

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

---

**ШКОЛА ЭКОНОМИКИ И МЕНЕДЖМЕНТА**

**Кафедра мировой экономики**

Цзинь Шуай

**УПРАВЛЕНИЕ ТРАНСПОРТНЫМИ СИСТЕМАМИ В АТР**

**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



**ШКОЛА ЭКОНОМИКИ И МЕНЕДЖМЕНТА**

**Кафедра мировой экономики**

**ЗАДАНИЕ**

на выпускную квалификационную работу

студенту

Цзинь Шуай  
(фамилия, имя, отчество)

группы М1201лут

на тему: Управление транспортными системами в АТР

Вопросы, подлежащие разработке (исследованию):

1. Основные технологические и экономические принципы функционирования и управления транспортными системами

2. Оценка тенденций и состояния развития транспортных систем в странах АТР

3. Проблемы и возможные пути повышения эффективности управления транспортными системами в странах АТР

Основные источники информации и прочее, используемые для разработки темы:

Монографии, научные статьи, сборники научных трудов, авторефераты, диссертации, ресурсы сети Интернет

Срок представления работы « 21 » июня 2018 г.

Дата выдачи задания « 24 » октября 2017 г.

Руководитель ВКР канд. экон. наук, доцент  
(должность, уч. звание)

(подпись)

С.А. Новикова  
(и.о.ф)

Задание получил

(подпись)

Цзинь Шуай  
(и.о.ф)

## Оглавление

Введение.....	4
1 Основные технологические и экономические принципы функционирования и управления транспортными системами.....	7
1.1 Особенности управления транспортными системами: понятия, функции управления и их реализация на транспорте .....	7
1.2 Организация транспортно-логистических систем для управления транспортным комплексом РФ .....	10
1.3 Состояние транспортной системы России .....	17
2 Оценка тенденций и состояния развития транспортных систем в странах АТР .....	33
2.1 Оценка транспортного комплекса РФ и проблем функционирования....	33
2.2 Принципы управления транспортными потоками в Приморском крае РФ.....	39
2.3 Анализ принципов и методов управления транспортными системами в АТР.....	51
3 Проблемы и возможные пути повышения эффективности управления транспортными системами странах АТР .....	59
3.1 Проблемы-выявление «узких мест» в управлении транспортными коридорами стран АТР .....	59
3.2 Предложения по повышению эффективности управления транспортными системами.....	75
Заключение .....	89
Список использованных источников .....	94

## Введение

Начало XXI века характеризуется динамичным развитием интеграционных процессов во всех регионах мира, приобретающих глобальные масштабы. Глобализация экономики, будучи объективной тенденцией развития человеческой цивилизации, открывает дополнительные возможности и сулит немалые выгоды развитию экономики. Она сопровождается небывалыми ранее темпами роста торговли. Мировой объем экспорта за 50 лет вырос в 10 раз и продолжает увеличиваться более высокими темпами, чем ВВП. Ежедневный объем валютных операций превышает 1,5 трлн долл. США.

Исходя из прогнозируемого стремительного роста международной торговли, уже сегодня возрастает нагрузка на транспорт.

Транспорт является одной из важных отраслей инфраструктуры, которая, кроме всех видов магистрального транспорта включает в себя энергетику, связь, нефте-газопроводы, коммунальное хозяйство (водоснабжение, канализацию, удаление твердых отходов), а также такие инженерные сооружения, как плотины, сети ирригационных и дренажных каналов. Понятие инфраструктуры служит, таким образом, для обозначения многих видов деятельности. В частности, уровень развития транспорта в стране в определенной мере связан с уровнем развития ее цивилизации. Поэтому недооценка в масштабах государства значения транспортной системы может весьма отрицательно сказаться на его экономике и социальной сфере.

Эффективное функционирование и развитие транспортной системы для современной России - это один из ключевых факторов экономического роста, улучшения качества жизни населения, повышения конкурентоспособности российской экономики на мировом рынке товаров и услуг.

Исследования показывают, что основные финансовые и товарные потоки сосредоточены в треугольнике США – Европа – Дальний Восток.

Важнейшая задача отечественного транспорта – в полной мере реализовать выгодное географическое положение РФ как естественного транзитного моста между Европой и Азией.

Другое важное направление – активное участие в формировании проходящих по РФ международных транспортных коридоров, таких, как Америка – Азия, с использованием российских транспортных систем. Правительство России убеждено, что РФ как страна с огромным населением и огромной территорией должна стать главным перевозчиком мирового сообщества в XXI веке.

Геополитическое, экономико-географическое положение административных территорий российского Дальнего Востока, в том числе пригранично-приморское расположение, благоприятствует развитию их внешнеэкономических связей со странами АТР, создает хорошие возможности для осуществления мировых транзитных перевозок всеми видами дальневосточного магистрального транспорта, для развития здесь инфраструктурных отраслей экономики, и их интеграции в соответствующие мировые системы.

Геополитическое значение транспорта Дальнего Востока определяется исключительно благоприятным географическим положением на пересечении международных транспортных коридоров, обеспечивающих перевозку грузов через территорию РФ из стран Западной Европы в страны Тихоокеанского региона. Это позволяет, наряду с обеспечением внутренних потребностей регионов РФ, привлечь на отечественные транспортные коммуникации международные транзитные перевозки при одновременном повышении эффективности российских внешнеторговых перевозок и обеспечить приток зарубежных инвестиций для развития отечественной транспортной инфраструктуры.

Этим определяется актуальность настоящей работы, направленной на исследование возможности управления транспортными системами в АТР и обоснование решения по выбору управления транспортными коридорами.

Теоретической основой исследования выступает методология системных исследований, вопросов регионального развития транспортными системами, инфраструктуры, терминально-логистических комплексов в транспортных узлах Дальневосточного региона и Российской Федерации.

В работе использованы методы статистического и сопоставительного, количественного и качественного анализа, исторического, логического и политического подходов.

Цель исследования заключается в оценке эффективности управления транспортными системами в АТР.

Для достижения цели определены следующие задачи:

- 1) провести анализ принципов и методов управления транспортными системами в АТР;
- 2) дать оценку тенденции транспортного комплекса РФ;
- 3) выявить принципы управления транспортными потоками в Приморском крае РФ;
- 4) сделать анализ принципов и методов управления транспортными системами в АТР;
- 5) выявить проблемы «узких мест» в управлении транспортными коридорами стран АТР;
- 6) предложить мероприятия по повышению эффективности управления транспортными системами.

Работа состоит из трех глав, введения, заключения и списка использованных источников.

# **1 Основные технологические и экономические принципы функционирования и управления транспортными системами**

## **1.1 Особенности управления транспортными системами: понятия, функции управления и их реализация на транспорте**

Сегодня рыночная экономика предполагает применение трех главных взаимосвязанных инструментов хозяйствования - менеджмента, маркетинга и логистики.

Управление транспортными системами тесно связано с менеджментом и маркетингом и роль его направлена на оптимизацию затрат и времени при продвижении потоков экономических ресурсов от мест их наличия или появления до мест их полного потребления.

Термин «транспортные системы» пришел в нашу страну вместе с рыночным реформированием ее экономики и приватизацией, т.е. с переходом средств производства, изготовленной продукции, значительной доли инфраструктуры из государственной собственности в коллективную и частную [1].

С отказом от социалистической модели хозяйствования в стране появились многочисленные собственники предприятий и продукции, была ликвидирована монополия государства на внутреннюю и внешнюю торговлю. В условиях свободного рынка потребовалось создание новых экономических связей между предприятиями. Такие связи необходимо было сформировать на так называемом «горизонтальном уровне» уже без участия государства.

С распадом народнохозяйственного комплекса бывшего СССР оказались утраченными многие экономические связи, действовавшие ранее между отечественными предприятиями, масштабно вырос ввоз в страну конкурентоспособной зарубежной продукции. Все это породило кризисную

ситуацию в экономике России, потребовало от предприятий активно использовать действенные инструменты рыночного управления экономикой.

Одним из таких инструментов является логистика, поскольку ее подходы и функции главным образом нацелены на формирование эффективных связей между предприятиями, сокращение затрат и времени на движение ресурсов, а, следовательно, на снижение конечной цены продукции и обеспечение ее конкурентоспособности на рынках сбыта [46].

Логистика – общепризнанный важнейший резерв уменьшения расходов в сфере движения ресурсов. В современной рыночной экономике объективно существуют и взаимодействуют три сферы движения ресурсов: сфера товарного производства, сфера обращения товаров и услуг, сфера потребления товаров и услуг.

По мере развития сферы товарного производства она становится все более сложной, поскольку в создании продукции участвует все большее число предприятий, нередко расположенных на территориях разных стран мира (так называемое «глобальное производство») [20].

Потребление товаров и услуг, в свою очередь, становится все более разнообразным, ориентированным на учет индивидуальных требований покупателей и заказчиков. В таких условиях возникает настоятельная необходимость в предприятиях-посредниках, действующих в сфере обращения товаров и услуг, т.е. между сферами производства и потребления.

Эти предприятия, представляющие компании оптовой и розничной торговли, экспедирования, транспорта, связи, складское и тарное хозяйство, финансовые, информационные, маркетинговые, рекламные, страховые, таможенные, охранные организации, образуют инфраструктуру товарного рынка [2].

Под инфраструктурой товарного рынка понимается непроизводственный комплекс предприятий и организаций, служащих для нормального функционирования экономических потоковых процессов.

В сфере инфраструктуры торгового рынка не создается новая продукция, но увеличивается стоимость продукции, которую уже выпустил производственный сектор экономики. Стоимость, добавленная инфраструктурой, связана с реализацией услуг по управлению, маркировке, экспедированию, погрузке, выгрузке, транспортировке, складской обработке, хранению, страхованию, охране и продаже товарно-материальных ценностей, с обложением их налогами, акцизами, пошлинами [9].

Мировой опыт свидетельствует, что именно логистика призвана сыграть стратегически важную роль в сокращении указанных затрат и ускорении продвижения товаропотоков. Эта роль опирается на следующее целевое правило логистики: нужный рынку товар необходимого качества в требуемом количестве должен быть доставлен в заданный пункт его назначения и в установленные сроки с оптимальными издержками [3].

Эффективная инфраструктура предполагает оптимизацию затрат, добавляемых ею к цене продукции, что должно обеспечить конкурентоспособность и, следовательно, востребованность этой продукции на товарном рынке. Сегодня доля таких добавленных затрат нередко превышает 30% конечной цены, по которой реализуется продукция в нашей стране. По этому показателю Россия, к сожалению, опережает многие страны мира из-за существенного отставания в уровнях развития оптовой торговли, складского хозяйства, транспорта, высоких тарифов на их услуги, неэффективной организации и управления товаропотоками [10].

В условиях перехода России на инновационный путь развития широкая сеть транспортно-логистических центров становится важнейшим фактором социально-экономического роста, обеспечивающим единство социально-экономического пространства страны, межрегиональные и международные связи, повышение эффективности использования природных ресурсов, расширение предпринимательства и международного сотрудничества.

Важную роль в развитии транспортного комплекса страны сыграет реализация транспортной стратегии до 2030 г. Развитие опорной

транспортной сети при этом предусматривается на принципах национальных транспортно-логистических центрах и логистических коридоров, которые впоследствии стыкуются с международными транспортными коридорами европейской и азиатской транспортных систем [42].

## **1.2 Организация транспортно-логистических систем для управления транспортным комплексом РФ**

Транспортно-логистическая компания как профессиональный участник рынка логистических услуг обеспечивает стабильный рынок сбыта, устойчивые схемы вывоза и завоза продукции, четко установленный график, контроль и поддержку государственными структурами, безопасность производителей и потребителей.

Крупные логистические компании не ограничиваются только посредническими операциями и организацией доставки товара, но и участвуют в перевозочном процессе.

Мировая практика формирования логистических систем охватывает широкий круг функций, которые в приложении к рассматриваемым вопросам могут быть представлены следующей схемой, рисунок 1.

Транспортно-логистические компании могут также предоставлять следующие виды логистических услуг сторонним организациям [12]:

- перевозка грузов различными видами;
- ответственное хранение и складская обработка груза;
- организация таможенного оформления грузов клиента;
- интермодальные (мультимодальные) перевозки;
- мелкопартионные отправки;
- сборные отправки;
- перевозка «от двери до двери».



Источник: [4]

Рисунок 1 – Основные функции современных логистических систем

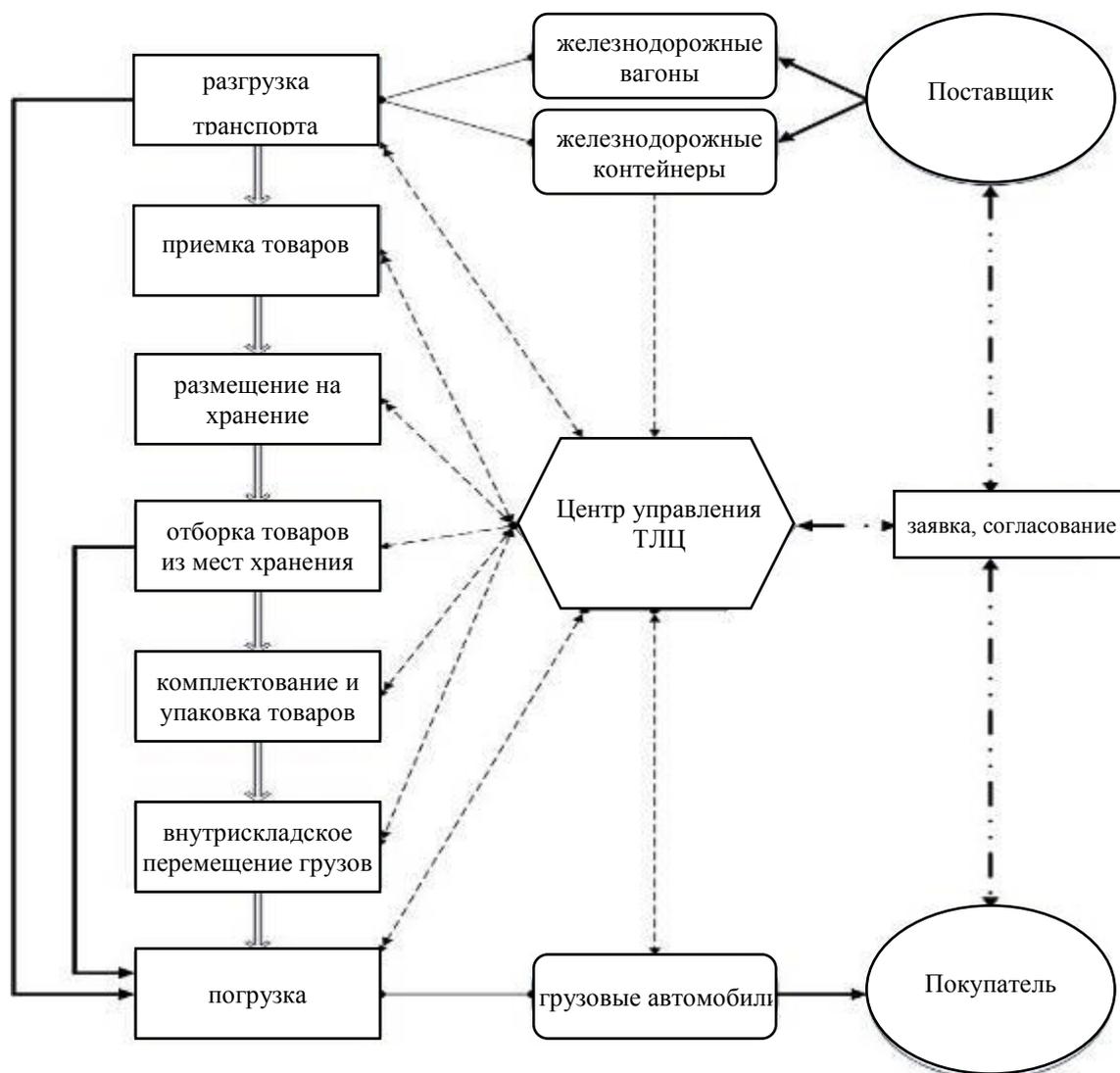
Важнейшим системообразующим элементом транспортно-логистической инфраструктуры являются мультимодальные транспортно-логистические центры. Под мультимодальным транспортно-логистическим центром понимается многофункциональный терминальный комплекс, размещаемый в общесетевых транспортных узлах.

Решение о создании транспортно-логистических центров, как правило, предполагает знание объемов грузопотоков данного региона, тенденций развития потребительского спроса и оценку текущей себестоимости строительства сооружений, которые составят в дальнейшем структуру транспортно-логистического центра.

Транспортно-логистический центр – это имущественный комплекс, включающий специально отведенный участок с расположенными на нем зданиями, сооружениями, оборудованием, предназначенный для оказания комплекса логистических услуг в процессе движения материальных потоков от производителя к потребителю.

Для логистического центра должен существовать центр управления, который должен планировать, управлять и контролировать движения

материальных, информационных и финансовых ресурсов, как внутри ТЛЦ, так и между поставщиками и покупателями, рисунок 2.



Источник: [23]

Рисунок 2 – Технологическая схема функционирования ТЛЦ

Правильно организованный технологический процесс работы ТЛЦ обеспечивает [27]:

- четкое и своевременное проведение количественной и качественной приемки товаров;
- эффективное использование средств механизации погрузочно-разгрузочных и транспортно-складских работ;

– последовательное и ритмичное выполнение складских операций, способствующее планомерной загрузке работников склада, и создание благоприятных условий труда;

– рациональное складирование товаров, обеспечивающее максимальное использование складских объемов и площадей; сохранность товаров и других материальных ценностей;

– выполнение требований по рациональной организации работы зала товарных образцов, складских операции по отборке товаров с мест хранения, комплектованию и подготовке их к отпуску;

– четкую работу экспедиции и организацию централизованной доставки товаров покупателям.

К основным задачам создания ТЛЦ относят:

– повышение согласованности работы разных видов транспорта в организации смешанных и интермодальных перевозок;

– надлежащая организация комплексного транспортного обслуживания клиентов;

– расширение видов оказываемых услуг и повышение их качества;

– привлечение дополнительных объемов перевозок транзитных грузов;

– сокращение времени доставки транзитных грузов за счет уменьшения простоев на пунктах перевалки грузов на другие виды транспорта и на пограничных переходах;

– расширение международного сотрудничества;

– привлечение новых клиентов.

Логистические центры в Российской Федерации создаются по принципу отраслевой направленности. В зависимости от нее они подразделяются на транспортно-логистические, оптово-логистические (торгово-логистические) и многофункциональные логистические центры как внутри страны, так и в зарубежье.

Транспортно-логистический центр – логистический центр, предназначенный для оказания комплекса транспортно-экспедиционных

услуг при перевозке грузов, а также сопутствующих услуг участникам транспортно-логистической деятельности [45].

Одной из важнейших задач транспортно-логистических центров является обработка транзитного грузопотока. Транспортно-логистические центры осуществляют разработку, организацию и реализацию рациональных схем товародвижения на территории страны и других государств на основе организации единого технологического и информационного процесса. Они объединяют деятельность поставщиков и потребителей материальной продукции, различных видов транспорта, банков, страховых организаций, подразделений таможни, органов импортно-экспортного контроля, организаций оптовой и розничной торговли и т.д.

Конечной целью деятельности транспортно-логистических центров является оказание полного цикла транспортно-логистических услуг промышленным и торговым организациям по рационализации перевозочного процесса и гарантированной доставке грузов в оптимальные сроки, маршруты, виды транспорта и груза.

Транспортно-логистические центры могут быть территориальными и региональными, общего назначения и ведомственными, а также специализированными по отдельным видам грузов и условиям их хранения.

Они предназначены для обслуживания перевозок, обработки грузов по месту нахождения клиента и обеспечения транспортно-экспедиционных и логистических услуг.

Транспортно-логистический центр общего пользования – транспортно-логистический центр, обеспечивающий оказание транспортно-логистических услуг участникам логистической деятельности независимо от их ведомственной принадлежности.

К ведомственным транспортно-логистическим центрам относятся логистические центры, созданные Федеральными органами государственного управления, прежде всего Минтрансом, Государственной таможенной службой и др.

Транспортно-логистические центры могут быть территориального и регионального назначения. Территориальные транспортно-логистические центры предназначены для обслуживания перевозок, обработки грузов по месту нахождения клиентов и осуществления транспортно-экспедиционных услуг, основными из которых являются [32]:

- подготовка груза к перевозке (определение массы, упаковка, затаривание, маркировка, пакетирование и сортировка);
- погрузка (выгрузка), хранение, перевалка, закрепление, укрытие и увязка груза;
- организация перевозки груза различными видами транспорта;
- оформление перевозочных, грузосопроводительных и иных документов, необходимых для выполнения перевозки груза;
- страхование груза;
- сопровождение при необходимости груза до грузополучателя и иные услуги по обеспечению сохранности груза.

Функции региональных транспортно-логистических центров определяются в соответствии с заключенными договорами с другими транспортно-логистическими центрами (территориальными, региональными и в других государствах) и участниками транспортной деятельности.

