

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

---

**ШКОЛА ЭКОНОМИКИ И МЕНЕДЖМЕНТА**

**Кафедра мировой экономики**

Шайнов Николай Максимович

**ОЦЕНКА ЭФФЕКТИВНОСТИ ВКЛЮЧЕНИЯ ТРАНССИБИРСКОЙ  
МАГИСТРАЛИ В ТРАНСПОРТНУЮ СИСТЕМУ 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

Автор работы Шаф  
(подпись)  
« 14 » июня 2018 г.

Руководитель ВКР доцент, доцент  
(должность, ученое звание)

Федороф И.В. Федоров  
(подпись) (Ф.И.О.)  
« 14 » июня 2018 г.

Назначен рецензент Зам. Ген. Директора  
(должность, ученое звание)  
ООО "Эстив" Д-С. Спесак  
(Ф.И.О.)

Защищена в ГЭК с оценкой \_\_\_\_\_

Секретарь ГЭК (для ВКР)

\_\_\_\_\_  
(подпись) (Ф.И.О.)

« \_\_\_\_\_ » \_\_\_\_\_ 2018г.

«Допустить к защите»  
Заведующий кафедрой мировой экономики,  
канд.экон. наук

Крас А.А. Кравченко  
(подпись) (Ф.И.О.)

« 14 » июня 2018 г.

В выпускной квалификационной работе отсутствуют сведения, составляющие государственную тайну и сведения, подпадающие под действие Федерального закона от 18.07.1999 №183-ФЗ «Об экспортном контроле».

ШКОЛА ЭКОНОМИКИ И МЕНЕДЖМЕНТА

Кафедра мировой экономики

ЗАДАНИЕ

на выпускную квалификационную работу

студенту Шайнову Николаю Максимовичу группы М1201лут  
(фамилия, имя, отчество)

на тему: Оценка эффективности включения Транссибирской магистрали в транспортную систему АТР

Вопросы, подлежащие разработке (исследованию):

1. Теоретические основы оценки эффективности транспортной системы региона на макроуровне
2. Современное состояние включения Транссибирской магистрали в транспортную систему АТР
3. Проблемы и перспективы направления включения Транссибирской магистрали в транспортную систему 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)

Федоров  
(подпись)

И.В. Федоров  
(и.о.ф)

Задание получил

Шайнов  
(подпись)

Н.М. Шайнов  
(и.о.ф)

## Оглавление

Введение.....	4
1 Теоретические основы оценки эффективности транспортной системы региона на макроуровне.....	7
1.1 Понятие транспортной системы.....	7
1.2 Система управления региональными транспортными потоками.....	16
1.3 Методические подходы к оценке эффективности работы транспортной системы.....	27
2 Современное состояние включения Транссибирской магистрали в транспортную систему АТР.....	39
2.1 Общая характеристика развития железнодорожного транспорта в РФ.....	39
2.2 Анализ грузовых перевозок по Транссибирской магистрали в направлении АТР.....	51
2.3 Конкурентные недостатки Транссибирской магистрали как элемента транспортной системы АТР.....	66
3 Проблемы и перспективные направления включения Транссибирской магистрали в транспортную систему АТР.....	79
3.1 Проблемы включения Транссибирской магистрали в транспортную систему АТР.....	79
3.2 Рекомендации операторам рынка железнодорожного транспорта России.....	88
Заключение.....	95
Список использованных источников.....	98

## Введение

В нынешнюю постиндустриальную эпоху, в условиях насыщенной конкуренции на всех рынках ввиду их высокой развитости и слаженности работы, очень важно сокращать затраты. Транспортные затраты входят почти в каждый произведенный товар. С незапамятных времен транспорт осуществлял связи между домами, районами, городами, странами, континентами и даже небесными телами. Издревле торговля поддерживала связи между разными местностями. Нынешние потребители приобретают товары из разных районов, городов и стран, и для доставки каждого товара до конечного потребителя необходима транспортная отрасль. В данной отрасли очень высокая конкуренция, и приобретает клиентов тот игрок на рынке, который сумеет предложить наиболее выгодные условия доставки товара. Российские транспортные компании также должны учитывать современные тенденции и веяния, приспосабливаться к постоянно изменяющимся рыночным условиям.

Существует множество факторов, в связи с которыми тема данного исследования является актуальной. Развитие российского транспортного рынка актуализирует проблему определения перспектив существующих транспортных путей России и проведения исследований в транспортной отрасли. Рынок транспортных услуг является одним из системообразующих рынков в экономике. От транспортного рынка зависят производство и торговля, на нем строится почти вся жизнедеятельность экономики. Таким образом, существует определенная связь между качественным функционированием транспортной отрасли и уровнем развития экономики в регионе. Транссибирская магистраль считается перспективной транспортной артерией, связывающей Европу и Азию, соединяющей просторы России. В принятой стратегии развития железнодорожного транспорта России Транссибирской магистрали отводится особое место – для пассажирских, а также транзитных контейнерных перевозок. Однако существует множество проблем, лишь после эффективного решения которых можно говорить о полном выполнении заложенного в магистраль

потенциала. Несовершенное управление грузопотоками, бюрократические проволочки и иные проблемы мешают получать доходы от транзита в бюджет. Необходимо исправить данные явления, чтобы в полной мере реализовать заложенный в магистраль потенциал.

Операторам рынка транспортных услуг следует оперативно реагировать на изменения рыночной конъюнктуры, тщательно прорабатывать маркетинговую политику по привлечению клиентов, а также взаимодействовать с государством для модернизации путей сообщения и наилучшего экономического эффекта. Государство должно способствовать привлечению на данный рынок капитала и не действовать в ущерб транспортному и транспортно-экспедиторскому бизнесу.

Цель выпускной квалификационной работы – оценка эффективности включения Транссибирской магистрали в транспортную систему АТР.

Для достижения поставленной цели были определены следующие задачи:

- изучить понятие транспортной системы;
- рассмотреть систему управления региональными транспортными потоками;
- описать методические подходы к оценке эффективности работы транспортной системы;
- изучить современное состояние железнодорожной отрасли в России;
- проанализировать грузопотоки по Транссибирской магистрали в транспортную систему АТР;
- выделить конкурентные недостатки Транссибирской магистрали как элемента транспортной системы АТР;
- описать проблемы включения Транссибирской магистрали в транспортную систему АТР;
- выработать рекомендации операторам рынка железнодорожного транспорта России.

Объект исследования – Транссибирская магистраль в качестве элемента транспортной системы АТР.

Предмет исследования – основные формы и направления включения Транссибирской магистрали в транспортную систему АТР.

В процессе исследования были использованы общенаучные методы исследования, такие как анализ, синтез, сравнение и аналогия.

Методологической и теоретической основой послужила литература следующих специалистов: В.Г. Галабурды, А.Э. Горева, Э.А. Сафронова и других ученых.

Информационной базой исследования послужили монографии, научные статьи, сборники научных трудов, авторефераты, диссертации, ресурсы сети Интернет, аналитические обзорные статьи в прессе.

Выпускная квалификационная работа состоит из введения, трех глав, заключения, списка использованных источников из 56 наименований. Общий объем текста составляет 103 страницы и содержит 13 таблиц и 6 рисунков.

В первой главе рассматриваются теоретические основы оценки эффективности региона на макроуровне.

Во второй главе рассматривается современное состояние включения Транссибирской магистрали в транспортную систему АТР.

В третьей главе рассматриваются проблемы и перспективы включения Транссибирской магистрали в транспортную систему АТР.

Опубликована статья – Шайнов, Н.М. Анализ роли и перспектив Транссибирской магистрали в транспортной системе АТР / Н.М. Шайнов // Экономика предпринимательства. – 2017. – №12(3). – С. 757–760.

# **1 Теоретические основы оценки эффективности транспортной системы региона на макроуровне**

## **1.1 Понятие транспортной системы**

Сейчас сложно представить, как можно обходиться без транспорта. Транспорт в своем развитии прошел множество этапов, от лошадей и иных животных, прирученных человеком, до космических кораблей. Суть транспорта многогранна – транспорт, с одной стороны, является частью рыночной инфраструктуры, обеспечивая в территориальном аспекте обмен товарами, с другой стороны сам как субъект рынка, продает свои услуги, перемещая грузы и пассажиров. Для доставки каждого товара до конечного потребителя необходима широко развитая транспортная отрасль. С незапамятных времен транспорт участвовал в обмене товарами между разными домами, районами, городами, странами и даже континентами.

Транспорт является инфраструктурной отраслью и обеспечивает в территориальном аспекте обмен товарами. Транспортные затраты входят в каждый произведенный товар, составляя, например, в среднем 15–20% от стоимости товара, достигая по некоторым товарам 45–50% и даже больше. В связи с глобализацией нынешние потребители приобретают товары, сделанные в разных регионах мира, и эффективное функционирование транспортной отрасли является залогом дальнейшего развития экономики и повышения уровня жизни.

Транспорту свойственны некоторые особенности, отличающие его от других отраслей. Транспорт не производит новой вещественной продукции, а лишь завершает процесс производства. Этот процесс заканчивается тогда, когда продукция доставлена к месту потребления, и поэтому транспорт является продолжением производственного процесса, начатого в сельском хозяйстве и промышленности. Транспорт, как и любую другую услугу, нельзя накопить, и тем самым можно сказать, что продукция транспорта неотделима от процесса



транспортного производства. Таким образом, проблема резервов на транспорте решается не с помощью складских запасов, а с помощью резервирования пропускной и провозной способности [16, с. 12–13].

Продукция транспорта не содержит сырья. В себестоимости транспортных услуг высока доля заработной платы, велики затраты на амортизацию и энергию. Исходя из этого, важнейшим инструментом снижения себестоимости транспортных операций может быть увеличение производительности труда и эффективное использование ресурсов и транспортных средств.

Уровень развития транспорта в стране в определенной мере определяет ее уровень социально-экономического развития, и, исходя из этого, неправильное оценивание состояния транспортной отрасли в национальной экономике может плохо сказаться на ее состоянии. Существует множество понятий, которые используются, когда осуществляется исследование транспортного рынка, некоторые из них рассмотрим поподробнее. Для начала остановимся на главном из них, на понятии «транспортная система».

Разные ученые и исследователи по-разному трактовали понятие «транспортная система». Рассмотрим некоторые определения в таблице 1.1.

Таблица 1.1 – Определение транспортной системы у различных авторов

Автор	Определение
А.Э. Горев	Транспортная система в наиболее общем случае – это образующая связанное целое совокупность работников, транспортных средств и оборудования, элементов транспортной инфраструктуры и инфраструктуры субъектов перевозки, включая систему управления, направленная на эффективное перемещение грузов и пассажиров.
Модельный закон о транспортной деятельности (Принят на 29-ом пленарном заседании Межпарламентской Ассамблеи государств-участников СНГ)	Транспортная система – технологически взаимосвязанная система транспортных средств, транспортных коммуникаций, транспортной инфраструктуры независимо от формы собственности, системы регулирования и их взаимодействия.
В.Г. Галабурда	Транспортная система чаще всего рассматривается как целостная отрасль народного хозяйства, в состав которой входит четыре элемента: транспортная сеть всех видов транспорта общего и необщего

### Окончание таблицы 1.1

Автор	Определение
	пользования, подвижные транспортные средства (независимо от формы собственности на них), трудовые ресурсы транспорта и системы управления всеми видами транспорта на федеральном, региональном и муниципальном уровнях.
Н.А. Троицкая, А.Б. Чубуков	Под транспортной системой понимают совокупность всех видов транспорта, связанных экономическими, технологическими, техническими и нормативно-правовыми взаимоотношениями.

