфер их экономически рационального функционирования;
- минимизация затрат обращения и товародвижения [17, с. 1].

Определение схемы и маршрутов товародвижения обусловлены целями оптимизации, необходимостью минимизации сроков поставки при максимальном уровне качества транспортных услуг, максимальной прибыли, минимальных издержек и рисков.

В этих целях предлагается в рамках крупных региональных проектов формировать управляющую компанию и организовывать концессионные торги, направленные на комплексное решение острых проблем развития региональной транспортной инфраструктуры

Важной составной частью инфраструктуры регионов является транспорт. От его эффективного функционирования зависит ритмичность и эффективность работы всех предприятий региона, а также состояние его социальной сферы. В современных условиях транспортный комплекс является также основой экономической интеграции регионов, включения их в международное разделение труда и формирования новых внешнеэкономических отношений.

Функциональное назначение транспорта состоит в обеспечении перемещения грузов и пассажиров в пространстве и во времени. Поэтому для него в большей степени, чем для любой другой отрасли, характерна территориальная специфика.

Важнейшей особенностью является пространственно-сетевой характер расположения его объектов, обуславливающий тесную взаимосвязь с территорией, размещением производства и системой расселения. Плотность сети и мощность транспортных потоков характеризует в определенной степени

уровень концентрации производства, степень освоенности территории, ее потенциал, а также уровень экономического и социального развития региона.

На развитие транспорта в регионах влияют следующие группы факторов:

- общеэкономические, определяющие характер территориального разделения труда и структуры производства;
- уровень экономического и социального развития региона по отношению к достигнутому уровню в стране;
- особенность хозяйственного механизма, регулирующего отношения между производством и транспортом;
- отраслевые технико-экономические, отражающие изменение объема и структуры перевозок;
- совершенствование эксплуатационной деятельности;
- управление и координацию работы различных видов транспорта и организацию перевозочного процесса;
- оптимизацию грузопотоков и пассажиропотоков;
- факторы, связанные с научно-техническим прогрессом на транспорте, внедрением новых, усовершенствованных средств подвижного состава, машин и оборудования;
- механизацию и автоматизацию производственных процессов;
- совершенствование транспортной сети;
- территориальные, характеризующие особенности транспортно-экономических связей в регионе, уровень специализации производства, систему расселения;
- размещение социально-экономических объектов на данной территории;
- природно-климатические условия и характер их взаимодействия с транспортом; уровень загрязнения территории.

Прогнозированию и планированию развития транспортной инфраструктуры непременно должен предшествовать анализ состояния транспортной сети в регионах.

Материально-техническую базу транспортной системы образуют пути сообщения, транспортные узлы, подвижные технические и погрузочно-разгрузочные средства. В зависимости от назначения транспорт региона подразделяется на городской, пригородный, внутрирайонный, межрайонный.

Важным элементом транспортной системы является транспортная сеть, которая представляет собой совокупность всех путей сообщения, связывающих населенные пункты региона, и которая характеризуется следующими показателями. Плотность сети отражает транспортную обеспеченность территории и определяется по формуле (1).

$$П = L/S, \quad (1)$$

где $П$ – плотность сети;
 L – протяженность сети;
 S – площадь территории.

Индекс (коэффициент) густоты путей сообщения рассчитывается по формуле (2).

$$K = L_{\text{мик}}/L_{\text{мет}}, \quad (2)$$

где K – индекс густоты путей сообщения;
 $L_{\text{мик}}$ – плотность путей сообщения в микрорегионе;
 $L_{\text{мет}}$ – плотность путей сообщения в макрорегионе.

Индекс густоты путей сообщения достаточно полно отражает сравнительную обеспеченность территории транспортными путями, однако не учитывает плотность грузопотоков, связанную с особенностями развития и размещения центров производства и потребления продукции. Поэтому для

полной характеристики транспортной инфраструктуры региона необходимо дополнительно рассчитать показатель плотности грузовой массы в регионе по формуле (3).

$$K_{пл} = (Q_{отп} + Q_{приб}) / S, \quad (3)$$

где $K_{пл}$ – плотность грузовой массы;
 $Q_{отп}$ – объем отправленных грузов;
 $Q_{приб}$ – объем прибытия грузов;
 S – площадь территории региона.

Аналогичным образом можно рассчитать плотность пассажирских перевозок и дополнительную потребность региона в транспортных путях.

Для оценки обеспеченности региона транспортной сетью может использоваться коэффициент Энгеля, который определяется следующим образом по формуле (4).

$$K_{э} = \frac{D}{\sqrt{S \cdot N}}, \quad (4)$$

где $K_{э}$ – коэффициент Энгеля;
 D – длина транспортной сети в регионе;
 S – площадь территории региона;
 N – численность населения.

На основе анализа транспортной сети регионов определяются основные направления развития транспортной инфраструктуры страны. При этом важной задачей является не только дальнейшее увеличение протяженности автомобильных дорог, но и улучшение их технического состояния. Аналогично важно заботиться не только об увеличении (выравнивании) плотности железных дорог в регионах, но и о их качестве.

3 Совершенствование управления транспортной инфраструктурой российского Дальнего Востока

3.1 Современное состояние транспортной инфраструктуры российского Дальнего Востока

Транспортная инфраструктура российского Дальнего Востока в настоящее время требует серьезного обновления, а также введения новых объектов транспортной инфраструктуры.

Начнем с описания ситуации в транспортной инфраструктуре региона, которая сложилась на 2016 г. Так в целом по России протяженность путей сообщения, представлена в Таблице 3.

Таблица 3 – Протяженность путей сообщения в России в 2016 г.

В тыс. км

Наименование	Протяженность
Железные дороги общего пользования	85,00
Железные дороги промышленного железнодорожного транспорта	42,00
Автомобильные дороги с твердым покрытием	755,00
Внутренние водные пути	102,00
Трамвайные пути	2,80
Пути метрополитена	0,44
Троллейбусные линии	4,90
Воздушные трассы	532,00

Источник: составлено автором по [38]

Данными транспортными линиями каждый день пользуются около 70 млн пассажиров, а также на них перевозится более 33 млн т [22]. Это приводит к тому, что более 50% автомобильных перевозок осуществляется в условиях превышения нормы загрузки автомобильных дорог.

Ситуация осложняется тем, что большинство транспортных путей ориентированы на московское направление, при этом данные пути не обладают

достаточным числом хордовых и соединительных линий. Более 90% автомобильных дорог России не имеют многополосной проезжей части, что также осложняет движение автотранспорта, в условиях повышенной загруженности. Из-за этого часть перевозок местного назначения производится на федеральных дорогах, что еще больше усложняет движение, а на подъезде к крупным городам страны загруженность составляет около 30% протяженности сети [13, с. 5].

Что касается качества автомобильных дорог, то лишь 24% из них соответствуют нормативным требованиям по эксплуатации. Капитального ремонта требуют также мостовые сооружения, туннели, эскадры, более 1/3 автодорог и мостовых сооружений требуют увеличения прочностных характеристик.

Состояние дорожного полотна непосредственным образом отражается на количестве дорожно-транспортных происшествий. Средний уровень объектов транспортной инфраструктуры составляет 58,6%, а значительная их часть находится за пределами нормативных сроков службы.

Количество объектов транспортной инфраструктуры увеличилось примерно на 15% с 2006 г. В это же время количество транспортных средств стало больше почти на 75% предыдущего уровня. Федеральные автомобильные дороги исчерпали свою пропускную способность.

Существующая дорожно-транспортная инфраструктура фактически соответствует уровню 60 – 100 автомобилей на одну тысячу жителей, в то время как современный уровень автомобилизации в регионе составляет 246 автомобилей на одну тысячу жителей [43, с. 62].

В целом протяженность сети автомобильных дорог с твердым покрытием на Дальнем Востоке России от 1,12 до 4 раз меньше, чем в остальных федеральных округах. С 1990 г. протяженность дорог увеличилась в границах большинства федеральных округов на 60 – 70%, в ДФО – на 45,8%.

Проведенные в 2009 г. исследования автомобильных дорог Дальнего Востока России показали, что 67,8% дорог общего пользования имеют

недостаточную прочность покрытия, а 54% – неудовлетворительную ровность. Только на ключевой автодороге М-60 «Уссури» Хабаровск – Владивосток 93,4% дороги имеет недостаточную прочность покрытия, а 31,2% – характеризуется неудовлетворительной ровностью.

Ситуацию качества автомобильных дорог в Дальневосточном Федеральном округе наглядно отражает Таблица 4, в которой представлена доля дорог регионального и межмуниципального значения, которые соответствуют нормативным требованиям в субъектах Российской Федерации в 2007 – 2016 гг.

Таблица 4 – Доля автомобильных дорог регионального или межмуниципального значения общего пользования, отвечающих нормативным требованиям, по субъектам Российской Федерации в 2007 – 2016 гг.

В %

Название округа, страны	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Российская Федерация	44,3	37,8	37,1	36,8	36	36,5	37,9	37,1	38,1	41,5
Центральный федеральный округ	40,1	35,1	32,7	32,8	34	37	35,3	36,3	37,8	44,3
Северо-Западный федеральный округ	34,4	25,5	25,1	23,4	23,5	26,5	27,3	27,6	28,1	31,8
Южный федеральный округ	61,3	52,6	57,7	46,8	49,4	46,3	47,1	44,3	44,8	44,2
Северо-Кавказский федеральный округ	60,3	63	64,7	61,3	46,2	49,9	52,3	53,9	55,5	56,7
Приволжский федеральный округ	47,7	33	29,5	26,4	25,7	27,4	28,7	28,4	30,2	35,5
Уральский федеральный округ	46,6	46,8	46	57,6	53	50,2	49,6	49,7	49,2	50,8
Сибирский федеральный округ	45,5	43,1	44	45,4	40,3	37,5	38,9	39,9	40,7	41,1
Дальневосточный федеральный округ	34,2	31,1	31,2	33,3	45,1	46,4	59,5	43,8	44,2	44,7

Источник: [38]

Таким образом, в Дальневосточном Федеральном округе в 2016 г. доля дорог, которые отвечают нормативным требованиям, составляет 44,7%, это чуть больше, чем в среднем по России, где данный показатель составил 41,5%.

Почти 80% дорог с твердым покрытием сосредоточено в южной зоне Дальнего Востока. По этой территории проходят автомобильные дороги федерального значения «Уссури» и «Амур» [3, с. 45].

Сеть автомобильных дорог на территории Дальнего Востока России включает автомобильные дороги общего пользования федерального, регионального, межмуниципального и местного значения. В Таблице 5 приведены показатели по доли автомобильных дорог регионального или межмуниципального значения общего пользования Дальневосточного Федерального региона, которые отвечают нормативным требованиям с 2007 г. по 2016 г.

Таблица 5 – Доля автомобильных дорог регионального или межмуниципального значения общего пользования, отвечающих нормативным требованиям по Дальневосточному Федеральному округу в 2007 – 2016 гг.

В %

Регион	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Республика Саха (Якутия)	28,0	29,0	29,0	29,0	29,0	29,0	79,5	30,0	29,0	29,3
Камчатский край	30,0	53,0	71,6	75,6	79,8	76,2	30,6	31,8	36,9	41,5
Приморский край	39,0	40,2	41,4	42,2	42,8	43,7	43,8	43,9	44,5	44,8
Хабаровский край	88,0	65,0	62,0	62,0	62,0	71,0	58,0	58,0	59,0	59,5
Амурская область	12,3	11,1	4,8	10,8	73,3	74,3	73,8	75,1	75,5	76,1
Магаданская область	33,0	33,0	40,0	40,0	40,0	40,0	44,0	44,0	65,0	64,9
Сахалинская область	20,0	24,0	27,0	28,0	29,0	32,0	36,0	40,0	41,3	46,1
Еврейская автономная область	28,0	29,0	28,0	30,0	35,0	35,0	35,6	37,3	40,2	45,0
Чукотский автономный округ	3,6	3,6	3,6	14,6	14,7	14,8	5,9	5,7	5,7	7,7

Источник: [38]

Как мы видим самая большая доля автомобильных дорог, которые отвечают нормативным требованиям в Амурской области и составляет 76,1%.