Региональные транспортно-логистические центры могут также выполнять другие функции, основными из которых являются:

- информирование заинтересованных участников транспортно-логистической деятельности о подходе внешнеторговых и транзитных грузов;
- разработка и внедрение автоматизированных систем управления грузовыми потоками;
- эксплуатация и сопровождение имеющегося программного и нормативно-справочного обеспечения;
- исследование рынка транспортно-экспедиционных услуг, сбор, обработка и анализ информации об его участниках – транспортных,

экспедиторских, страховых компаниях, грузоотправителях и грузополучателях;

– налаживание сотрудничества с партнерами в других государствах с целью совершенствования системы управления перемещением грузов и информационного обмена о транзитных грузопотоках.

Оптово-логистический центр (торгово-логистический центр) – логистический центр, специализирующийся на оптовых партиях потребительских товаров и продукции производственно-технического назначения отечественного и импортного производства и предназначенный для оказания расширенного перечня услуг по их подготовке к реализации через систему розничной торговли.

Основной функцией оптово-логистических (торговых) центров является поставка оптовых партий потребительских товаров и продукции производственно-технического назначения отечественного и импортного производства непосредственно потребителям или организациям розничной торговли [6].

На территории оптово-логистических центров размещаются склады для хранения и переработки мелких и крупных партий грузов общего назначения, склады с особым температурным режимом, а также площадки для приема, переработки и хранения грузов и контейнеров. Оптово-логистические центры также могут быть федеральными и региональными, специализированными на поставках товаров производственно-технического и потребительского назначения. Они могут специализироваться на продовольственных или непродовольственных товарах.

Помимо основной функции - осуществления оптовых поставок оптово-логистические центры выполняют множество сопутствующих функций, таких, как изучение спроса покупателей, заключение договоров на поставку товаров, организация продвижения товаров от производителей в места потребления, обеспечение хранения товаров, формирование торгового

ассортимента, оказание дополнительных услуг в процессе продажи и послепродажной эксплуатации, логистические услуги и т.д.

Особой разновидностью логистических центров являются многофункциональный торгово-логистический центр и многофункциональный торгово-логистический комплекс.

Многофункциональный торгово-логистический центр – это логистический центр, созданный для использования в рамках товаропроводящей сети в целях планирования и управления продвижением товаров, в процессе их реализации в стране назначения, обеспечивающий управление товарными, сервисными и информационными потоками и включающий в себя площади, предназначенные для соответствующих целей.

Многофункциональный торгово-логистический комплекс – торгово-логистический центр, в состав которого кроме этого центра включены торгово-деловой, административно-деловой и выставочный центры [34].

В современных условиях появление новых транспортно-логистических центров зависит от развития транспортной системы России и ее инфраструктуры. Ее структура и состояние имеет особое значение для развития производственного потенциала и экономики страны в целом, а также обеспечения национальной безопасности и укрепления регионов.

### **1.3 Состояние транспортной системы России**

Транспортная система России характеризуется развитой транспортной сетью. Она включает в себя 87 тыс. км железных дорог, более 745 тыс. км автомобильных дорог с твердым покрытием, свыше 600 тыс. км воздушных линий, 70 тыс. км магистральных нефте- и продуктопроводов, свыше 140 тыс. км магистральных газопроводов, 115 тыс. км речных судоходных путей и множество морских трасс. В ней занято свыше 3,2 млн человек, что составляет 4,6 % работающего населения [41].

Огромные пространства и суровый климат предопределили первостепенное значение для России всепогодных видов наземного транспорта – железнодорожный и трубопроводный. На них падает основной объём грузовой работы. Водный транспорт играет в России значительно меньшую роль из-за короткого навигационного периода. Роль автомобильного транспорта в общем грузообороте в связи с крайне незначительными средними расстояниями перевозок (в пределах городов и пригородов, в карьерах открытых разработок полезных ископаемых, на лесовозных дорогах в районах лесозаготовок и т. д.) также невелика, несмотря на то, что им перевозится больше половины грузов. Важной особенностью транспортной системы России является её тесная взаимосвязь с производством.

На Дальнем Востоке, занимающем 36% территории России, слабо развита транспортная сеть, рисунок 3.

Эксплуатационная длина железнодорожных путей общего пользования Дальнего Востока и Забайкалья составляет всего 13,8% от эксплуатационной длины всех железных дорог РФ. Протяженность автомобильных дорог (общего пользования и ведомственных) с твердым покрытием – 9,5%, а внутренних судоходных путей – 28,7% [41].



Источник: [29]

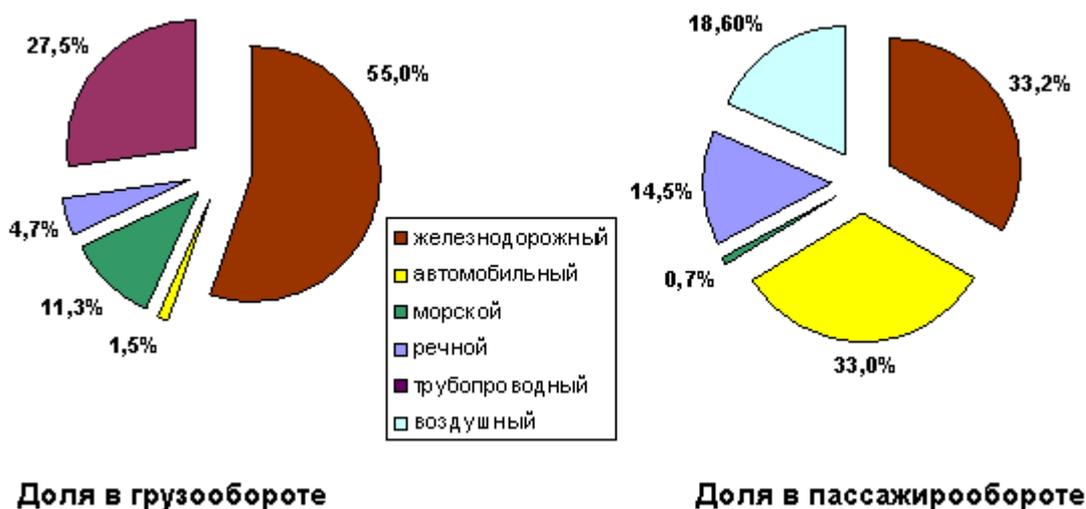
Рисунок 3 – Схема транспортной сети Востока

Плотность железнодорожных путей общего пользования в расчете на 10 тыс. кв. км на Дальнем Востоке в 3,6 раза ниже, чем в среднем по стране, а автомобильных дорог общего пользования с твердым покрытием – в 5,6 раза. При этом по сравнению с центральными и южными регионами России работа всех видов транспорта на Дальнем Востоке носит сезонный характер, потому что наибольший объем перевозок приходится на летне-осенний период (с мая по октябрь), когда осуществляется завоз грузов в районы Крайнего Севера, в связи с ограниченным сроком навигации.

подавляющая часть пассажирооборота приходится на четыре вида транспорта: воздушный (30%), автобусный (29%), железнодорожный (29%) и метрополитен (9%). Тенденцией последних лет является повышение доли

воздушного транспорта (рост по сравнению с 2000 г. почти в 3 раза) и снижение доли железнодорожного транспорта, рисунок 4.

Современное состояние транспортной системы характеризуется низким техническим уровнем производственной базы большинства предприятий и износом подавляющего большинства транспортных средств, что приводит к снижению безопасности их работы, а также отсутствием инвестиций для преодоления данных проблем.



Источник: [29]

Рисунок 4 – Распределение объема перевозок между видами транспорта

По данным Росстата, по состоянию на 2012 г., в межсезонье 10% населения страны фактически отрезаны от остальной территории страны (не имеет доступа к сети круглогодично эксплуатируемых автодорог и/или не имеет доступа к железнодорожным станциям и аэродромам). Средняя подвижность населения России (на 2012 г.) – около 6300 км на душу населения в год (в странах Западной Европы – 15-20 тыс. км, в США, Канаде – 25-30 тыс. км в год). Существенным фактором, обуславливающим территориальную разобщённость страны, является построение её транспортной системы по звездообразному принципу с центром в столице.

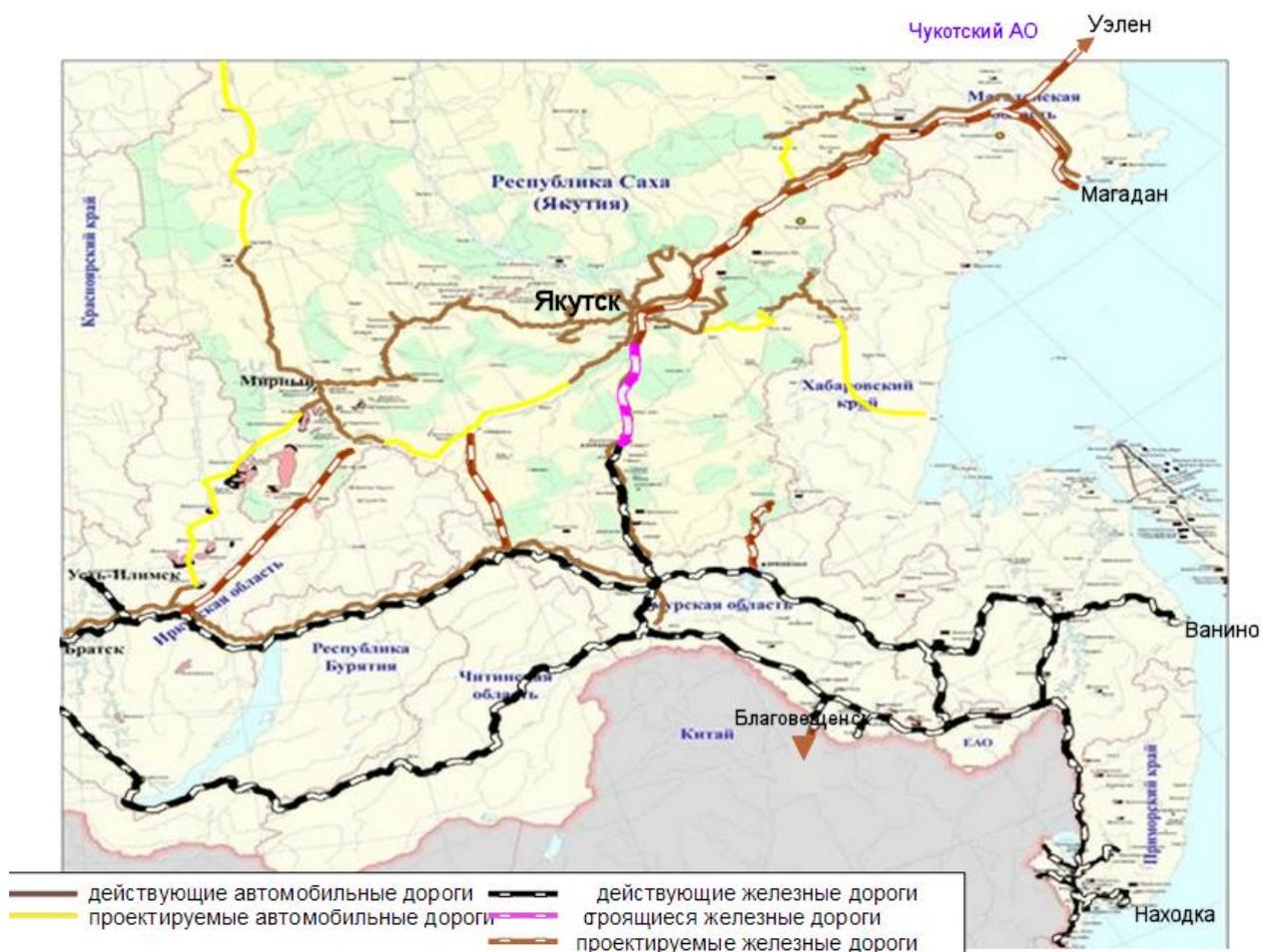
Транспортная система Дальнего Востока и Забайкалья, которая даже до 1990 г. характеризовалась большим дефицитом мощностей, в настоящее

время работает менее чем наполовину. Общие отправки грузов на железнодорожном, речном и автомобильном транспорте снизились в последнем десятилетии 20 века почти в 2,4 раза. В 2016-2017 гг. спад прекратился, но общий уровень загрузки транспорта по-прежнему остается крайне низким. Между тем в сфере транспорта и его обслуживания занято около 11% трудоспособного населения региона, а в таких районах, как Приморский край и Камчатская область, – до 25% [28].

В сфере железных дорог ДВФО, которые будут играть ключевую роль в обслуживании экспортных потоков, основные усилия инвесторов (прежде всего РЖД) будут направлены на устранение узких мест (например, строительство обхода Кузнецовского тоннеля), повышение пропускной способности магистралей и строительство новых путей. Дальневосточная железная дорога выводит к крупным морским портам: Ванино, Находка, Восточный, Владивосток, Посъет и Зарубино, – а также к трем пограничным железнодорожным пунктам пропуска на границе с КНДР и Китаем: Хасан – Туманган, Гродеково – Суйфэньхэ и Махалино – Хуньчунь, рисунок 5.

За прошедшие пять лет Дальневосточная железная дорога вложила 67 млрд р. в развитие железнодорожных подходов к портам и пограничным переходам, в усиление припортовых пограничных станций. Но этого недостаточно.

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 (ДФЭ) из стран АТР в Европу и Центральную Азию [5].



Источник: [29]

Рисунок 5 – Дальневосточная железная дорога к крупным морским портам

Общий объем перевозок по Транссибу в 2015 г. составил порядка 80 млн т. А за 2016-2017 гг. по Транссибу было перевезено 200 млн т грузов (в том числе порядка 1,5 млн контейнеров).

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

С изменением формы собственности изменилась цель всей деятельности компании «Российские железные дороги». Основной задачей стало получение экономической прибыли, но ОАО «РЖД» продолжает выполнять и государственный социальный заказ, реализует в большинстве регионов необходимые населению транспортные проекты. То есть, сама суть

коммерческой организации, которой является компания, противоречит безвозмездному или частично финансируемому предоставлению и оказанию услуг [11].

Иными словами, всегда имеет место несовпадение экономических интересов ОАО «РЖД» и регионов, вследствие чего идеологию взаимоотношений между регионами и компанией следует выстраивать на основе гибкого, экономически взаимовыгодного сотрудничества.

ОАО «РЖД» является одной из крупнейших компаний мира. Она занимает первое место по протяжённости электрифицированных железных дорог и второе – по эксплуатационной длине, которая сегодня превышает 85,5 тыс. км. Около 50% общей их длины электрифицированы [13]. Суммарный объем инвестиций РЖД в существующую железнодорожную инфраструктуру Сибири и Дальнего Востока до 2020 г., согласно официальным данным монополии, составило около 250 млрд р.

На среднесрочную перспективу намечена реализация комплексного проекта развития инфраструктуры на направлении Кузбасс – Дальневосточный транспортный узел с объемом капитальных вложений 46 млрд р. (прежде всего для оптимизации поставок экспортного угля из России). Кроме того, до 2020 г. планируется решить задачу формирования мощного железнодорожного выхода к порту Ванино за счет строительства обхода Кузнецовского тоннеля (необходимые инвестиции – 12 млрд р.), что поможет вывести этот порт на объемы 30-35млн т грузов в год. Старый тоннель сдерживает увеличение объемов грузоперевозок через порты Ванино и Советской Гавани и мешает крупным инвестиционным проектам. Не менее важно комплексно реконструировать островную Сахалинскую железную дорогу с перешивкой на общесетевую ширину колеи [30]. Это потребует более 80 млрд р.

В сфере автомобильных дорог округу предстоит сделать еще больше. До настоящего времени не создано опорной сети автодорог, связывающих все его административные и экономические центры, рисунок 6.



Источник: [49]

Рисунок 6 – Опорные сети автодорог, связывающих все административные и экономические центры

Прямой автодорожной связи до сих пор не существует между Анадырем (столица Чукотки), Паланой (Коряжский АО), Петропавловском-Камчатским (Камчатский край) и Магаданом. Недостаточная пропускная способность и плохое техническое состояние подъездов к ряду важнейших транспортных узлов, аэропортов, железнодорожных станций, морских и речных портов Дальнего Востока не обеспечивают потребности развития и снижают конкурентоспособность этих сооружений, что сдерживает реализацию транзитного и экспортного потенциалов транспортной системы России.

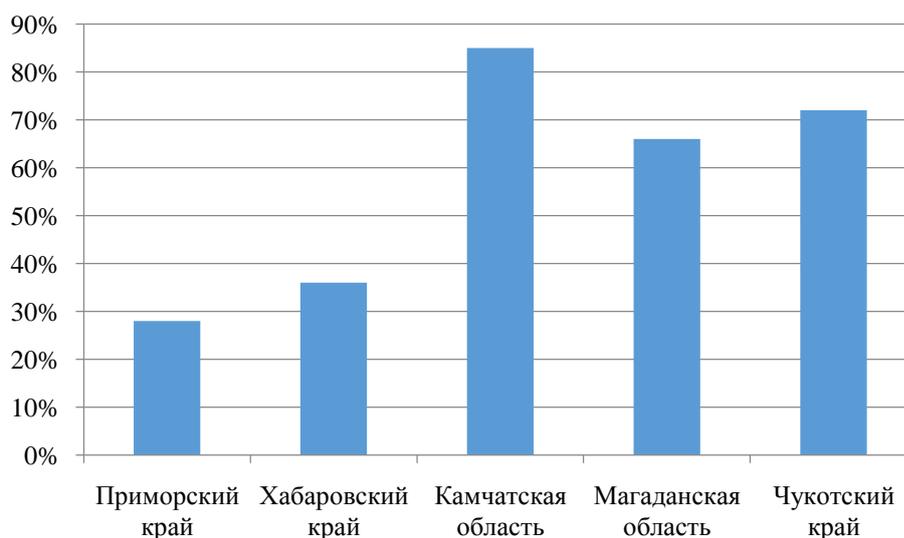
Так, находятся в неудовлетворительном состоянии или не обеспечивают круглогодичного проезда дороги, связывающие административные центры регионов ДВФО с крупнейшими месторождениями или портами [21].

Например, Владивосток – с портом Находка, Южно-Сахалинск – с портом Оха, Хабаровск – с портами Ванино, Советская Гавань и Николаевск-на-Амуре, Петропавловск-Камчатский – с Усть-Камчатском, Магадан – с золотоносными районами севера и юга-запада области.

В последние годы ситуация немного изменилась. Ключевой проект в сфере дорожного строительства на Дальнем Востоке – завершение трассы «Амур» (Чита-Хабаровск), которая связала дорожную сеть Дальневосточного региона с опорной сетью дорог страны

По расчетам, интенсивность движения на действующей магистрали составит 3 тыс. автомобилей в сутки.

Северные территории исторически имеют крайне неразвитую транспортную систему. Основная часть автомобильных дорог представлена здесь временными (или сезонными) дорогами. В структуре же автомобильных перевозок большая часть грузооборота приходится на северные районы, а пассажирооборота – на южные. Но в южной зоне гуще сеть железных дорог, лучше развит морской, речной и трубопроводный транспорт. В северной же зоне автомобильный транспорт – необходимость. В целом по Дальнему Востоку перевозки грузов автотранспортом общего пользования составляют около 30% от общего объема, рисунок 7.



Источник: составлено автором

Рисунок 7 – Доля автомобильного транспорта в грузообороте в регионах Дальнего Востока

Однако в северо-восточных районах, где нет железных дорог, именно автомобили выполняют наибольший объем перевозочных работ. В Камчатской области до 85%, в Магаданской области и на Чукотке около 70%. Пассажирские перевозки осуществляются в основном автобусами. Поэтому в ближайшие годы на севере Дальнего Востока будут построены или реконструированы трассы «Колыма» (Якутск – Магадан), «Лена» (Большой Невер – Якутск), «Виллюй» (Якутск – Виллюйск – Мирный – граница Иркутской области), Зеленый Мыс – Билибино, Певек и Петропавловск-Камчатский – Палана [22].

Также запланированы реконструкция и строительство подъездных дорог к транспортным узлам, железнодорожным станциям, морским и речным портам, терминалам, в том числе Хабаровск – Лидога – Ванино, Хабаровск – Находка, Хабаровск – Селихино – Николаевск-на-Амуре, что позволит завершить создание транспортного коридора от западных границ России до берегов Тихого океана и улучшить координацию различных видов транспорта.

В общем объеме перевозок Дальнего Востока на долю морского транспорта приходится 30% грузовых и 10% пассажирских перевозок.

В настоящее время в регионе насчитывается уже около 300 различных судоходных предприятий. Однако большинство из них не являются судовладельцами, а только осуществляют агентирование судов наиболее крупных судовладельческих компаний, к числу которых относятся в основном базовые морские пароходства – Дальневосточное морское пароходство (FESCO) сухогрузного флота, Приморское морское пароходство танкерного флота, Сахалинское морское пароходство, Камчатское морское пароходство и Арктическое морское пароходство [40].

Кроме этого во Владивостоке базируется самая крупная в России судовладельческая компания транспортного рефрижераторного флота рыбной промышленности – Востоктрансфлот. Среди множества частных судоходных предприятий наиболее крупным транспортным тоннажем (от 3000 брутто рег. т и более) владеют компании «Доброфлот», «Дальморстрой», «АКФЕС», «ЕРМА», «ОРИЕНТ», а также ряд совместных с зарубежных акционерных компаний. Всего на побережье региона сосредоточено 32 морских порта и около 300 локальных гаваней (портовых пунктов). Наибольшее значение для региона имеют 11 портов, в которых осуществляется круглогодичная навигация и перегрузочные мощности составляют более 1 тыс. млн в год, таблица 1.