Источник: [16, с. 5; 17, с. 47; 29; 47, с. 56]

Термин «транспортная система» может применяться применительно к макрорегиону, государству, региону, городу, микрорайону. Для выполнения функций перемещения в составе транспортных систем имеются следующие элементы: транспортные сети (коммуникации); подвижной состав для транспортирования; транспортные узлы (вокзалы, погрузочно-разгрузочные системы и склады) для обслуживания пассажиров, передачи и хранения грузов; средства обслуживания клиентов; системы управления транспортом; предприятия и средства для технической эксплуатации средств транспорта и другие элементы инфраструктуры. Часть элементов системы выполняет основные функции – перемещение пассажиров и грузов. Это транспортные сети, транспортные узлы и подвижной состав. Другие элементы обеспечивают функционирование первых – это подсистемы управления транспортом, обслуживания клиентов, технической эксплуатации средств транспорта.

Эффективность транспортной системы не может рассматриваться только в рамках достижения оптимальности выполнения соответствующих процессов внутри системы. Основными задачами транспортной системы являются удовлетворение потребности экономики в перевозке грузов и обеспечение мобильности населения. В связи с этим эффективность транспортной системы всегда будет определяться неким балансом между противоречивыми требованиями экономики и общества. Ярким примером является желание пассажира, чтобы транспорт подъехал к остановке, как только пассажир подошел к ней, и желание перевозчика установить такой интервал движения,

чтобы транспортные средства всегда были заполнены полностью и приносили максимальный доход. Таким образом, для построения эффективной транспортной системы необходимы познания в области транспорта сочетать с экономикой, градостроительством, географией, экологией, социологией и психологией [16, с. 12–14].

Специальные транспортные системы предназначены для решения конкретных задач, которые возникают при необходимости перевозки особых грузов или организации транспортного сообщения в особых условиях. Примерами таких систем могут быть контейнерная транспортная система, система доставки пассажиров в аэропорт и тому подобные виды осуществления транспортной деятельности.

Согласно указанным в таблице 1.1 определениям, транспортная система состоит из определенных элементов. Рассмотрим те элементы, которые составляют транспортную систему. Транспортная система – это транспортная инфраструктура, транспортные предприятия, транспортные средства и управление ими в совокупности.

Транспортная инфраструктура – это разновидность инфраструктуры, совокупность всех отраслей и предприятий транспорта, как выполняющих перевозки, так и обеспечивающих их выполнение и обслуживание. Транспортная инфраструктура – один из важнейших компонентов транспортной системы, поскольку именно этот компонент обеспечивает саму возможность функционирования транспортной системы.

Транспортные предприятия – предприятия, основной задачей которых является перевозка людей и/или транспортировка грузов [18, с. 24]. Существует множество форм организации транспортных предприятий: они могут быть государственные, муниципальные, частные и совместные, перевозить как пассажиров, так и грузы, так и все это совместно, могут предназначаться для различных форм перевозок – морские перевозчики, автомобильные, железнодорожные, речные, авиаперевозчики и операторы трубопроводов.

Транспортные средства – технические устройства для перевозки людей и/или грузов. Это тот самый компонент, с помощью которого непосредственно осуществляется услуга транспорта, и происходит завершение производственного процесса. Это могут быть автомобили, железнодорожные поезда, состоящие из локомотива и различного вида вагонов или из вагонов с автономной силовой установкой (электрички и дизель-поезда), самолеты и вертолеты, речные и морские суда, а также трубопроводы.

Рассмотрим классификацию транспорта. Транспорт можно классифицировать по разным признакам, в зависимости от цели и назначения данной классификации.

Транспорт общего пользования – это транспорт, который в соответствии с действующим законодательством должен осуществлять перевозки грузов и пассажиров независимо от их принадлежности, для удовлетворения транспортных нужд других отраслей. Транспорт общего пользования является самостоятельной отраслью материального производства. Он обеспечивает связь между сферами производства и потребления. К транспорту общего пользования относятся:

- железнодорожный транспорт;
- морской транспорт;
- внутренний водный (речной) транспорт;
- автомобильный транспорт;
- воздушный транспорт;
- трубопроводный транспорт.

Транспорт общего пользования составляет основу единой транспортной системы государства. Без грамотно скоординированной работы транспорта общего пользования невозможно устойчивое функционирование экономики в стране.

Транспорт необщего пользования – это ведомственный транспорт, выполняющий перевозки для нужд своего ведомства или предприятия. В качестве транспорта необщего пользования служат те же виды транспорта, как

и на транспорте общего пользования, однако эти перевозки являются внутрипроизводственными или технологическими.

Элементами транспортной системы являются также: городской транспорт, представляющий собой комплекс разных видов транспорта (метрополитен, трамвай, троллейбус, автобус и другие), функционирующих обособленно в различных муниципальных образованиях.

В некоторых случаях транспорт подразделяют на магистральный и немагистральный. Это схоже с понятиями транспорта общего и необщего пользования, однако под магистральным транспортом подразумеваются пути сообщения между крупными городами, и в этом случае ответвления от них, являющиеся транспортом общего пользования, магистральным транспортом не считаются. Немагистральным же считается промышленный и городской транспорт.

По признаку возможности обрабатывать некоторые грузы транспорт общего пользования делится на универсальный и специальный [17, с. 56].

Универсальный транспорт – это транспорт, способный перевозить все виды грузов и пассажиров. Железнодорожный, морской, речной, автомобильный и воздушный транспорт, а также соответствующие виды городского и промышленного транспорта являются универсальными видами транспорта.

Неуниверсальный транспорт – это специализированный или специальный транспорт, предназначенный только для выполнения одного вида перевозок (грузовых или пассажирских) или для перемещения только одного рода груза (сыпучих, жидких). Современные трубопроводы как магистрального, так и промышленного назначения, а также канатные и конвейерные виды транспорта являются специализированными, хотя отдельные перспективные проекты могут быть приспособлены к транспортированию широкого ассортимента грузов и пассажиров.

По признаку перемещения транспорт делится на дискретный и непрерывный. Дискретный транспорт – это любой транспорт, где предметы

перевозки (грузы или пассажиры) перемещаются по линиям единицами или отдельными группами (партиями) с помощью независимо движущихся транспортных единиц (автомобилей, поездов, судов, самолетов и т. п.).

Непрерывный транспорт – это такой транспорт, где предметы перевозки перемещаются в виде непрерывного потока с помощью различного рода гибких линий, шнеков, скребков, эскалаторов, а также трубопроводов. Однако трубопроводы, используемые в качестве направляющих, с движущимися в них отдельными единицами (капсулами, контейнерами, вагонами) относятся к категории дискретного вида транспорта.

По признаку сезонности выделяют круглогодичный и сезонный транспорт. К сезонному транспорту в странах с суровыми климатическими условиями относят и внутренний водный транспорт.

По признаку ориентированности транспорт подразделяют на внутренний и внешний. Внутренний транспорт – тот, который производит операции внутри страны, соответственно, внешний транспорт это тот, который осуществляет внешнеторговые операции. Например, морские внутренние перевозки бывают каботажные и фидерные – которые нацелены на перевозку только внутри страны и которые после ряда внутренних рейсов выполняют внешнеторговый рейс.

Рассмотрим еще некоторые понятия, входящие в область транспортной системы.

Транспортный процесс – термин, обозначающий деятельность транспорта, направленную на обеспечение перевозки грузов и пассажиров (этот термин является аналогом понятия «процесс производства», принятого в промышленности). Как синоним используется также термин «перевозочный процесс», который отражает комплекс операций, выполняемых при доставке грузов и пассажиров из пунктов отправления в пункты назначения.

Каждый вид транспорта выполняет свою функцию с помощью технического оснащения или комплекса технических средств, участвующих в перевозочном процессе.

Средства транспорта делятся на две основные категории:

- постоянные средства, включающие собственно путь (дорогу) и стационарные сооружения со всем их оборудованием;
- подвижной состав, к которому относятся все активные (самодвижущиеся) и пассивные (прицепные) единицы, непосредственно осуществляющие передвижение грузов и пассажиров (вагоны, баржи, автоприцепы и т. п.).

К самодвижущимся единицам относятся локомотивы, речные и морские буксиры, автотягачи, суда, автомобили, самолеты и т. п. Все самоходные единицы, используя энергетическую установку, обладают определенной силой тяги и мощностью для ведения составов из вагонов, барж, автоприцепов с установленной скоростью.

Чаще всего транспортная система рассматривается непосредственно в парадигме региональных социально-экономических связей, что и определяет ее наиболее частое исследование в контексте экономики региона. Рассмотрим факторы, влияющие на развитие региональной транспортной системы в таблице 1.2.

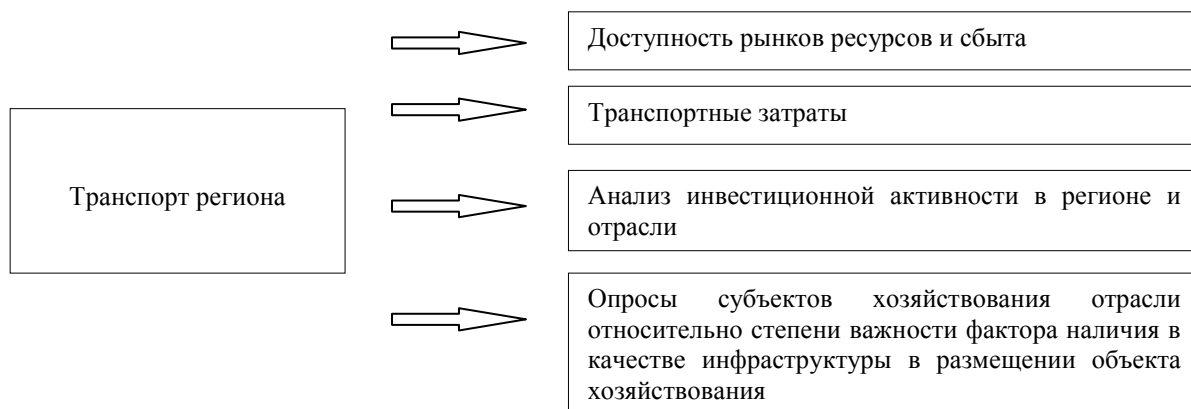
Таблица 1.2 – Факторы, влияющие на развитие региональной транспортной системы

Название	Сущность
Экономико-географические	Экономико-географические факторы включают потребность в продуктах или услугах, площадь территории, оценку ее социально-экономического положения; уровень территориальной концентрации основных производственных фондов, относительную эффективность производства продукции и услуг, транспорт и характер территориальных хозяйственных связей; различную технологическую инфраструктуру.
Социально-демографические	Состав и структура населения, наличие и структура трудовых ресурсов, типы систем расселения, миграционные потоки, социальная инфраструктура региона.
Управленческие и административно-правовые	Правовая база функционирования социально-географических объектов, что серьезно влияет на уровень их развития.
Исторические	Развитие объектов исследования на определенной территории во времени.