Качество дорог в Приморском крае улучшилось за исследуемый период, если в 2007 г. данный показатель составлял 39%, то в 2016 г. – 44,8%.

Существенно ухудшилось состояние автомобильных дорог в Хабаровском крае с 88% до 59,5%.

Большая часть автомобильных дорог федерального значения находится в процессе строительства («Амур», «Восток», «Колыма») либо требует реконструкции на значительных участках («Лена», «Уссури»).

В Таблице 6 приведены некоторые данные, характеризующие состояние транспортной инфраструктуры в регионах Дальневосточного Федерального округа в 2017 г.

Таблица 6 – Состояние автомобильных дорог в регионах Дальневосточного Федерального округа в 2017 г.

Показатель	Удельный вес дорог с твердым покрытием в общей протяженности автомобильных дорог	Удельный вес дорог с усовершенствованным покрытием в протяженности автомобильных дорог с твердым покрытием	Плотность автомобильных дорог с твердым покрытием
Единица измерения	%	%	км на 1000 км ²
Дальневосточный федеральный округ	67,4	32,7	9,5
Республика Саха (Якутия)	40,6	12,5	3,8
Камчатский край	92	31,3	4,2
Приморский край	90,7	41,9	9,3
Хабаровский край	90,5	37,5	12
Амурская область	75,6	33,2	34
Магаданская область	91,5	19,2	5,3
Сахалинская область	44,6	6,9	23
Еврейская автономная область	86,7	42,9	68
Чукотский автономный округ	31,4	6,7	0,9

Источник: [38]

Исходя из таблицы видно, что среди регионов округа наибольшая доля дорог с твердым покрытием в общей протяженности автомобильных дорог в Камчатском, Приморском, Хабаровском краях и Магаданской области, где данный показатель составляет более 90%.

Наихудшая ситуация наблюдается в Чукотском автономном округе, где доля дорог с твердым покрытием равна чуть более 31%.

Если рассматривать такой показатель, как удельный вес дорог с усовершенствованным покрытием в общей протяженности дорог с твердым покрытием, то наибольший удельный вес наблюдается в Сахалинской области и равен 69%.

Плотность автомобильных дорог с твердым покрытием наибольшая в Приморском крае, составляет 93 км путей на 1000 км², а наименьшее в Чукотском автономном округе – 0,9 км путей на 1000 км².

Таким образом, можно сказать, что состояние автомобильных дорог в Дальневосточном Федеральном округе имеет существенное различие по регионам. Дорожная инфраструктура в регионах развита неоднородно, наилучшая ситуация с дорожным покрытием складывается в Камчатском, Приморском, Хабаровском краях и Магаданской области, а наихудшая в Чукотском автономном округе.

Далее рассмотрим объем перевозок грузов и пассажиров автомобильным транспортом в регионах Дальнего Востока, а также грузооборот и пассажирооборот в 2017 г., данные представлены в Таблице 7.

Что касается грузооборота в Дальневосточном Федеральном округе, то в 2017 г. он был равен 6026 млн т на км. По данному показателю лидирует Республика Саха (Якутия), где грузооборот составляет 1842 млн т на км. Наименьший грузооборот в Магаданской области и равен 242 млн т на км.

Пассажирооборот на Дальнем Востоке составляет 3751 млн пасс. на км. В Хабаровском крае зафиксировано 1149 млн пасс. на км, что является самым большим показателем в регионе.

Исходя из таблицы объем перевозок грузов автомобильным транспортом в целом по региону составляет 142 млн т, а объем перевозок пассажиров составляет 411,8 млн человек. Наибольший объем перевозок пассажиров в Хабаровском крае, где он составляет 112,5 млн человек, а наименьший в

Чукотском автономном округе – 0,5 млн человек. По объему перевозок грузов лидирует опять же Хабаровский край, где объем равен 607 млн т.

Таблица 7 – Объем перевозок грузов и пассажиров автомобильным транспортом, грузооборот и пассажиропоток в 2017 г.

Показатель	Перевозки грузов автомобильным транспортом	Грузооборот автомобильного транспорта	Перевозки пассажиров автобусами общего пользования	Пассажирооборот автобусов общего пользования
Единица измерения	млн т	млн т / км	млн человек	млн пасс. / км
Дальневосточный федеральный округ	142,0	6026,0	411,8	3751,0
Республика Саха (Якутия)	18,2	1842,0	93,7	473,0
Камчатский край	1,1	29,0	51,6	396,0
Приморский край	22,5	1097,0	62,1	998,0
Хабаровский край	60,7	1206,0	112,5	1149,0
Амурская область	21,4	585,0	53,1	350,0
Магаданская область	2,7	242,0	7,3	58,0
Сахалинская область	8,0	339,0	20,6	227,0
Еврейская автономная область	4,6	344,0	10,4	94,0
Чукотский автономный округ	2,8	342,0	0,5	6,0

Источник: [38]

Железные дороги в настоящий момент проходят не ко всем регионам страны, что существенно осложняет транспортировку грузов, а также перемещение пассажиров, так как в виду отсутствия железнодорожных путей приходится прибегать к использованию других транспортных коммуникаций. В 2016 г. плотность железнодорожных дорог составила 5 км на 1000 км квадратных площади страны, данный показатель один из самых низких в мире [21, с. 36].

До настоящего времени вне зоны железнодорожного обслуживания остаются Камчатский край, Магаданская область и Чукотский автономный округ. На территории Республики Саха (Якутия) за последнее время был построен лишь участок Беркамит-Томмот протяженностью 354 км [5, с. 28].

Перекрестное межотраслевое субсидирование отраслей промышленности за счет ОАО «РЖД» привело к увеличению в 2 раза сроков окупаемости инфраструктурных проектов (до 20 – 30 лет) и сделало строительство новых железнодорожных линий коммерчески неэффективным [28].

Увеличение электрификации железнодорожных путей, происходит незначительными темпами. Так доля электрифицированных участков в общей эксплуатационной длине железнодорожных путей общего пользования в 2000 г. составляла 47,6%, в 2017 г. – 51% [24].

Основной транспортной артерией ДВФО остается Транссиб, обеспечивающий прямой выход к портам Приморья. Пропускная способность магистрали – 100 млн т грузов в год, в том числе 200 тыс. контейнеров в двадцатифутовом эквиваленте из стран АТР в Европу и Центральную Азию.

Вторая железнодорожная артерия, БАМ, имеет прямой выход на Ванино-Советско-Гаванский транспортный узел и обеспечивает кратчайшую перевозку минерального сырья и леса до Ванино. Но пока она не используется в полную силу.

В настоящее время на отдельных участках Транссиба и БАМа железнодорожные линии загружены на 70 – 90%. Загрузка доходит до критического уровня на участках Комсомольск-на-Амуре – Советская Гавань, Хани – Тында и в направлении от Усурийска до Находки.

Для пассажирских перевозок востребован воздушный вид транспорта, несмотря на его высокую стоимость по сравнению с другими видами транспорта. Ситуация с воздушным складывается похожим образом, дело в том, что большинство воздушных линий проходят также через Москву, в связи с этим возникает большая загруженность столичных аэропортов, а пассажиром

приходится свои полеты организовывать через московские аэропорты, что увеличивает продолжительность времени полета.

На Дальнем Востоке расположено 6 аэропортов международного значения и 8 внутрироссийских аэропортов, по сравнению с 1990 г. аэродромная сеть сократилась в 3,5 раза.

Город Владивосток является воротами, ведущими из России в страны Юго-Восточной Азии. В настоящее время аэропорт «Владивосток» связан прямым воздушным сообщением с 21 городом в шести федеральных округах РФ и с 12 городами в четырех странах АТР.

Трубопроводный транспорт осуществляет преимущественно перевозку нефти и газа. В России трубопроводы располагаются преимущественно с востока на запад и имеют большой диаметр.

Для Дальнего Востока основной трубопроводной системой является «Восточная Сибирь – Тихий океан». Развитие данной опорной сети трубопроводного транспорта позволит сформировать новые центры добычи нефти, а в дальнейшем будущем надежно закрепится на энергетическом рынке АТР [27, с. 75].

Протяженность внутренних вод, составляет 101,6 тыс. км. Доля использования внутреннего водного транспорта около 4%, однако, для некоторых регионов страны данный вид транспорта играет важную роль. Так, например, река Амур является востребованной водной магистралью дальневосточного региона. На Дальнем Востоке крупнейшими судоходными компаниями являются Амурское и Ленское пароходства.

Доля внутренних водных путей, обслуживаемых обстановкой (со знаками судоходности), в общей протяженности внутренних водных судоходных путей Российской Федерации в 2001 г. составляла 71%, а в 2017 г. – 57,7% [24].

Морской транспорт для России, в особенности для Дальнего Востока России, имеет стратегическое значение. Береговая линия морского побережья является самой протяженной в мире. Ключевую роль в развитии морской транспортной инфраструктуры принадлежит морским портам. Так в 2018 г. в

России 63 морских порта, мощностью 800 млн т и протяженностью причального фронта порядка 140 тыс. погонных м [1].

На протяжении 5,6 тыс. миль дальневосточного побережья расположены 32 морских порта, включая 22 торговых, 10 рыбных, а также около 300 небольших портов и портовых пунктов. Их доля в общем грузообороте российских портов составляет около 35%.

Однако технический уровень дальневосточных морских портов не отвечает современным требованиям. Всего 19% общей длины причального фронта этих портов представляют собой специализированные причалы, и лишь 23% из них имеют глубину более 11 м [21, с. 14]. Динамика грузооборота портов Дальнего Востока, представлена в Таблице 8.

Таблица 8 – Динамика грузооборота крупнейших портов Дальнего Востока в 2013 – 2017 гг.

	В млн т				
	2013	2014	2015	2016	2017
Порт Восточный	48,3	57,8	65,2	68,5	69,2
Порт Ванино	23,8	26,2	26,8	30,2	29,2
Порт Находка	18,4	20,7	21,3	23,3	24,2
Порт Пригородное	16,3	16,1	16	16,4	17,4
Порт Владивосток	14,5	15,3	12,9	14,3	16,9
Порт Посыет	5,6	6,7	6,5	8,2	7,7
Порт Де-Кастри	7	8,2	10,5	11,5	10,8

Источник: [2]

В целом по всем морским портам России происходит постепенное увеличение грузооборота, так в 2017 г. грузооборот составил 786,97 млн т, что на 9% больше, чем в прошлом году, такое увеличение грузооборота является рекордным за рассмотренный период.

В портах Дальневосточного бассейна происходит увеличение грузооборота, который в 2017 г. составил 191,7 млн т, что на 3,34% больше 2016 г. Однако если рассмотреть динамику грузооборота за весь период с 2013 г., то за 2017 г. наблюдается самое незначительное увеличение

грузооборота, наибольший показатель приходится на 2014 г., где увеличение составило 12,2% по сравнению с 2013 г.

Наибольшее увеличение грузооборота зафиксировано в порту Владивосток, более 18%, а грузооборот порта в 2017 г. равен 16,9 млн т. Неблагоприятная ситуация в 2017 г. сложилась в портах Посыет и Де-Кастри, так как уменьшение грузооборота произошло более чем на 6%.

Порты Дальневосточного бассейна занимают третье место в структуре грузооборота, что составляет 25,2% от всех портов России.