В Приморском крае это порты Владивосток, Находка, Восточный, Посыет и Зарубино. В Хабаровском крае – Ванино и Совгавань. На о-ве Сахалин – Холмск и Корсаков. На Крайнем Севере – Магадан и Петропавловск-Камчатский [39].

Открытые для внешнеторговых операций и обслуживания иностранных судов главные порты региона Владивосток, Находка, Восточный и Ванино обеспечивают в настоящее время наибольший объем перевалки экспортно-импортных грузов, которые следуют в основном транзитом из центральной части России, Сибири и Якутии на страны АТР. Кроме этого через порт Восточный проходит самая короткая по протяженности контейнерная линия

«Транссибирский экспресс» (ТСКС) между странами АТР и Западной Европой.

Таблица 1 – Распределение грузооборота между портами дальневосточного бассейна, %

Порт	Доля	Порт	Доля
Восточный	32,4	Магадан	2,0
Находка	18,9	Петр. - Камчатский	1,8
Владивосток	17,4	Корсаков	1,7
Ванино	15,3	Остальные	6,6
Холмск	3,9	Итого	100

Источник: [29]

В результате приватизации порты подняли тарифы за портовые сборы и стивидорные услуги до уровня ведущих портов мира. Однако при этом они пока не обеспечивают адекватную интенсивность обработки флота. Среди многих причин одной из главных является старое оборудование, особенно традиционная крановая техника, которая эксплуатируется в среднем уже более 25 лет. Средний возраст судов составляет 18 лет. В целом, для того чтобы в дальнейшем обеспечить высокорентабельную работу Дальневосточного флота, необходимо его обновление на 80%, с доведением среднего возраста судов до 10 лет [24].

Большие перспективы имеет проект развития Великого Северного морского пути, который в 2-3 раза короче морских путей через Суэцкий и Панамский каналы. Можно ожидать масштабное освоение зоны Северного Ледовитого океана, в том числе развитие и увеличение интенсивности транспортных потоков различных видов морского транспорта.

В состав речного транспорта на Дальнем Востоке входят две крупные судоходные компании – Амурское и Ленское пароходства, речные порты, судоремонтные и судостроительные верфи, а также ряд мелких акционерных агентских компаний. В состав транспортного флота входит около 300 судов

различного назначения – сухогрузные, рефрижераторные, нефтеналивные, пассажирские и универсальные многоцелевые суда смешанного плавания «река-море».

Амурское речное пароходство эксплуатирует свой флот в бассейне реки Амур и его притоков в Хабаровском и Приморском краях, Амурской и Читинской областях. Кроме этого, суда смешанного плавания круглогодично перевозят внешнеторговые грузы и грузы иностранных фрахтователей. Эти суда осуществляют в основном трамповые перевозки на порты Японии, Китая и Республики Корея. Пароходство имеет совместные судоходные и агентские предприятия с иностранными партнерами [31].

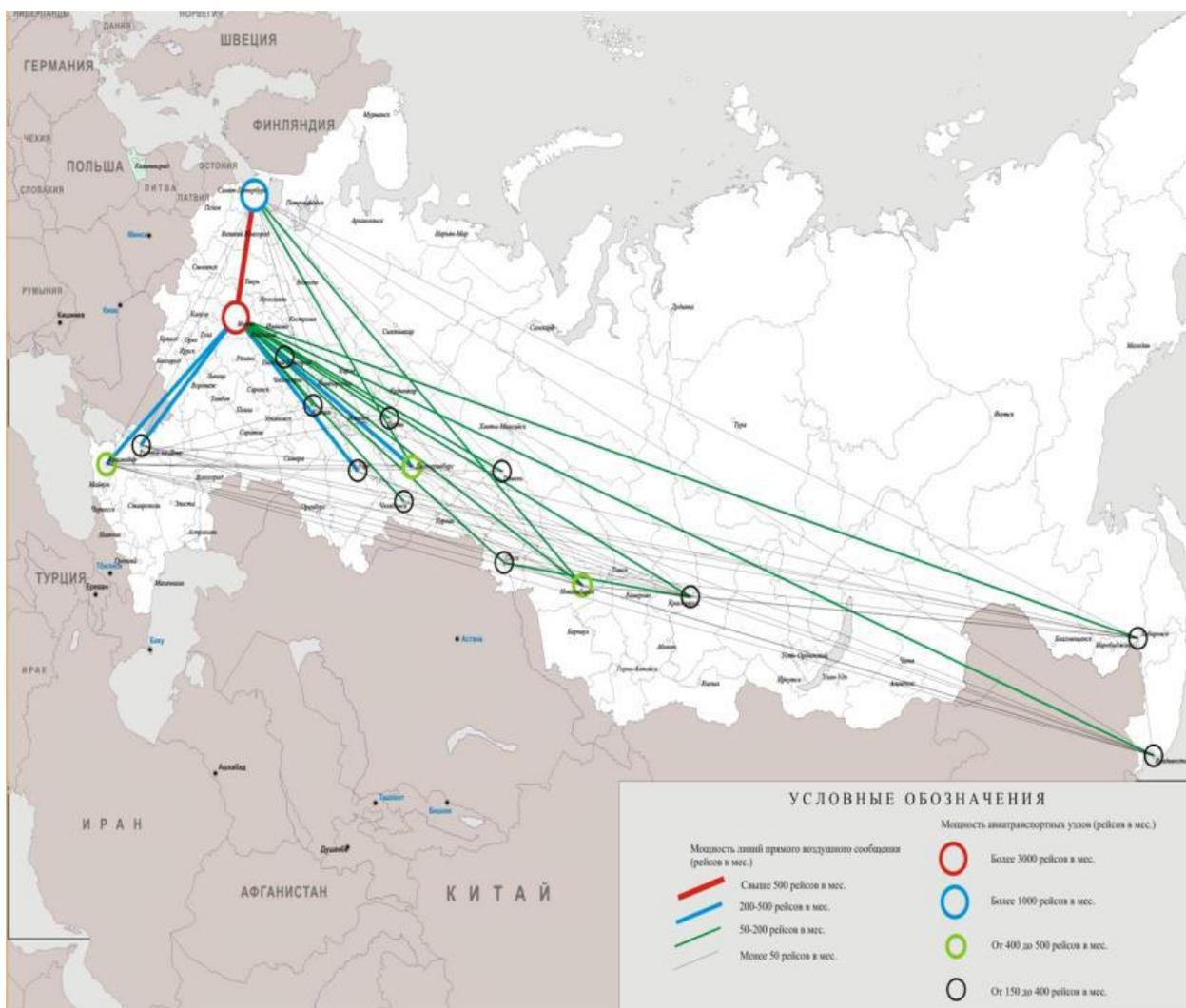
В Амурском бассейне сосредоточены наиболее крупные порты – Хабаровск, Комсомольск-на-Амуре, Благовещенск, Свободный, Пярково, которые имеют механизированные причалы и железнодорожные подходы к ним. Порт Хабаровск и пристань Ленинское являются открытыми для захода иностранных судов. Общая протяженность судоходных путей в Амурском бассейне составляет около 5 тыс. км.

В бассейне реки Лена судоходные пути составляют около 2 тыс. км с ограниченным периодом навигации до 130 дней. Самыми крупными портами в этом бассейне являются Осетрово, Якутск, Киренск, Олекминск, Хандыга, Нижнеянск, Белогорск, Зырянка.

Ленское речное пароходство обеспечивает в основном перевозки грузов снабжения из транзитного порта перевалки Осетрово, который имеет железнодорожные подходы, в портовые пункты бассейна реки Лена на территории Республики Саха (Якутия), Иркутской области и на малых реках в Хабаровском крае [43].

В связи со значительным падением объема перевозок на речном транспорте региона часть флота Амурского и Ленского пароходств перебазировалась в морские порты Хабаровского и Приморского краев, где универсальные суда смешанного плавания успешно конкурируют с судами

морских паромов в прибрежных перевозках экспортно-импортных грузов, а также мелкопартионных каботажных грузов.



Источник: [54]

Рисунок 8 – Схема воздушных транспортных коридоров

Развитие авиации – одна из приоритетных задач государственной политики на Дальнем Востоке. Схема воздушных транспортных коридоров представлена на рисунке 8.

По данным аппарата полпреда президента в ДВФО, в округе сегодня зарегистрированы и действуют более 40 авиакомпаний, в составе 14 из них имеются аэропорты. Всего в округе расположено шесть международных аэропортов и восемь аэропортов внутренних воздушных линий, таблица 2.

Ключевые проблемы воздушного транспорта – устаревший самолетный парк, дороговизна и запущенная аэропортовая инфраструктура.

Степень износа самолетно-вертолетного парка превышает 80%. Наиболее остро стоит вопрос о замене самолетов Ан-24, Як-40, Ан-2, Ан-28, вертолетов Ми-2 и Л-410, которые устарели морально и физически. Пока им постоянно продлевают сроки службы.

Таблица 2 – Крупнейшие аэропорты Дальнего Востока

Аэропорты	Пассажиропоток, тыс. человек в год	Грузопоток тыс. т в год
Хабаровск	732,8	11,8
Владивосток	594,1	11,2
Петр.-Камчатский	319,6	11,4
Южно-Сахалинск	311,1	9,2
Магадан	160,7	4,1
Благовещенск	102,7	0,8
Анадырь	52	3,7

Источник: [54]

Таким образом, современная транспортная система имеет очень сложную и разветвленную структуру, каждая часть которой неотъемлемо связана с эффективным функционированием системы в целом.

Целью транспортной системы является доставка различных грузов в заданное место в необходимом количестве и ассортименте в установленные сроки при минимальных финансовых затратах, а также своевременная доставка пассажиров с помощью транспортных средств при соблюдении правил безопасности перевозок в пункты назначения [44].

Для обеспечения работы международных перевозчиков в качестве первоочередных задач необходимо создание системы автомобильных магистралей и скоростных дорог по направлениям международных

транспортных коридоров и развитие автомобильных дорог федерального значения на подходах к международным автомобильным пунктам пропуска на государственной границе Российской Федерации, к морским и речным портам, аэропортам, крупным транспортным узлам. Достижение такой работы возможно при эффективном государственном регулировании деятельности транспортных предприятий страны.

## **2 Оценка тенденций и состояния развития транспортных систем в странах АТР**

### **2.1 Оценка транспортного комплекса РФ и проблем функционирования**

В настоящее время в транспортной сфере следует выделить основные проблемы, которые оказывают непосредственное воздействие на функционирование всей транспортной системы, а также на взаимодействие с другими отраслями экономики [33]:

1) обновление основных фондов различных видов транспорта происходит в недостаточном объеме и сниженными для нормальной работы всей системы темпами (износ составляет более 50% и продолжает увеличиваться);

2) уровень информатизации транспортных процессов в отношении обмена информацией для более эффективного взаимодействия в отрасли транспорта с другими отраслями экономики недостаточен;

3) недостаточное развитие научной деятельности в сфере транспорта. Объемы финансирования в исследования в сфере транспорта не способны обеспечить развитие научной деятельности в данной области;

4) отсутствие эффективной законодательной базы, способной регулировать деятельность транспортных организаций на необходимом и достаточном для развития экономики уровне;

5) количество высококвалифицированных специалистов во всех отраслях транспортной системы не отвечает требованиям современного рынка, что приводит многие транспортные предприятия к банкротству;

6) применяемые транспортные технологии не отвечают современным требованиям эффективного функционирования транспорта в условиях высококонкурентного рынка.

При этом следует также отметить, что на каждом отдельно взятом виде транспорта имеются серьезные проблемы.

Рассмотрим проблемы основных видов транспорта в Дальневосточном регионе.

На начало 2017 г. общая протяженность автомобильных дорог с твердым покрытием составила 976 тыс. км по сравнению с докризисными показателями произошло увеличение всего на 0,65%.

По всем удельным показателям развития сети автомобильных дорог общего пользования Россия значительно уступает зарубежным странам, развитие дорожной сети не соответствует темпам автомобилизации страны.

Также не завершено формирование опорной сети федеральных автомобильных дорог, особенно в районах Севера, Сибири и Дальнего Востока.

За пять лет – с 2012 по 2017 гг. протяженность магистральных автомобильных дорог увеличилась и составляет 30,0 тыс. км.

До сих пор не урегулированы и требуют решения вопросы сопряжения магистральных дорог, которые обеспечивают подъезд автомобильного транспорта к городам, и внутригородских улиц и дорог. По состоянию на начало 2017 г. 28,5% сельских населенных пунктов Российской Федерации не имеют связи по дорогам с твердым покрытием с сетью путей сообщения общего пользования. И это лишь небольшой перечень тех проблем, которые требуют безотлагательного решения в сфере дорожного хозяйства, а ведь есть еще и гражданская авиация, и железнодорожный транспорт, и морской транспорт, где необходимо решать не менее важные задачи [47].

Такая ситуация характерна для большинства регионов РФ. Так, в Дальневосточном Федеральном округе сеть автомагистралей не соответствует потребностям движения, как по пропускной способности, так и по техническому стоянию. И это характерно и для федеральных автодорог, и для дорог межрегиональных, и дорог местного сообщения.

Железнодорожная сеть на территории практически исчерпала свой потенциал, на многих участках невозможен рост объемов перевозок, а также увеличение скорости прохождения. Нуждается в комплексной модернизации и инфраструктура воздушного транспорта.

Деятельность большинства региональных авиакомпаний направлена на развитие сообщения только с Москвой. В стадии формирования находится и логистическая инфраструктура. Все перечисленные выше факторы сдерживают развитие экономического потенциала округа. Слаборазвитая транспортная сеть тормозит социально-экономическое развитие регионов Дальневосточного Федерального округа.

Неустойчивая социально-экономическая обстановка повлекла за собой уточнение приоритетов развития транспортной системы России и задач государства в области развития транспорта, направлений и механизмов их реализации. В апреле 2005 г. Правительством Российской Федерации была одобрена Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2020 г., где были определены транспортная политика, этапы и направления ее реализации в долгосрочном периоде [7].

В рамках Целевой Федеральной программы по модернизации транспортной системы России решаются проблемы, касающиеся всех видов транспорта. На железнодорожном транспорте предстоит продолжить электрификацию участков, работающих на тепловозной тяге, усилить подходы к морским портам, на ряде магистральных направлений выполнить работы, связанные с включением их в состав международных транспортных коридоров.

Большие объемы работ предстоит осуществить на сети автомобильных дорог. Необходимо построить и реконструировать многие автомобильные магистрали, улучшить их дорожные покрытия, построить обходы населенных пунктов, развязки на разных уровнях и объекты дорожного сервиса, увеличить протяженность дорог общего пользования с твердым покрытием.

Одним из проектов, позволяющих значительно улучшить ситуацию, является строительство международного транспортного коридора «Европа – Западный Китай». Данный проект поможет интегрировать разобщенную дорожную сеть отдельных областей в единую транспортную систему страны, а также выявить дополнительные возможности для более тесного торгово-экономического сотрудничества с Казахстаном, и особенно с Китаем.

На состоявшейся в июле 2016 г. в Казани Международной конференции, посвященной созданию транспортного коридора «Европа – Западный Китай», заместитель министра транспорта РФ заявил следующее: «новая магистраль должна стать альтернативой морским перевозкам». Она позволит сократить путь почти в 3,5 раза и существенно снизить транспортные издержки. Ожидается, что реализация проекта придаст новый импульс социально экономическому развитию всей страны.

По прогнозам, внутренний региональный продукт по участвующим регионам может возрасти почти на 7%, а оборот розничной торговли увеличится на 6,5%.

Для обеспечения надежного и безопасного функционирования гражданской авиации необходимы масштабные мероприятия по обновлению парка воздушных судов и их модернизации, реконструкция объектов наземной производственной базы, ее развитие и оснащение современным оборудованием в соответствии с установленными нормативами.

Для эффективного освоения прогнозируемых объемов перевозок морским транспортом и уменьшения грузопотоков, следующих в настоящее время порты сопредельных стран, необходимы существенное наращивание мощности перегрузочных комплексов в отечественных морских портах и модернизация погрузочно-разгрузочного оборудования в них.

На внутренних водных путях нуждаются в срочной реконструкции судоходные шлюзы на многих гидротехнических сооружениях Волжско-Камского бассейна и сибирских реках, необходимо увеличить объемы

путевых работ по поддержанию судоходных условий на эксплуатируемых реках.

Для обеспечения согласованного функционирования всех видов транспорта важное значение имеет совершенствование информационного обеспечения.

Меры по повышению технического уровня транспорта должны быть дополнены и подкреплены мероприятиями организационного, экономического и административного характера, позволяющими улучшить управление перевозочным процессом и другой деятельностью транспортных предприятий, для чего предусматривается научное обеспечение разработки соответствующей нормативной правовой базы [23].

Большое значение будут иметь указанные мероприятия для решения таких общетранспортных проблем, как повышение безопасности работы транспорта и развитие экспорта транспортных услуг.

В современных условиях повышаются роль технических кадров, их подготовленность к внедрению новых систем управления и контроль за работой транспортного комплекса. В то же время отмечается снижение среднегодовой численности работников транспорта в целом с 3,2 млн в 2005 г. до 2,9 млн на начало 2010 г. Такая ситуация характерна для железнодорожного и водного транспорта. Положительные тенденции наблюдаются по выпуску специалистов государственными и муниципальными учреждениями высшего профессионального образования по специальностям транспорта. В 2009 г. выпущено всего 27175 специалистов, что превышает количество выпускников 2005 г. (21164 человек). Но в условиях внедрения систем спутниковой навигации ГЛОНАСС, новых цифровых технологий передачи информации, а также развития системы безопасности на транспорте в ближайшие годы значительно возрастет потребность в профессиональных кадрах, что потребует изменений в программах высшего профессионального образования по специальностям транспорта [50].

При реализации данных мероприятий в сфере транспорта можно решить такие проблемы, как повышение безопасности работы транспорта и расширение экспортных услуг на транспорте.

Решение этих задач позволит произвести техническое перевооружение транспорта, которое связано с крупным капиталовложением и требует эффективного использования инвестиционных ресурсов, концентрации их на решающих направлениях [14].

Россия и другие страны, в первую очередь страны СНГ, при лидирующей российской роли в развитии транспорта и транспортной инфраструктуры могут и должны сыграть более крупную роль в глобализирующейся экономике, характеризующейся, прежде всего, опережающим ростом внешней торговли по отношению к росту ВВП отдельных стран.

Значительная роль в техническом перевооружении и повышении эффективности транспортной системы принадлежит научному обеспечению. Здесь необходимо внедрение самых передовых технологий, в том числе все более сложных компьютерных систем с соответствующими программными продуктами и все более совершенных навигационных систем, особенно с использованием такой системы космической навигации, как ГЛОНАСС.

Развитие транспортной системы оказывает большое влияние на экономический рост страны в целом. Все предприятия ежедневно пользуются услугами транспортной инфраструктуры. Своевременно доставленные грузы способствуют увеличению прибыли предприятий как со стороны заказчика, так и со стороны поставщика. Таким образом, происходит минимизация издержек предприятий, что способствует более продуктивной работе компаний. При этом будет удовлетворен и спрос потребителей доставленной продукции, и изделий, повышения уровня цен на товары ввиду задержки того или иного рейса не произойдет, следовательно, увеличится уровень благосостояния населения [34].

## **2.2 Принципы управления транспортными потоками в Приморском крае РФ**

Свободный порт Владивосток – порто-франко (портовая зона, пользующаяся особыми режимами таможенного, налогового, инвестиционного и смежного регулирования), получивший свой статус с 12 октября 2015 г.

Данный проект направлен на расширение трансграничной торговли, развитие транспортной инфраструктуры и включение Приморского края в глобальные транспортные маршруты, а также на привлечение инвестиций, создание сети логистических центров с особыми условиями транспортировки, хранения и частичной переработки грузов, на организацию не сырьевых экспортоориентированных производств и увеличение производств с высокой добавленной стоимостью [15].

К территории Свободного порта Владивосток относятся все ключевые порты юга Дальнего Востока от Зарубино до Находки, а также аэропорт «Кневичи». Новый экономический режим создан на территории 15 муниципальных образований Приморского края: Артемовского городского округа; Владивостокского городского округа; городского округа Большой Камень; Находкинского городского округа; Партизанского городского округа; городского округа Спасск-Дальний; Уссурийского городского округа; Надеждинского муниципального района; Октябрьского муниципального района; Ольгинского муниципального района; Партизанского муниципального района; Пограничного муниципального района; Ханкайского муниципального района; Хасанского муниципального района; Шкотовского муниципального района; в том числе территории и акватории морских портов, расположенных на территориях этих муниципальных образований [17].

В зону действия Свободного порта входят перспективные крупные международные транспортные коридоры, такие как «Приморье-1»; «Приморье-2», а также Северный морской путь; «Транссиб».

Сегодня работа по созданию инфраструктуры международных транспортных коридоров (МТК) в крае ведется в рамках реализации краевой программы «Развитие транспортного комплекса Приморского края на 2013-2020 гг.». Так, в частности, за счёт средств федерального и краевого бюджетов идет строительство МТК «Приморье-1» и «Приморье-2».