Источник: [16, с. 25–35]

Из вышеуказанной таблицы 1.2 видно, что факторы, влияющие на транспортную систему региона можно определенным образом классифицировать и рассматривать их влияние в каждом конкретном аспекте. Можно сказать, что для качественного функционирования транспортной системы региона необходимо комплексное воздействие на все возможные факторы, которые будут влиять на региональную транспортную систему. Рассмотрим понятие регионально транспортной системы

Региональная транспортная система – подсистема транспортной системы страны с точки зрения объективного существования экономических регионов различных ступеней. Существуют определенные проблемы при осуществлении организации функционирования региональной транспортной системы. Их решение – залог эффективного функционирования экономики региона. Рассмотрим основные факторы влияния транспортной составляющей на развитие региональной территории.



Источник: [21]

Рисунок 1.1 – Основные факторы влияния транспортной составляющей на развитие территории

Из вышеуказанного рисунка можно выявить, что транспорт оказывает очень сильное влияние на экономику региона, и из этого проистекает существенная важность оценки и решения транспортных проблем, ведь это



служит ключом ко многим общерегиональным проблемам. В нынешнем постиндустриальном мире именно от сферы услуг, в которую входит транспортная отрасль, зависит общее состояние экономики определенного региона. Исходя из этого факта, необходимо более подробно остановиться на данной проблеме, и для этого рассмотрим систему управления региональными транспортными потоками.

## **1.2 Система управления региональными транспортными потоками**

Транспорт является одной из системообразующих отраслей, имеющих тесные связи со всеми элементами региональной экономики и обеспечивающих устойчивое развитие социально-экономической среды региона. По мере расширения внутренних и внешних экономических связей региона, роста объемов производства и повышения требований к уровню жизни населения существенно возрастает роль транспорта в формировании конкурентных преимуществ региона и в решении проблем экономии общественного времени [25].

Усиление роли определенных регионов вызывают сложный комплекс проблем улучшения размещения производственных мощностей и территориальной организации транспортной системы, оптимизации территориальной и отраслевой структуры транспортной системы региона, формирование транспортно-экономических связей транспортной системы региона, размещения и развития региональных транспортных узлов.

Наиболее важными являются такие проблемы транспортной системы любого региона, как:

- непропорциональное развитие различных видов транспорта;
- неэффективное функционирование транспортной инфраструктуры;
- низкий уровень специализации и кооперирования международных транспортных систем;
- слабые связи с местными властями;

- неразвитость транспортного рынка;
- дискриминационный характер предоставления доступа к транспортной инфраструктуре;
- финансовая непрозрачность хозяйственной деятельности транспорта;
- малый уровень инвестирования в транспортную отрасль на уровне региона;
- перекрестное субсидирование;
- невысокая материальная заинтересованность занятых в сфере транспорта;
- низкое качество обслуживания на транспорте.

Часто основной проблемой в области экономической политики развития транспортной системы региона является несоответствие потенциала транспортного комплекса по сравнению с ростом валового регионального продукта, которое может быть обеспечено на основе нового строительства транспортных объектов (экстенсивный путь) либо повышения эффективности использования существующей транспортной инфраструктуры (интенсивный подход). Оптимальная компоновка этих направлений позволит обеспечить в регионе качественное и эффективное транспортное обслуживание потребностей населения, совершенствование отраслевой и территориальной структуры комплекса региона, повышение эффективности инвестиций в транспортную отрасль региона, а также укрепление его экономической безопасности [21].

При планировании изменений в транспортной системе региона необходимо прежде всего ориентироваться на потребителей транспортных услуг, социальные аспекты планирования чаще оказываются важнее экономических. Существующие значительные различия различных районов определенного региона в транспортном обеспечении необходимо сглаживать.

Основу научного обоснования региональной транспортной программы составляет разработка методологических решений проблем конкретного региона и технико-экономическое обоснование прикладных проблем управления развитием транспортной системы региона.

Ныне представляется целесообразным использовать подход формирования экономической политики региона на основе повышения его конкурентоспособности, уровень которой определяется, в том числе соответствием размещения объектов транспортной инфраструктуры концентрации производства.

Отличия региональных транспортных систем объясняются вместе с экономико-географическими причинами, политическими и экономическими факторами. Существенно отразились на особенностях транспортных систем и исторические условия развития стран и регионов – история заселения и хозяйственного освоения территории, смена геополитической ситуации, в частности, государственных границ.

Исследование наиболее популярных количественных и качественных характеристик транспортной обеспеченности региона, в частности, объектами транспортной инфраструктуры показало, что современная количественная оценка транспортной инфраструктуры должна осуществляться не столько на основе выявления предельно допустимых параметров, сколько определением некоторой ошибки возможных значений функционирования системы [47, с. 224].

Транспортные коммуникации объединяют все территориальные образования в регионе, что является необходимым условием единства его экономического пространства. Они связывают регион с другими регионами страны и, одновременно, обеспечивают внешние экономические связи, являясь ведущим фактором интеграции региональной экономики в глобальную экономическую систему. Ситуация на региональном рынке транспортных услуг в большой степени зависит от состояния других отраслей экономики. Возникновение кризисных ситуаций даже в одной, а тем более в нескольких отраслях региональной экономики находит свое непосредственное отражение в ухудшении экономического положения транспортных предприятий. Основные причины низкой рентабельности перевозок грузов и пассажиров хорошо известны. К ним относятся, во-первых, традиционная неэффективность

системы управления транспортными процессами. Во-вторых, можно упомянуть сохранение тенденции снижения спроса на перевозки, что приводит к уменьшению их объемов при сохранении производственных мощностей транспортных предприятий и численности персонала. В-третьих, в некоторых случаях существует перманентное отставание темпов роста средней доходной ставки от темпов роста цен на потребляемые в ходе перевозок автомобильное топливо, электроэнергию, материалы, технические средства.

Проблемы развития регионального рынка транспортных услуг становятся все более актуальными в связи с тем, что к настоящему времени появились существенные и довольно устойчивые ограничения роста экономики, обусловленные недостаточным развитием транспортной системы, это касается и инфраструктуры транспорта. Обеспечиваемое сегодня качество транспортных услуг не позволяет в полной мере и эффективно решать социально-экономические задачи регионов [45, с. 12–16].

Таким образом, транспорт играет ведущую роль в развитии территорий и во многом определяет четкость производственной кооперации, эффективность хозяйственных связей между отдельными субъектами отрасли, обеспечивая их объединение в единый хозяйственный комплекс региона. Активное развитие территорий невозможно реализовать без надежно функционирующей эффективной транспортной системы региона, отвечающей современным требованиям.

Функционирование и развитие региональной транспортной системы во многом зависит от того, как эффективно будут решаться вопросы, стоящие вне компетенции отдельных транспортных предприятий, те вопросы, которые находятся в ведении государственных и муниципальных органов.

Управление развитием региональной транспортной системы должно представлять собой совокупность организационной структуры и организационно-экономических методов управления. Это должно быть ориентировано на управление процессом развития региональной транспортной системы и должно обеспечить вывод управляемой системы на намеченную

стратегию развития в условиях стохастического характера этого процесса, что вызвано влиянием экзогенных и эндогенных факторов. К экзогенным факторам можно отнести факторы, не относящиеся к деятельности организаций, входящих в транспортную систему региона, это факторы общегосударственного уровня. К эндогенным факторам следует отнести те факторы, которые осуществляются непосредственно в транспортной системе региона и обуславливаются функционированием той системы, в которую входят. К ним можно отнести заинтересованность транспортных организаций в своем эффективном функционировании, оперативных изменениях на запросы рынка и т.п.

Основу научного обоснования региональной транспортной программы составляет разработка методологических решений проблем конкретного региона, и технико-экономическое обоснование прикладных проблем управления развитием транспортной системы региона.

Ныне представляется целесообразным использовать подход формирования экономической политики региона на основе повышения его конкурентоспособности, уровень которой определяется, в том числе, соответствием размещения объектов транспортной инфраструктуры и концентрации производства.

Проблемы развития регионального рынка транспортных услуг становятся все более актуальными в связи с тем, что к настоящему времени появились существенные и довольно устойчивые ограничения роста экономики, обусловленные недостаточным развитием транспортной системы, это касается и инфраструктуры транспорта. Обеспечиваемое сегодня качество транспортных услуг не позволяет в полной мере и эффективно решать социально-экономические задачи регионов [51].

Таким образом, транспорт играет ведущую роль в развитии территорий и во многом определяет четкость производственной кооперации, эффективность хозяйственных связей между отдельными субъектами отрасли, обеспечивая их объединение в единый хозяйственный комплекс региона. Активное развитие

территорий невозможно реализовать без надежно функционирующей эффективной транспортной системы региона, отвечающей современным требованиям.

Транспорт и создающая условия его работы транспортная инфраструктура являются одной из системообразующих частей региональной экономики, обеспечивающей территориальную целостность регионов и единство его экономического пространства, и поэтому развитие транспортной инфраструктуры является необходимым условием реализации инновационной модели экономического роста и улучшения качества жизни населения региона. Как часть инфраструктурного комплекса региона транспортная инфраструктура выполняет определенные, присущие только ей функции. При этом ключевой совокупной функцией транспортной инфраструктуры, определяемой ее экономической сущностью и регионообразующим характером, является осуществление региональных и межрегиональных транспортно-экономических связей.

В современной экономической науке существует три основных методологических подхода к определению понятия «транспортная инфраструктура» – технократический, функциональный и стоимостной через призму инвестиционной привлекательности. В рамках первого подхода под транспортной инфраструктурой понимается разновидность инженерно-технической инфраструктуры региона, представляющая собой технологический комплекс, обеспечивающий быстрое и беспрепятственное выполнение перевозочного процесса. Некоторые авторы под транспортной инфраструктурой склонны понимать «часть инженерной инфраструктуры, включающей комплекс транспортных коммуникаций и устройств, обеспечивающих грузоперевозки и пассажироперевозки» [43, с. 123]. В рамках второго подхода транспортная инфраструктура определяется как особая совокупность определенных функций по обеспечению условий для беспрепятственного и быстрого выполнения перевозочного процесса. В рамках третьего подхода транспортная инфраструктура – это вид регионального

инфраструктурного капитала. Так, Горев А.Э. под региональной транспортной инфраструктурой понимает региональный транспортный инфраструктурный капитал, т.е. «определенный вид капитала, носящий специфический общественный характер, выражающийся в способности транспортной инфраструктуры приносить выгоды региону не только экономического, но и социокультурного свойства, и обуславливающий синергетический эффект от его реализации» [16, с. 22–23].