Что касается инфраструктуры портов Российского Дальнего Востока, то основная проблема заключается в устаревшем портовом оборудовании, которое постоянно ломается и требует обновления. Из-за данной ситуации перевозчики теряют от нескольких часов до нескольких дней, ожидая свои контейнера. Здесь проблемой является не только потраченное рабочее время, а также то, что из-за этого увеличивается число дней хранения контейнеров, а за превышение сроков бесплатного хранения (10 – 14 дней) взимается портом дополнительная плата, которую оплачивают покупатели.

Немало важным моментом сдерживающим рост внешней торговли, является ограниченная возможность обработки груза в одну единицу времени. Из-за этого возникает ситуация, что не всегда есть возможность получить сразу все свои контейнера, так как въезд автотранспортных средств на территорию порта строго ограничен.

Рассмотрим отдельно Владивостокский Морской Рыбный Порт, инфраструктура порта, хоть и имеет выше перечисленные проблемы, однако позволяет обрабатывать более 150 тыс. т свежемороженой рыбопродукции в год.

Руководством данного порта было принято решение в ближайшие несколько лет оправдать свое имя «Рыбный порт», увеличив объем обрабатываемый объем рыбной продукции. Этот результат планируется осуществить с помощью приобретения дополнительного холодильного

оборудования, что позволит хранить рыбную продукцию в необходимом температурном режиме и постепенно увеличивать ее количество.

Строящийся на о. Большой Уссурийский под Хабаровском, современный транспортный кластер позволит перемещать по железной и автомобильной дорогам грузы в западном направлении на Европу [36, с. 44].

Важнейшим инфраструктурным проектом развития экономики является программа развития БАМа, призванная решить проблему ограниченности пропускных способностей железной дороги, которая на сегодняшний день является сдерживающим фактором освоения богатых ресурсов Сибири, Забайкалья, Амурской области, Республики Саха (Якутия), Хабаровского края и развития портовой инфраструктуры морского побережья.

Транспортная инфраструктура, обслуживающая автомобильный транспорт состоит из 2134 объектов, из которых 392 автовокзала, 1330 автостанций, 412 кассовых пунктов.

Для Дальнего Востока большое значение приобретают пункты пропуска, расположенные на государственной границе, позволяющие обеспечивать таможенный, пограничный контроль и тем самым охранять государственную границу страны.

Всего в ДФО 64 пункта пропуска, из них 6 – автомобильные, 10 – смешанные, 10 – воздушные, 33 – морские, 4 – железнодорожные, 1 – речной [26, с. 24].

Транспортный коридор «Приморье-1» необходим для увеличения скорости перемещения транзитных грузов из Китая на территорию Приморского края.

Данный проект рассчитан на получение быстрого выхода грузов на морские порты Приморья. Кроме того частью данного проекта является строительство новой дороги Владивосток – Находка – порт Восточный, являющейся частью «Приморья-1», приобрело первостепенное значение.

Основными инфраструктурными объектами в приморском крае стали Русский мост и Золотой мост. Строительство было начато 25 июля 2008 г. в

рамках программы подготовки города к проведению саммита АТЭС в 2012 г. [6, с. 14].

В Приморском крае четыре основных туннеля: туннель имени Сталина во Владивостоке, автодорожный туннель во Владивостоке, туннель под Нарвинским перевалом в Хасанском районе, а также железнодорожный туннель Кипарисовский близ ст. Сиреневка [16, с. 3].

В настоящее время в Приморском крае формируется транспортный узел для обслуживания транзитных грузов, идущих из северных провинций Китая и Монголии в страны АТР и обратно.

Таким образом, современное состояние транспортной инфраструктуры требует проведения значительных мер по его улучшению. Анализ транспортной инфраструктуры Дальневосточного Федерального округа показал, что инфраструктура региона отстает по своим техническим характеристикам от других Федеральных округов страны, что приводит к замедлению развития экономики региона, как в транспортной отрасли, так и в других отраслях.

3.2 Проблемы развития транспортной инфраструктуры российского Дальнего Востока

Формирование стратегических направлений развития транспорта должно осуществляться на базе всестороннего анализа современного состояния и проблем развития транспортной системы в тесной взаимосвязи с общими направлениями и масштабами социально-экономического развития страны, а также с глобальными общемировыми стратегическими тенденциями в экономике.

В России в последние годы проводилась модернизация транспортной инфраструктуры, что позволило удовлетворить имевшийся спрос на пассажирские и грузовые перевозки и создать определенный задел для дальнейшего развития.

Россия располагает всеми современными видами транспорта, размещение и структура ее транспортных коммуникаций в целом отвечают современным внутренним и внешним транспортно-экономическим связям страны, но нуждаются в совершенствовании [14, с. 3].

Мировой экономический кризис 2008 – 2009 гг. и последовавшая за ним экономическая рецессия существенно повлияли на динамику объема перевозок грузов и пассажиров, грузооборота и пассажирооборота, а также на масштабы развития транспортного комплекса страны.

Транспортные предприятия постепенно адаптируются к новым условиям хозяйствования. Однако многие вопросы работы и развития транспорта в условиях формирования рыночных отношений пока не получили удовлетворительного решения.

Транспортная система в целом и ряд ее ключевых сегментов (инфраструктура железнодорожного транспорта и внутренних водных путей, автомобильные дороги) постоянно нуждаются в инвестициях и не обладают резервами «долговременной устойчивости».

Среди основных проблем особо выделяются низкий технический уровень российского транспорта и неудовлетворительное состояние его производственной базы.

Недостаточные объемы реконструкции и строительства инфраструктурных объектов, а также темпы пополнения и обновления парков подвижных транспортных средств и другой транспортной техники привели в последние годы к существенному ухудшению их технического состояния (возрастная структура, увеличение износа) и работоспособности [23, с. 32].

Россия до сих пор обходилась транспортной инфраструктурой, созданной еще в советские годы, однако она морально и физически устарела. Износ парка грузовых вагонов составляет около 65%. Из-за отсталой технологии, перевозки через Транссиб составляют менее 1% товарооборота между Европой и Юго-Восточной Азией.

Развитие транспорта предполагает повышение плотности железных и автомобильных дорог, их реконструкцию в соответствии с современными требованиями и включение в глобальную евроазиатскую систему.

Нагрузка на железнодорожную инфраструктуру продолжала возрастать при отсутствии существенного улучшения уровня ее развития и технической вооруженности. В результате протяженность проблемных в отношении пропускной способности участков транспортной инфраструктуры («узкие места») составляет 7,6 тыс. км, или более 16% протяженности основных железнодорожных направлений. Уровень густоты железнодорожной сети остается достаточно низким, особенно в регионах Дальнего Востока, что сдерживает развитие экономики и промышленности отдельных регионов [16, с. 3].

Транспортная инфраструктура железнодорожного транспорта дальневосточного региона является в настоящее время самой загруженной в РФ. С каждым годом увеличивается дефицит инфраструктурных мощностей. Протяженность «узких мест» превышает 4 тыс. км и может составить уже более 8 тыс. км к 2020 г., если инфраструктура Восточного полигона не будет своевременно реконструирована. Это приведет к еще большему ограничению вывоза грузов с месторождений и промышленных предприятий.

Главные проблемы российских железных дорог – изношенность путей и подвижного состава, низкая скорость движения, отсутствие железных дорог в ряде северных и восточных регионов, их перегруженность на подходе к портам и в ряде других мест, сохраняющаяся монополия РЖД на локомотивы и т. д.

Парк грузовых и пассажирских локомотивов РЖД (около 20 тыс. единиц) изношен более чем на 70%. По данным Комитета Госдумы по транспорту, к настоящему времени выработали свой ресурс 70% железнодорожных мостов, 15% полотна эксплуатируется с превышением сроков капитального ремонта.

На сети железных дорог продолжают эксплуатироваться инфраструктурные объекты с истекшим сроком службы, а также объекты, построенные по устаревшим техническим нормативам в начале XIX века. Из-за

дефицита средств своевременно не проведен капитальный ремонт (модернизация) железнодорожного пути протяженностью около 20 тыс. км [14, с. 32].

Недостаточными темпами развивается скоростное и высокоскоростное рельсовое сообщение в рамках крупнейших агломераций и межрегиональных связей.

Темпы развития транспортной инфраструктуры не соответствуют темпам развития промышленности. То есть, прогнозируемый рост объемов перевозок грузов значительно превышает объем, учтенный в проекте модернизации Байкало-Амурской и Транссибирской магистралей. Развитие железнодорожной инфраструктуры следует осуществлять опережающими темпами.

Однако при реализации проектов по строительству железнодорожной инфраструктуры существуют технические, финансовые и операционные риски, препятствующие привлечению инвестиций, особенно со стороны частных компаний. В данных условиях государственная поддержка является необходимой.

Также Россия не может сформировать основу для перспективного роста привлекательности Транссибирской магистрали, либо БАМа как логистической основы для евроазиатской цепочки экспресс-доставки грузов.

Важно помнить о том, что грузовая база, которая может быть интересна России и которую страна может «освоить», в основном – транзитная, следовательно, Россия не имеет действенных рычагов влияния на её формирование и направления движения.

Существенно не изменяет ситуацию в этом аспекте и созданный ЕАЭС. Поэтому, если Россия должна приобрести формы и инструменты влияния на формирование и управление грузовой базой в условиях усиливающейся конкуренции как перевозчиков за грузы, так и грузоотправителей за выгодных перевозчиков [37, с. 23].

Наибольший вес среди таких возможных рычагов имеют инфраструктурные рычаги влияния на портовую инфраструктуру крупнейших

морских торговых портов, а также пока слабо используемые при этом государством институциональные и финансово-экономические возможности.

До настоящего времени не завершено формирование опорной сети федеральных автомобильных дорог, связывающей все регионы России.

Сохраняется низкий уровень развития дорожной сети в аграрных районах, а также в районах Крайнего Севера, Республике Саха (Якутия), Магаданской области, Чукотском автономном округе и других регионах.

Не имеют связи с сетью автомобильных дорог по дорогам с твердым покрытием 46,6 тыс. населенных пунктов, или 31% общего числа населенных пунктов. Население каждого из 260 таких населенных пунктов составляет более 1000 человек. Не завершено формирование опорной сети дорог в районах Севера, Сибири и Дальнего Востока.

На долю автомобильного транспорта приходится более четверти объема всех перевозок на Дальнем Востоке. Это один из самых дешевых видов транспорта в регионе. Именно ему отводится решающая роль в доставке продовольствия и топлива в труднодоступные районы и в связях между многочисленными старательскими артелями, лесозаготовителями и т. д. Наибольший автомобильный парк имеют южная часть Дальневосточного региона и Республика Саха (Якутия).

Автодорожная сеть распределена по Дальнему Востоку крайне неравномерно. На южные районы приходится 71% протяженности дорог с твердым покрытием. Более 40% районных центров Дальнего Востока не имеют регулярных связей с краевыми и областными центрами, а в северной части региона этот показатель достигает 60 – 80%. Автодорожная сеть представлена дорогами низких технических категорий: 34% составляют дороги с грунтовым покрытием. Более половины мостов имеют деревянные конструкции, что сдерживает повышение эффективности работы автотранспорта, использование большегрузных автомобилей, ограничивает скорость движения [27, с. 63].

Федеральные автомобильные дороги исчерпали свою пропускную способность. С превышением нормативной загрузки эксплуатируется почти

27% протяженности сети. Местная дорожная сеть развита недостаточно, поэтому значительная часть локальных перевозок производится по федеральным дорогам. Ускорение автомобилизации страны пока не привело к соответствующему росту объемов строительства, реконструкции и ремонта дорожной сети, а ремонт автомобильных дорог в последние годы даже несколько сократился. При увеличении за последние 10 лет протяженности автомобильных дорог общего пользования на 15% автомобильный парк вырос более чем в 1,7 раза.