Полномасштабная работа указанных МТК позволяет реализовать три вида транзитных транспортных маршрутов: во-первых, транзитные перевозки Китай – Россия – третьи страны, когда товары из провинции Хэйлунцзян транспортируются через порты Дальнего Востока России в Корею, Японию и Северную Америку. Во-вторых, транзитные перевозки Китай – Россия – Китай, когда товары отправляются из провинции Хэйлунцзян в южные прибрежные города Китая через Россию. В-третьих, формируется транспортный коридор: третьи страны – Китай – Россия, когда товары из других стран будут доставляться через порты Дальнего Востока России, затем – через Суйфэньхэ или Дунин, и далее – через территорию КНР в сибирский регион России [16].

Как показали результаты анализа и оценки международными экспертами транспортных потоков северо-восточных провинций КНР, развитие международных транспортных коридоров «Приморье-1» и «Приморье-2» в Приморском крае выгодно и России, и Китаю. Для Российской Федерации потенциальный прирост ВВП может составить 29 млрд р., а объём налогов и сборов – 5,7 млрд р. ежегодно. Прогнозируется создание не менее 3 тыс. новых рабочих мест на время строительства и 4 тыс. новых рабочих мест на создаваемых объектах инфраструктуры. Что же касается китайской стороны, то эффект от экономии на транспортных издержках для грузовладельцев северо-восточных провинций оценивается на начальном этапе в объеме до 1 млрд долл. США ежегодно.

Однако Свободный Порт Владивосток имеет следующие проблемы, которые требуют своего адекватного решения.

Портовая инфраструктура, действующая во Владивостоке, практически исчерпала ресурсы развития (прежде всего территориальные) и не имеет потенциала стратегического роста мощностей. Нет достаточного количества причальных стенок, складских помещений и пр.

Требуется новый порт или система портов на юге Приморья, обеспечивающего в перспективе удвоение пропускной способности портовой сети. Позиционирование нового логистического узла, обеспечивающего международный транзит по российской территории, укрепит конкурентоспособность российских транспортных компаний на мировых рынках грузоперевозок.

Пропускная способность железной дороги на юге Приморья совершенно недостаточна для того, чтобы перевезти поступаемые миллионы грузов.

Теоретический (а сегодня практически неосуществимый) максимум объёмов перевозки в этом случае составляет примерно 35-40% от заявленного Минвостокразвития РФ (на период до 2031 г.).

Для повышения показателей пропускной способности железной дороги необходима модернизация железнодорожной ветки от китайской границы до Зарубино, вложить деньги в приграничную и припортовую станции, которые должны стать крупнейшими в Приморье. Причем приграничная станция должна быть в три раза больше станции Гродеково, а в Хуньчуне она должна быть в четыре раза крупнее станции Суйфэньхэ.

Расчёт потребности в железнодорожных составах и количестве контейнеров, необходимых для перевозки грузов по МТК «Приморье-1» и «Приморье-2» Приморского края к 2031 г., показал, что только для перевозки 23 млн т зерна в контейнерах (TEU) необходимо, чтобы в сутки его перевозилось не менее 71,7 тыс. т (при пропускной мощности не менее 25 пар железнодорожных составов). Однако даже при рекордных перевозках

(18-20 пар в сутки), которые сегодня не могут осуществляться ежедневно, максимальный объём перевозок составит не более 16,5 млн т в год. Иными словами, недостаток мощностей составляет порядка 30%. Более напряжная ситуация по перевозке 10 млн т груза в контейнерах (примерно 500 тыс. TEU). Здесь дефицит мощностей составляет порядка 55-70% (наибольшее количество перевезённых контейнеров в сутки составило около 1,4 тыс. TEU) [55].

Создание хороших условий для перемещения груза. Для создания привлекательных условий перемещения груза необходимо: упростить таможенные процедуры оформления транзита, все железнодорожные станции внутри зоны СПВ, примыкающие к «сухим портам (терминалам)», объявить приграничными и присвоить экспортные коды, создать действительно «свободные возможности». Ведь чтобы коридоры заработали на полную мощность, их необходимо сделать не только удобными, но и выгодными для грузовладельцев и транспортных операторов.

Показательный пример. Контейнер, отправленный из города Муданьцзян в Шанхай через китайский порт Далянь, проходит этот путь всего за 85 ч, стоимость транспортировки составляет 1185 долл. США. Вместе с тем транспортное плечо до порта Владивосток короче в три раза, чем до Даляня. Однако срок доставки растягивается минимум до 220 ч (т.е. более чем в 2,5 раза), а стоимость транспортировки вырастает на 5-15 %. При этом основная задержка по времени происходит на таможне – здесь груз, по данным самих же таможенных органов, находится не менее 100 ч.

Именно таможенные процедуры, а вернее их неэффективная организация – препятствуют быстрому транзиту грузов через территорию Дальнего Востока, и через СПВ в частности. Вместе с тем, по заявлению Правительства РФ, с 1 октября 2017 г. пункты пропуска на таможне будут работать 7 дней в неделю и 24 ч в сутки в режиме единого контрольного органа при пересечении границы. Техничко-организационное обеспечение этой работы уже начато [9].

Надёжность транзита из Северо-Восточного Китая. Насколько надёжен ожидаемый транзит из Северо-Восточного Китая (СВК) в южные порты Приморского края – и по объёму, и по административно-политическому регулированию, и по организации перевозок, таможенному формату и т.д., и – самое главное – по экономической эффективности.

Так, по уже упоминавшимся выше расчётам Минвостокразвития РФ, контейнеризированная грузовая база СВК (провинции Хэйлуньцзян, Цзилинь и Ляонин), ориентированная на морские порты Приморского края, к 2021 г. должна составить порядка 10 млн т TEU. Однако есть и другие оценки. По нашим, весьма приблизительным, расчётам только к 2031 г. такая база достигнет уровня в 3,5 млн т, а в 2021 г. она будет всего 1,4-1,5 млн т (в 2015 г. – 0,3 млн т).

С этих позиций, очевидно, что надёжнее всё-таки развивать и формировать свою, российскую грузовую базу и маршруты транспортировки грузов. При этом совершенно необходимо модернизировать транспортную, логистическую и промышленную инфраструктуру российской части МТК, уже сегодня готовя ее к росту экономики, искать реальные возможности снижения инвестиционных, финансовых, валютных (и иных) рисков, создавать условия для развития и поддержки российского предпринимательства на Дальнем Востоке и т.п. Подтверждением того, что экономика России постепенно выходит на т.н. «вектор роста», являются, в частности, и данные о грузообороте морских портов Российской Федерации за 2016-2015 гг., таблица 3. который в этом случае выступает в качестве одного из индикаторов экономического оживления в стране.

Таблица 3 – Динамика грузооборота морских портов России за 2016-2015 гг.

Годы	Грузооборот морских портов России, всего, млн т	Прирост к предыдущему году, %	Грузооборот портов Дальневосточного бассейна, млн т	Прирост к предыдущему году, %
2006	421,0	3,5	67,7	4,6
2007	451,0	7,1	79,7	17,7
2008	454,6	8,0	80,4	0,8

Окончание таблицы 3

Годы	Грузооборот морских портов России, всего, млн т	Прирост к предыдущему году, %	Грузооборот портов Дальневосточного бассейна, млн т	Прирост к предыдущему году, %
2009	496,4	9,1	92,2	14,7
2010	525,8	5,9	117,9	27,9
2011	535,4	1,8	125,4	6,4
2012	365,5	5,6	134,2	7,0
2013	589,0	4,1	144,8	7,9
2014	640,2	5,8	162,5	12,2
2015	676,7	5,7	171,0	5,2
2015 г. к 2006 г. (в млн т; %)	255,7	160,7	103,3	252,6

Источник: [37]

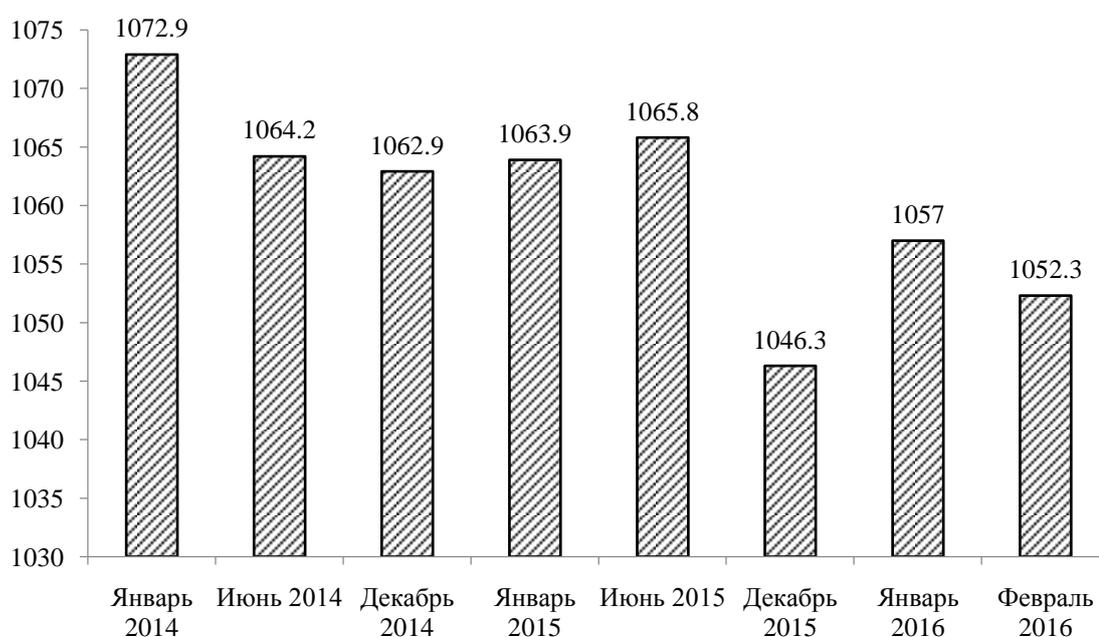
Для получения максимального экономического эффекта нам необходимы не только такие виды деятельности, как транспорт и логистика, но и производство ориентированной на экспорт продукции и услуг, а также сеть оптово-экспортной торговли.

Если мы будем использовать только транспорт и логистику в этой зоне, то каким бы ни был сценарий развития Приморского края, максимальный прирост ВРП края составит 4,8%. Даже строительство нового порта на юге Приморья с пропускной способностью от 60 до 100 млн т в рамках международного транспортного коридора «Приморье-2» не принесёт больших результатов. максимальный прирост ВРП края при любом сценарии развития экономики региона не превысит 5%, вклад в ВРП ДФО будет еще меньше, а для России в целом будет практически незаметен [38].

СПВ может стать одним из драйверов развития экономики Дальнего Востока, если будет обладать сетью терминалов, расположенных в крупных транспортных и производственных узлах ДФО. Если это сделать, в частности, использовав новые законы о ТОСЭР, региональных инвестиционных проектах, поправки в закон об ОЭЗ и другие инструменты развития, то можно достичь примерно 30% роста ВРП Дальнего Востока к 2020-2025 гг.

В перспективе на территории Дальнего Востока России могут быть созданы новые производства, например в сегментах автомобилестроения и выпуска комплектующих для автомобилей, судостроения, аэрокосмической и оборонной индустрии, здравоохранения и фармацевтики, химической и биохимической промышленности, пищевых продуктов и товаров конечного потребления.

Трудовые ресурсы. Недостаток качественных трудовых ресурсов может стать одним из лимитирующих факторов ускоренного развития дальневосточного макрорегиона. В то же время регион, несмотря на пристальное к нему внимание, продолжает терять население, рисунок 9.



Источник: [37]

Рисунок 9 – Динамика численности экономически активного населения Приморского края за 2014, 2015 и начало 2016 гг., тыс. человек

На краевом рынке труда в 2017 г. сохраняется дисбаланс спроса и предложения рабочей силы: потребность работодателей в работниках, заявленная в службу занятости, составила 57 935 человек, при этом в

качестве безработных граждан, зарегистрированных в службе занятости, числилось 13 783 человека.

Создание благоприятных условий для привлечения качественных трудовых ресурсов, в том числе молодежи, будет способствовать централизованная рекламная кампания (PR) территории Дальнего Востока.

Отмечается также потребность в создании благоприятных условий для молодых специалистов и их семей: предоставление льготных ипотечных кредитов, служебного жилья, различные социальные компенсации, строительство жилья для потенциальных резидентов и работников ТОСЭР.

Привлечение инвестиций. Важным элементом для привлечения инвесторов является гармонизация российского и зарубежного законодательства, регулирующего экономическую деятельность. Для инвесторов важно, чтобы в СПВ были разрешены те регламенты, по которым они успешно работают в других странах [35].

Ряд ограничений сужает круг лиц, которые могут стать резидентами, исключает возможность получения статуса резидента, что снижает перспективы и потенциал СПВ.

Для того что бы стать резидентом СПВ отечественному инвестору следует пройти следующие критерии отбора: организация должна иметь существенный вес в регионе как в социальном (например, по количеству рабочих мест), так и в экономическом плане (минимальный платеж в казну Приморья, города – около 10 млн р. ежегодно). Также предприятие должно функционировать на территории края не менее 2-х лет. Сфера деятельности таких компаний тоже ограничена – компания должна заниматься производством товара. Бизнес-план юридического лица должен предусматривать техническое перевооружение и модернизацию оборудования, в результате которых производство товаров должно возрасти на пятьдесят и более процентов. От таких организаций так же ожидают и больших инвестиций – около 100 млн р. только за первые три года.

Кроме того, в соответствии с федеральным законом РФ резиденты ОЭЗ не вправе иметь филиалы и представительства за пределами ОЭЗ. Это положение существенно отличает концепцию формирования ОЭЗ в России от принципа действия мировых свободных экономических зон. В зарубежной практике ОЭЗ – это зоны, во многом привлекательные для транснациональных корпораций в силу того, что они размещают свои структурные подразделения в разных странах мира. Там, где это наиболее выгодно с точки зрения сокращения издержек, налоговых выплат, административных процедур и др., например, научно-техническую лабораторию – в одной из стран Европы, а производство – в Китае. С одной стороны, установленное для резидентов российских ТОСЭР ограничение обосновано, если данная мера рассматривается как способ защиты, поддержки конкурентоспособности отечественных производителей. Но, с другой стороны, эта же норма закона распространяется и на российские компании, которые при благоприятном развитии, наращивании производственных мощностей не смогут разместить свои филиалы в других субъектах Российской Федерации для минимизации издержек, например, при поставках продукции [36].

Следует отметить, что в мировой практике для увеличения инвестиционной активности кроме прямых льгот для резидентов ОЭЗ применяются разнообразные инструменты косвенной поддержки. Помимо льготного налогообложения для резидентов ТОСЭР предполагается применение льготных ставок арендной платы, упрощенного порядка подготовки и утверждения документации по планировке территории ТОСЭР, применение таможенной процедуры свободной таможенной зоны в границах ТОСЭР, изъятие и предоставление земельных участков и иного имущества в сокращенные сроки, и др.

Международный транспортный коридор (МТК) – это условное обозначение наземного или морского пути для движения транспорта по определенному маршруту.

МТК «Приморье-1» и «Приморье-2» сформированы для развития и улучшения как грузового, так и пассажирского международных сообщений. К основным задачам формирования и развития международных транспортных коридоров относятся:

- согласованное развитие транспортной инфраструктуры с целью интеграции евроазиатских транспортных систем для беспрепятственного передвижения через национальные границы пассажиров и грузов;

- рационализация взаимодействия между различными видами транспорта в интермодальной транспортной цепи;

- оптимизация транспортного процесса с целью повышения качества перевозок и снижения транспортных издержек в конечной стоимости товаров;

- создание условий для снижения тарифов на перевозки пассажиров и грузов во внутреннем сообщении посредством повышения загрузки отечественной транспортной сети и лучшего использования имеющихся резервов;

- содействие освоению новых территорий и развитию приграничного сотрудничества, освоению новых внутренних и международных рынков;

- повышение мобильности населения и улучшение транспортной доступности регионов;

- переключение транзитных и российских внешнеторговых грузопотоков с портов других стран на отечественные морские порты;

- повышение привлекательности инвестиционных проектов развития международных транспортных коридоров;

- содействие развитию международного туризма и культурных связей.

«Приморье-1». Транспортный коридор «Приморье-1» служит для грузоперевозок из Китая через Владивосток, соединяет пограничную китайскую ж/д станцию Суйфэньхэ с контейнерным терминалом «Восточной стивидорной компании» в порту Восточный. От основных китайских грузоотправителей региона до порта длина этого маршрута составляет

500 км. Альтернативный маршрут через порт Далянь в Китае составляет 1,3 тыс. км. К транспортному коридору примыкает автотрасса Уссурийск – Пограничный – Госграница. Он также имеет выходы на порты Находка и Владивосток. Этот маршрут обеспечивает оптимальный транзит контейнеров из Китая в Японию, США и Южную Корею. По прогнозам, к 2025 г. объем внешней торговли между Приморьем и провинцией Хэйлунцзян и внутренних перевозок по МТК «Приморье-1» составит около 80 млн т грузов в год, включая зерно, контейнеры, генеральные грузы и другие.

«Приморье-2». Коридор «Приморье-2» связывает китайскую провинцию Цзилинь и приморские порты Зарубино, Славянка и Посыет. Здесь будут обрабатываться товары из Северо-Восточных провинций Китая и перегружаться контейнеровозы по пути до грузополучателей всего мира. По прогнозам, к 2025 г. объем внешней торговли с провинцией Цзилинь и внутренних перевозок края через порт Зарубино по МТК «Приморье-2» составит около 90 млн т в год [48].

В Славянке функционирует контейнерный терминал, где перегрузочные работы осуществляются без швартовки судов к причалу – прямо на рейде. В порту Зарубино реализуется другой крупный проект – «Большой порт Зарубино». Первая очередь проекта будет запущена в 2018 г. и обеспечит перевалку 500 тыс. TEU в год, 10 млн т зерна, а также будут обрабатываться грузы на универсальном морском терминале и приниматься пассажирские суда. Проектом также предусмотрено строительство глиноземного, Ro-Ro и пассажирского терминалов. Предположительно порт на 60% будет обеспечен грузами из северных регионов Китая, 30% – дадут экспортные грузы в страны АТР, а 10% – экспортно-импортные операции отечественных компаний.

Основные проблемы и возможные пути их решения. При интенсивных грузоперевозках по железным дорогам МТК «Приморье-1» сдерживающим фактором стала неудовлетворительная техническая оснащенность железнодорожной сети, особенно припортовых станций. Из-за недостаточной

пропускной способности грузовых площадок общего пользования большие объемы грузов перерабатываются на слабомеханизированных подъездных путях промышленных предприятий, что влечет за собой сверхнормативные простои вагонов под грузовыми операциями. Однако сейчас для решения этой проблемы и для обеспечения возрастающих объемов транзитных перевозок проводятся мероприятия по усилению подходов к Дальневосточным портам и пограничным железнодорожным переходам, развитию припортовых и пограничных станций [52].

Для МТК «Приморье-1» и «Приморье-2» в той или иной мере характерны такие проблемы, как:

- отсутствие должной координации действий российских морских, железнодорожных и автотранспортных перевозчиков, портов и экспедиторов;

- неконкурентоспособность действующей сквозной тарифной ставки на перевозки грузов из стран АТР в Европу и обратно;

- взимание таможенных сборов и налогов, не применяемых в мировой практике;

- длительные простои грузов из-за таможенных и пограничных процедур в портах;

- отсутствие института операторов смешанной перевозки и надежных страховых компаний грузов международного транзита на всем пути следования;

- недостаточная развитость инфраструктуры и информационного обеспечения для организации прямых смешанных перевозок и перевозок международного транзита.

Пути решения проблем:

- разработка классификации транспортных коридоров;

- разработка технических и технологических, информационных стандартов по каждому виду транспорта, функционирующему в данном коридоре, отвечающих высоким техническим требованиям транспортных

коридоров, сервисной и технологической инфраструктуры, обеспечивающих применение высокоэффективных товаротранспортных и пассажиротранспортных логистических технологий;

– создание конкурентоспособных относительно лучших мировых аналогов условий по безопасности, скорости и времени перемещения грузов и пассажиров, а также их сервису.

Эффективность реализации потенциала РФ в сфере международного транзита определяют следующие стратегии:

- масштабная институционализация деятельности МТК в РФ;
- международная деятельность с привлечением иностранных инвестиций;
- реализация социально-ориентированной стратегии развития транспорта;
- поиск адекватных рыночных механизмов обеспечения эффективного функционирования транспортного комплекса;
- поддержка стабильного функционирования МТК как определённой социальной мегаструктуры;
- разработка и формирование правовой, организационной и технической базы функционирования МТК;
- активное участие РФ в азиатских транспортных проектах.