Предпочтительно для определения понятия «транспортная инфраструктура» более продуктивно использовать сочетание двух подходов – функционального и стоимостного. Это, по моему мнению, обусловлено следующими положениями:

– во-первых, как было отмечено ранее, инфраструктура это в первую очередь совокупность определенных функций, в том числе организационной (осуществление взаимосвязи между функциональными элементами региона), производственной и социальной (обеспечение условий для беспрепятственного и быстрого выполнения перевозочного процесса грузов и людей) функций. Ключевой совокупной функцией транспортной инфраструктуры, определяемой ее экономической сущностью и регионообразующим характером, является осуществление региональных и межрегиональных транспортно-экономических связей;

– во-вторых, аксиоматика экономической науки рассматривает стоимость в качестве системообразующего фактора и универсального показателя рыночной экономики, а создание и функционирование транспортной инфраструктуры невозможно без капиталовложений, при этом она является одним из фондоемких и инерционных секторов экономики, следовательно, фактор стоимости играет решающую роль в развитии транспортной инфраструктуры. Все факторы стоимости транспортной инфраструктуры можно подразделить на экзогенные (базовые) и эндогенные. К числу базовых факторов, формирующих стоимость транспортной инфраструктуры, относятся: соотношение спроса и предложения как на услуги

транспортной инфраструктуры, так и на продукцию, производимую в регионе; доходы, приносимые хозяйствующими субъектами региона с учетом времени и рисков их получения; степень контроля над инфраструктурой. К числу эндогенных факторов, содержание и значимость которых определяется спецификой транспортной инфраструктуры, относятся: величина и форма инвестиционных ресурсов, необходимых для строительства и обновления объектов транспортной инфраструктуры; объемы грузоперевозок, величина и структура эксплуатационных затрат на их осуществление; величина и структура затрат на эксплуатацию и обслуживание транспортной инфраструктуры;

– в-третьих, транспортная инфраструктура имеет важное значение в решении социально-экономических задач региона, участвуя в создании продукции, произведенной предприятиями региона, и формируя ее конечную стоимость, осуществляя территориальную доступность объектов социальной сферы, обеспечивая транспортную мобильность населения и тем самым внося непосредственный вклад в производство валового регионального продукта посредством осуществления возложенных на данный вид региональной инфраструктуры функций. В то же время величина инвестируемого капитала в транспортную инфраструктуру напрямую зависит от темпов роста социально-экономического развития региона [42].

Исходя из высказанных предположений, под транспортной инфраструктурой региона следует понимать особый вид инфраструктурного капитала, имеющего специфический регионообразующий характер, выражающийся в способности транспортной инфраструктуры обеспечивать территориальную целостность региона и создавать синергетический эффект социально-экономического развития посредством осуществления возложенных на нее функций по осуществлению транспортно-экономических связей. Такое понимание позволит более глубоко изучать влияние транспортной инфраструктуры на социально-экономическое развитие конкретной территории



с учетом функциональных особенностей транспортного инфраструктурного комплекса региона и характера развития.

Характер развития транспортной инфраструктуры и ее функциональные особенности определяются исходя из специфических особенностей региона, степени взаимодействия и взаимосвязи с другими инфраструктурными элементами, общих социально-экономических интересов региона под влиянием множества различных факторов. В зависимости от научных взглядов обосновывают разный набор факторов развития транспортной инфраструктуры, которые целесообразно систематизировать в соответствии со сферой действия на внешние, возникающие на уровне макроэкономической системы, и внутренние, возникающие на уровне региональной транспортной инфраструктуры. Внутренние факторы являются субъективными и оказывают непосредственное воздействие на развитие транспортной инфраструктуры, поэтому данные факторы можно определить как инфраструктурообразующие факторы. Внешние факторы являются объективными и оказывают опосредованное влияние на развитие не только транспортной инфраструктуры, но и других видов инфраструктуры региона, поэтому их можно определить как созданные в экономике условия формирования региональной инфраструктуры [32, с.15–17].

Таким образом, развитие транспортной инфраструктуры конкретной территории определяется влиянием инфраструктурообразующих факторов и созданных в экономике условий формирования, и при этом является одним из определяющих факторов социально-экономического развития региона.

Стоит отметить, что влияние транспортной инфраструктуры на развитие региона может как усиливаться, так и ослабевать под действием данных факторов. И поэтому изучение факторов развития позволяет не только определить их роль, специфику и направленность воздействия на региональную транспортную инфраструктуру, но и оценить экономические следствия развития транспортного инфраструктурного комплекса для социально-экономического развития региона.

Однако эффективность развития транспортной инфраструктуры региона зависит не только от факторов и условий формирования, созданных в экономике, но и от умения управлять ею, и поэтому решению проблем управления развитием транспортной инфраструктуры региона должно быть уделено большое внимание.

Мировой опыт показывает, что наличие развитой транспортной инфраструктуры способствует эффективному использованию имеющегося ресурсного, экономического и социального потенциала территорий за счет эффективного осуществления транспортно-экономических связей. Поэтому как на уровне региона, так и страны в целом возникает потребность в формировании действенной транспортной инфраструктуры в целях не только повышения продуктивности перевозочного процесса, но и роста их социально-экономического развития. Это в свою очередь обуславливает необходимость разработки системы управления развитием транспортной инфраструктуры региона, позволяющей создать условия для эффективного функционирования всех составляющих транспортной инфраструктуры не только региона, но и страны в целом.

Устойчивое функционирование экономики региона непосредственным образом связано с рациональным развитием производственной и социальной инфраструктуры, оказывающим влияние на его инвестиционную привлекательность, эффективность производства и качество жизни населения территории. Транспортная инфраструктура также занимает одно из приоритетных мест среди основных факторов, определяющих эффективное функционирование региональной экономики [14].

Схему системы управления региональными транспортными потоками можно проиллюстрировать так: управляющая подсистема в ней – это региональные и федеральные учреждения по контролю над транспортом, – Росавтодор, Ространснадзор; управляемая подсистема – операторы регионального транспортного рынка.

Формирование необходимых условий сбалансированного, рационального размещения и функционирования транспортной инфраструктуры, устранение имеющихся диспропорций между ней и другими отраслями экономики требуют разработки стратегии ее развития на среднесрочные и долгосрочные временные горизонты. Транспортная инфраструктура в регионе должна гарантировать необходимые условия для функционирования основных отраслей производства и способствовать эффективному использованию экономического и производственного потенциала.

На современном этапе транспортная инфраструктура из-за диспропорций и неравномерности размещения, отсутствия рыночного механизма функционирования и управления стала фактически сдерживающим фактором развития экономики. При этом в условиях глобализации экономики, обуславливающей значительную активизацию хозяйственных межгосударственных связей, роль транспорта неизмеримо возрастает.

Анализ существующего состояния транспортной инфраструктуры показывает, что она не отвечает требованиям данного этапа развития экономики страны и не обеспечивает возможность улучшения транспортного обслуживания в перспективе. В этой связи формирование и развитие транспортной инфраструктуры предопределяют необходимость углубленного исследования её роли, места и влияния на функционирование экономики. В условиях постиндустриального общества функционирование такой отрасли, как транспорт, должно быть максимально эффективным [7].

Необходимость изучения проблем развития транспортной инфраструктуры как одного из важных системообразующих элементов рыночной инфраструктуры региона обуславливает актуальность постоянных исследований в данной области, и одной из важнейших задач управления регионом является установление его эффективной транспортной системы.

До настоящего времени практика управления формированием транспортной инфраструктуры в регионах страны основывается преимущественно на использовании зарубежного опыта в этой области,

который не всегда согласуется с экономическими, финансовыми и социальными особенностями развития отечественных регионов, а также специфики российских рыночных отношений и состоянием материально-технической базы транспортного комплекса.

Вместе с тем, следует отметить, что многие теоретические, методологические и методические вопросы исследований региональной транспортной инфраструктуры недостаточно изучены и требуют дальнейшего научного осмысления и развития. Возрастающая роль транспорта в подъеме экономики страны обуславливает необходимость расширения масштабов научных исследований, определяющих пути решения задач, стоящих перед транспортной инфраструктурой в масштабе конкретного региона.

### **1.3 Методические подходы к оценке эффективности работы транспортной системы**

Существует множество различных методических подходов к оценке эффективности транспорта и транспортной системы. Можно оценивать эффективность как транспортной системы в целом, так и ее элементов в частности.

Рассмотрим методы оценки эффективности транспортных средств. Для транспортных средств можно использовать различные системы показателей. У любого вида транспорта есть своя система показателей, которая давно сформировалась и отражает его особенности и принципы. Но можно выделить и показатели для всех видов транспорта в целом. Их, как правило, подразделяют на следующие группы:

- показатели перевозочной и погрузочно-разгрузочной работы (грузооборот и пассажирооборот, объем перевозок грузов и пассажиров, приведенный грузооборот, объем отправления, объем прибытия);

- показатели материально-технической базы (протяженность сети путей сообщения, ее густота, суммарная грузоподъемность транспортных единиц,

суммарная энергетическая мощность активных транспортных единиц, пропускная и провозная способность элементов транспортной сети);

– показатели эксплуатационной работы (средняя грузонапряженность, средняя дальность перевозок, скорость доставки грузов, использование грузоподъемности подвижного состава и время его оборота, среднесуточный пробег);

– показатели экономической эффективности и финансовые показатели (себестоимость, производительность труда, фондоотдача, фондоемкость, доходы, расходы, прибыль, рентабельность) [26, с. 27–29].

Нагрузку на транспортную систему определяют транспортные потоки. От их объемов зависит потребная мощность транспортной системы в целом (станций, депо, участков, полигонов), потребность в подвижном составе, топливе, материалах и других ресурсах. Чем больше поток, тем выше нагрузка. Максимальный поток, который может быть пропущен по элементам сети в единицу времени, составляет пропускную (перерабатывающую) способность элементов сети или всей сети в целом. Реальное планирование перевозок невозможно организовать, не имея инструмента для измерения наличного оснащения, которым располагает вид транспорта. Здесь приходится решать две задачи:

1) определение оптимального транспортного потока на существующей транспортной сети. Если поток превышает это значение, сеть будет работать в режиме перегрузок, с заторами, отказами, экономическими потерями;

2) установление оптимальной мощности сети для пропуска заданных или спрогнозированных потоков.

О мощности потока можно судить лишь в том случае, когда известны значения транспортного потока и отрезок времени, в течение которого поток пропущен. Число транспортных единиц, пропущенных за единицу времени, называют интенсивностью транспортного потока. Интенсивность потока – величина переменная и носит в большинстве случаев вероятностный характер.

Пространственной характеристикой потока является его плотность – число транспортных единиц, приходящихся на единицу длины сети.

Для оценки степени обслуживания государства транспортом и определения интенсивности использования путей сообщения употребляют термин «эксплуатационная длина сети», которая представляет собой суммарное протяжение всех линий, связывающих населенные пункты страны.

Обеспеченность территории страны или региона сетью путей сообщения нельзя определить лишь самой цифрой протяженности сети. Поэтому периодически эксплуатационную длину относят к площади территории (соответственно страны или региона), и получают плотность или густоту сети в километрах, обычно на 1000 км<sup>2</sup> территории. Часто длину сети делят на суммарную площадь сельскохозяйственных угодий (главным образом пашни) с целью оценки степени обслуживания транспортом сельского хозяйства. Протяженность сети относят к численности населения страны (региона), устанавливая среднюю, условную обеспеченность транспортом жителей. Если густоту рассчитывают для всей сети, то физическую протяженность путей различных видов транспорта посредством переводных коэффициентов приводят к сопоставимым условным длинам.