Решение задачи приведения протяженности и состояния дорожной сети в соответствие с потребностями экономики и населения существенно осложняется влиянием опережающего роста рыночных цен на ряд дорожно-строительных материалов в связи с имеющимся монополизмом поставщиков местных инертных строительных материалов. На закупку материалов расходуется до 60% средств, направляемых на дорожные работы.

Несмотря на принимаемые в последние годы меры в сфере инновационной деятельности, сохраняется недостаточно высокий уровень технологического развития производства материалов (в частности битумных), непосредственно влияющих на качество и долговечность дорог, производители которых традиционно ориентированы на их производство по остаточному принципу по сравнению с более массовыми видами продукции.

Темпы развития гражданской авиации в России в настоящее время в 2,5 раза превышают международные показатели. Динамично развивается не только рынок международных перевозок, но и рынок внутренних перевозок. Это связано с увеличением реальных доходов населения, повышением конкурентоспособности воздушного транспорта по сравнению с железнодорожным на рынке дальних пассажирских перевозок, а также с развитием процессов интеграции авиаперевозчиков в мировой рынок.

В тоже время продолжает сокращаться количество действующих российских аэропортов и аэродромов гражданской авиации (преимущественно за счет объектов регионального уровня, переводимых в ранг посадочных

площадок). По сравнению с 2000 г. количество аэродромов сократилось в 1,6 раза. В результате этого сложилась конфигурация сети пассажирских авиалиний, в рамках которой наибольший объем пассажирских перевозок (около 70%) приходится на авиасвязи г. Москвы.

Высокие темпы роста объемов авиаперевозок характерны только для магистральных авиалиний, в первую очередь международных. Продолжается стагнация рынка местных и региональных авиаперевозок, хотя в последние годы меры государственной поддержки были усилены. На базе местных и региональных аэропортов создаются федеральные и региональные казенные предприятия, принято решение о субсидировании за счет средств бюджетов различного уровня региональных авиаперевозок. Так, субсидирование авиаперевозок между центром и регионами Дальнего Востока даст положительный эффект [32, с. 52].

Развитие российских портов и смежной транспортной инфраструктуры происходит неравномерно. Накопились значительные различия в отношении уровней технологичности и капитализации портовых узлов. Это является следствием неравномерности и нестабильности грузовой базы, недостаточного развития смежной железнодорожной, автомобильной и трубопроводной инфраструктуры, а также тыловой терминальной и складской инфраструктуры.

Имеется дефицит портовых мощностей, ориентированных на перевалку импортных грузов (контейнеры и накатные грузы), а также экспортного угля и химических грузов (минеральных удобрений) [14, с. 32].

Серьезной проблемой является медленный темп повышения уровня безопасности судоходных гидротехнических сооружений из-за ухудшения их технического состояния, почти 80% из них эксплуатируется 50 – 70 лет и более, только 17,3% сооружений, подлежащих декларированию, имеют нормальный уровень безопасности. Технический флот государственных бассейновых управлений водных путей и судоходства изношен на 85%.

Износ коммерческого флота составляет 75%. К 2020 г. подлежит списанию 85 – 90% судов.

На сегодняшний день основными проблемами для главных портов Дальнего Востока являются недостаточная грузопропускная способность, нехватка припортовых коммуникаций, высокий износ оборудования, а также недостаточная пропускная способность железных дорог.

Последний фактор является определяющим в дальнейшем развитии портового хозяйства и всей транспортной системы Дальнего Востока. Поэтому для решения проблемы грузоперевозок, например, в портах Приморского края требуется реконструкция существующих участков железных дорог, совершенствование логистической структуры, институциональные трансформации и координация действий между собственниками грузов, руководством портов и ОАО «Российские железные дороги» [31, с. 63].

Важнейшей проблемой является техническое и технологическое отставание транспортной системы России по сравнению с развитыми странами. Она не готова к повсеместному применению современных технологий, в первую очередь контейнерных. Растущий спрос на грузовые перевозки сдерживается неразвитостью транспортно-логистической системы страны. На низком уровне остается транспортно-экспедиционное обслуживание населения и экономики.

Остается на низком уровне инновационная составляющая в развитии парков подвижного состава и технических средств транспорта, особенно при осуществлении внутренних перевозок. Существенно отставание работы транспорта и по экологическим параметрам [14, с. 55].

Не получает должного развития городской общественный транспорт, в том числе его современные скоростные виды, которые могли бы существенно снизить остроту проблемы транспортного развития мегаполисов.

Почти во всех отраслях транспортного комплекса сохраняются тенденции старения основных фондов и их неэффективного использования. Износ основных производственных фондов по отдельным группам основных средств достиг 55 – 70%.

Износ основных производственных фондов на железнодорожном транспорте составляет 60%, на морском – 34%, на внутреннем водном – 66%, на автобусном – 51%, грузовом автомобильном – более 50% и на воздушном – 50% [24, с. 52].

Состояние многих технических средств транспорта подошло к критическому уровню. Значительная часть их эксплуатируется за пределами нормативного срока службы, другая – приближается к этому сроку. Как следствие, существенно ухудшаются показатели безопасности и экономической эффективности работы транспорта.

Одной из наиболее значимых проблем является несбалансированность развития единой транспортной системы России. Указанная проблема включает в себя следующие важные составляющие:

- диспропорции в темпах и масштабах развития разных видов транспорта;

- недостаточное развитие существующей транспортной инфраструктуры, наиболее остро проявляющееся в несоответствии уровня развития автомобильных дорог уровню автомобилизации и спросу на автомобильные перевозки, в малом количестве региональных и местных аэропортов, а также в наличии многочисленных «узких мест»;

- территориальная неравномерность развития транспортной инфраструктуры [24, с. 53].

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

Из-за недостаточной развитости транспорта сдерживаются комплексное освоение новых территорий и разработка месторождений полезных ископаемых, прежде всего в Сибири и на Дальнем Востоке [14, с. 12].

Не в полном объеме удовлетворяется платежеспособный спрос населения на перевозки. Не полностью обеспечиваются перевозки пассажиров на социально значимых маршрутах, в том числе из-за ценовой недоступности (в первую очередь в районах Крайнего Севера и Дальнего Востока).

В связи с ростом транспортных тарифов в последние годы возникли определенные ограничения транспортно-экономических связей. Из-за высокой транспортной составляющей снижается конкурентоспособность отечественной продукции не только на внешнем, но и на внутреннем рынке. Ослабление связей между регионами Российской Федерации подрывает ее единство, снижает экономическую безопасность страны.

Низкая транспортная подвижность и близкая к нулю резидентная мобильность населения становятся одним из основных препятствий к снижению напряженности на региональных рынках труда.

Остается низким уровень безопасности транспортной деятельности, в первую очередь на автомобильном и воздушном транспорте. В дорожно-транспортных катастрофах в 2011 г. погибло 19,6 человека в расчете на 100 тыс. населения, в США этот показатель составляет 10 человек, в странах Европейского союза – 7 человек [24, с. 52].

Недостаточный уровень безопасности перевозок грузов и пассажиров отечественными транспортными компаниями негативно влияет на их конкурентоспособность на международном рынке транспортных услуг.

Развитие транспорта имеет и негативный внешний эффект с точки зрения экологии. За последние 10 лет темпы прироста количества автомобилей в 5 раз обогнали темпы развития дорожной сети. Это привело не только к хроническим пробкам, но и к загрязнению атмосферного воздуха. Неблагоприятное воздействие на качество атмосферного воздуха оказывают, прежде всего, выбросы от автомобильного транспорта.

Одной важной проблемой является недостаточный уровень конкурентоспособности отечественных компаний и всей транспортной системы России в целом на мировом рынке транспортных услуг. Это обусловлено как

указанными проблемами, так и недостаточными возможностями отечественных транспортных организаций конкурировать на мировом рынке, в том числе эффективно использовать геополитические преимущества России при транзитных международных перевозках.

Автомобильный транспорт является основным загрязнителем воздушного бассейна крупных городов (до 80% общих выбросов), его доля в общих выбросах по стране составляет 40% [26, с. 22].

Современное состояние и возможности транспортной системы в области обеспечения военной безопасности России свидетельствуют о том, что наиболее сложный период в ее развитии завершен. Однако сохраняется ряд существенных проблем.

Отрицательное влияние оказывают недостаточная пропускная и провозная способность объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств, неразвитость железнодорожной и автодорожной сетей на севере и востоке страны, а также в ряде приграничных регионов, прохождение основных транспортных коммуникаций на востоке страны вблизи государственной границы Российской Федерации.

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.

Растут ресурсоемкость перевозок и транспортные издержки экономики. Рост себестоимости перевозок, в свою очередь, обуславливает повышение транспортных тарифов [24, с. 52].

Из-за нехватки и неудовлетворительного состояния подвижного состава закрыты многие городские и междугородные автобусные маршруты, снизилась частота движения автобусов. Вследствие убыточности перевозок и недостаточности мер государственной поддержки закрыты многие воздушные линии и часть речных пассажирских маршрутов, что ведет к удовлетворению спроса населения на перевозки не в полном объеме.

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

Несмотря на многократное повышение тарифов на перевозки пассажиров и грузов, финансовое положение транспортных предприятий не удалось нормализовать. Перевозки пассажиров во внутреннем сообщении на всех видах транспорта (за исключением междугородных автобусных перевозок и межрегиональных авиаперевозок) убыточны, а рентабельность видов транспорта по перевозкам грузов минимальна. Доля убыточных крупных и средних предприятий в 2011 г. составила 42%. Со стороны клиентуры возрастает также дебиторская задолженность перед организациями транспорта [24, с. 52].

Основными причинами низкой рентабельности и убыточности перевозок являются недостаточная производительность труда, устаревшие транспортные технологии, высокие издержки на ремонт инфраструктуры и подвижного состава. А также отставание роста доходных ставок от роста цен на потребляемые транспортом топливо, электроэнергию, материалы и технические средства.

Выделяемые бюджетные субсидии пока полностью не покрывают потери в доходах транспортных компаний, возникающие в результате государственного регулирования тарифов на перевозки пассажиров [24, с. 52].

Влияние этих причин сказывается независимо от формы собственности организаций транспорта. Магистральный железнодорожный транспорт, отнесенный к отраслям естественных монополий и находящийся в государственной собственности, также функционирует с низкой рентабельностью.

Остро стоит проблема привлечения инвестиций в развитие транспортной отрасли, что обусловлено низкими инвестиционными возможностями транспортных предприятий, трудностями с привлечением долгосрочных заемных средств, неразвитостью механизмов государственно-частного партнерства. В настоящее время в большинстве случаев реализуется некапиталоемкая модель развития, при которой объемы услуг растут благодаря увеличению использования существующих основных фондов.

Приоритетной проблемой также остается совершенствование нормативно-правового обеспечения развития транспортной системы и рынка транспортных услуг, включая создание нормативно-правовой базы, регулирующей вопросы повышения качества транспортных услуг, обеспечения мобилизационной подготовки транспортных организаций и выполнения ими военно-транспортной обязанности [54, с. 2].

Технические и технологические параметры международных транспортных коридоров не обеспечивают их конкурентоспособность на международном рынке.

Вместе с тем проблемы России заключаются в упущенном времени. Современная технологическая база такова, что добровольный выход из конкурентной среды даже на год влечет отставание, которое может быть возмещено лишь за несколько лет. В течение последних двух десятилетий Россия являлась монопольным владельцем очень выгодного альтернативного пути между Азией и Европой. Однако к настоящему моменту его логистическая ценность снижается, и в перспективе будет продолжать падать [24].

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

Необходимо стимулирование поэтапного повышения качества транспортных услуг, интеграции технологий транспортного обслуживания,

повышения конкурентоспособности перевозчиков и операторов транспортных узлов. Вслед за этим можно ожидать оптимизации ценовой доступности транспортных услуг. В качестве ограничений должны выступать заданные уровни безопасности и экологичности транспорта.