### **2.3 Анализ принципов и методов управления транспортными системами в АТР**

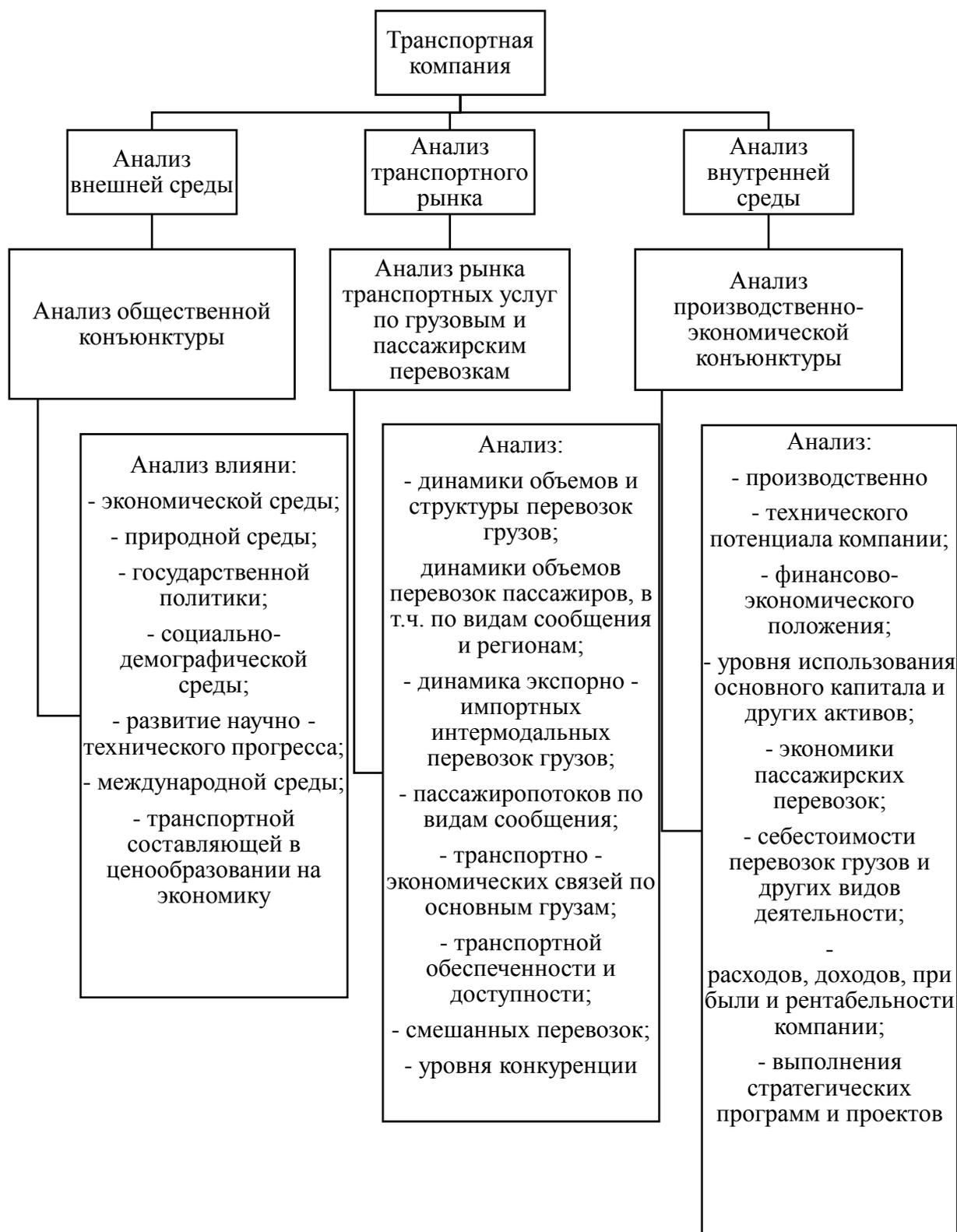
Анализ рынка транспортных услуг по грузовым и пассажирским перевозкам осуществляется путем изучения динамики объемов и структуры перевозок грузов и пассажиров, тенденций в развитии сферы материального обращения и подвижности населения, прогноза развития грузообразующих отраслей и социальной политики в стране, определение роли транспортно-экспедиционного обслуживания и операторских компаний в развитии

конкуренции и оптимизации транспортных издержек, установления места компании на транспортном рынке и оценки её потенциальных возможностей по освоению растущих и меняющихся транспортных потребностей страны, рисунок 10.

Особое место в этом анализе должна занять оценка качества транспортного обслуживания пользователей, транспортной обеспеченности территорий и доступности услуг компании. Необходимо обращать внимание на перспективные изменения в сфере обращения, учитывая известную инерционность транспортной инфраструктуры и ограниченную маневренность наземных магистралей. Так, например, известно, что в силу определенных политических структурных изменений нынешняя трубопроводная система страны не совсем соответствуют возникающим направлениям углеводородного сырья [51].

Дорогостоящее строительство нефтепроводов на восток, в т.ч. в Китай, временно вполне заменимо действующей сетью железных дорог в этом регионе, хотя и требующих определенной модернизации.

Экономическое обоснование выбора вида транспорта для освоения дополнительно возникающих перевозок грузов нужно проводить с учетом наличия необходимых резервов пропускной и провозной способности сравниваемых вариантов перевозок. Однако в текущих условиях обычно потребители транспортных услуг осуществляют такой выбор на основе тарифных плат и качества обслуживания, не учитывая наличие провозных возможностей транспорта. В результате часто возникает неравномерная загрузка транспортных магистралей, которую мы наблюдаем на наших автотрассах и пробки в городах.



Источник: [26]

Рисунок 10 – Схема проведения анализа конъюнктуры рынка транспортной компании

Параллельно железным дорогам на 1000 и более километров следуют автофургоны с контейнерами и другими грузами по нашим слабым автодорогам.

В связи с этим при анализе транспортного рынка и прогнозировании спроса на перевозки целесообразно выявлять уровень и неравномерность загруженности транспортной инфраструктуры по видам транспорта, определять необходимые потребности в развитии транспортных ресурсов и разрабатывать предложения по повышению эффективности их использования.

Необходимы также рекомендации по совершенствованию тарифной политики на транспорте. В частности, требует решения вопросы о сопоставимости учета дорожной составляющей в тарифах на железнодорожном и автомобильном транспорте, усиление государственной поддержки в привлечении инвестиций для развития железнодорожного и автодорожного строительства. Необходимо совершенствование методики выбора видов транспорта для обоснования конкурентного распределения перевозок грузов между ними с учетом реальных затрат клиентуры и транспорта с момента подготовки груза к перевозке до получения потребителем по схеме «от двери до двери» и качества транспортного обслуживания [53].

Другой важной проблемой, исследуемой при анализе конъюнктуры рынка, является изучение динамики транспортно-экономических связей, выявление тенденций изменения их структуры и направлений для последующей разработки тактических и стратегических мероприятий по развитию инфраструктуры и подвижного состава компании для удовлетворения потенциального, меняющегося спроса на транспортные услуги железных дорог. Одновременно такой анализ позволяет вырабатывать рекомендации по оптимизации транспортных издержек в народном хозяйстве в рамках решения целевой задачи реформирования железных дорог –

снижение транспортной составляющей при народно-хозяйственном ценообразовании.

Для анализа грузопотоков могут быть использованы как отчетные материалы о выполненных перевозках самой компании, например, отчеты формы ЦО-16 и ЦО-13 о межобластном и междорожном обмене, так и данные материальных и транспортных балансов отраслей и регионов, оптового и розничного товарооборота. Целесообразно также использовать материалы анализа перевозок дорожных центров фирменного транспортного обслуживания и ЦФТО по данным месячных развернутых планов перевозок (формы ГУ-12) по расширенной номенклатуре грузов. Следует использовать также большой методический опыт анализа перевозок конкретных грузов, выполняемый ранее в научных и проектных организациях отрасли, в частности в ГипротрансТЭИ, ВНИИЖТе, МИИТе и других учреждениях.

Для выявления основных тенденций, в транспортных связях целесообразно проанализировать изменение средней дальности перевозок грузов, которая является определенным индикатором изменения и транспортных издержек. С этим показателем связаны расходы на топливо и электроэнергию, значительной частью заработной платы, содержанием и ремонтом подвижного состава и путевого хозяйства и др. За последние 5 лет средняя дальность перевозок грузов на железнодорожном транспорте увеличилась почти в 1,6 раза (с 940 до 1500 км). Обычно объясняют такой рост увеличением экспортно-импортных перевозок. Однако это верно только отчасти. Как показывает анализ, росли в основном объемы экспорта и в меньшей степени дальность перевозок. Ведь такие перевозки выполнялись по железным дорогам и ранее в Восточную и частично Западную Европу. За это время у нас существенных изменений в размещении производительных сил не произошло. Протяженность железных дорог тоже не увеличилась, скорее наоборот, сократилось. Можно добавить также, что основной экспорт сырой нефти (до 80%), как и природный газ, следует по трубопроводам (кроме нефтепродуктов). Выросли экспортные перевозки каменного угля, черных

металлов, минеральных удобрений, леса. Но эти перевозки железные дороги осуществляют в основном к морским портам, куда возили грузы и раньше.

В связи с этим по нашим расчетам прирост средней дальности за счет экспорта за эти годы не превышал 200-250 км. Следовательно, остальная часть роста этого показателя (около 400 км) произошла в основном за счет увеличения встречных, чрезмерно-дальних, излишне-повторных и других неоптимальных (нерациональных) перевозок грузов, механизм контроля за которыми сейчас отсутствует. По ориентировочным, выборочным подсчетам объем таких перевозок на железных дорогах составляет сейчас не менее 12-15% общего грузооборота. А это излишние транспортные издержки клиентуры (примерно 1 млрд р. в год), рост эксплуатационных расходов транспорта, который вызывает наряду с другими факторами необходимость индексации транспортных тарифов, рисунок 11.



Источник: [8]

Рисунок 11 – Структура грузов, перевозимых железнодорожным транспортом

Перевозка железнодорожным транспортом:

- каменного угля и кокса – 97%;
- черных металлов – более 96%;
- химических и минеральных удобрений – более 84%.

Аналогичная ситуация складывается и с другими видами грузов, за исключением нефтяных, более 65% которых отправляется трубопроводным транспортом.

Выросла также и экономическая дальность перевозок (отношение грузооборота транспорта к объему производства товаров в весовом выражении) с 800 км в 1991 г. до 1000 км в 2004 г. Грузоёмкость нашей экономики (т км на условную единицу ВВП) в 4 раза превышает аналогичный показатель США. Всё это свидетельствует о необходимости выработки мер по снижению транспортной нагрузки на экономику нашей страны, в т. ч. и за счет снижения дальности перевозок и оптимального размещения производительных сил. Наиболее действенным средством оптимизации сферы материального обращения является использование логистических систем управления [18].

Как известно, транспорт не создаёт новых физических товаров, а только стоимость услуг, которая присоединяется к начальной цене перевозимых товаров. Поэтому оптимизация транспортных затрат и сферы материального обращения в целом является одной из важнейших государственных задач, особенно учитывая большие расстояния перевозок в нашей стране. Вместе с тем проблема оптимизации транспортных издержек и определения рациональности грузопотоков в условиях свободного рынка и конкурентного выбора поставщиков (продавцов) готовой продукции, сырья и топлива требует переосмысливания и дальнейшего исследования. Объективную информацию о более выгодных поставках, в том числе и по транспортному фактору, предпринимателям найти очень трудно. В качестве рекомендаций целесообразна разработка и использование индикативных (рекомендательных) оптимальных схем товародвижения на основе решения

транспортных задач на логистических принципах по критерию минимум производственно-транспортных затрат. Такие схемы должны учитывать мульти модальные перевозки с доставкой груза «от двери до двери». Они позволяют давать рекомендации предпринимателям как снизить их транспортные и иные инфраструктурные расходы за счет выбора более выгодного маршрута доставки их продукции, более рационально разместить заказы на поставки, оптимизировать размещение производительных сил в стране. Выполнение такой работы вполне по силам научным организациям отрасли [19].

Таким образом, при анализе конъюнктуры транспортного рынка очень важно не замыкаться на отраслевых интересах, выявлять неудовлетворенный спрос на транспортные услуги, изучать экономику груза, предвидеть технические и технологические изменения в производственных процессах отраслей, изменения в экспортно-импортных перевозках, в т. ч. по международным транспортным коридорам. Так переход тепловых электростанций на газовое топливо или мазут вместо каменного угля и далее замена решёток котельных может существенно повлиять на структуру, объемы и направления грузопотоков топлива. Рост цен на бензин и дизельное топливо также может привести к изменениям в транспортных потоках. Большое влияние на структуру и направления грузопотоков оказывают изменения в тарифной и таможенной политике, в т. ч. по корреспонденциям к сухопутным и морским пограничным переходам.

### **3 Проблемы и возможные пути повышения эффективности управления транспортными системами странах АТР**

#### **3.1 Проблемы-выявление «узких мест» в управлении транспортными коридорами стран АТР**

В современном мире в сфере товарного обращения идут процессы концентрации финансовых, материальных и трудовых ресурсов в рамках разветвленных сетевых структур. Крупные торговые компании ежегодно увеличивают свои обороты и свое присутствие на рынке. Именно они определяют ценовую политику и взаимоотношения с поставщиками, а также способствуют в силу своих финансовых возможностей внедрению прогрессивных технологий товародвижения, способствуя, тем самым, развитию современных логистических систем [20].

транспортная инфраструктура – комплекс взаимосвязанных элементов, обеспечивающих функционирование системы закупок, поставок, хранения и доставки продукции до потребителя. В системе управления логистической инфраструктурой выделяются следующие основные компоненты:

- общие вопросы создания, развития и управления логистической инфраструктурой;
- управление парком подвижного состава собственного или привлеченного транспорта;
- использование транспортно-складского оборудования, в том числе, паллетов, контейнеров и т. д.;
- развитие сети магистральных и вспомогательных, подъездных путей;
- повышение эффективности функционирования складского хозяйства, в том числе складских зданий и помещений, складского, производственного и коммуникационного оборудования;
- управление работой подвижного состава на линии (диспетчеризация и маршрутизация перевозок).

Важность постоянной модификации инфраструктуры управления транспортной артерией для приспособления к изменениям спроса и предложения невозможно переоценить. В динамичной конкурентной среде ассортимент продукции, условия поставок и производственные потребности непрерывно меняются. Конечно, единовременно сменить местоположение всех инфраструктурных подразделений логистики – дело немыслимое, но существует масса возможностей перемещения и реорганизации отдельных объектов. Время от времени следует давать оценку всем объектам, для того чтобы определить, удачно ли они размещены.

Выбор компанией наилучшего расположения инфраструктурной сети может стать для нее первым шагом к обретению конкурентных преимуществ. Эффективность логистики напрямую зависит от инфраструктуры.

В последнее время в рамках формирования транспортно-складского обеспечения товародвижения всё большую популярность приобретает логистический подход, который представляет собой современный взгляд на организацию различных бизнес процессов, в том числе и инфраструктурных.

Основными направлениями в деятельности в России и за рубежом считают расширение количества видов предоставляемых услуг и обеспечение качества логистического обслуживания. При этом хозяйствующие субъекты выступают инициаторами создания и развития элементов логистической инфраструктуры (путей сообщения, терминалов, логистических центров [37]).

В процессе формирования логистических систем товародвижения транспортные компании берут на себя комплексное транспортное обслуживание с выполнением функций, предшествующих транспортированию или завершающих ее, освобождая грузовладельцев от сбытовых и распределительных функций (упаковывание, складирование).

Важным направлением в развитии элементов логистической инфраструктуры следует, например, считать создание грузовых распределительных центров, позволяющих:

- укрупнять и интегрировать грузопотоки; улучшать загрузку ТС;
- сокращать количество рейсов, т. е. интенсифицировать процесс доставки грузов с одновременным обеспечением качества обслуживания на высоком уровне.

Транспортно-складское обеспечение процесса товародвижения в условиях рынка способствует поиску новых возможностей для расширения перечня предлагаемых товаров и услуг и увеличению рынка потенциальных потребителей. В лучшем положении оказываются те компании, которые имеют широкие горизонтальные и вертикальные хозяйственные связи с организациями в течение длительного времени. Это способствует в настоящее время активному формированию логистической инфраструктуры, как на национальном, так и на мировом уровне.

В рамках процесса создания и развития логистической инфраструктуры формируется система логистической кооперации, целью которой является снижение затрат, улучшение уровня обслуживания и повышение гибкости функционирования экономических субъектов. По данным опроса, проведенного в странах Европы и Америки, свыше 70% производителей товаров и услуг положительно и активно относятся к кооперации с логистическими компаниями (экспедиторскими, складскими, транспортными, консалтинговыми, управляющими, сервисными) [8].

Предпочтения при кооперировании распределяются следующим образом:

- для выполнения транспортных задач – 66%;
- для совместного использования склада – 52%;
- предоставление услуг за комиссию и управление запасами – 41%;
- обслуживание клиентов – 22%;
- упаковывание и подготовка к упаковыванию – 21%;
- снабжение запасными частями – 18%;
- вывоз и утилизация материалов – 15%;
- составление и формирование ассортимента – 11%;

– маркировка товара – 10%.

Основными причинами необходимости кооперации названы следующие:

– рост расходов – 85%;

– возникновение новых и повышенных требований клиентов – 60%;

– сильные конкуренты внутри страны и за рубежом – 100%.

Отделение логистических функций от основного бизнеса, успешное функционирование системы транспортно-складского обслуживания логистических систем, обеспечивающего повышение эффективности использования ресурсов за счет снижения объемов занятого капитала, создали объективные условия для развития логистической инфраструктуры. В глобальной логистике, в частности, отдельные логистические операции выполняются в регионах, где обеспечиваются наименьшие затраты на доставку товаров.

Появление логистики в экономике объективно обусловлено достигнутым уровнем развития производительных сил и рыночных отношений.

Логистика хозяйствующего субъекта имеет определенную структуру, которая определяется технологией производства, видом товаров и услуг, другими параметрами организации и бизнеса. Принято выделять три основных вида логистики: логистику притока (приобретения, закупок), логистику оттока (распределения) и производственную логистику, а при осуществлении вторичного использования отходов производства также логистику рециклинга. Кроме того, при дальнейшей градации проявляются транспортная, складская логистика, логистика запасов (управление запасами), информационная и финансовая логистика. Когда в решении вопросов логистики принимают участие и другие подразделения производства, можно говорить об интегральной логистике.

Логистика приобретения решает проблему поддержания как можно меньшего запаса товаров данного ассортимента, сохраняя высокий уровень

обслуживания и время поставок и учитывая множество побочных условий. Работу, связанную с запасами, систематизирует определенный вид деятельности – управление запасами. Степень незапланированных изменений запаса (как позитивных, так и негативных) – важнейший показатель неуправляемости логистического процесса.

В настоящее время управляемость потоками товаров часто пытаются выразить через так называемые индикаторы поведения (p.i.), используемые в менеджменте, например, для определения надежности поставок. Надежные поставки могут быть определены как часть заказа по закупкам, который размещается у определенного поставщика и позже доставляется вовремя; это и является p.i., который указывает на управляемость ввоза в данной системе. Другие p.i. – показатели надежности для клиента (характеризуют управляемость вывоза) – указывают на скорость обращения запасов (отношение запасов в течение конкретного периода, например, года, на средний уровень запаса в этот период) [43].

Логистический подход к управлению транспортно-складской деятельностью предполагает осуществление оптимизации потоковых процессов, протекающих в ходе производства и реализации товаров и услуг как на уровне организации, так и в рамках технологического цикла, предусматривающего участие нескольких организаций, и в масштабах национальной, межнациональной и глобальной экономики. Важнейшее условие оптимизации – соблюдение организационного, технологического, экономического и информационного единства потоковых процессов. При этом логистический подход существенно отличается от традиционного, поскольку итог логистической оптимизации является результатом оптимизации всей системы как единого целого.

В качестве одной из основных задач транспортного обеспечения логистических систем, кроме управления транспортировкой, является складское обслуживание. В данном случае целью логистики в отношении

товарных запасов выступает оптимизация запасов и потоков в пространстве и времени одновременно по двум критериям:

- доступность для реализации на оптовых складах и в магазинах максимально возможного ассортимента в достаточном количестве по каждой позиции с учетом возможных колебаний спроса;

- повышение оборачиваемости товаров, т. е. снижение времени усредненного цикла между закупкой (производством) товара и его отгрузкой заказчику.

Управление запасами сводится к задаче восполнения складских остатков с целью максимальной реализации товаров.

Содержание запасов влечет за собой расходы. Наиболее распространенные виды затрат на содержание запаса – пространство, рента, риск. Пространство – расходы на амортизацию, содержание, отопление и т. п. занимаемого под запас помещения (склад, место, отведенное под запас в цехе). Рента представляет собой расходы на вложенный в запас капитал. Риск связан с возможностью невостребования запаса, что может привести к некондиции, уничтожению и продаже по сниженным ценам или продаже с низкой прибылью. Под риском также подразумевают вероятность устаревания продукции и расходы на страхование. Относительно затрат по этим трем пунктам промышленные организации часто пользуются «правилом кулака»: например, устанавливают годовые расходы по трем пунктам на содержание запаса в размере 15% финансовой стоимости среднего запаса в течение года. Следует отметить, что определение процента затрат по «правилу кулака» в большей степени зависит от продукции и ситуации в организации и имеет свои ограничения.

Содержание большого запаса кроме перечисленных затрат имеет другие отрицательные последствия. Большие запасы приводят к снижению качества (например, выпускается большая серия полуфабрикатов, некоторое время они находятся на складе, и только во время сборки становится

очевидным их низкое качество) и в процессе производства являются причиной увеличения периода движения товара.

Позитивные аспекты наличия большого запаса проявляются в обеспечении высокого качества обслуживания, поскольку в результате появляется возможность избежать проблем, связанных со скоростью и сроками поставок.

Управление запасами на производстве разделяется на долгосрочное, текущее и оперативное. Максимально быстро реагировать на изменение ситуации предоставляет возможность оперативное планирование. Однако наличие в цепочках поставок инерционных звеньев не позволяет отказаться от долгосрочного планирования.