Существуют также интегральные коэффициенты для определения уровня насыщения региона транспортной сетью. К ним относятся:

- плотность транспортной сети по отношению к территории;
- плотность транспортной сети по отношению к населению;
- коэффициент Э. Энгеля;
- универсальный коэффициент Ю. И. Успенского.

Коэффициент Энгеля рассчитывается по следующей формуле:

$$d = \frac{L}{\sqrt{SH}} \quad (1.1)$$

где L – общая длина транспортных путей; S – площадь территории; H – численность населения.

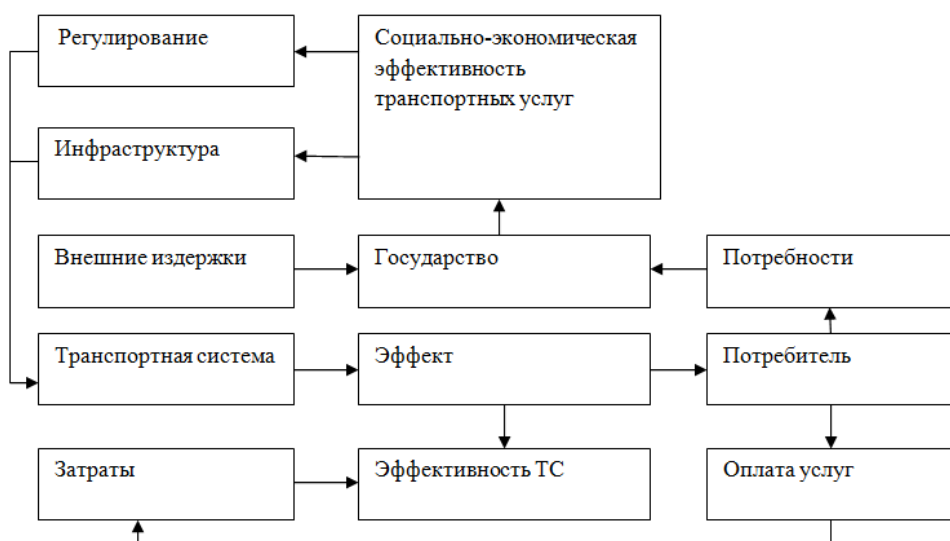
Коэффициент Успенского рассчитывается как:

$$d = \frac{L}{\sqrt[3]{SHt}} \quad (1.2)$$

где L – общая длина транспортных путей; S – площадь территории; Н – численность населения; t – общий вес отправляемых на территории грузов.

Как видно выше, коэффициент Успенского является модификацией коэффициента Энгеля с учетом веса отправляемых на территории грузов.

Одним из важнейших показателей функционирования транспортной системы является ее эффективность, которая может выражаться в различных показателях. Для лучшего понимания того, как формируется эффективность транспортной системы, необходимо досконально понять факторы, которые формируют показатели эффективности, как всей транспортной системы, так и ее элементов в частности. Данные показатели формируются под влиянием многих факторов, среди них выделяют несколько функционирующих субъектов. Рассмотрим схему формирования эффективности транспортной системы.



Источник [47, с. 125]

Рисунок 1.2 – Схема формирования эффективности транспортной системы

Из вышеуказанного рисунка можно выявить, что эффективность транспортной системы влияет на эффективность всей экономики, и на эффективность государства. Это дает понять, что транспортная отрасль – важная из отраслей экономики.

Елизарьевым М.Ю. предложен количественный (рейтинговый) подход к процессу транспортного обслуживания в регионе на основе определения ключевых показателей эффективности транспортной системы по формуле 1.3,

$$\left\{ \begin{array}{l} 0, \text{ если } u \in \frac{f}{x(y)} < s_x(y) \\ \sum_{i=0}^n w_i x(y_i) \end{array} \right\} \quad (1.3)$$

где  $u$  – некоторый параметр транспортного обслуживания;  $F$  – множество фундаментальных параметров;  $X(y)$  – рейтинговая оценка значения параметра  $u$  (в баллах);  $s_x(y)$  – стандартное значение рейтинговой оценки параметра  $u$ ;  $w_i$  – удельный вес параметра.

Важнейшим компонентом транспортной системы является транспортная инфраструктура. Оценка фактически сформированного уровня развития транспортной инфраструктуры региона является одним из ключевых элементов системы управления развитием транспортной инфраструктуры региона. Результаты такой оценки необходимы для решения тактических и стратегических задач не только в управлении развитием транспортной инфраструктуры, но и в управлении социально-экономическим развитием региона, поэтому такая оценка является первоочередной в достижении целей управления социально-экономическим развитием конкретной территории. Однако представленные в научной литературе методические подходы, несмотря на такие достоинства, как простота применения и оперативность получения результатов, высокое качество и достоверность получения результатов, имеют и ряд недостатков, к числу которых можно отнести фрагментарность представленных методов, использование ограниченного



набора показателей оценки, а также отсутствие единой методической основы, на которой они базируются.

В основу методики оценки развития транспортной инфраструктуры региона должен быть положен принцип однозначной количественной оценки, реализованный с помощью общего показателя развития транспортной инфраструктуры региона, показывающего степень отклонения индивидуальных значений параметров транспортной инфраструктуры конкретного региона от их средних значений по группе регионов с учетом степени влияния данных параметров на уровень развития транспортной инфраструктуры.

Одним из важных аспектов оценки развития региональной транспортной инфраструктуры является нахождение измерителей развития транспортной инфраструктуры, которые должны в полной мере соответствовать целям и задачам системы управления развитием транспортной инфраструктуры и комплексно отражать степень развития всех структурных элементов транспортной инфраструктуры региона.

Проведенное исследование научной литературы позволило выявить, что большинство авторов важным элементом транспортной инфраструктуры региона считают транспортную сеть, которая представляет собой совокупность всех путей сообщения, связывающих населенные пункты региона, и характеризуется показателями транспортной обеспеченности и доступности. Однако, наряду с показателями транспортной обеспеченности и доступности, степень развития транспортной инфраструктуры характеризуют показатели продуктивности ее функционирования, отражающие не только уровень ее развития, но и степень влияния на данное развитие внешних и внутренних инфраструктурообразующих факторов. При этом, все показатели развития транспортной инфраструктуры региона можно условно разделить на три основные группы, что будут представлены в таблице 1.3:

1 группа: показатели развития транспортной инфраструктуры с точки зрения пространственного размещения производительных сил («производственная» составляющая);

2 группа: показатели развития транспортной инфраструктуры с точки зрения социальной направленности («социальная» составляющая);

3 группа: обобщающие показатели транспортной обеспеченности и доступности региона («общерегиональная» составляющая).

После выбора параметров развития транспортной инфраструктуры и выбор метода их количественного определения осуществляется расчет показателей значимости оценочных параметров с использованием метода экспертных оценок, затем проставляются или рассчитываются индивидуальные значения оценочных параметров.

Таблица 1.3 – Показатели развития транспортной инфраструктуры региона

Показатели	Метод расчета	Описание показателей формулы
1. «Производственная» составляющая		
1.1 Плотность грузовой массы в регионе	$P_{гп} = \frac{Q_i}{L_{привед.}}$	$Q_i$ – объем перевезенных грузов структурными отраслями по видам транспортных путей сообщения, тыс. т; $L_{привед.}$ – приведенная длина транспортных линий региона, км
1.2 Плотность транспортной сети на 1000 хозяйствующих субъектов региона	$P_{тс} = \frac{L_{привед.} * 1000}{Общ}$	$O_{общ}$ – общее число предприятий и организаций на территории региона
1.3 Показатель уровня транспортного обслуживания структурных отраслей	$Y_{то} = \frac{\sum QL_{гр.}}{Потгс/с}$	$\sum QL_{гр.}$ – грузооборот, т-км; $Потгс/с$ – объем отгруженных товаров (выполненных работ и услуг) собственного производства хозяйствующих субъектов региона, тыс. руб.
1.4 Развитость межрегионального сотрудничества	$C_{м/р} = \frac{(P_{ввоз} + P_{вывоз}) * 10}{N}$	$P_{ввоз}$ – объем ввезенной продукции в регион, т; $P_{вывоз}$ – объем вывезенной продукции за пределы региона, т; $N$ – численность населения региона, чел.
2. «Социальная» составляющая		

Окончание таблицы 1.3

Показатели	Метод расчета	Описание показателей формулы
2.1 Транспортная подвижность (мобильность) населения	$T_{пн} = \frac{\sum HL_{пасс}}{H}$	$\sum HL_{пасс}$ – пассажирооборот, пасс.-км
2.2 Транспортная дискриминация населения	$T_{дн} = \frac{H_{дискр}}{H} * 100\%$	$H_{дискр}$ – численность населения пунктов, транспортная доступность которых до центров услуг социально-гарантированного минимума превышает норму на 10%.
2.3 Коэффициент Энгеля	$K_э = \frac{L_{привед}}{\sqrt{S * H}}$	$S$ – площадь территории региона, тыс. км <sup>2</sup>
3. «Общерегиональная» составляющая		
3.1 Коэффициент Успенского	$K_y = \frac{L_{привед}}{\sqrt[3]{S * H * Q}}$	
3.2 Транспортная емкость транспортной инфраструктуры	$T_e = \frac{\sum PL_{привед}}{ВРП}$ $\sum PL_{привед} = \sum QL_{гр} + k \sum HL_{пасс}$	$\sum PL_{привед}$ – приведенная продукция транспорта, т-км; ВРП - валовой региональный продукт, тыс. руб. $\sum QL_{гр}$ – грузооборот, т-км; $\sum HL_{пасс}$ – пассажирооборот, пасс-км; $k$ – коэффициент приведения пассажиро-километра к тонно-километру.
3.3 Грузонапряженность и пассажиронапряженность	$E = \frac{\sum PL_{привед}}{L_{привед}}$	
3.4 Соотношение пассажирских и грузовых перевозок	$K_{пр} = \frac{\sum QL_{гр}}{k * \sum HL_{пасс}}$	
3.5 Доля инвестиций в транспортную инфраструктуру	$D_{ити} = \frac{И_{ти}}{И_{общ}}$	$И_{т.и.}$ – объем инвестиций в развитие транспортной инфраструктуры, руб.; $И_{общ}$ – общий объем инвестиций в развитие региона, руб.

Источник: [47, с. 124–129]

Следующим этапом оценки является расчет единичных показателей и оценка уровня развития транспортной инфраструктуры на основании расчета общего показателя и определение категории региона по уровню развития транспортной инфраструктуры. Невозможно достоверно точно оценить уровень

развития транспортной инфраструктуры региона по значениям единичных показателей транспортной обеспеченности и доступности региона, что обусловлено узкой специализацией данных показателей. Поэтому предлагается к рассмотрению методика оценки развития транспортной инфраструктуры региона на основании расчета общего показателя развития транспортной инфраструктуры методом многомерной классификации на основе многомерных средних.

Рассмотрим, каким образом можно оценить эффективность транспортных предприятий. Эффективность транспортных предприятий и средств определяется прежде всего показателями прибыльности. Необходимо вычислить уровень прибыльности всех транспортных предприятий в выбранном регионе и подсчитать как в ближней, так и в дальней перспективе.