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

- наличие территориальных и структурных диспропорций в развитии транспортной инфраструктуры;
- недостаточный уровень доступности транспортных услуг и мобильности населения;
- недостаточно высокое качество транспортных услуг;
- низкий уровень экспорта транспортных услуг, в том числе использования транзитного потенциала;
- недостаточный уровень обеспечения транспортной безопасности;
- усиление негативного влияния транспорта на экологию [24, с. 52].

Таким образом, в России появились существенные ограничения роста экономики, обусловленные недостаточным развитием транспортной системы. Необходима обновленная долгосрочная стратегия, которая определяет основные стратегические направления и целевые ориентиры развития транспортной системы на период до 2030 г.

3.3 Перспективы развития и пути повышения эффективности управления транспортной инфраструктурой российского Дальнего Востока

Основной задачей деятельности по развитию транспортной инфраструктуры Дальнего Востока в дальнейшем должна стать стабилизация ее работы, устойчивое функционирование основных видов транспорта общего пользования, что зависит от уровня сотрудничества с другими государствами.

Развитие столь обширного по территории, крайне неравномерного по освоенности и расселению региона, как Дальний Восток (в границах Дальневосточного федерального округа – ДФО), удаленного от центральных районов страны и занимающего пограничное положение, невозможно без создания опорной транспортной сети.

Транспортный комплекс должен не только обеспечивать региональные потребности в перемещении грузов и пассажиров, но и транспортную доступность западных и центральных районов России, а также обслуживать взаимодействия со странами Азиатско-Тихоокеанского Региона [36, с. 44].

Для дальнейшего социально-экономического развития городов необходимо обеспечить бесперебойную работу городского транспорта. Для эффективного функционирования транспортного комплекса в регионах необходимо обновление основных фондов, так как степень их изношенности составляет от 50% до 75% [14, с. 52].

Кроме того, на эффективность функционирования транспорта в регионах негативное влияние оказывает действующий порядок установления тарифов на городские и пригородные перевозки. Городские перевозки организуются в рамках городской черты или за ее пределы до пунктов, установленных местными органами власти. Убытки транспортных компаний компенсируются не в полном объеме, что объективно сдерживает развитие транспортной инфраструктуры.

Способность обеспечить транспортные и логистические возможности иностранным компаниям – серьезный вызов для отечественной промышленности, который, впрочем, открывает большие перспективы для развития всей страны и Дальнего Востока в частности.

Близость к странам АТР и Китаю, одному из главных внешнеторговых партнеров России, дает Дальнему Востоку уникальные логистические преимущества, однако на данный момент далеко не все его возможности используются в силу недостаточно развитой транспортной инфраструктуры [7, с. 66].

За последние несколько лет на Дальнем Востоке наблюдается значительный рост числа проектов, связанных с развитием транспортной и складской логистики. Этому процессу содействуют режимы территорий опережающего развития, свободных портов, а также другие проекты.

Важнейшим приоритетом в развитии транспортной инфраструктуры на данный момент является налаживание сообщения между территориями Дальнего Востока и северо-востоком Китая [38, с. 25].

Самым главным и амбициозным проектом стало создание международных транспортных коридоров «Приморье-1» и «Приморье-2». Коридор «Приморье-1» связывает китайский Харбин, столицу провинции Хэйлуцзян с российскими портами Владивосток, Находка и Восточный в Приморском крае. «Приморье-2» представляет собой маршрут от приграничного китайского города Хуньчунь до расположенных неподалеку российских портов Посьет и Зарубино.

Проект требует серьезной модернизации порта Зарубино, в связи с чем началась реализация группой «Сумма» проекта «Большое Зарубино», в который планируются инвестиции в размере более 200 млрд р. Предполагается, что Зарубино будет использоваться для транзита грузов из северо-восточных провинций в восточные и южные районы Китая [24, с. 45].

Строительство транспортных коридоров позволит Приморскому краю и Дальнему Востоку в целом получить конкурентные преимущества на рынке международных транзитных перевозок, а также способствует развитию внутрироссийских перевозок. Предполагается, что к 2030 г. грузооборот коридоров «Приморье-1» и «Приморье-2» может достигнуть 45 млн т, из которых 23 млн т – это зерно, соя, кукуруза, а оставшиеся 22 млн т – контейнеры [19, с. 789].

Кроме того, федеральные власти выступили с идеей строительства сверхскоростной транспортной системы Hyperloop между портом Зарубино и границей КНР. Недавно министерство транспорта Китая поддержало эту идею, поэтому появление «гиперпетли» в рамках «Приморья-2» представляется

реалистичным проектом, который позволит еще больше увеличить эффективность транспортного коридора [25].

Другой важный инфраструктурный проект, вступивший, наконец, в стадию реализации – это строительство мостовых переходов через реку Амур между Россией и Китаем. Один из них соединит город Тунцзян в китайской провинции Хэйлунцзян и российский порт Нижнеленинское в Еврейской автономной области.

Этот мост необходим для экспортных поставок железорудного концентрата с Кимкано-Сутарского горно-обогатительного комбината, самого крупного горнодобывающего предприятия ЕАО, которое в ближайшие годы выйдет на проектную мощность [30].

В Амурской области реализуется проект автомобильного моста, который соединит Благовещенск и Хэйхэ в Китае. Впервые об этом проекте заговорили в 2011 г., но лишь недавно был подписан концессионный договор, согласно которому мост должен быть построен за три года – до 2019 г. Строительство этого моста способствует укреплению торговых и экономических связей приграничных территорий, а также развитию туризма, на который намерена делать ставку Амурская область [14, с. 59].

Отдельно стоит отметить развитие Северного морского пути. Ежегодно его грузопоток возрастает, и если в 2013 г. грузооборот составлял 2,6 млн т, то в 2015 г. удвоился до 5,43 млн т. Главное преимущество СМП заключается в значительной экономии времени по сравнению, например, с популярным маршрутом Шанхай – Роттердам.

СМП – это еще один важный логистический вектор Дальнего Востока, на который приходится пока наименее развитая и используемая его половина. Однако существующие планы развития восточной части СМП и, в частности, превращения Петропавловска-Камчатского в мощный портовый комплекс, являющийся восточными воротами СМП, способны изменить эту ситуацию [36, с. 152].

В свою очередь развитию складской логистики способствует использование механизмов свободных портов и территорий опережающего развития. Особого внимания заслуживает внедрение нового для России режима свободных портов, которые призваны создать благоприятные финансовые возможности для инвесторов, работающих в важнейших морских портах Дальнего Востока.

Из 52 компаний, ставших резидентами Свободного порта Владивосток, 18% сосредоточились на логистических проектах. Данный показатель является значимым, хотя в рамках порто-франко доля логистических предприятий могла быть и выше (проекты в промышленной сфере пока являются более популярными и составляют 39% от всех резидентов). Отдельно стоит выделить самый крупный проект - «Авиаполис Янковский» (инвестиции – 1 млрд р.), имеющий площадь складских помещений более 92 га [33, с. 5].

Приморский край остается лидером по развитию складской инфраструктуры в макрорегионе. Однако происходящее сейчас распространение режима порто-франко на порты Ванино в Хабаровском крае, Корсаков в Сахалинской области, Петропавловск-Камчатский в Камчатском крае и Певек на Чукотке способствует дальнейшему развитию логистической системы Дальнего Востока и привлечению инвестиций в соответствующие порты. Тем самым формируется опорная сеть свободных портов, захватывающая почти все прибрежные регионы Дальнего Востока.

Пока из этих портов наибольший потенциал имеет порт Ванино, которым уже заинтересовались 15 резидентов, предлагающих общий объем инвестиций в размере 70 млрд р. Порт Ванино является и конечной точкой Байкало-Амурской магистрали, в этом портовом комплексе идет строительство новых терминалов, предназначенных, главным образом, для экспорта якутского угля.

Достаточно много логистических проектов реализуется и в рамках территорий опережающего развития, где лидером является ТОР «Надеждинская» в Приморском крае, имеющая транспортно-логистическую специализацию. В этой ТОР будет построен мультимодальный транспортно-

логистический комплекс, относящийся к коридору «Приморье-1». Одним из проектов данной ТОР является возведение транспортно-логистического комплекса «Южный приморский терминал» (общий объем инвестиций – 8,5 млрд р.), который планируется развивать в формате сухого порта. Транспортно-логистическую специализацию имеет также ТОР «Хабаровск», где будет реализован проект промышленно-логистического парка «Авангард» общей площадью 51,7 га [28, с. 39].

Таким образом, логистическая сфера на Дальнем Востоке на данный момент находится на подъеме и одновременно развивается по двум направлениям – транспортному и складскому. Реализация логистических проектов станет одним из драйверов экономики Дальнего Востока, способствуя более тесной интеграции России с Китаем и другими странами АТР.

Создание транспортных коридоров и трансграничных мостов, а также складской инфраструктуры позволяет создать по факту единое экономическое пространство на северо-востоке Китая и в южной части российского Дальнего Востока.

Основным логистическим узлом на данный момент является Приморский край, однако в условиях реализации проектов свободных портов и территорий опережающего развития потенциал есть и у других регионов, особенно у Хабаровского края. С учетом всех заявленных инициатив у Дальнего Востока имеется шанс стать крупнейшим транспортно-логистическим узлом страны.

В настоящее время на Дальнем Востоке в отличие от европейских регионов страны, где в основном сформирован опорный каркас транспортной инфраструктуры, требуется строительство новых путей сообщения. Высокая неравномерность пространственного распределения транспортной сети является ограничением в освоении региона, тормозом экономического роста, а также негативным фактором в обеспечении социальных стандартов жизни людей [24, с. 52].

В последние годы, несмотря на динамичное развитие транспортного комплекса, он все больше превращается в «узкое место» экономического роста.

Основными ограничениями наращивания объемов перевозок грузов являются:

- неразвитость транспортно-логистической системы;
- существенное отставание темпов развития дорожной сети от темпов автомобилизации общества;
- недостаточное развитие экспортной транспортной инфраструктуры (морских портов, пограничных пунктов пропуска);
- наличие ограничений пропускной и провозной способности железнодорожных линий;
- высокая стоимость авиационного топлива; слабо развитая аэропортовая сеть страны [4, с. 52].

Вместе с тем принимаемые меры по развитию транспортного комплекса до 2030 г. позволят значительно повысить качество деятельности транспортного комплекса, что будет характеризоваться соответствующими показателями и индикаторами [1, с. 10].

Так, будут обеспечены доступность и качество транспортных услуг для всех слоев населения в соответствии с социальными стандартами, гарантирующими возможность передвижения на всей территории страны; будет сформирована выделенная сеть скоростных железнодорожных линий и высокоскоростных железнодорожных магистралей.

Будет обеспечена постоянная круглогодичная связь сети автомобильных дорог всех сельских населенных пунктов, имеющих перспективы развития, по дорогам с твердым покрытием с сетью автомобильных дорог общего пользования; доля населения, не обеспеченного доступом к услугам автотранспорта общего пользования, составит к 2030 г. всего 2% (в 2010 г. – 10%).

Эффективная гибкая государственная тарифная политика обеспечит ценовую доступность транспортных услуг для всех слоев населения в соответствии с социальными стандартами; существенно снизятся аварийность, риски и угрозы безопасности по видам транспорта. Объем удельных выбросов

на автомобильном транспорте сократится на 22%, на железнодорожном транспорте – на 51% [1, с. 20].

Рассматривая общеэкономические показатели, следует отметить, что будет достигнут высокий конкурентный уровень удельных транспортных издержек в цене конечной продукции – снижение на 30% к 2030 г.