Процесс транспортного обеспечения логистических систем высокого уровня основывается в настоящее время на создании и использовании логистических транспортно-распределительных цепей, которые создаются между производителями продукции, транспортными обеспечениями и торгующими организациями [27].

Логистическая цепочка – цепочка (сеть), по которой товар из сырья превращается в готовое изделие и затем через систему продаж попадает к конечному потребителю. Очевидно, что понятие «управление продажами» проявляется только в последнем звене логистической цепочки, а именно на этапе продавец – потребитель. Следует также отличать управление логистическими цепочками от управления дистрибуцией, которое сфокусировано в большей степени на обеспечении наличия товара на складах, чем на общей проблеме стоимости операций [43].

Система управления цепочками поставок решает важные вопросы формирования структуры складов сырья и готовой продукции для уменьшения операционных издержек, определения способа оптимизации схемы транспортных операций, выбора места производства товара для поставки на конкретный региональный рынок.

В стоимости товара ее логистическая составляющая формируется так же, как и транспортная, на протяжении всей логистической цепочки, а проявляется только на последней стадии – при продаже товара конечному потребителю. На стоимости отражается общая эффективность всех логистических операций, в том числе транспортных и маркетинговых.

Наиболее управляемыми с точки зрения конечной стоимости являются начальные операции (стадии) производства товаров, а наиболее чувствительными – конечные или продажные.

Логистические компании, выкупая груз у поставщиков, освобождают последних от выполнения функций, а значит, и затрат по распределению продукции и становятся снабженческо-сбытовыми (распределительными) центрами.

Транспортно-распределительные центры бывают: международные – обслуживающие несколько стран; национальные – обслуживающие несколько организаций одной страны; внутрирегиональные – обслуживающие одну организацию в требуемом количестве и в гарантированные сроки от производства до потребителя при согласованной работе отправителей, транспортно-экспедиционных организаций и потребителей груза с целью предотвращения нерационального расходования и потерь товарных, финансовых и трудовых ресурсов. Внедрение логистики позволяет транспортному комплексу работать по более прогрессивным технологиям, способствующим повышению конкурентоспособности на рынке транспортных услуг, расширению сферы деятельности и увеличению доходов [35].

Логистика является основным элементом, обеспечивающим конкурентоспособность торговых и промышленных организации – потребителей логистических услуг. Все мероприятия логистики по поддержанию функционирования организации ориентированы на обеспечение завоевания рынка путем рациональной организации производства, использования информации, продукции и других основных

ценностей. Для этого требуется комплексная система планирования и управления организацией, интегрированная с системой оперативного руководства для гибкой координации ее работы и оперативного реагирования на потребность освоения новых видов услуг. Создание эффективной логистики требует выработки ее стратегии, согласованной со стратегией организации, обработки системы ее объективной количественной оценки, и выявления решающих факторов.

Эффективность логистики содержится в достижении целей ее концепций и технологий, рассмотренных выше, и отражается на конечных результатах деятельности организации. Ускорение разработки новых видов услуг и технологий, оперативность максимального удовлетворения спроса, повышение качества выполняемых услуг, снижение стоимости услуг – факторы, определяющие эффективность логистики в будущем.

Начало системных исследований в области анализа инфраструктурных вопросов логистики относится к середине прошлого века, когда были заложены основы материально-технической базы различных типов логистических систем. По мере накопления знаний и практического опыта углубляется и само содержание понятия логистическая инфраструктура. Анализ выработанной к настоящему времени совокупности определений логистической инфраструктуры позволяет выделить основные её элементы:

- материальная основа – комплекс технических средств разных видов транспорта, перегрузочного и складского оборудования с оптимальным соотношением параметров, используемый для доставки отдельных или сходных по транспортно-физическим свойствам грузов;

- единая согласованная технология доставки грузов от отправителя получателю;

- экономическое, организационное и коммерческо-правовое единение различных звеньев;

- автоматизация и комплексная механизация основных трудовых процессов, ликвидация тяжелого ручного труда;

– снижение общественно необходимых транспортных издержек за счет экономической эффективности функционирования транспортных систем.

Обобщение тенденций и проблем формирования и развития логистической инфраструктуры товародвижения позволяет дать следующее определение:

Логистическая инфраструктура – это комплексная инженерно-экономическая система, во всех звеньях которой на основе эффективного использования транспортных средств, перегрузочного и складского оборудования, а также информационных технологий обеспечивается максимально возможная скоростная сохраняющая доставка груза от грузоотправителя грузополучателю. Это самодостаточная структура, состоящая из взаимодействующих и взаимосвязанных элементов, которая существует относительно самостоятельно и устойчиво, постоянно развивается и совершенствуется в зависимости от взаимодействия с окружающей средой.

Элементы прогресса транспортировки и грузопереработки образуют единую логистическую систему, которая обеспечивает процессы товародвижения. Управление материальными потоками на региональном, национальном или межнациональном уровне является одним из основных направлений экономической политики любого государства. Даже в слаборазвитых странах, где речь не идет о создании логистических систем, государство начинает решение вопросов экономического развития с создания определенной модели логистической инфраструктуры, основными составляющими которой являются транспорт, связь, объекты продвижения материальных потоков (дороги, терминалы, линии связи и т. д.).

Важно понимать, что представляет собой логистическая инфраструктура, её структурные особенности, взаимосвязь с прочими элементами логистических систем, из которых вытекают основные свойства систем, такие как:

– автономность – способность системы функционировать и развиваться в определенных, достаточно широких, пределах независимо от окружающей среды;

– целостность – внутренняя взаимосвязь частей системы с единой целенаправленной деятельностью; адаптивность – способность системы приспосабливаться к окружающей среде;

– наличие органа управления (регулятора);

– управляемость системы;

– вариантность поведения;

– наличие информационных коммуникаций как в самой системе, так и между системами и средой;

– наличие контуров обратных связей в каналах информации; целенаправленное поведение системы.

Таким образом, логистическая инфраструктура – это внутренняя иерархия элементов логистических систем, позволяющая эффективно обслуживать потребности производства и торговли. Элементы логистической инфраструктуры имеют местное, региональное, государственное значение, а могут обслуживать межгосударственные торговые и производственные связи, и, следовательно, задачи, которые должны решаться органами управления, определяются спецификой логистической инфраструктуры.

Обоснование. Влияние кризиса на мировую экономику продолжает оставаться главенствующей темой обсуждения аналитиков. Редко где сейчас не встретишь громкие лозунги с призывом приобрести «антикризисные» товары по «антикризисным» ценам [22].

Многие торговые марки привлекают клиентов заманчивыми обещаниями остановить рост цен на свою продукцию или заверениями работать себе в убыток ради клиента. Однако не всем легко удастся приспособиться к ситуации на рынке, и, к сожалению, далеко не все компании продолжают оставаться на плаву в период экономического шторма.

Логистика, как связующее звено в цепи «производитель-клиент», в тяжелые экономические моменты должна стать лакмусовой бумажкой в процессе борьбы за место на рынке большинства компаний. Только грамотно организованная логистика поможет преодолеть последствия кризиса. Стремительное снижение грузопотоков, сокращение строительства складских площадей и объектов транспортной структуры обостряет конкуренцию среди логистических и транспортных компаний. Сумеют ли они грамотно распланировать бизнес, рационально расставив приоритеты в предоставлении услуг, найти индивидуальную и наиболее перспективную бизнес-нишу, воспользоваться действующими методами сокращения затрат – от этого зависит судьба каждой компании [9].

В период экономической неопределенности на рынке каждая логистическая компания ищет свои методы борьбы со сложившейся ситуацией, но все сходятся в одном – необходима эффективная оптимизация логистических затрат путем внедрения новых технологий с учетом колебаний покупательской активности. Ситуация в отрасли оказалась тяжелой для тех компаний, которые несли значительную кредитную нагрузку, рассчитанную на годы развития для подъема. Сейчас такие компании вынуждены конкурировать с представителями среднего и мелкого бизнеса, которые развивались гораздо медленнее, но в настоящий момент не имеют задолженностей и снижать стоимость своих услуг для привлечения клиентов. Несомненно, ряд компаний покинет рынок, их бизнес будет замещаться услугами компаний-конкурентов. Можно предполагать, что кризис будет являться катализатором укрупнения и сокращения деятельности логистики по всем сферам.

В кризис невыгодно вкладывать оборотные средства в экстенсивные технологии, т. е. в расширение количества персонала. Поэтому сегодня наиболее дальновидные фирмы прорабатывают инновационные сценарии борьбы с кризисом. Развиваются новые методы прогнозирования

потребительского спроса и товаропотока в условиях быстроменяющейся экономической ситуации.

Адаптируются под экономическую ситуацию и технологии производств. Мы наблюдаем заинтересованность крупных производственных компаний в смене парадигмы управления в сторону «Голодного производства». Специалисты компаний, консультанты прорабатывают вопросы и ищут методы организации производственных систем для кризисного режима работы стратегии «Just-in-time». Развиваются методы управления запасами, не стоят на месте и разработчики систем управлением складом, предлагая модернизированные методы управления товаропотоками при минимальных затратах на складской персонал.

Экономический кризис 2009 г. внес негативные коррективы в работу воздушного транспорта, но уже в 2010 г. и до настоящего времени рынок авиаперевозок восстановился. По итогам года выполненный пассажирооборот на 30,8% превышает итоги аналогичного периода кризисного 2009 г. и на 20% – итоги 2008 г. Рост грузооборота еще более значим: 32,4% и 27,6% соответственно. Перевезено свыше 900 тыс. т грузов, что на 29,9% превышает показатель прошлого, 2017 г.

Для сравнения можно привести показатели за 2016 год крупнейших авиакомпаний мира, осуществляющих перевозки в национальном масштабе. Здесь безоговорочными лидерами являются американские авиаперевозчики: Southwest Airlines перевезла в США более 101,3 млн пассажиров, идущая на втором месте компания American Airlines – 66,2 млн.

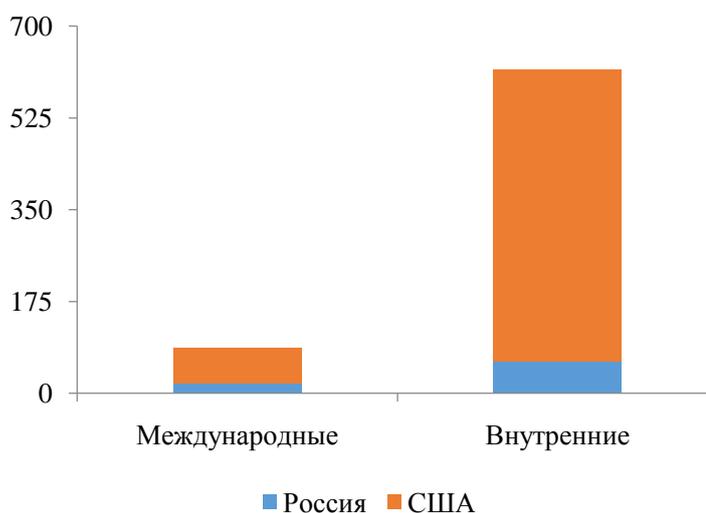
Крупнейшим международным грузоперевозчиком по итогам 2016 года стала Гонконгская авиакомпания Cathay Pacific, а самым загруженным по количеству обработанных грузов – базовый аэропорт авиакомпании – Гонконг. Грузооборот Cathay Pacific в 2016 г. по сравнению с 2015 г. возрос на 23% и составил 10,2 млрд ткм. Таким образом авиакомпании удалось обогнать лидера 2015 г. по показателю грузооборота – южнокорейскую авиакомпанию Korean Air, грузооборот которой в 2015 г. составил лишь

9,7 млрд ткм. На третьем месте в 2015 г. снова Китай – аэропорт Пудун в Шанхае, где было обработано 3,2 млн т грузов [51].

Такие показатели авиакомпании и аэропортов лишний раз подчеркивают, что Китай занял ключевую роль в мировой торговле и это помогло привлечь в регион дополнительные инвестиции: крупнейшие американские авиагрузоперевозчики FedEx и United Parcel Service (UPS) начали базироваться в аэропорту Гонконга. Справедливости ради следует сказать, что наша аэропортовая инфраструктура наконец-то находит господдержку. Но мировой финансовый кризис ощутимо сократил инвестиции в эту сферу, сузив масштабы реконструкции преимущественно до значимых объектов, без которых невозможно проведение ни саммита АТЭС-2012 г. во Владивостоке, ни Олимпиады-2014 г. в Сочи.

По мнению Василия Шапкина, отечественная гражданская авиация еще далеко не исчерпала свои ресурсы роста. Пассажирооборот российских авиакомпаний может составить 290-360 млрд пассажиров км в 2020 г., а к 2030 г. достигнуть 510-625 млрд пассажиров км, в том числе за счет выхода российских авиакомпаний на рынок транзитных через территорию России авиаперевозок. Оптимистичный вариант прогноза предполагает сохранение в ближайшие годы высоких темпов роста спроса на авиаперевозки (на уровне 9-10%) при отставании от докризисных тенденций примерно на 1 год.

Среди негативных тенденций эксперты отмечают стагнацию из-за низкие платежеспособности населения и недостаточной бюджетной поддержки местных авиаперевозок, что имеет негативный социальный эффект для жителей многих удаленных регионов. Сокращение применения авиации в отраслях экономики привело к банкротству ряда региональных авиакомпаний, специализирующихся на обеспечении местных перевозок и авиационных работ. Как результат – почти десятикратное сокращение маршрутной сети региональной авиации, рисунок 12.



Источник: [25]

Рисунок 12 – Сравнительная статистика пассажирских авиаперевозок США и России за 2017 г.

По уровню развития и применения эффективной логистики в доставке грузов до потребителей транспортная система России находится на 99–м месте среди цивилизованных и развивающихся стран. Неподконтрольный рост тарифов на железнодорожные грузовые перевозки негативно влияет на экономику любой страны.

Приведу пример из мировой практики. Крупный американский предприниматель по добыче и переработке нефти Джон Рокфеллер для перевозки, добываемой и перерабатываемой им нефти пользовался услугами частных железных дорог, которые устанавливали ему большой тариф на ее перевозку. В результате в конечной стоимости нефти при ее реализации потребителям транспортная составляющая равнялась 60%, что явно не устраивало Рокфеллера, так как значительно утяжеляло общую цену. Стремясь снизить для себя эту транспортную составляющую в конечной стоимости нефтяной продукции, Джон Рокфеллер с течением времени выкупил эти железные дороги в свою личную собственность. Затем Рокфеллер сделал комплексную глубочайшую и детальнейшую ревизию этих железных дорог на предмет их эффективности абсолютно по всем составным элементам производственной деятельности, после чего жестко провел

комплекс организационно–технических и технологических мероприятий по сокращению внутренних издержек путем обеспечения их функционирования минимумом транспортной инфраструктуры, вагонов, локомотивов, человеческих кадров, строжайшей экономии различных ресурсов и материалов. Тем самым довел для себя лично транспортную составляющую до размера в 10%, а для всех остальных пользователей его дорогами искусственно и самолично как владелец этих железных дорог установил драконовский тариф на перевозку грузов уже в размере 70%, из–за чего большинство других предпринимателей стали нерентабельными, а в целом вся эта порочная ситуация, которую он создал своими действиями, стала крайне негативно влиять на экономику Америки в целом, тормозить ее развитие, а точнее, душить экономику страны [25].

В этой связи в 1903 г. президентом США Теодором Рузвельтом был принят антимонопольный закон, согласно которому единая и мощная транснациональная производственно–транспортная монополия–корпорация–компания Standard Oil, принадлежавшая Рокфеллеру, была юридически упразднена и превращена в обычный раздробленный холдинг, состоявший из 33 дочерних предприятий–компаний, по–прежнему выполнявших свои производственные функции. Таким решительным и жестким образом было устранено влияние монополиста на установление драконовских тарифов на перевозку грузов.

Таким образом, экономический кризис при всех его негативных последствиях невольно дал стимул к качественным изменениям в логистике. Что, как я надеюсь, приведет и к количественным изменениям, когда логистика получит необходимые для инновационного развития финансы со стороны инвесторов.

### **3.2 Предложения по повышению эффективности управления транспортными системами**

Масштабы мировой торговли, которые мы наблюдаем сегодня, а также повсеместное создание транснациональных компаний предполагают быстрое перемещение товаров и ресурсов между различными странами. Мировой транспортный комплекс, связывая производителей с потребителями товаров и сырья, обеспечивает эффективное функционирование рыночной экономики. Например, по статистическим данным Всемирного Банка, емкость мирового рынка транспортных услуг оценивается более чем в 2200 млрд долл. США.

Рынок транспортных услуг считается самостоятельной сферой мировой экономики. В соответствии с принятой классификацией, к основным сегментам данного рынка относятся: грузоперевозки, управленческие, логистические и экспедиционные услуги. В качестве основных факторов, способствующих дальнейшему развитию рынка транспортных услуг, выступает рост объема товарооборота и конкуренция между производителями товаров. Благодаря вступлению КНР во всемирную торговую организацию и дальнейшее расширение европейского союза, мировая торговля получила мощный импульс, который непосредственным образом повлиял на увеличение объемов рынка транспортных услуг. Новые транспортные коридоры между Европой и Азией привели к значительному росту входящих и выходящих грузопотоков [16].

В настоящее время мировой рынок транспортных услуг включает в себя следующих участников, тесно взаимодействующих между собой:

- заказчиков транспортных услуг – это владельцы, отправители и получатели грузов;
- экспедиторов грузов, принимающих непосредственное участие в создании логистической цепочки по доставке грузов;

– грузоперевозчиков – они являются главными участниками рынка транспортных услуг. К ним относятся железные дороги, морские и речные пароходства, авиакомпании, автотранспортные фирмы и компании.

Отличительная особенность мирового рынка транспортных услуг – высокая конкуренция между грузовыми, логистическими и экспедиторскими компаниями. Благодаря конкуренции качество транспортных услуг держится на высоком уровне. Каждая фирма или компания, вовлечённая в сферу международных грузоперевозок, дорожит своими постоянными клиентами и старается привлечь дополнительных. Важным слагаемым для этого является безупречное предоставление транспортных услуг: профессиональное обслуживание, привлекательные условия для клиентов; система скидок и дисконтов, гарантии и страховки – все это вместе взятое способствует созданию доверительных отношений и направлено на долгосрочное сотрудничество.

Эффективно функционирующий мировой рынок транспортных услуг является основой современного бизнеса. Хотя многие компании и обладают собственным парком транспортных средств, без услуг специализированных грузоперевозчиков обойтись практически невозможно. Транспортные услуги заключаются не только собственно в перевозке грузов. Огромное значение имеет профессионально составленная документация, оптимально спланированный маршрут доставки грузов, правильно выбранное транспортное средство и опытный экспедитор. Все эти факторы в своей совокупности способствуют тому, что большинство предприятий обращаются к услугам транспортных и логистических компаний. Обилие информации по мировому рынку грузоперевозок затрудняет правильный выбор.

На мировом рынке транспортных услуг можно выделить ряд характерных направлений его развития.

Первое. Активно происходят процессы глобализации логистических компаний за счет слияний и поглощений, и консолидации их бизнеса. В

результате наблюдается усиление позиций компаний с развитой логистической сетью, представляющих комплекс услуг и широкую географию интернационализации бизнеса.

Мировой рынок транспортных услуг на протяжении последних 20 лет устойчиво расширяется, предлагая комплексные функциональные решения от мульти модальных транспортных услуг до дистрибьюторских центров со сложными технологиями комплектации и предпродажной подготовки товарных потоков, управлением дистрибьюторскими каналами, вплоть до контроля дебиторской задолженности. Расширение сферы предоставляемых услуг влечет рост масштабов компаний и, как следствие, - сокращение издержек.

Второе. Следующим направлением современного рынка транспортных услуг является возрастание роли информационных технологий в деятельности компаний, в частности надежных телекоммуникационных систем и программного обеспечения, автоматизации звеньев логистической цепочки.

Так, компания DHL значительное внимание уделяет развитию информационных технологий. В компании используется сеть DHLNet, которая является одной из самых крупных частных сетей в мире. Это высокоскоростная информационная сеть TCP/IP, которая объединяет компьютеры офисов DHL более чем в 200 странах мира и, в частности, позволяет клиентам получать оперативную информацию о статусе отправки. На общемировом уровне основу сети DHLNet составляют три центра, расположенных в Европе (Лондон), Азиатско-Тихоокеанском регионе (Куала-Лумпур) и США (Скотдейл, штат Аризона). Они соединены между собой высокоскоростными каналами связи, благодаря чему можно оперативно отслеживать все этапы доставки. В DHL проконтролировать свой груз можно даже при помощи SMS или функции WAP мобильного телефона. Для каждого отдельно взятого груза создается индивидуальный маршрут в режиме онлайн.