Анализ прибыльности организации необходим для оценки ее способности получать доход на вложенные средства. Он выполняется на основании отчета о финансовых результатах. Показатели прибыльности могут иметь различные названия и формы расчета:

- коэффициент чистой прибыли (чистый предельный доход – ЧПД) рассчитывается как отношение величины чистой прибыли к величине дохода, полученного от продажи товаров и услуг;
- оборот на вложенный капитал (прибыльность вложенного капитала (инвестиции) рассчитывается как отношение величины чистой прибыли к величине общих активов организации;
- чистый доход на акционерный капитал показывает величину чистой прибыли в сравнении с акционерным капиталом (или разницей между активами и пассивами или обязательствами организации).

При анализе прибыльности особую значимость имеет величина показателя маржинальной прибыли. Если маржинальная прибыль организации в течение всего периода анализа прибыльности организации обладала высокими показателями, то это указывает на высокую возможность прибыльной продажи товаров или услуг. Наличие маржинальной прибыли при

нерентабельной работе организации свидетельствует о том, что у организации есть возможность получения рентабельной работы либо посредством уменьшения затрат, либо путем увеличения объемов производства продукции.

Теперь рассмотрим методы оценки эффективности управления транспортной системой. Оценка эффективности управленческих решений на стадии разработки и принятия осуществляется с использованием количественных и качественных показателей, норм и стандартов. К качественным показателям эффективности разработки управленческих решений могут быть отнесены:

- своевременность представления проекта решения;
- степень научной обоснованности решений, многовариантность расчетов, применение технических средств в процессе разработки;
- ориентация на изучение и использование прогрессивного отечественного и зарубежного опыта.

Количественная оценка эффективности управленческих решений на стадии разработки и принятия во многом затруднена из-за специфических особенностей управленческого труда, которые заключаются в следующем:

- управленческий труд, включая разработку и принятие решений, преимущественно творческий, трудно поддается нормированию и учету;
- реализация решения сопряжена с определенными социально-психологическими результатами, количественное выражение которых еще более затруднительно, чем экономических;
- результаты реализации решений проявляются опосредованно через деятельность коллектива предприятия в целом, в котором сложно выделить долю затрат труда управленческого. В итоге отождествляются результаты труда разработчиков решений и исполнителей, на которых направлено управленческое воздействие;
- затрудняет оценку эффективности решений и временной фактор, поскольку их реализация может быть как оперативной (сиюминутной), так и развернутой во времени (в течение дней, недель, месяцев и даже лет );

– затруднено и количественное выражение характеристик качества самих решений как основной предпосылки их эффективности, а также действий и взаимодействия отдельных работников.

Поэтому на стадии разработки и принятия управленческого решения можно дать только ориентировочную оценку его эффективности. Эффективность управленческого решения зависит не только от его абсолютной правильности, но и от того, что только будучи реализовано последовательно и в срок, оно достигнет поставленной цели. Следовательно, эффективность управленческого решения зависит как от качества самого решения, так и от качества его осуществления [25, с. 67–69].

Таким образом, были исследованы методические подходы к оценке эффективности транспортной системы. Необходимо учитывать каждый фактор, для того, чтобы оценивать эффективность наиболее точно. К каждой конкретной ситуации необходимо выбрать наиболее подходящий для этого метод оценки. Для оценки каждого элемента транспортной системы существуют свои методы, которые могут применяться лишь для оценки данного элемента. Комплексный подход ко всем элементам транспортной системы позволит оценить ее эффективность максимально грамотно.

### **Выводы по главе**

На данный момент, как и в прошлом, транспортная отрасль выполняет в мировой экономике незаменимые функции. Транспорт имеет некоторые особенности, отличающие его от других отраслей. Транспорт можно классифицировать по нескольким показателям. Транспортная система – это основополагающее понятие в теории транспортных перевозок.

Система управления региональными транспортными потоками должна способствовать развитию экономики региона, социально-экономическому прогрессу в нем и повышению уровня жизни каждого жителя данного региона. Необходимо грамотное государственное и муниципальное управление данной

области, поскольку во многом от управленческих решений данных структур зависит осуществление эффективного функционирования транспортной системы региона.

Существует множество методов оценки эффективности транспортной системы, каждый из которых имеет свои достоинства и недостатки. Их можно разделить на методы, которые предназначены для оценки эффективности малых транспортных систем, к примеру, улично-дорожную сеть города, и которые предназначены для оценки эффективности транспортных систем стран, континентов и макрорегионов. Для других элементов транспортной системы – транспортных средств, транспортных предприятий и управления ими применяются другие методы оценки эффективности.

## **2 Современное состояние включения Транссибирской магистрали в транспортную систему АТР**

### **2.1 Общая характеристика развития железнодорожного транспорта в РФ**

Железнодорожный транспорт на данный момент выполняет функции ведущего звена транспортной системы России [36]. Это сложилось исторически, и в дальнейшем его роль будет оставаться первостепенной. Железные дороги в нашей стране – это одна из тех связующих нитей, при помощи которых функционирует российская экономика и в частности промышленность.

Железнодорожная сеть в России – одна из крупнейших железнодорожных сетей в мире. Эксплуатационная протяжённость сети железных дорог общего пользования составляет 85,3 тыс. км, из них электрифицировано 43,4 тыс. км. Общая протяжённость железнодорожных путей составляет 124 тыс. км; по этому показателю Россия занимает 2-е место в мире, уступая только США (250 тыс. км), опережая Китай (общая протяжённость железных дорог к 2014 г. в КНР превысила 112 тыс. км, причём из них более 19 тыс. км обслуживают высокоскоростные поезда). По протяжённости электрифицированных дорог Россия занимает 1-е место в мире (2-е место у Китая – 38,5 тыс. км). Характерной особенностью железнодорожного транспорта в России является высокая доля электрифицированных дорог. По протяжённости электрифицированных магистралей Россия занимает 1-е место в мире (2-е место у Китая – 38,5 тыс. км).

Железнодорожным транспортом в России перевозится 27% пассажиров и 45% грузов (без учёта трубопроводного транспорта – 87% грузов), что подтверждает очень высокую роль железнодорожного транспорта в экономике России. Исторически сложилось так, что Россия «железнодорожная» страна в отличие, к примеру, от США, где подавляющее большинство грузоперевозок



осуществляет автотранспорт. В долгосрочной перспективе в стране по прежнему подавляющее количество грузоперевозок, в особенности на дальние расстояния, будет осуществляться железнодорожным транспортом.

В 2017 г., согласно международному рейтингу глобальной конкурентоспособности, качество железнодорожной инфраструктуры России находится на 23 месте в мире, а в целом по транспортной инфраструктуре – на 74-м месте. Однако стоит помнить, что большинство инфраструктуры следует модернизировать, для дальнейшего развития транспортной отрасли. Существует множество перспектив дальнейшего развития железных дорог в стране, и модернизация инфраструктуры – одна из важнейших задач, которую необходимо решить в процессе развития данного вида транспорта. Для того, чтобы понять роль железнодорожного транспорта в России в настоящее время, рассмотрим показатели, характеризующие железнодорожный транспорт на протяжении нескольких лет.

Таблица 2.1 – Объем перевозок грузов по видам транспорта в России в 2015–2017 гг., в тыс. т

	2015	2016	2017
Железнодорожный	1 217 948,6	1 226 951,1	1 049 792,3
Автомобильный	5 040 594,3	5 138 226,4	4 309 677,8
Морской	18 283	24 541,1	20 676,8
Внутренний водный	118 418,8	113 768,3	99 166,4
Воздушный	867,2	977	918,6
Трубопроводный	1 070 982,2	1 087 984,6	933 877,9

Источник [36]

Как можно выявить из вышеуказанной таблицы 2.1, железнодорожный транспорт занимает второе место после автомобильного по объемам перевозки грузов. Это связано с тем, что много грузов перевозятся на небольшие расстояния и на подобных маршрутах автомобильный транспорт вне конкуренции. В последнее время объем перевезенных грузов по железным дорогам снижается, однако это общая тенденция, характерная и для других видов транспорта. Рассмотрим объем грузооборота по видам транспорта в России в 2015–2017 гг. в таблице 2.2.

Таблица 2.2 – Объем грузооборота по видам транспорта в России в 2015–2017 гг., в млн ТКМ

	2015	2016	2017
Железнодорожный	2 305 945	2 344 087	2 062 452
Автомобильный	232 548,9	234 468,5	199 032,1
Морской	39 826,6	42 849,4	39 257,2
Внутренний водный	62 573,7	64 679,6	58 693,3
Воздушный	5 581,6	6 579,5	6 230,5
Трубопроводный	2 444 170,1	2 489 113,6	2 172 479

Источник [36]

Из вышеуказанной таблицы 2.2 можно сделать вывод, что по грузообороту железнодорожный транспорт занимает второе место после трубопроводного. Если же не принимать во внимание трубопроводный транспорт как несколько специфичный вид транспорта, то железнодорожный транспорт займет первое место с большим отрывом от других видов транспорта, что связано с его нацеленностью на дальние маршруты перевозок. В последний анализируемый год наблюдается снижение показателей грузооборота железнодорожного транспорта, однако данная тенденция характерна для всех видов транспорта. В таблице 2.3 рассмотрим объем перевозок пассажиров по видам транспорта в 2015–2017 гг.

Таблица 2.3 – Объем перевозок пассажиров по видам транспорта в России в 2015–2017 гг., тыс. человек

	2015	2016	2017
Железнодорожный	1 024 644,5	1 039 992,4	935 713
Автобусный	11 220 951	11 027 395,7	9 061 873,5
Внутренний водный	13 225,9	13 071,4	11 752,1
Морской	9 556,4	13 021	10 434,7
Воздушный	92 070,5	88 559,2	89 862,8

Источник [36]

Как видно в таблице 2.3 по объему перевозок пассажиров железнодорожный транспорт занимает второе место после автобусного. Однако стоит учитывать, что на дальних расстояниях автобусный транспорт не задействован, и подобные перевозки всецело осуществляют железнодорожный

и воздушный транспорт, и по объемам перевозки пассажиров воздушный транспорт почти в 10 раз проигрывает железнодорожному. В условиях высоких тарифов на авиабилеты, в долгосрочной перспективе объемы перевозок железнодорожным транспортом не должны сократиться и даже может намечаться тенденция к их увеличению. Рассмотрим объем пассажирооборота по видам транспорта в 2015–2017 гг.

Таблица 2.4 – Объем пассажирооборота по видам транспорта в России в 2015–2017 гг., в млн пассажиро-км

	2015	2016	2017
Железнодорожный	120 644,2	124 619,6	105 595,2
Автобусный	118 061,5	116 885,4	96 711,2
Внутренний водный	492,3	525,1	538,7
Морской	61,7	88,1	68,6
Воздушный	226 849,2	215 593,9	220 757,4

Источник [36]

В таблице 2.4 показано, что по объемам пассажирооборота железнодорожный транспорт занимает второе место после воздушного. Это связано с преимущественным выбором пассажирами воздушного транспорта на очень дальних расстояниях, что в географических условиях такой страны, как Россия, занимают очень большую долю пассажирских перевозок. Однако ввиду высоких тарифов на авиатранспорт показатели пассажирооборота железнодорожного транспорта не должны сокращаться в дальнейшем, а при условии, что нынешнее экономическое положение в стране имеет тенденцию к нестабильности, данные показатели могут и вырасти.