Коммерческая скорость продвижения партий товаров возрастет до 1100 км/сут автомобильным транспортом в межрегиональном и международном сообщении, а железнодорожным транспортом в контейнерах – до 800 км/сут, в том числе на Транссибе – до 1700 км/сут.

Срочность, ритмичность доставки товаров достигнет уровня развитых стран и позволит бизнесу снизить складские запасы для гарантированного товарного производства до 3 – 6 дней; экспорт транспортных услуг к 2030 г. возрастет в 4,5 раза, с 13,2 до 58,8 млрд долл. США.

Транзитные перевозки через территорию России увеличатся с 28,7 до 84,4 млн т; предоставление бизнесу и населению полного объема необходимых высококачественных транспортных услуг обеспечит запланированные темпы роста ВВП [1, с. 28].

Взаимодействие со стратегиями и программами развития смежных отраслей – поставщиков ресурсов для развития и функционирования транспорта обеспечит стимулирование интенсивного развития смежных отраслей в экономике страны.

В части общетранспортных показателей значительно повысится производительность труда на транспорте (в 2 – 4 раза). Повысится фондоотдача инфраструктуры транспорта и рентабельность, существенно уменьшится энергоемкость транспорта (на 30%) [24, с. 52].

Будет создана опорная сеть автомобильных дорог общего пользования федерального значения, соединяющая все административные центры субъектов Российской Федерации по дорожной сети с твердым покрытием, структура дорожной сети будет преобразована из радиальной в сетевую.

На международных транспортных коридорах будет обеспечен проезд автотранспортных средств с нагрузкой на ось 11,5 т; будут созданы приоритетные конкурентные условия для национальных перевозчиков и стимулировано повышение их конкурентоспособности.

Доля российских перевозчиков в объеме международных автомобильных перевозок грузов возрастет с 39% в 2010 г. до 50% в 2030 г., а доля внешнеторговых перевозок судами под российским флагом вырастет с 4% до 16%.

Доля судов под российским флагом в суммарном дедейте морского транспортного флота, контролируемого Россией, возрастет с 31% в 2010 г. до 40% в 2030 г.; будут внедрены инновационные товаротранспортные технологии, соответствующие лучшим мировым достижениям, обеспечена оптимизация технологического взаимодействия различных видов транспорта и всех участников транспортного процесса [25, с. 12].

Долгосрочный прогноз транспортного комплекса до 2030 г. представлен тремя вариантами, перечисленными в Таблице 9.

Таблица 9 – Варианты развития транспортной инфраструктуры

1 вариант (консервативный сценарий)	2 вариант (инновационный сценарий)	3 вариант (форсированный сценарий)
Преодоление в основном сложившихся «узких мест» в развитии транспортной инфраструктуры и характеризуется относительно недостаточным уровнем инвестиций	Интенсивное развитие транспортной системы и преодоление основных «узких мест» к 2020 г. в сочетании с запуском новых высокотехнологичных транспортных проектов	Характеризуется опережающим развитием транспортной инфраструктуры уже до 2020 г.
К 2020 г. объем инвестиций составит 2,7 трлн р., к 2030 г. – это 5,9 трлн р.	В 2020 г. объем инвестиций составит 3,9 – 4 трлн р., тогда как к 2030 г. в случае реализации всех ключевых транспортных проектов их уровень может достичь 8,7 трлн р.	В 2020 г. объем инвестиций составит 7,2 трлн р., с достижением в 2030 г. уровня 15 трлн р.

Источник: [1]

В целях снятия инфраструктурных ограничений развития экономики прогнозируется переход транспортной инфраструктуры от этапа поддержания и частичной модернизации отрасли к ее развитию на основе инновационного и технологического прорыва. Ключевые мероприятия по видам транспорта до 2030 г. представлены в Таблице 10.

Таблица 10 – Ключевые мероприятия по видам транспорта до 2030 г.

Вид транспорта	Мероприятия
Железнодорожный магистральный транспорт	Развитие и обновление БАМа в направлении Ванино-Совгаванского транспортного узла; Создание конкурентоспособных на мировом уровне транспортных коридоров на базе технически и технологически интегрированной транспортно-логистической инфраструктуры; Развитие высокоскоростных магистралей и создания полигонов с преимущественно пассажирским и грузовым движением; Создания условий для развития высокотехнологичных производств, высвобождения существующей железнодорожной инфраструктуры для грузовых перевозок.
Высокоскоростной железнодорожный транспорт	Строительство ВСМ со скоростью движения более 250 км в ч по специальным выделенным железнодорожным путям; Подготовка проектной документации, подготовку территории строительства, строительство и эксплуатацию ВСМ; Предоставления прямых субсидий из федерального бюджета, предоставление заемных денежных средств на возвратной основе из средств Фонда.
Воздушный транспорт	Развитие местных и региональных перевозок и рост спроса населения на услуги по перевозке в международном сообщении; Дальнейшее развитие Московского авиационного узла (МАУ), позволяющее реализовать транзитный потенциал Российской Федерации; Перераспределение пассажиропотоков на менее загруженные аэропорты.
Автомобильный и городской электрический транспорт и дорожное хозяйство	Обновление парка городского пассажирского транспорта; Реализация мероприятий по росту качества транспортного обслуживания пассажиров и ограничению автомобилизации; Дополнительное финансирование автомобильных дорог призвано обеспечить удвоение ввода дорог до 2020 г.
Внутренний водный транспорт	Поддержание гарантированных глубин внутренних водных путей, ограничивающих пропускную способность единой глубоководной системы; Переход на полное финансирование за счет средств федерального бюджета содержания внутренних водных путей по принятым нормативам; Создание инфраструктурных условий перераспределения грузопотоков с наземного на внутренний водный транспорт.
Морской транспорт.	Реализация мер государственной поддержки судостроения и судоходства; Строительство новых судов и регистрация судов в Российском международном реестре судов; Развитие и модернизация морских портов; Развитие Северного морского пути как исторически сложившейся национальной единой транспортной коммуникации России

Источник: [1]

К 2030 г. сроки доставки грузов в мультимодальном (смешанном) сообщении сократятся на 25% по сравнению с 2006 г.; развитие конкурентной

среды, включая государственно-частное партнерство, целенаправленное формирование условий инвестирования обеспечат интенсивный рост инвестиционной привлекательности отрасли.

Перспективная модель финансирования транспортной отрасли предусматривает развитие различных форм государственно-частного партнерства, повышение доступности кредитных ресурсов за счет субсидирования части процентных ставок из средств федерального бюджета, стимулирование развития лизинговой деятельности, содействие в защите и страховании капитала частных инвесторов, использование транспортных облигаций.

Предполагается, что кредиты и лизинг станут играть важную роль в реализации инвестиционных программ на железнодорожном, воздушном и морском транспорте [1, с. 12].

Модернизация транспортной системы при благоприятных условиях в экономике России, включая развитие скоростных и высокоскоростных магистралей, региональной и местной авиации, позволит обеспечить качественно иной уровень мобильности населения. Транспортная подвижность населения с учетом использования личного легкового автотранспорта увеличится к 2030 г. по сравнению с 2011 г. более чем в 2 раза [1, с. 12].

Приоритетные проекты развития транспортной инфраструктуры к 2030 г. по варианту 2 планируется осуществить следующие мероприятия:

1 Для увеличения пропускной способности опорной транспортной сети, ликвидации разрывов и «узких мест», а также для транспортного обеспечения комплексного освоения и развития территорий Сибири и Дальнего Востока и разработки новых месторождений полезных ископаемых:

– реализация системы высокотехнологичных проектов по развитию транспортных магистралей и транспортных узлов, обеспечивающих основные межрегиональные связи;

– увеличение пропускной способности автомобильных дорог за счет ввода автомобильных дорог общего пользования, в том числе: автодорога «Амур» Чита – Хабаровск;

– повышение пропускной способности сети автомобильных дорог за счет доведения объемов выполнения работ по ремонту и содержанию автомобильных дорог общего пользования до уровня, обеспечивающего приведение их транспортно-эксплуатационного состояния;

– строительство пересечений в разных уровнях взамен железнодорожных переездов, а также путепроводов и транспортных развязок на пересечениях с другими автомобильными дорогами, строительство мостовых переходов в целях повышения пропускной способности направлений автомобильных дорог, проходящих с использованием гидротехнических сооружений;

– строительство новых направлений автомобильных дорог, обеспечивающих движение транспортных потоков в обход перегруженных движением крупных транспортных узлов, а также устройство хордовых направлений автомагистралей, пересекающих эти транспортные узлы в обход наиболее загруженной движением центральной части;

– сокращение протяженности участков железнодорожных линий, на которых имеются ограничения пропускной способности, обеспечение проектирования и строительства новых железнодорожных линий в точках перспективного промышленного роста (Беркабит – Томмот – Якутск) [1, с. 19].

Развитие железнодорожной инфраструктуры предусмотрено также на Байкало-Амурской магистрали, на направлениях Комсомольск-на-Амуре – Советская Гавань и других. Начнутся работы по проектированию и строительству новых железнодорожных линий.

2 С целью повышения доступности услуг транспортного комплекса для населения и формирования и распространения новых транспортных технологий предусматривается развитие системы магистрального пассажирского сообщения, включая высокоскоростной и скоростной железнодорожный,

воздушный транспорт, развитие сети автомобильных дорог, а также развитие метрополитена и других видов скоростного внеуличного транспорта:

- проектирование и строительство высокоскоростных железнодорожных магистралей;

- организация скоростного движения пассажирских поездов на приоритетных направлениях сети железных дорог (Хабаровск – Владивосток и других), строительство и реконструкция региональных автомобильных дорог, обеспечивающих доступность населения к транспортным и социальным услугам;

- строительство и реконструкция автомобильных дорог регионального и местного значения, обеспечивающих круглогодичную связь с дорожной сетью общего пользования по подъездам с твердым покрытием;

- развитие автомобильных дорог, обеспечивающих сокращение времени поездок людей к местам работы и отдыха, к учреждениям здравоохранения, учебным заведениям, спортивным сооружениям и т. д.;

- строительство и реконструкция таких дорог должны способствовать повышению безопасности жизни населения, улучшению состояния окружающей среды, повышению занятости, развитию агропромышленного комплекса, предприятий малого бизнеса;

- обновление парка воздушных судов;

- передача аэродромов регионального и местного значения субъектам РФ, внедрение механизма концессий на строительство и эксплуатацию взлетно-посадочных полос, перронов [1, с. 21].

3 Для повышения конкурентоспособности транспортной системы и реализации транзитного потенциала предусматривается:

- строительство и реконструкция автомобильных дорог, обеспечивающих автомобильные перевозки по направлениям международных транспортных коридоров, строительство автомобильных дорог, обеспечивающих подъезд к аэропортам, морским портам, логистическим

центрам, пунктам пропуска на государственной границе, особым экономическим зонам;

- создание на загруженных направлениях современных комплексов дорожного сервиса, содействующих соблюдению установленных требований к режимам труда и отдыха водителей, повышению безопасности движения;

- развитие перегрузочных портовых комплексов с привязкой к «точкам входа» в мировую транспортную систему, в том числе модернизация и развитие морских портов Дальневосточного бассейна;

- развитие перевозок внутренним водным транспортом, поддержание гарантированных глубин внутренних водных путей, ограничивающих пропускную способность единой глубоководной системы европейской части России и обновление флота, развитие пунктов пропуска (железнодорожных и автодорожных), создание крупных логистических центров на границе (сухих портов);

- формирование сети узловых распределительных центров воздушных перевозок (аэропортов-хабов), в том числе в Хабаровске;

- комплексная реконструкция гидротехнических сооружений внутренних водных путей Сибири и Дальнего Востока, строительство и реконструкция пассажирских причалов и объектов инфраструктуры для развития туристических перевозок [1, с. 24].