Третье. Формирование фирменных логистических сетей и международных центров логистики (МЦЛ) – еще одна характерная тенденция рынка транспортных услуг. Такие центры создаются крупнейшими корпорациями для повышения эффективности логистических функций. Например, за последние годы крупными производителями высокотехнологической продукции, такими как DEC (Digital Equipment Corporation - США) и Sony (Япония), создан ряд МЦЛ. Создавая свой центр, DEC исходила из того, что прямая поставка зарубежным клиентам с отдельных предприятий вызывала нерегулярность отгрузок, относительно высокие расходы по распределению и ошибки в документации вследствие недостатка информации и знаний. Все это замедляло поставки и вызывало задержки на таможнях принимающих стран. В настоящее время DEC использует свой МЦЛ, находящийся на северо-востоке США, для управления распределением экспортных товаров. Здесь сконцентрирован высококвалифицированный персонал, подготавливающий экспортную документацию, контролирующей транзит и осуществляющий слежение за грузом. В компании Sony МЦЛ занимают центральное место в системе распределения. Каждый региональный рынок, такой как Северная Европа или Западное побережье США, обслуживается местным МЦЛ. Однако, учитывая рассредоточенную производственную базу, МЦЛ Sony функционируют также как центры комплектации и сборки, что позволяет добиваться благоприятных фрахтовых ставок. В результате задержки отправок сократились на 50%, значительных величин достигла экономия транспортных расходов и расходов на рабочую силу [51].

Четвертое. Несмотря на высокую степень эффективности внутрифирменных логистических цепочек, важнейшей особенностью на рынке транспортных услуг становится аутсорсинг услуг, получивший в зарубежной практике название «контрактная логистика». Привлечение услуг извне дает максимальную гибкость, поскольку позволяет получить почти немедленный доступ к новым рынкам и предложить клиентам

индивидуальное обслуживание. По оценке Cap Gemini Ernst & Young, к 2008 г. североамериканские компании передали на аутсорсинг в среднем 56% своих логистических бюджетов, а западноевропейские и азиатско-тихоокеанские - 81 и 60% соответственно.

5. Возрастает роль маркетинговых стратегий в конкурентной борьбе логистических компаний на мировом рынке. В маркетинговых стратегиях крупных логистических компаний преобладают ориентация на создание положительного имиджа компании и индивидуальные потребности клиента, использование так называемого клиенто-ориентированного маркетинга (комплекса коммуникационных инструментов, направленных на формирование клиентской базы и удовлетворение индивидуальных потребностей клиентов).

Что же касается основных тенденций в логистике РФ, наметившихся в последние годы, то специалисты–практики на первое место ставят оптимизацию затрат по всей цепочке поставок.

Что касается развития отрасли в долгосрочной перспективе, то для этого существуют определенные механизмы. Среди них такие, как расширение полномочий региональных органов власти для создания транспортно–логистических комплексов, обновление подвижного состава, развитие института государственно–частного партнерства, развитие смежных сегментов экономики, увеличение доли госконтрактов для предприятий малого и среднего бизнеса, увеличение объемов производимой продукции с одновременным уменьшением количества перевозчиков по принципу естественного отбора в условиях здоровой конкуренции [29].

При этом подчеркнем, что крупные логистические центры – завтрашний день логистического рынка в России. Логистические парки, объединяя на одной платформе компании разных отраслей и транспортные коммуникации, устанавливают качественно новые стандарты в концепциях развития и управления логистикой.

Сегодня же в российской логистической отрасли отсутствует кооперация между компаниями, предоставляющими разные услуги, все хотят все сделать сами, каждый хочет быть 3- и 4-PL провайдером, а нужно выстраивать цепочки поставок между логистическими компаниями, создавать более экономичные схемы доставки за счет различных ресурсов.

В последние годы наметилась тенденция развития региональной логистики в Екатеринбурге, Новосибирске, Владивостоке и других региональных центрах. Россия является транзитной страной, через которую проходят самые короткие транспортные маршруты между Европой и Азией. Если по морю грузы из Азии в Европу доставляются за 30 и более дней, то по Транссибирской железной дороге за 10-12 суток. Есть проекты по развитию региональных мультимодальных хабов, в частности, в Красноярске, рисунок 13.

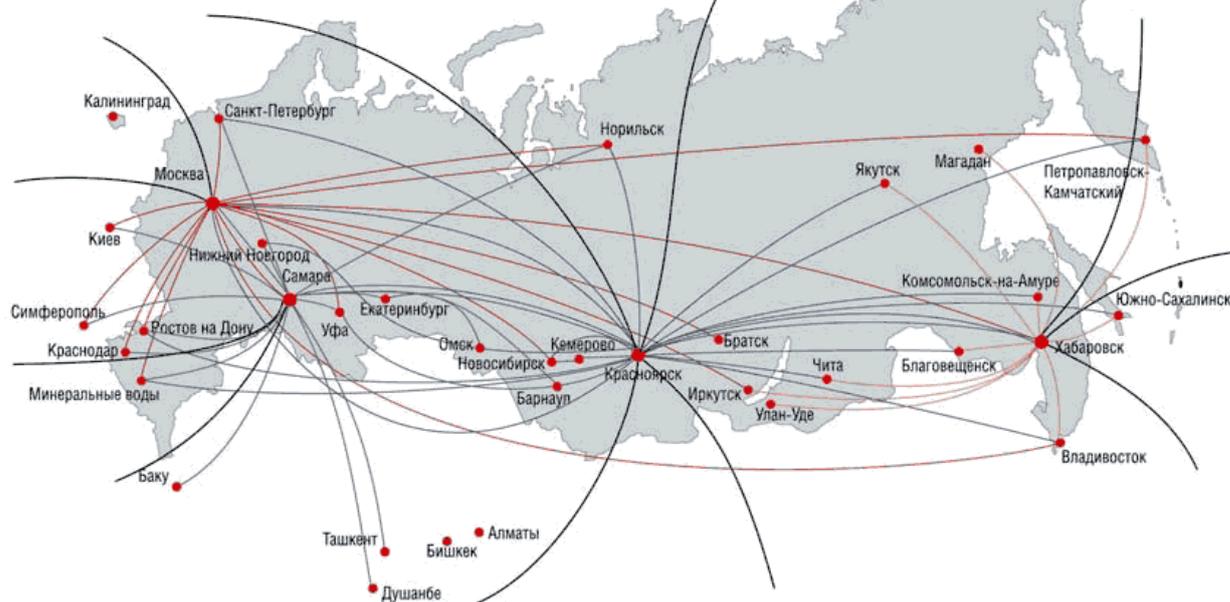
Возможно, это позволит изменить грузопоток, привлечь в Россию больше транзитных грузов. Также происходит смещение интересов России в сторону стран Азиатско-Тихоокеанского региона и активизации деятельности в Арктике. Оба направления имеют как политическую, так и экономическую выгоду для России. А реализовать экономические преимущества невозможно без правильно выстроенной транспортной логистики [27].

## Проект красноярского хаба – международного авиаузла.

### Логистика хаба красноярского аэропорта – запуск системы транзитных маршрутов

■ ■ ■ ■ ■ Этап 1 – полеты в России и страны ближнего зарубежья.

■ Этап 2 – полеты в дальнее зарубежье



Цель проекта – создать международный хаб в Красноярске, имеющем выгодное географическое положение относительно транссибирских и кросс-полярных трасс. Идеология хаба – резкое увеличение объема грузовых и пассажирских перевозок за счет организации эффективной логистики транзита и вовлечения в нее новых участников – крупных пассажирских и грузовых авиакомпаний.

Источник: [42]

Рисунок 13 – Проект Красноярского хаба

В своем докладе министр транспорта РФ Максим Соколов о результатах деятельности Министерства транспорта РФ за 2015 г., целях и задачах на 2016 г. и плановый период до 2018 г. отметил, что в условиях экономической нестабильности и прочих неблагоприятных факторов транспортный комплекс страны тем не менее обеспечил транспортную доступность для населения и потребности экономики в перевозках грузов.

Так, объем перевозок грузов в транспортном комплексе составил, по предварительным данным Росстата, 9,5 млрд т (95,7% к уровню 2015 г.), грузо-оборот – 2675,9 млрд т км (99,6%). Рост грузооборота наблюдался на железнодорожном (100,2% к уровню 2016 г.), морском (124,1%) и воздушном (105,6%) транспорте. Пассажирооборот транспорта общего пользования в 2015 г., по предварительным данным Росстата, составил 521,4 млрд пассажиров км (95,0% к уровню 2015 г.). Рост пассажирооборота наблюдался

на внутренних перевозках воздушным транспортом (111,7% к уровню 2015 г.). Объем перевалки грузов в морских портах России в 2015 г. вырос на 5,7% к уровню 2017 г. и составил 676,7 млн т [39].

В целях повышения доступности транспортных услуг для населения реализован комплекс мер по государственной поддержке перевозок на железнодорожном и воздушном транспорте.

На железнодорожном транспорте обеспечена потребность в перевозках пассажиров на социально значимых маршрутах. Услугами железнодорожного транспорта воспользовались 1024,6 млн человек. С целью повышения доступности транспортных услуг для населения в 2017 г. было продолжено оказание мер государственной поддержки организациям железнодорожного транспорта.

В минувшем году также была продолжена реализация мер по государственной поддержке авиационных перевозок в целях обеспечения доступности для населения в рамках пяти программ субсидирования.

Далее Максим Соколов доложил о ходе реализации крупнейших инфраструктурных проектов, в частности, строительстве ВСМ Москва – Казань, моста через Керченский пролив, о подготовке транспортных объектов к Чемпионату мира по футболу – 2018 г.

Говоря об основных направлениях деятельности министерства на 2016 г. и плановый период до 2018 г., министр отметил, что одним из главных приоритетов является работа по реализации мер структурного характера, направленных на формирование благоприятных условий для привлечения инвестиций и сокращения издержек в экономике.

К таким мерам, по мнению главы Минтранса, относятся: расширение практики реализации проектов государственно–частного партнерства, развитие концессий, упрощение процедур принятия решений о реализации проектов; реформирование системы государственного контроля (надзора) на основе риск–ориентированного подхода, снижение количества проводимых проверок; внедрение системы технологического и ценового аудита

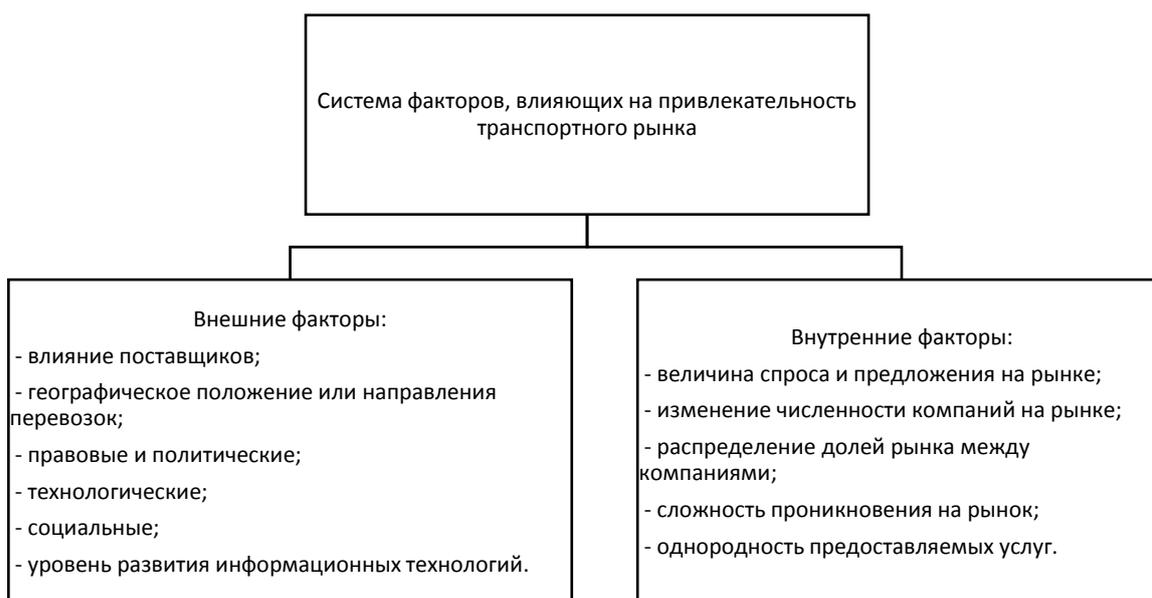
инвестиционных проектов субъектов естественных монополий; внедрение принципа «затраты–выгоды» при разработке инвестиционных программ инфраструктурных компаний; проведение независимого аудита издержек инфраструктурных компаний, включая ПАО «РЖД»; увеличение пороговых размеров дохода для применения упрощенного режима налогообложения в сфере малого бизнеса (до 120 млн р.); меры налогового характера по поддержке отраслей экономики, в том числе транспортного комплекса.

Реализация указанных мер, по словам Максима Соколова, позволит повысить прозрачность и эффективность инвестиционной деятельности субъектов естественных монополий, снизить их расходы на реализацию инвестиционных проектов и темпы роста тарифов.

Изучив, мировой рынок транспортных услуг можно выделить несколько факторов. Эти факторы можно разделить на 2 группы: внешние и внутренние.

Политические, правовые, технологические, социальные выступают как внешние факторы. В то время как рыночные, конкурентные факторы, порождаемые самим рынком автотранспортных услуг, являются внутренними. Такой подход основан на том, что в рамках развития конкурентного рынка мирового рынка транспортных услуг и обеспечения его привлекательности, требуется создание определенных условий для превышения уровня предложения над спросом, а также обеспечения публичности и информационной открытости этого рынка по ценам и качеству предоставляемых услуг. Это даст потребителям возможность свободного выбора транспортных услуг, стимулируя более эффективную работу механизма «цена-качество», сделает цену и качество предметом конкуренции. В конце концов это приведет к повышению производительности транспортных компаний и их самокупаемости. Обеспечение механизма «цена-качество» стимулирует исследование участниками рынка транспортных услуг спроса на различные категории транспортных услуг и проведение анализа уровня качества услуг,

предоставляемых конкурентами; способствует повышению качества предоставляемых транспортных услуг, позволяет находить оптимальный баланс между их ценой и качеством. Все это создает условия для дальнейшего повышения эффективности работы и роста конкурентоспособности российской транспортной системы вообще и отечественных транспортных предприятий в частности, рисунок 14.



Источник: [26]

Рисунок 14 – Система факторов, влияющих на привлекательность транспортного рынка

Логистика, как транспортная составляющая мирового рынка транспортных услуг оказывает значительное влияние на экономическое развитие. В связи с этим можно выделить четыре фактора влияния логистики на мировую экономику [28].

Первый. Экономический, позволяющий сократить производственно-сбытовые затраты предприятий-производителей, уменьшить издержки обращения торгово-посреднических организаций, расширить ассортимент услуг и улучшить качество обслуживания потребителей.

Второй. Организационный. Дробление структур и децентрализация управления сопровождается развитием ассоциативных начал в хозяйственной деятельности. Все более устойчивое положение приобретают интегральные формы, что и характерно для логистических процессов.

Третий. Информационный. В настоящее время на первый план выходит развитие информационных связей, которые являются причиной и следствием рыночных отношений. Информационные потоки в то же время выступают предметом, средством и составляющей логистических процессов.

Четвертый. Технический фактор выражается в том, что субъекты и объекты управления развиваются на основе современных технических достижений в транспортно-складском хозяйстве и сфере управления. В свою очередь, коммерческая инициатива и товарно-денежные отношения стимулируют внедрение новой техники в процессы товародвижения, которые в условиях технической модернизации обуславливают эффективное управление на логистической основе.

К внешним факторам следует отнести переход от рынка продавца к рынку покупателя, усиление конкуренции, энергетический кризис 70-х г., а также достижения НТП и, в первую очередь, компьютеризацию управления материальными потоками и индустриализацию процессов товародвижения.

Факторы внешней (макро-логистической) среды фирмы укрупненно можно разделить на политические, экономические, правовые, технологические, социальные и экологические. Политические факторы, отражая общую политическую ситуацию в стране и мире, оказывают существенное воздействие на организации бизнеса, определяя их стратегическое (в том числе и логистическое) поведение, например, в плане принятия стратегических решений по расширению или свертыванию бизнеса, инвестиционной и финансовой политики, политики дистрибьюции, экспортно-импортных операций и т.д.

Экономические факторы необходимо рассматривать в многоаспектном плане [43]:

– на уровне экономики страны в целом в разрезе макроэкономических показателей и индикаторов (курса национальной валюты, уровня инфляции, среднего темпа прироста валового национального продукта, темпов развития промышленного производства, биржевых индикаторов и т.п.);

– на отраслевом и региональном уровнях (темпы и ограничения развития отдельных отраслей и территорий, динамика реструктуризации, инвестиционная политика в отраслях и регионах, динамика отраслевой производительности труда и т.д.);

– в разрезе рынков факторов производства (рынков труда, землепользования, капитала), финансового рынка, банковской системы;

– в разрезе анализа спроса и предложения на рынке конечных товаров и услуг, анализа возможных конкурентов и т.д.

Правовые факторы устанавливаются законодательными нормами. Основой правовой базы логистики в России являются Конституция РФ, Гражданский кодекс, налоговое, таможенное законодательство, законы о банках, биржах и т.д.

Группа технологических факторов, имеющих важное значение для логистики, характеризует как общий уровень научно-технического потенциала страны, так и технологический уровень отдельных отраслей и инфраструктуры экономики. Важную роль для продвижения логистической концепции играет уровень развития транспортных и телекоммуникаций, информационно-компьютерных систем, гибких автоматизированных и роботизированных производств, транспортных и грузо-перерабатывающих средств, электроники и микропроцессорной техники и т.д. Принципиальное значение имеет внедрение новых (инновационных) технологий и технических средств, обеспечивающих эффективную реализацию логистических функций.

Для развития логистики приоритетное значение имеют социальные факторы (миграция населения, динамика структуры рабочего и свободного времени, структура трудовых ресурсов, уровень культуры и т.п.), а также

экологические факторы, связанные прежде всего с развитием транспорта и транспортных коммуникаций в плане уменьшения их вредного воздействия на окружающую среду. В США, Японии, странах ЕС приняты различные программы защиты окружающей среды, которые непосредственно влияют на формируемые микро-логистические и макро-логистические системы и принятие логистических решений.

Среди факторов внутрифирменной (микро-логистической) среды укрупненно можно выделить функциональные сферы производства, маркетинга, финансов, используемые трудовые ресурсы, а также влияние высшего управленческого персонала. Подробно эти факторы проанализированы в последующих разделах данной главы.

На руководителях компаний лежит ответственность за формулировку стратегий, направляющих логистический процесс. Как управление деловым предприятием в целом требует стратегической оценки относительной значимости всех возможных сфер компетентности компании, так и по отношению к конкретным операциям и рабочим процессам необходимо установить строгие приоритеты. Собственно, именно выбор приоритетов применительно к логистике и принято называть логистической стратегией.

Логистическая стратегия представляет собой план с детальным описанием финансовых и людских ресурсов, выделенных для операций физического распределения, материально-технического обеспечения производства и закупок (снабжения). Стратегический план должен содержать формулировку оперативной политики и предусматривать такое распределение мощностей, оборудования и функциональных систем, которое обеспечивает наиболее эффективную работу.

При разработке стратегического плана немаловажно как следует понять, какие внешние и внутренние факторы влияют на результаты деятельности компании. В нынешнем динамичном мире бизнеса неизменны только перемены. В процессе планирования нужно внимательно следить за изменениями внешней для компании среды и тщательно оценивать их

последствия. Самое главное – определить, как скажутся на планируемых логистических операциях темпы и направление изменений этих факторов. Внешние по отношению к компании силы способны ограничивать ее гибкость.

К этой категории обычно причисляют следующие факторы:

- отраслевая конкуренция;
- региональные различия рыночного потенциала;
- смена технологий;
- доступность энергетических и иных материальных ресурсов;
- структура канала распределения;
- перспективы социально-экономического развития;
- тенденции развития сферы услуг;
- правила государственного регулирования.

Совокупность этих внешних сил образует внешнюю логистическую среду, которая непременно должна находить отражение в стратегических планах логистики. Для эффективного планирования логистическим менеджерам необходимо разбираться в тенденциях изменения различных внешних факторов, а это требует хорошо налаженной системы сбора и оценки данных и прогнозирования направления и скорости изменений.

## Заключение

Развитие и управление транспортными коридорами и поэтапное формирование интегрированной транспортно-логистической системы в перспективе будет решать следующий комплекс стратегических задач:

- 1) обеспечение транспортной доступности с точки зрения транспортной доступности;
- 2) развитие транспортно-логистической инфраструктуры и формирование Дальневосточной интегрированной производственно-транспортной зоны;
- 3) создание инфраструктуры для наращивания промышленного потенциала с рассредоточением его по всей территории;
- 4) развитие производственной и транспортно-логистической кооперации с соседними регионами;
- 5) повышение инвестиционной, социальной и туристической привлекательности Дальнего Востока;
- 6) формирование туристско-делового и транспортно-логистического центра Евроазиатского масштаба;
- 7) максимальная переориентация международных евроазиатских грузовых потоков на транспортную сеть России;
- 8) повышение эффективности дальневосточного участка Транссибирской магистрали;
- 9) развитие промышленного производства, отвечающего высоким экологическим ограничениям.

Формирование интегрированной транспортно-логистической системы позволит:

- 1) ускоренными темпами реализовать этап догоняющей индустриализации;
- 2) обеспечить эшелонированный переход на инновационный путь развития:

- в промышленном и сельскохозяйственном производстве;
- в промышленном, транспортном и жилищном строительстве;
- в сфере транспортной логистики и логистического сервиса;
- в подготовке кадрового состава.

3) расширить инвестиционные, социально-экономические, туристско-рекреационные возможности и обеспечить переход от дотационного бюджета к конкурентоспособной экономике инновационного типа.

Продолжающийся экономический рост и политическая стабильность в России открывают широкие возможности перед регионами страны для реализации своих конкурентных преимуществ перед странами АТР.