Подводя итог анализа вышеуказанных таблиц, можно сказать, что железнодорожный транспорт занимает очень важное место в транспортной системе России, занимает одно из лидирующих мест по грузообороту и пассажирообороту, по объемам перевозки как грузов, так и пассажиров. Рассмотрим в хронологическом разрезе положение данного вида транспорта в современной России.

В 1990-е гг. практически не строилось новых железных дорог, ухудшилось состояние вокзалов, пригородных поездов и поездов дальнего

следования. В конце 2003 г., в рамках программы по разделению регулирующих и хозяйствующих функций Министерства путей сообщения РФ, все основные активы последнего были переданы в созданное ОАО «Российские железные дороги». Само Министерство путей сообщения, просуществовав ещё непродолжительное время, было упразднено, а оставшийся персонал перешёл в Министерство транспорта РФ. ОАО «РЖД», принадлежащее на 100% Российской Федерации, и его дочерние общества являются основными железнодорожными операторами России. Прочие перевозчики имеют практически незаметную долю рынка, несущественную (по сравнению с РЖД) сеть дорог (в ряде случаев – изолированную от сети железных дорог России) или вовсе не имеют своей инфраструктуры (а только собственный парк вагонов). Главной миссией РЖД, с официальных источников самой компании, считается удовлетворение потребительского спроса на перевозки и дальнейшая интеграция в транспортную систему, как Евразии, так и АТР.

Железные дороги имеются в 80 из 85 регионов России. В европейской части России железнодорожная сеть имеет радиальный вид – железные дороги сходятся к Москве, и относительно высокую плотность. Московский железнодорожный узел является одним из крупнейших в мире. В азиатской части железнодорожная сеть имеет широтную протяжённость и небольшую плотность. Сеть железных дорог в северной и восточной части России остаётся скудной. С некоторыми регионами (Крайний Север, включая Магаданскую область, Чукотский автономный округ, Камчатку) до сих пор нет железнодорожного сообщения, что для такой протяжённой страны, как Россия, является стратегическим тормозом и угрозой для экономической безопасности. В России в качестве основного стандарта ширины железнодорожной колеи, в отличие от большинства европейских стран, Америки и Китая уложена колея с шириной 1520 мм. На острове Сахалин в силу исторических причин (часть острова с 1905 по 1945 гг. была под управлением Японии) ширина колеи составляет 1067 мм. Иногда данный фактор способствует задержкам на стыковых станциях, где производится переход на стандартную европейскую

колею, и сокращение времени перестановки колесных пар вагонов является одной из тех задач, которые необходимо решить на пути ко всемирной транспортной интеграции.

Важность железнодорожной отрасли может проиллюстрировать тот факт, что годовой объём закупок ОАО «РЖД» у отечественных предприятий в 2017 г. составил 904,9 млрд руб. Главными поставщиками холдинга являются предприятия чёрной металлургии, топливно-энергетического комплекса, машиностроительные заводы, производители разных типов готовой продукции и оборудования. ОАО «РЖД» является крупнейшим работодателем в РФ – в компании работают около 900 тыс. человек, и во многих населенных пунктах России

В 2008 г. Правительство РФ утвердило Стратегию развития железнодорожного транспорта РФ до 2030 г., в которой описан комплекс мероприятий по строительству и модернизации железных дорог, модернизации и введению новых стандартов подвижного состава, улучшению инфраструктуры дорог. Программа разбита на два этапа: 2008–2015 гг. (1-й этап) и 2016–2030 гг. (2-й этап) и содержит два сценария развития: минимальный (ориентированный на ресурсно-сырьевое развитие России) и максимальный (инновационное развитие). Стратегия, в частности, предусматривает строительство 5,1 тыс. км дорог на первом этапе и от 10,8 до 15,5 тыс. км (в зависимости от многочисленных условий) – на втором этапе. Так, до 2020 г. должны быть завершены участки Полуночное – Обская – Салехард (856 км), Прохоровка – Журавка – Батайск (748 км), Кызыл – Курагино (460 км), Томмот – Якутск (включая участок на левом берегу Лены) (555 км), Нарын-1 – Лугокан (375 км), Паюта – Бованенково (331 км), Обская – Салехард – Надым – Пангоды (530 км) [36].

В случае выполнения Стратегии общая протяжённость эксплуатационной длины железных дорог России достигнет к 2030 г. величины 145–150 тыс. км. В Стратегии подчёркивается роль железных дорог в рамках задач укрепления экономического суверенитета, национальной безопасности и

обороноспособности страны, снижения совокупных транспортных издержек экономики. Железнодорожный транспорт оказался единственным, для которого написана и утверждена отдельная Стратегия, которая действует наряду с утверждённой в 2008 г. Транспортной стратегией РФ, в схожие сроки, до 2030 г. К этому времени, как ожидалось, произойдёт консолидация рынка грузовых перевозок в руках трёх-четырёх крупнейших перевозчиков примерно с равной долей рынка.

Услуги локомотивной тяги планировалось частично передать рыночным игрокам локального уровня (локальным перевозчикам), которые, как предполагалось, стали бы заниматься перевозками на отдельных участках сети железных дорог, в том числе конкурируя с РЖД. Кроме того, планировался перевод отношений между государством и РЖД на «сетевой контракт». Целевая модель рынка грузовых железнодорожных перевозок, представленная в 2011 г. Минтрансом РФ Правительству, была разработана РЖД совместно с компанией McKinsey.

К 2017 г. стало ясно, что эти цели далеки от осуществления, остаются долгосрочной перспективой. Этот план выполнен не в полной мере, так как не были выполнены цели осуществления конкуренции на данном рынке. В условиях монополии РЖД на инфраструктуру вышеуказанные планы остаются долгосрочной перспективой. Можно сказать, что на данный момент с момента утверждения стратегии реализован первый вариант развития экономики России, построенный на добыче ресурсов, и дальнейшее развитие железных дорог следует осуществлять, памятуя об общем состоянии экономики, которая вошла в относительную стагнацию.

В итоге были осуществлены следующие мероприятия: к 2013 г. общее число грузовых вагонов российской принадлежности на сети РЖД достигло более 1 млн 170 тыс. единиц, из них избыточный парк – 238 тыс. вагонов. В 2014 г. финансовые потери из-за избытка вагонов на сети оценивались компанией РЖД в 14 млрд р. Большая часть грузового вагонного парка находилась в руках частных операторов. Однако наличие избыточного парка и

значительного числа собственников грузовых вагонов, у каждого из которых собственное представление, куда и как должен двигаться вагон, породило проблемы технологической координации грузоперевозок в масштабах страны [8].

К 2010 г. в частные руки ушла лишь четверть рынка грузоперевозок (10 млрд долларов), причём она формировалась за счёт «вагонной составляющей» грузового тарифа, оцениваемой в 15 % общей ставки. Плата за инфраструктуру и локомотивную тягу собирается ОАО «РЖД», приватизация этих хозяйств в обозримой перспективе не планируется. Коренное разгосударствление российской железнодорожной отрасли – раздел рынка вагонов для грузоперевозок произошел 28 октября 2011 г., когда в результате крупнейшей в истории России приватизационной сделки 75% акций ОАО «Первая грузовая компания», принадлежащих ОАО «РЖД», были с большим дисконтом проданы ООО «Независимая транспортная компания». Таким образом, частный владелец вагонного парка в качестве самого мощного в РФ оператора подвижного состава стал контролировать четверть рынка грузовых перевозок по железной дороге.

Одним из главных результатов реформы стало создание конкурентного рынка оперирования грузовыми вагонами. Предоставление операторами подвижного состава вагонов под грузоперевозки стало осуществляться на условиях договорных цен. При этом практика обнаружила незаинтересованность операторов в предоставлении грузоотправителям вагонов под перевозки низкостоймых грузов и мелких партий грузов. Ряд экспертов утверждал, что либерализация «вагонного» рынка — чуть ли не единственный существенный результат реформы. Вместе с тем отмечалось, что итогом приватизации грузового вагонного парка стал резкий рост простоя вагонов (в три раза) и пробега порожних вагонов в 2017 г. [8].

С 1 апреля 2015 г. начали действовать новые положения Федерального закона о железнодорожном транспорте (№ 503–ФЗ). Впервые в истории железнодорожного транспорта в России был закреплён принцип платности

занятия сетевой инфраструктуры общего пользования сверх нормативного времени. Были впервые определены понятие «оператор железнодорожного подвижного состава»; порядок использования услуг инфраструктуры общего пользования железнодорожной сети; усилена ответственность пользователей услугами железнодорожного транспорта за обеспечение своевременной уборки с путей РЖД порожних вагонов после выгрузки; установлен порядок определения просрочки в доставке груза. Тем не менее, на практике закон не привел к ожидаемому улучшению. К 2017 г. не сформировалась эффективная система взаимной ответственности между операторами подвижного состава, грузоотправителем и грузополучателем. Существенного стимулирующего влияния на чёткое обеспечение грузоотправителей грузовыми вагонами закон не оказал, а проблемы перевозок низкодоходных грузов и мелких партий грузов остаются по-прежнему актуальными: операторы стараются уклониться от дешёвых перевозок своим парком. Иллюстрируя данную проблему, можно привести пример, что ритейлеры в Новосибирской области вынуждены возить овощи и фрукты из Краснодарского края фурами, поскольку на железной дороге чересчур высокие тарифы и продолжительное обслуживание. Железная дорога стала отсеивать клиентов, и подавляющее большинство перевозок сейчас – это продукция тяжелых отраслей промышленности, продукция нефтяной и угольной промышленности, и для ОАО «РЖД» зачастую невыгодно принимать к перевозке недостаточные по объему или неподходящие по номенклатуре грузы.

Подводя итоги, можно отметить что, анализируя проблему выравнивания финансовых и налоговых условий для различных видов транспорта в РФ, аналитики обращали внимание, что пассажирский железнодорожный транспорт ОАО «РЖД» в ходе реформы оказался в менее выгодных условиях, чем федеральные автомобильные дороги, судоходные и гидротехнические сооружения, инфраструктура воздушного транспорта, которые, в отличие от железных дорог, не облагаются налогами на имущество, а с учётом скрытых бюджетных расходов получают гораздо больше государственных субсидий. В



силу этого обстоятельства создаётся неадекватное представление об экономической эффективности железнодорожного транспорта.

Рассмотрим теперь структуру управления железнодорожной отраслью в России. Общее руководство железнодорожным транспортом, как и другими видами транспорта, осуществляет Министерство транспорта РФ. Конкретно над железнодорожным транспортом также осуществляет контроль и координацию Федеральное агентство железнодорожного транспорта – Росжелдор. Также за железнодорожной отраслью надзирает еще одно ведомство – Федеральное агентство по надзору в сфере транспорта, в составе которого существует подразделение по надзору конкретно за железнодорожной отраслью – Госжелнадзор. Также железные дороги входят в сферу деятельности транспортной прокуратуры, и иных правоохранительных ведомств, специализирующихся на транспортной сфере.

Помимо основной компании – ОАО «РЖД» существуют 18 ее региональных филиалов, работающих в различных регионах страны. Список филиалов представлен в таблице 2.5.