4 В части развития единой системы организации воздушного движения Российской Федерации предусматривается модернизация единой системы организации воздушного движения, ее объектов, переход от традиционных к перспективным наземным, бортовым и спутниковым средствам и системам связи, навигации, наблюдения и метеорологического обеспечения.

А также внедрение новых технологий организации воздушного движения, повышение эффективности функционирования аэронавигационной системы в условиях прогнозируемого роста объемов авиаперевозок, интеграция ее в евразийскую аэронавигационную систему.

В этот период предусматривается создание укрупненных центров единой системы организации воздушного движения, переход к организационно-функциональной структуре аэронавигационной системы с едиными гражданско-военными органами организации использования воздушного пространства и аэронавигационного обслуживания его пользователей, обеспечивающие повышение национальной безопасности в сфере использования и контроля воздушного пространства Российской Федерации [25, с. 12].

Перспективная модель финансирования транспортной отрасли предусматривает развитие различных форм государственно-частного партнерства, в том числе путем заключения концессионных соглашений и долгосрочных комплексных контрактов, предусматривающих строительство и содержание объектов транспортной инфраструктуры. Субсидирование части процентных ставок из средств федерального бюджета, стимулирование развития лизинговой деятельности, содействие в защите и страховании капитала частных инвесторов, использование транспортных облигаций.

Реализация инфраструктурных проектов на Дальнем Востоке позволит обеспечить более эффективное развитие промышленности региона. Каждый рубль инвестиций в железнодорожную инфраструктуру может дать до 1,5 р. мультипликативного эффекта для ВВП страны. Кроме того, реализация инфраструктурных проектов создаст дополнительные рабочие места и обеспечит дополнительные поступления налоговых отчислений в бюджете [25, с. 12].

Развитие и совершенствование транспортной инфраструктуры относится к приоритетам социально-экономического развития любого региона. Транспорт создает базовые условия жизнедеятельности общества, являясь важным инструментом достижения социальных, экономических, внешнеполитических целей, играет важную роль в обеспечении других сфер экономики. Таким образом, эффективное функционирование транспортной системы имеет не только высокое региональное, но и государственное значение.

Заключение

На основе проведенных исследований можно сделать следующие выводы.

Транспортная инфраструктура – это совокупность всех видов транспорта и транспортных структур, деятельность которых направлена на создание благоприятных условий функционирования всех отраслей экономики.

Методы управления транспортной инфраструктурой классифицируются на экономические, административные и социально-психологические в зависимости от конкретной решаемой задачи.

Эффективность транспортной инфраструктуры региона оценивается через рентабельность, прибыль, производительность, степень транспортной доступности, долю транспорта в загрязнении окружающей среды, а также уровни удовлетворенности населением транспортной инфраструктурой и обеспеченности отдаленных районов, техническое оснащение транспорта.

Эффективность функционирования компаний в сфере транспортной инфраструктуры рекомендуется определять через уровень их конкурентоспособности.

На эффективность функционирования транспортной инфраструктуры влияют емкость рынков сбыта товаров, вовлеченность в развитии экономического пространства бизнес структур и населения, доступность и стоимость финансовых, трудовых, информационных ресурсов в регионе, технологический уровень инфраструктуры, отраслевая структура региона, инновационная составляющая, а также методы управления инфраструктурой.

Морские порты являются одним из элементов транспортной инфраструктуры, эффективность развития портов существенно влияет на функционирование транспортной инфраструктуры региона.

Более 75% грузооборота выполняют основные порты, расположенные в Хабаровском и Приморском краях – это Восточный, Находка, Владивосток, Ванино и Де-Кастри. Эти порты входят в десятку самых крупных портов

России и являются главными элементами железнодорожно-морских транспортных узлов.

В настоящее время в транспортной инфраструктуре Российской Федерации существует ряд проблем:

- наличие территориальных и структурных диспропорций;
- значительный износ транспортных сетей;
- недостаточное качество транспортных услуг;
- низкий уровень конкурентоспособности отечественных портов.

Для портов Дальнего Востока характерным являются недостаточная пропускная способность железных дорог, нехватка припортовых коммуникаций, высокий износ оборудования, а также низкая грузопропускная способность.

Для решения проблем транспортной инфраструктуры Дальнего Востока необходимо:

- обеспечение портов мощностями для перевалки и хранения грузов;
- реконструкция существующих участков железных дорог;
- повышение конкурентоспособности транспортных услуг;
- совершенствование логистической структуры;
- постоянное инновационное развитие отрасли.

В ближайшее время для решения существующих проблем запланировано большое число проектов по развитию транспортной инфраструктуры Дальнего Востока. К данным программ относятся развитие транспортных коридоров «Приморье-1» и «Приморье-2», модернизация порта «Зарубино», строительство сверхскоростной транспортной системы Huregloop, а также строительство мостовых переходов через реку Амур между Россией и Китаем, развитие Северного морского пути, использование механизмов свободных портов и территорий опережающего развития. Реализация данных проектов станет одним из драйверов экономики Дальнего Востока, способствуя более тесной интеграции России с Китаем и другими странами АТР.

Список использованных источников

1. О транспортной стратегии Российской Федерации до 2030 года [Электронный ресурс] : распоряжение Правительства РФ от 22.11.2008 г. № 1734-р. : [ред. от 11.06.2014 г.]. – Электрон. дан. – Режим доступа : http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_82617.
2. Ассоциация морских торговых портов [Электронный ресурс]. – Электрон. дан. – Режим доступа : <http://www.morport.com/rus/news>.
3. Барсуков, К. Г. Некоторые аспекты существующего состояния транспортной инфраструктуры России / К. Г. Барсуков, О. В. Романченко // Вестник Московского университета им. С.Ю. Витте. Серия 1: Экономика и управление. – 2015. – № 2 (13). – С. 44–47.
4. Барышева, И. Ю. Совершенствование управления транспортной инфраструктуры региона / И. Ю. Барышева // Управление экономическими системами. – 2014. – № 11 (71). – С. 15–22.
5. Барышева, И. Ю. Современное состояние и перспективы развития социальной инфраструктуры региона / И. Ю. Барышева // УЭКС. – 2014. – № 11 (71). – С. 27–32.
6. Белозерцева, Н. П. Исследование логистического потенциала морских портов Дальнего Востока России / Н. П. Белозерцева, К. А. Бобровник // Проблемы современной экономики (Новосибирск). – 2014. – № 22–2. – С. 118–122.
7. Большиков, Н. М. Планирование сбалансированного развития транспортной инфраструктуры территории / Н. М. Большиков, Л. Э. Еремеева // Корпоративное управление и инновационное развитие экономики Севера. – 2015. – № 1. – С. 66–74.
8. Горшков, В. В. Пути повышения эффективности управления транспортной инфраструктурой муниципального образования / В. В. Горшков // Вестник Алтайского государственного аграрного университета. – 2015. – № 7 (129). – С. 132–135.

9. Гурков, Б. Ш. Формы и методы государственного управления морским и внутренним водным транспортом / Б. Ш. Гурков // Вестник Саратовской государственной академии. – 2015. – № 89. – С. 103–106.
10. Дальневосточный бассейновый филиал [Электронный ресурс]. – Электрон. дан. – Режим доступа : http://www.rosmorport.ru/filials/vlf_seaports.
11. Деружинский, В. Е. Системно-факторный анализ ключевых транспортных проблем и пути их решения / В. Е. Деружинский, Е. В. Хекерт // Эксплуатация морского транспорта. – 2015. – № 4. – С. 3–15.
12. Дорошкевич, Д. В. Формирование механизма стратегического управления развитием региональной транспортно-логистической системы / Д. В. Дорошкевич // Карельский научный журнал. – 2014. – № 3. – С. 59–61.
13. Ефимова, Е. Г. Транспорт в мировом хозяйстве / Е. Г. Ефимова // Российский внешнеэкономический вестник. – 2014. – № 3. – С. 56–72.
14. Загорский, И. О. Транспортная инфраструктура: учеб. пособие / И. О. Загорский, П. П. Володькин, А. С. Рыжова. – Хабаровск : Изд-во ТОГУ. – 2015. – 228 с.
15. Зарубежный опыт развития системы управления [Электронный ресурс]. – Электрон. дан. – Режим доступа : <http://nethash.ru/zarubejnogo-opita-razvitiya-sistemi-upravleniya.html>.
16. Златин, П. А. Решение транспортных проблем в современных мегаполисах и крупных городах / П. А. Златин // Российский экономический журнал. – 2016. – № 1. – С. 3–12.
17. Иванов, М. В. Развитие транспортной инфраструктуры региона: факторы, направления, инструментарий оценки : дис. ... к-та экон. наук : 08.00.05 / Михаил Валерьевич Иванов. – Нижний Новгород, 2016. – 172 с.
18. Казаковцева, М. В. Разработка механизмов управления транспортной инфраструктурой регионов как основа обеспечения их устойчивого развития / М. В. Казаковцева // Вестник Марийского государственного университета. – 2015. – Т. 1. – № 1. – С. 59–63.

19. Кельбах, С. В. Роль инфраструктуры в процессе пространственной интеграции экономики региона / С. В. Кельбах // Известия Санкт-Петербургского государственного экономического университета. – 2015. – № 3 (93). – С. 71–78.
20. Кизим, А. А. Интеллектуальные транспортные системы как фактор эффективного развития территорий / А. А. Кизим // Экономика: теория и практика. – 2016. – № 1 (41). – С. 86–92.
21. Кондратьев, В. Б. Инфраструктура как фактор экономического роста / В. Б. Кондратьев // Российское предпринимательство. – 2017. – Т. 11. – № 11. – С. 29–36.
22. Коробкова, М. Н. Роль морских портов в формировании качества продукции транспорта / М. Н. Коробкова // Проблемы современной экономики. – 2016. – №3. – С. 115–123.
23. Коробейников, Е. Транспортная система Лондона [Электронный ресурс] / Е. Коробейников – Электрон. дан. – Режим доступа : <http://urbanurban.ru/2011/12/16/london-transport-strategy>.
24. Костыренченко, В. А. Основные аспекты развития транспортной инфраструктуры Крайнего Севера / В. А. Костыренченко, Т. М. Мадьяров, Ш. М. Мерданов // Фундаментальные исследования. – 2016. – № 3–1. – С. 31–36.
25. Кочерга, Н. В. Логистизация транспортно-распределительной системы ресурсного обеспечения мегаполиса : автореф. дис. ... канд. экон. наук : 08.00.05 / Н. В. Кочерга. – Ростов-на-Дону, 2015. – 27 с.
26. Кудрявцев, А. М. Методический подход к оценке развития транспортной инфраструктуры региона / А. М. Кудрявцев, А. А. Тарасенко // Фундаментальные исследования. – 2014. – № 6-4. – С. 789–793.
27. Курганов, В. М. Организация управления автомобильным транспортом : автореф. дис. ... канд. экон. наук : 08.00.05 / В. М. Курганов. – М., 2016. – 25 с.