Перспективы развития Дальневосточного макро региона как стратегически значимого региона для Российской Федерации связаны с решением следующих стратегических задач:

- разработка значительного природно-ресурсного потенциала;
- транспортное освоение территории и снижение пространственных дисбалансов;
- внедрение инновационных технологий и создание интегрированных производственно-транспортных зон;
- развитие логистической инфраструктуры и формирование Дальневосточной региональной макро логистической системы;
- реализация туристско-рекреационного потенциала Приморского и Хабаровского края, Камчатского края;
- развитие государственно-частного партнерства и привлечение инвестиций крупных российских и иностранных компаний;
- расширение сотрудничества с регионами Сибирского Федерального округа, Забайкалья, а также с соседними государствами – Монголией, Китаем и Японией;
- реализация транзитного и экспортно-импортного потенциала;

– обеспечение реализации геоэкономических интересов России в зоне Азиатско-Тихоокеанского региона, Юго-Восточной Азии и развитие Евроазиатского экономического сотрудничества.

Факторы, способствующие формированию Дальневосточной региональной макро логистической системы как прототипа инновационного межрегионального кластера:

– благоприятное геополитическое положение региона. Близость региона к активно развивающимся странам АТР;

– высокий экологический потенциал территории Тихого океана, как объекта мирового природного и экологического наследия;

– создание в Приморском крае особой экономической зоны туристско-рекреационного типа и развитие туристического бизнеса;

– развитие новых производств на базе инновационных технологий и создание интегрированных производственно-транспортных зон;

– переход от отраслевой системы управления к преимущественно кластерной политике управления;

– относительно высокий образовательный уровень;

– наличие крупных промышленных предприятий с элементами высокотехнологичных производств;

– крупные запасы минеральных и топливных ресурсов национального и международного значения;

– «транзитные возможности» национального и международного масштаба;

– устойчивые торговые связи с Монголией и рядом провинций Китая. Высокий потенциал для создания совместных предприятий и реализации международных проектов;

– наличие высокоразвитой информационной сети и телекоммуникационных технологий;

– решение проблем в выявлении «узких мест» и возможности управления транспортными коридорами.

Учитывая достаточно высокую потребность в инвестициях на формирование на Дальнем Востоке опорной сети мультимодальных транспортно-логистических центров, оцениваемую в 2,5 млрд долл. США, необходима разработка рациональных финансовых схем и разумной этапности реализации проектов развития транспортно-логистической инфраструктуры с привлечением механизма государственно-частного партнерства.

Наряду с развитием сети мультимодальных транспортно-логистических центров, в рамках формирования потребуются развитие института логистических посредников – организаторов системы грузо и товародвижения в регионе, включая перевозки грузов в прямом смешанном (интермодальном) сообщении по системе Евроазиатских МТК.

Создание мощного промышленного потенциала в районах Сибири и Дальнего Востока на базе реализации социально-ориентированной стратегии развития транспорта и формирования интегрированных производственно-транспортных комплексов, обладающих развитой сетью путей сообщения и транспортно-логистической инфраструктурой, станет важным этапом в обеспечении подъема экономики и повышении уровня жизни населения в нашей стране, явится объективной предпосылкой возвращения России статуса мирового лидера и достойного партнера в международном сообществе государств с рыночной экономикой.

Дальний Восток является стратегически важным регионом, обеспечивающим динамично развивающиеся экономические связи России не только со странами Северо-Восточной Азии, но и Азиатско-Тихоокеанского региона в целом.

Дальнейшая полноценная интеграция в мировую экономику на востоке России возможна только при реализации на Дальнем Востоке современных логистических подходов к организации товародвижения.

Формирование в регионах Сибири и Дальнего Востока опорной сети мультимодальных транспортно-логистических центров и терминальных комплексов явится необходимыми точками роста региональной экономики. Они способны вызвать деловую и коммерческую активность, привлечь дополнительные грузопотоки и необходимые на развитие производственной и транспортной инфраструктуры инвестиции, создать новые рабочие места и обеспечить приток дополнительных трудовых ресурсов из других регионов страны.

Развитие в Азиатской части России в зонах тяготения к российской части международных транспортных коридоров опорной сети мультимодальных транспортно-логистических центров и формирование на их основе интегрированных транспортно-логистических систем обеспечит реализацию транзитного потенциала России в глобальной системе евроазиатских МТК и будет сопровождаться значительным мультипликативным эффектом. Это будет проявляться в других отраслях экономики, в развитии региональных рынков товаров и услуг и, в конечном итоге – в увеличении валового регионального продукта и валового внутреннего продукта страны.

## Список использованных источников

1. Аникин, Б. А. Логистика : учебник для студ. вузов / Б. А. Аникин. – 3-е изд., перераб. и доп. – М. : Инфра-М, 2015. – 368 с.
2. Аникин, Б. А. Практикум по логистике : учеб. пособие / Б. А. Аникина. – М. : ИНФРА-М, 2015. – 74 с.
3. Арбатская, Г. Б. Инфраструктурный сегмент интеграции России в АТР / Г.Б. Арбатская // Вести ДВО РАН. – 2014. – № 6. – С. 98–99.
4. Барчуков, А. В. Новые императивы развития транспорта Дальнего Востока России: финансовый менеджмент, инвестиции / А. В. Барчуков, Р. Г. Леонтьев. – Хабаровск : Изд-во ДВГУПС, 2015. – 694 с.
5. Бауэрсокс, Д. Логистика: интегрированная цепь поставок : учебник : [пер. с англ.] / Д. Бауэрсокс, Д. Клосс. – М. : Олимп-Бизнес, 2015. – 374 с.
6. Бекенов, Т. Эффективность логистических систем / Т. Бекенов, Т. Сулейметов // Прикладная логистика. – 2015. – № 10. – С. 54–55.
7. Важенин, Б. П. К реализации транспортного потенциала России Дальнего Востока / Б. П. Важенин. – Магадан : Изд-во СВКНИИ ДВО РАН, 2015. – 768 с.
8. Ветлугин, М. Д. Основы логистики производства / М. Д. Ветлугин. – М. : Дело и Сервис, 2014. – 158 с.
9. Володин, А. В. Международные транспортные коридоры и национальная безопасность России [Электронный ресурс] / А. В. Володин. – Электрон. дан. – Режим доступа : <http://www.rustrana.ru>.
10. Гаджинский, А. М. Логистика : учеб. пособие / А. М. Гаджинский. – 15-е изд., перераб. и доп. – М. : Дашков и К, 2015. – 432 с.
11. Горев, А. Э. Информационные технологии в управлении логистическими системами : учеб. пособие / А. Э. Горев. - СПб. : Юрайт, 2018. – 271 с.

12. Григорьев, М. Н. Логистика / М. Н. Григорьев, А. П. Долгов, С. А. Уваров. – М. : ГАРДАРИКИ, 2014. – 512 с
13. Гудков, В. А. Основы логистики : учебник / В. А. Гудков. – М. : Телеком, 2014. – 351 с.
14. Дальний Восток России: плюсы и минусы экономической интеграции / П. А. Минакир [и др.] ; под ред. П. А. Минакир // Материалы международной научной конференции. – М. : Экономика, 2014. – 378 с.
15. Деваева, Е. И. Экономическое сотрудничество в Северо-Восточной Азии: региональные аспекты / Е. И. Деваева. – Владивосток : Изд-во ДВО РАН, 2014. – 462 с.
16. Домнин, И. В. Ликвидация транспортных барьеров – снижение логистических издержек / И. В. Домнин // Логистика сегодня. – 2016 – №2. – С. 84–87.
17. Еремеева, Л. Э. Логистика : учебно-методический комплекс / Л. Э. Еремеева. – Сыктывкар : СЛИ, 2015. – 96 с.
18. Козлова, Ю. Управление транспортной логистикой / Ю. Козлова, Н. Кочерягина // Прикладная логистика. – 2016. – № 8. – С. 35–38.
19. Кондратюк, И. А. Интермодальный транспортный коридор «Восток-Запад». Направление стратегии развития / И. А. Кондратюк. – Владивосток : Изд-во ДВО РАН, 2015. – 388 с.
20. Курганов, В. М. Логистика. Транспорт и склад в цепи поставок товаров : учеб.-практ. пособие / В. М. Курганов. – М. : Книжный мир, 2015. – 432 с.
21. Куречка, А. Г. Транзитный потенциал России как важнейший элемент привлечения грузов в Транссибирскую магистраль / А. Г. Куречка // Экономические науки. – 2016. – № 12. – С. 188–193.
22. Лapidус, Б. М. Развитие транспортной системы страны / Б. М. Лapidус // ЭКО. – 2016. – № 3. – С. 156–158.

23. Левиков, Г. А. Логистическое управление и транспорт / Г. А. Левиков // Транспорт; наука, техника, управление. – 2015. – № 5. – С. 128–133.

24. Леонов, С. Н. Сценарии и показатели долгосрочного социально-экономического развития Дальнего Востока / С. Н. Леонов. – Владивосток : Дальнаука, 2017. – 368 с.

25. Леонтьев, Р. Г. Конкуренентоспособность транспортных коридоров и её объективная оценка – факторы социально-экономического развития региона / Р. Г. Леонтьев // Власть и управление на Востоке России. – 2017. – № 3. – С. 154–165.

26. Логистика – ресурс повышения конкурентоспособности транспортного комплекса России, его интеграции в евроазиатскую транспортную систему : сб. докладов круглого стола в рамках Международной конференции и выставки «Freight Russia– 2015» / В. И. Сергеев [и др.] ; под ред. В. И. Сергеева, Т. А. Прокофьевой. – М. : Изд. ГУ-ВШЭ, 2015. – 171 с.

27. Маликов, О. Б. Деловая логистика : учеб. пособие / О. Б. Маликов. – СПб. : Политехника, 2015. – 223 с.

28. Малов, В. Ю. Межрегиональный транспорт и перспективы развития экономики Восточной России / В. Ю. Малов, Б. В. Мелентьев. – М. : Юнити, 2017. – 458 с.

29. Материалы IV международной научно-практической конференции. Проблемы транспорта Дальнего Востока. – Владивосток: Изд-во ДВГУПС, 2014. – 568 с.

30. Материалы IX Международного форума Транспортно-транзитный потенциал [Электронный ресурс]. – Электрон. дан. – Режим доступа : <http://global-port.ru>.

31. Миротин, Л. Б. Основы логистики : учеб. пособие / Л. Б. Миротин, В. И. Сергеев. – М. : ИНФРА-М, 2015. – 497 с.

32. Неруш, Ю. М. Логистика : учебник / Ю. М. Неруш. – 2-е изд., перераб. и доп. – М. : ЮНИТИ, 2015. – 389 с.

33. Неруш, Ю. Системы и методы логистики / Ю. Неруш, А. Неруш // Прикладная логистика. – 2014. – № 3. – С. 21–22.

34. Никифоров, В. Н. Мультимодальные перевозки и транспортная логистика : учебник / В. Н. Никифоров. – М. : РосКонсульт, 2007 – 272 с.

35. Николин, В. И. Автотранспортный процесс и оптимизация его элементов. – М. : Транспорт, 2015. – 324 с.

36. О Федеральной целевой программе Развитие транспортной системы России (2010-2021 годы) [Электронный ресурс] : принят Правительством РФ от 05.12.2001 г. № 848. – Электрон. дан. – Режим доступа : [http://www.consultant.ru/document/cons\\_doc\\_LAW\\_86305/](http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_86305/)

37. Об утверждении Стратегии социально-экономического развития Дальнего Востока и Байкальского региона на период до 2025 года [Электронный ресурс] : распоряжение Правительства РФ от 28.12.2019 г. № 2094-р. – Электрон. дан. – Режим доступа : [http://www.consultant.ru/document/cons\\_doc\\_LAW\\_96571/](http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_96571/)

38. Об утверждении федеральной целевой программы Экономическое и социальное развитие Дальнего Востока и Байкальского региона на период до 2018 года [Электронный ресурс] : принят правительством РФ 15.04.1996 г. № 480 : [ред. от 28.12.2016 г.]: – Электрон дан. – Режим доступа : <http://pravo.gov.ru/proxy/ips/?docbody=&nd=102040746&intelsearch=%EE%F2+15+%E0%EF%F0%E5%EB%FF+1996+%E3.+N+480>

39. Окландер, М. А. Контурь экономической логистики / М. А. Окландер. – Киев : Наукова думка, 2015. – 174 с.

40. Проблемные регионы ресурсного типа: программы, проекты и транспортные коридоры / М. К. Бандмана [и др.] ; под ред. М. К. Бандмана, В. Ю. Малова. – Новосибирск : ИОиОПП СО РАН, 2015. – 574 с.

41. Проблемы устойчивого развития регионов в XXI веке. Материалы VI международного симпозиума / Т. М. Комарова [и др.] ; под ред. Т. М. Комаровой. – Биробиджан : ИКАРП, 2014. – 572 с.

42. Программа Социально-экономическое развитие Дальнего Востока и Байкальского региона [Электронный ресурс] : постановление Правительства РФ от 15.04.2014 г. № 308. – Электрон. дан. – Режим доступа : <http://government.ru/programs/232/events/>.

43. Прокофьева, Т. А. Логистика транспортно-распределительных систем : региональный аспект / Т. А. Прокофьева [и др.] ; по ред. Т. А. Прокофьевой, О. М. Лопаткина. – М. : РКонсульт, 2014. – 400 с.

44. Прокофьева, Т. А. Проектирование и организация региональных транспортно-логистических систем / Т. А. Прокофьева. – М. : Изд-во РАГС при Президенте РФ, 2013. – 412 с.

45. Резер, С. М. Логистика экспедирования грузовых перевозок / С. М. Резер. – М.: Винити РАН, 2016. – 472 с.

46. Родников, А. Н. Логистика: терминологический словарь / А. Н. Родников. – М. : ИНФРА-М, 2016. – 204 с.

47. Салминен, Э. О. Лесопромышленная логистика : учеб. пособие / Э. О. Салминен, А. А. Борозна, Н. А. Тюрин. – СПб. : ПРОФИ-ИНФОРМ, 2015. – 264 с.

48. Саркисов, С. В. Управление логистикой : учеб. пособие / С. В. Саркисов. – М. : Дело, 2015. – 368 с.

49. Стрельник, А. А. Международный грузовой транзит на Дальнем Востоке России / А. А. Стрельник, Р. Г. Леонтьев. – Хабаровск : ДВГУПС, 2014. – 227 с.

50. Стрельник, А. А. Транспорт Дальнего Востока в системе международного транзита. Государственная транспортная политика / А. А. Стрельник, Р. Г. Леонтьев. – М. : ВИНТИ РАН, 2013. – 582 с.

51. Сурин, А. А. «Китайский фактор» в развитии транспортно-логистического рынка России / А. А. Сурин, М. Н. Чеховская // Логистика сегодня. – 2016. – № 4. – С. 240–259.

52. Транспортная стратегия на востоке России / В. В. Горчаков [и др.] // Дальневосточный международный экономический конгресс. – Хабаровск : ДВГУПС, 2015. – 524 с.

53. Троицкая, Н. А. Единая транспортная система: учебник / Н. А. Троицкая. – М. : Из-во «Академия», 2015. – 240 с.

54. Экономика Дальнего Востока / П. А. Минакир [и др.] ; под ред. П. А. Минакир, Н. Н. Михеева. – Хабаровск : ДВГУПС, 2015. – 694 с.

55. Экономическая интеграция: пространственный аспект / П. А. Минакир [и др.] ; под ред. П. А. Минакир. – М. : Экономика, 2014. – 836 с.

Автор работы \_\_\_\_\_  
(подпись)

« 19 » \_\_\_\_\_ июня \_\_\_\_\_ 2018 г.

Нормоконтроль

\_\_\_\_\_ Е.А. Новикова  
(подпись) (И.О. Фамилия)

« 19 » \_\_\_\_\_ июня \_\_\_\_\_ 2018 г.

## ШКОЛА ЭКОНОМИКИ И МЕНЕДЖМЕНТА

Кафедра мировой экономики

### ОТЗЫВ РУКОВОДИТЕЛЯ

на выпускную квалификационную работу магистранта Цзинь Шуай

по образовательной программе подготовки магистров по направлению 38.04.01  
«Экономика», «Логистика и управление транспортными перевозками на рынках АТР»

на тему: УПРАВЛЕНИЕ ТРАНСПОРТНЫМИ СИСТЕМАМИ В АТР

Руководитель ВКР к.э.н., доцент, С.А. Новикова

Дата защиты ВКР «03» июля 2018 г.

**Оригинальность текста ВКР составляет 85%.**

1. Объем работы: количество страниц 99; таблиц 3; рисунков 14
2. **Соответствие содержания теме, заданию:** Содержание работы раскрывает тему ВКР и соответствует заданию.
3. **Актуальность темы:** Эффективное функционирование и развитие транспортной системы для стран АТР, и современной России - это один из ключевых факторов экономического роста, улучшения качества жизни населения, повышения конкурентоспособности экономики страны на мировом рынке транспортных услуг. Исследование возможности управления транспортными системами в АТР и обоснование решения по выбору управления транспортными коридорами определяет актуальность настоящей работы.
4. **Научное, практическое значение дипломной работы:** В рамках темы дипломной работы магистрантом были изучены принципы и методы управления транспортными системами в АТР; дана оценка тенденций развития транспортного комплекса РФ; выявлены принципы управления транспортными потоками в Приморском крае РФ. Анализ принципов и методов управления транспортными системами в странах АТР позволил магистранту выявить проблемы «узких мест» в управлении транспортными коридорами и определить задачи по повышению эффективности управления транспортными системами в странах АТР, что несомненно имеет некоторый практический аспект.

**5. Оригинальность идей:** несмотря на глубоко изученный вопрос управления транспортными системами теоретиками и практиками, формулировка идеи китайским магистрантом была направлена на поиск научной новизны, а именно, выявление новых методов и инструментов, возможности повышения эффективности перевозки международных грузов.

**6. Степень самостоятельности выполнения работы:** средняя.

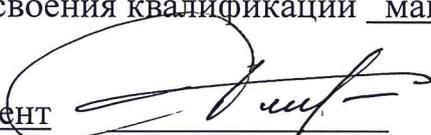
**7. Ответственность и работоспособность выпускника:** В процессе написания дипломной работы магистрант показал высокую степень ответственности и работоспособности; работа по достижению задач была постоянной и динамичной.

**8. Умение анализировать, обобщать, делать выводы, последовательно и грамотно излагать материал:** магистрант Цзинь Шуай умеет оценивать, обобщать информацию и излагать материал, способен к аналитическому мышлению, умеет формулировать выводы, что характеризует его как сформировавшегося специалиста, владеющим теоретическими компетенциями.

**9. Недостатки дипломной работы:** В исследовании обозначен комплекс стратегических задач для управления транспортными коридорами в АТР, однако анализ мировой практики управления транспортными системами, методов и инструментов транспортной логистики в странах АТР поверхностный, частично приведен лишь опыт России и Китая, не затрагивая нововведения в других странах региона.

**Заключение:** Выпускная квалификационная работа Цзинь Шуай соответствует квалификационным требованиям и может быть допущена к защите. Заслуживает положительной оценки и присвоения квалификации магистр.

Руководитель ВКР к.э.н., доцент  
(должность, уч. звание)

  
(подпись)

С.А. Новикова  
(и.о.ф)

«21» июня 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

РЕЦЕНЗИЯ

на выпускную квалификационную работу студента (ки) Цзинь Шуай

специальность (направление) 38.04.01 Экономика. Логистика и управление  
транспортными перевозками на рынках АТР

группа М1201длт

на тему Управление транспортными системами в АТР

Руководитель ВКР канд. экон. наук, доцент, С.А. Новикова

Дата защиты ВКР « 03 » июня 2018 г.

1 Актуальность ВКР, ее научное, практическое значение и соответствие заданию:

Геополитическое, экономико-географическое положение административных территорий российского Дальнего Востока, в том числе пригранично - приморское расположение, благоприятствует развитию их внешнеэкономических связей со странами АТР, создает возможности мировых транзитных перевозок всеми видами дальневосточного магистрального транспорта, для развития инфраструктурных отраслей экономики, и их интеграции в соответствующие мировые системы, чем обусловлена актуальность ВКР.

2 Достоинства работы (умение работать с литературой, последовательно и грамотно излагать материал, оригинальность идей, раскрытие темы, достижение поставленных целей и задач):

Автор умеет работать с литературой, последовательно и грамотно излагать материал, раскрывающий особенности управления транспортными системами в АТР и Российской Федерации. Работа написано профессионально грамотным языком с использованием фактических данных, графического материала и специальной литературы на китайском, русском и английском языках. Работа актуальна и может быть использована в образовательных процессах.

3 Недостатки и замечания (как по содержанию, так и по оформлению):

Принципиальных недостатков и нет. Возможно недостаточно выявлены проблемы управления транспортными системами в странах АТР.

4 Целесообразность внедрения, использования в учебном процессе.

5 Общий вывод: (о присвоении дипломнику соответствующей квалификации и оценка: отлично, хорошо, удовлетворительно).

Автор заслуживает присвоения ему искомой квалификации магистра экономики.

Оценка «хорошо»

Рецензент: *к.э.н, доцент кафедры Транспортных машин и Транспортно-технологических процессов Инженерной школы ДВФУ*  
(должность, уч. звание)

«21» июня 2018 г.



  
(подпись)

Е.В. Тунгусова  
(и.о.ф)