28. Мартянова, О. В. Оценка показателей эффективности для реализации интересов собственников бизнеса / О. В. Мартянова. – М. : Изд-во РЭУ, 2015. – 8 с.
29. Морской порт Де-Кастри: развитие продолжается [Электронный ресурс]. – Электрон. дан. – Режим доступа : <http://www.morvesti.ru/analytics/detail.php?ID=35362>.
30. Морской порт Николаевск-на-Амуре жив надеждами [Электронный ресурс]. – Электрон. дан. – Режим доступа : <http://www.morvesti.ru/analytics/detail.php?ID=63418>.
31. Находкинский городской округ [Электронный ресурс]. – Электрон. дан. – Режим доступа : http://www.nakhodka-city.ru/user_page_content.aspx?UPageID=233.
32. Нотчинко, В. В. Оценка состояния транспортной инфраструктуры региона как необходимого условия развития предпринимательства / В. В. Нотчинко, Е. Л. Линева // Экономические науки. – 2015. – № 1 (211). – С. 172–181.
33. Обзор зарубежного опыта развития системы управления транспортом [Электронный ресурс]. – Электрон. дан. – Режим доступа : <http://mguu.ru/images/publications/mguu-best-practices-transport.pdf>
34. Пак, Е. В. Опыт стран Азии в развитии транспортной инфраструктуры / Е. В. Пак, Н. А. Пискулова // Российский внешнеэкономический вестник. – 2015. – № 10. – С. 22–34.
35. Перспективы развития морской портовой инфраструктуры обсудили в Приморском крае [Электронный ресурс]. – Электрон. дан. – Режим доступа : <https://minvr.ru/press-center/news/9073>.
36. Порт Совгавань: время перемен [Электронный ресурс]. – Электрон. дан. – Режим доступа : <http://www.morvesti.ru/analytics/detail.php?ID=32317>.
37. Пугачев, И. Н. Показатели качественного функционирования транспортного комплекса Российской Федерации / И. Н. Пугачев, Ю. И. Куликов, В. Н. Седюкевич // Наука и техника. – 2015. – № 3. – С. 51–60.

38. Региональная статистика. Федеральная служба государственной статистики [Электронный ресурс]. – Электрон. дан. – Режим доступа : http://www.gks.ru/wps/wcm/connect/rosstat_main/rosstat/ru/statistics/regional_statistics.
39. Рубан, В. А. Проблемы модернизации и развития транспортной инфраструктуры региона / В. А. Рубан // Транспортное дело России. – 2015. – № 1. С. 34–36.
40. Сберегаев, Н. А. Практикум по внешнеэкономической деятельности предприятий : учеб. пособие / Н. А. Сберегаев. – М. : Вузовский учебник, 2014. – 268 с.
41. Субъективные заметки о транспортной системе города Куритиба [Электронный ресурс]. – Электрон. дан. – Режим доступа : <http://obd.altstu.ru/transporte/transportnaya-sistema-g.-kuritiba.html>.
42. Транспорт как залог развития [Электронный ресурс]. – Электрон. дан. – Режим доступа : <https://www.eastrussia.ru/material/vef-18>.
43. Транспортная система Берлина [Электронный ресурс]. – Электрон. дан. – Режим доступа : https://docs.google.com/gview?url=http://um-mag.ru/wp-content/uploads/2011/09/UM_4_2011_p106-111.pdf&chrome=true.
44. Фарков, А. Г. Проблемы и приоритеты развития региональной транспортной инфраструктуры в регионах Сибири и Дальнего Востока / А. Г. Фарков, В. В. Котилко // Логистические системы в глобальной экономике. – 2015. — № 5. – С. 394–396.
45. Федеральное государственное унитарное предприятие РОСМОРПОРТ [Электронный ресурс]. – Электрон. дан. – Режим доступа : <http://www.rosmorport.ru/services/seaports>.
46. Федорович, В. О. Современное состояние грузовых железнодорожных перевозок в России: новые формы управления / В. О. Федорович, Н. В. Конципко, Н. А. Кубрак // Современные технологии управления. – 2015. – № 10 (58). – С. 35–43.

47. Фисенко, А. И. Задачи и направления развития инфраструктуры морских портов Дальнего Востока России / А. И. Фисенко, Е. А. Кулешова // Вестник ХГУЭП. – 2014. – № 1. – С. 4–12.
48. Фисенко, А. И. Конкурентоспособность морских портов Дальнего Востока и проблемы формирования их грузовой базы / А. И. Фисенко, Е. А. Кулешова // Транспортное дело России. – 2015. – № 5. – С. 189–192.
49. Фисенко, А. И. Роль морских портов Приморского края в развитии транзитной функции региона в условиях создания свободного порта Владивосток / А. И. Фисенко // Фундаментальные исследования. – 2015. – № 8 (2) – С. 432–439.
50. Халтурин, Р. А. Особенности государственно-частного партнерства при реализации проектов транспортной инфраструктуры / Р. А. Халтурин // Вестник Института экономики Российской академии наук. – 2014. – №3. – С. 152–159.
51. Хархаров, А. М. Совершенствование государственного регулирования транспортной инфраструктуры региона : автореф. дис. ... канд. экон. наук : 08.00.05 / А. М. Хархаров. – М., 2015. – 25 с.
52. Чалиев, А. Б. Управление транспортной инфраструктурой региона / А. Б. Чалиев, А. С. Мудунов // Вопросы структуризации экономики. – 2014. – №5. – С. 25–29.
53. Beria, P. Introduction: Economic regulation of transport infrastructure, theory and practices / P. Beria, M. Ponti, F. Ramella // Transport Policy. – 2015. – № 41. – P. 1–4.
54. Bueno, P. Sustainability Assessment of Transport Infrastructure Projects: A Review of Existing Tools and Methods / P. Bueno, J. Vassallo, K. Cheung // Transport Reviews. – 2015. – № 2. – P. 622–649.
55. Carlucci, F. Infrastructure and logistics divide: regional comparisons between North Eastern & Southern Italy / F. Carlucci, A. Cira, L. Siviero // Technological and Economic Development of Economy. – 2015. – № 2. – P. 243–269.

56. Cascetta, E. A Quality-Based Approach to Public Transportation Planning: Theory and a Case Study / E. Cascetta, A. Carteni // *International Journal of Sustainable Transportation*. – 2015. – № 3. – P. 84–106.
57. Chen, C. Can transport infrastructure change regions' economic fortunes? Some evidence from Europe and China / C. Chen, R. Vickerman // *Regional Studies*. – 2016. – № 6. – P. 144–160.
58. Crescenzi, R. Government Quality and the economic returns of transport infrastructure investment in European regions / R. Crescenzi // *Economic Journal*. – 2016. – № 4. – P. 555–582.
59. Cutanda, A. Infrastructure and Regional Economic Growth: The Spanish Case / A. Cutanda, J. Paricio // *Regional Studies*. – 2016. – № 3. – P. 69–77.
60. Daniels, R. The Paradox of Public Transport Peak Spreading: Universities and Travel Demand Management / R. Daniels, C. Mulley // *International Journal of Sustainable Transportation*. – 2016. – № 3. – P. 143–165.
61. Deng, T. Impacts of Transport Infrastructure on Productivity and Economic Growth: Recent Advances and Research Challenges / T. Deng // *Transport Reviews*. – 2015. – № 3. – P. 686–699.
62. Fageda, X. Do all transport modes impact on industrial employment? Empirical evidence from the Spanish regions / X. Fageda // *Transport Policy*. – 2017. – № 55. – P. 70–78.
63. Grasman, S. Integrating Environmental Outcomes into TransportPublic – Private Partnerships / S. Grasman, J. Faulin, F. Lera-Lopez // *International Journal of Sustainable Transportation*. – 2016. – № 4. – P. 399–422.
64. Hawas, Y. A multi-criteria approach of assessing public transport accessibility at a strategic level / Y. Hawas, M. Hassan, A. Abulibdeh // *Journal of transport geography*. – 2016. – № 57. – P. 19–34.
65. Hong, J. Transport infrastructure and regional economic growth: evidence from China / J. Hong // *Transportation*. – 2017. – № 5. – P. 737–752.

66. Kasraian, D. Long-term impacts of transport infrastructure networks on land-use change: an international review of empirical studies / D. Kasraian // *Transport Reviews* – 2016. – № 6. – P. 772–792.
67. Konings, R. Transport and infrastructure in the randstad: an international perspective / R. Konings, P. Louw, P. Rietveld // *Economic Journal*. – 2015. – № 4. – P. 263–277.
68. Lambrinidis, M. Regional allocation of public infrastructure investment: The case of Greece / M. Lambrinidis // *Regional Studies*. – 2015. – № 4. – P. 1231–1244.
69. Matas, A. Wages and Accessibility: The Impact of Transport Infrastructure / A. Matas // *Regional Studies*. – 2015. – № 4. – P. 1236–1254.
70. May, A. Urban Transport and Sustainability: The Key Challenges / A. May // *International Journal of Sustainable Transportation*. – 2017. – № 3. – P. 170–185.
71. Miao, X. Maintaining the transport system under extreme weather events: a dual-network perspective / X. Miao, D. Banister // *Technological and Economic Development of Economy*. – 2014. – № 4. – P. 342–359.
72. Nuzzolo, A. Urban freight transport and city logistics policies: Indications from Rome, Barcelona, and Santander / A. Nuzzolo // *International Journal of Sustainable Transportation*. – 2015. – № 4. – P. 552–566.
73. Osei – Kyei, R. Developing Transport Infrastructure in Sub-Saharan Africa through Public–Private Partnerships: Policy Practice and Implications / R. Osei – Kyei // *Transport Reviews*. – 2015. – № 3. – P. 170–186.
74. Potter, S. Exploring Approaches Towards a Sustainable Transport System / S. Potter // *International Journal of Sustainable Transportation*. – 2016. – № 2. – P. 115–131.
75. Thomopoulos, N. Incorporating equity as part of the wider impacts in transport infrastructure assessment: an application of the SUMINI approach / N. Thomopoulos // *Transportation*. – 2017. – № 2. – P. 315–345.

76. Verweij, S. Public private partnerships in transport: trends and theory / S. Verweij // *Transport Reviews* – 2017. – № 5. – P. 685–687.
77. Xiaomei, D. Special issue on transport infrastructures to climate change / D. Xiaomei, W. Yuhong // *Transport Policy*. – 2015. – № 41. – P. 101–102.
78. Yamamoto, T. Transport infrastructure and services: an Asia and developing world / T. Yamamoto // *Transportation*. – 2015. – № 1. – P. 15–29.
79. Yang, H. Impact of Regulation on Transport Infrastructure Capacity and Service Quality / H. Yang // *Journal of Transport economics and policy*. – 2016. – № 46. – P. 415–430.

ШКОЛА ЭКОНОМИКИ И МЕНЕДЖМЕНТА

Кафедра мировой экономики

ОТЗЫВ РУКОВОДИТЕЛЯ

на выпускную квалификационную работу студента _____

Мироновой Дарье Андреевне

(фамилия, имя, отчество)

специальность (направление) 38.04.01 Экономика, профиль "Логистика и управление транспортными перевозками на рынках АТР"

_____ группа M1201

На тему: «Управление транспортной инфраструктурой региона (На примере российского Дальнего Востока)»

Руководитель ВКР _____

д.э.н., профессор,

Е.П. Жариков

(ученая степень, ученое звание, и. о. фамилия)

Дата защиты ВКР « ___ » июля 2018 г.

1. Объем работы: количество страниц 109_; таблиц 10_; рисунков 1_, приложений _-_.

2. Цель и задачи дипломного исследования:

Цель: исследовать систему управления транспортной инфраструктурой региона.

Задачи:

- изучить сущность транспортной инфраструктуры, формы и методы управления транспортной инфраструктурой региона;
- выявить современные мировые тенденции развития транспортной инфраструктуры региона;
- изучить систему управления транспортной инфраструктурой российского Дальнего Востока (РДВ);
- исследовать проблемы управления транспортной инфраструктурой РДВ и обобщить пути повышения её эффективности.

3. Актуальность, теоретическая, практическая значимость темы исследования:

обусловлена ростом влияния транспортной инфраструктуры на экономику страны, региона и отдельного района. Принятые проекты по развитию РДВ (территории опережающего развития (ТОР), Свободный порт Владивосток (СПВ)) в широком региональном понимании предъявляют качественно новые требования к региональной транспортной инфраструктуре, методам управления ею, логистике внешнеэкономической деятельности в связи с усилением взаимодействия со странами АТР.

4. Соответствие содержания работы заданию (полное и неполное):