Таблица 2.5 – Список филиалов ОАО «РЖД»

Название филиала	Управление
Восточно-Сибирская железная дорога	Иркутск
Горьковская железная дорога	Нижний Новгород
Дальневосточная железная дорога	Хабаровск
Забайкальская железная дорога	Чита
Западно-Сибирская железная дорога	Новосибирск
Калининградская железная дорога	Калининград
Красноярская железная дорога	Красноярск
Куйбышевская железная дорога	Самара
Московская железная дорога	Москва
Октябрьская железная дорога	Санкт-Петербург
Приволжская железная дорога	Саратов
Свердловская железная дорога	Екатеринбург
Северная железная дорога	Ярославль
Северо-Кавказская железная дорога	Ростов-на-Дону

### Окончание таблицы 2.5

Название филиала	Управление
Юго-Восточная железная дорога	Воронеж
Южно-Уральская железная дорога	Челябинск

Источник [36]

Это сделано для лучшей координации работы и эффективного управления в масштабах такой большой страны, как Российская Федерация. Формирование филиалов происходило по принципу наследования советской структуры управления железными дорогами, которая зарекомендовала себя как относительно надежная в сложившихся условиях.

Также ОАО «РЖД» принадлежит несколько дочерних компаний:

- АО «Федеральная пассажирская компания»;
- АО «Первая грузовая компания» (до ноября 2011 г.);
- АО «Федеральная грузовая компания»;
- ПАО «ТрансКонтейнер»;
- АО «РЖД Логистика»;
- ООО «Аэроэкспресс» (у «РЖД» осталась доля 25%).
- ОАО «Железные дороги Якутии» и прочими.

Одним из основополагающих стержней в железнодорожной системе страны является Транссибирская магистраль. Транссибирская железнодорожная магистраль (Транссиб) – железная дорога через Евразию, соединяющая Москву с крупнейшими сибирскими и дальневосточными городами России. Длина магистрали 9288,2 км, это самая длинная железная дорога в мире. В 2002 г. на станции Ружино завершена ее полная электрификация [8]. Транссибирская магистраль в свое время способствовала заселению Сибири, развитию экономики страны в дальнейшее время, и по сей день остается одной из главнейших транспортных артерий страны.

В настоящее время это мощная двухпутная магистраль, электрифицированная на всей протяженности и оборудованная современными видами связи. На магистрали постоянно осуществляется внедрение наиболее новых информационных технологий и на их основе происходит улучшение

управления перевозочным процессом. Транссибирская магистраль – это одна из тех транспортных артерий, которая связывает Россию со странами АТР.

Правительством РФ и ОАО «РЖД» разработан и реализуется комплекс мер по дальнейшему увеличению транзитного потенциала всего транспортного коридора между Европой и странами Азиатско-Тихоокеанского региона, формируемого на основе Транссиба, а именно:

- реализуются масштабные инвестиционные проекты в восточной части Транссиба для обеспечения роста железнодорожных перевозок и транзита между Россией и Китаем;

- проводится необходимое развитие железнодорожных станций на границе с Монголией, Китаем и КНДР;

- усиливаются подходы к морским портам;

- проводится модернизация контейнерных терминалов в соответствии с мировыми стандартами;

- ведется комплексная реконструкция участка Карымская – Забайкальск для обеспечения возрастающих объемов перевозок грузов в Китай (прежде всего нефти).

ОАО «РЖД» планирует направить около 50 млрд р. на реконструкцию Транссиба. К 2017 г. уже реализован комплекс мероприятий, направленных на электрификацию линий магистрали, реконструкцию мостов, тоннелей и крупных станций. Особое внимание уделяется развитию коридоров Приморье-1 и Приморье-2, а также организации прямого сообщения между Республикой Корея, КНДР и РФ. Большая протяженность Транссибирской магистрали, к сожалению, не означает ее хорошей пропускной способности. Кризис оказал негативное влияние на все без исключения сферы экономики страны, в том числе и железнодорожное сообщение. Поэтому в плане организационных вопросов акцент в данный момент делается именно на повышение пропускной способности магистрали. При этом проводятся мероприятия, направленные прежде всего: на устранение проблемы несвоевременной уборки частных вагонов с путей общего пользования; привлечение частных инвестиций в

развитие инфраструктуры магистрали; эффективное комбинирование каждого вида транспорта, участвующего в перевозках.

С 2017 по 2020 г. планируется построить и реконструировать более 90 станций и 40 разъездов, уложить порядка 570 километров дополнительных главных путей, завершить строительство нового однопутного Байкальского тоннеля протяжённостью 6,7 километра. До конца 2017 г. планируется ввести в эксплуатацию порядка 40 километров вторых путей, свыше 75 километров станционных путей, уложить 219 комплектов стрелочных переводов, модернизировать более 880 километров пути, реконструировать 33 малых моста. С начала реализации проекта по развитию железных дорог Восточного полигона реконструировано более 4 тыс. километров пути [36].

Можно подытожить, что железнодорожный транспорт в России – это один из самых востребованных видов транспорта, и большинство грузов и пассажиров пользуются именно им. Для того, чтобы понять роль Транссиба в транспортной системе АТР, необходимо проанализировать грузопотоки по Транссибу в направлении АТР.

## **2.2 Анализ грузовых перевозок по Транссибирской магистрали в направлении АТР**

В данном пункте проанализируем показатели грузоперевозок по Транссибу в направлении АТР и начнем с характеристики транспортной системы АТР. Сейчас с уверенностью можно сказать, что экономический центр мира переместился из северо-атлантического региона в тихоокеанский. В АТР находятся два мощнейших государства современности – Соединенные Штаты Америки и Китайская Народная Республика, и это определяет крупнейшую важность данного региона, а, следовательно, и экономических отношений в этом регионе. Китай в данный момент – это крупнейший мировой экспортер, и один из крупнейших мировых импортеров – наряду с прочими странами северо-восточной Азии он является одним из основных потребителей

минерального сырья. На долю этих стран приходится более половины морских перевозок нефти, 40% мирового импорта железной руды, 1/3 коксующего угля. Исходя из этого положения, важность экономических взаимоотношений с Китаем, Кореей, Японией и прочими странами АТР нельзя недооценивать. Сейчас произошел так называемый «поворот на восток» внешней политики России, итогом которого должно стать увеличение экономических взаимоотношений со странами Восточной Азии, углубление экономического и политического сотрудничества и взаимная интеграция. В контексте этих перспектив очень важно правильно оценить роль России и Транссибирской магистрали в транспортной системе АТР, и сделать соответствующие выводы.

На данный момент Европа и АТР – два географических региона, в которых происходит наиболее бурная экономическая деятельность, и объем торговли между ними ежегодно растет. В 2010 г. общий объем товарооборота между странами АТР и Европы в стоимостном выражении составил свыше 810 млрд долларов США. По сравнению с 2000 г. он вырос на 37%. К 2020 г., по прогнозам некоторых аналитиков, он увеличится еще на 22–25%. Это обуславливает рост грузовых перевозок во множество раз. В 2010 г. в общей структуре грузопотока между странами АТР и Европы свыше 70 % приходилось на долю промышленных товаров с высокой степенью обработки. В 2016 г. доля подобных товаров составляла около 76%, к 2020 г. данный показатель возрастет до 82–85%. В 2011 г. в азиатско-европейских перевозках было задействовано свыше 9 млн контейнеров ДФЭ. К 2020 г. их количество возрастет на 38–40%. При этом опережающими темпами будет расти спрос на специализированные контейнеры. В условиях всеобщей стандартизации и глобализации, такая универсальная тара, как контейнер, имеет большие перспективы к дальнейшему использованию во все больших масштабах. Для выполнения поставленной задачи в данном пункте в первую очередь необходимо рассмотреть нынешнее состояние транспортной системы АТР.

В Азиатско-Тихоокеанском Регионе наиболее развито морское сообщение, также активно развивается воздушное сообщение, строятся

крупные международные авиаузлы, которые необходимы для всё большего числа туристов, прибывающих в регион. Из наземных средств передвижения наиболее перспективным является железнодорожный транспорт, но только на материковых частях государств данного региона, и больших населенных островах, наподобие японского о. Хонсю и индонезийского о. Ява. Ещё одним из направлений развития является трубопроводный транспорт, и в этом имеются огромные перспективы именно для России. Российские ресурсы очень привлекательны для многих стран АТР, и трубопроводный транспорт даст возможность получать их эффективнее и в большем объеме.

В плане водного сообщения, в настоящий момент наиболее активно в этом направлении работает Китай, создавая новые крупные порты на своем восточном побережье, а также успешно реализовывая проекты по строительству морских портов в КНДР, например, Раджин-Сонбон. Развитые страны наиболее заинтересованы в транспортировке сжиженного природного газа, например Республика Корея имеет крупный порт в Пусане, в котором построено три терминала по приёму сжиженного природного газа, и этот вид деятельности будет расширяться. В России также заинтересованы в экспорте сжиженного природного газа в восточном направлении – это входит в рамки Стратегии–2020, где чётко указано о диверсификации партнёров в сфере экспорта энергоносителей, в связи с чем на Сахалине в настоящий момент строится два терминала по отправке судов со сжиженным природным газом, планируется постройка третьего терминала, а также завод по сжижению природного газа. В исследуемом регионе развитая водная транспортная сеть: регион является важным мировым морским транспортным узлом, соединяющим Новый Свет со Старым. Большой толчок к развитию получила контейнерная перевозка грузов благодаря своей универсальности, так как именно здесь производятся самые различные виды товаров, от электроники до автомобилей и других видов тяжёлой промышленности. С южной стороны, а именно из Австралии и Новой Зеландии, по всему миру отправляются суда, специализированные на перевозке замороженного мяса, прежде всего,

говядины. Можно сказать, что морской транспорт – это основа транспортной системы АТР, поскольку данный регион формируется на основе водного объекта – Тихого океана. Учитывая весьма специфическую роль в грузоперевозках авиатранспорта, уменьшения роли морского транспорта в данном регионе ожидать не приходится.

Говоря об авиаперевозках, стоит отметить, что этот сектор в недавнем времени получил сильный толчок к развитию. Многие страны АТР, особенно это касается азиатских стран, где значительную часть бюджета формирует туристический бизнес, заинтересованы в увеличении пассажиропотока за счёт авиаперевозок, к тому же для воздушного сообщения Азиатско-Тихоокеанский Регион также является ключевым, так как потенциально является пересадочным узлом. В связи с этим в азиатских странах исследуемого региона растёт конкуренция между аэропортами: недавно было произведено расширение южнокорейского аэропорта Инчхон, сингапурского аэропорта Чанги, Россия также старается не отставать, собираясь продвинуть Международный Аэропорт Владивосток в десятку лучших аэропортов АТР, подписав соответствующий меморандум с аэропортом Инчхон в 2009 г. Ввиду характера АТР как морского региона, авиатранспорт наряду с морским является одним из столпов транспортной системы данного региона. Поэтому важность авиатранспорта, в особенности в сфере пассажирских перевозок, нельзя недооценивать.

Тема железнодорожного транспорта в Азиатско-Тихоокеанском Регионе интересна в связи с Корейским полуостровом. Находясь в географическом центре наиболее динамично развивающегося региона, это место могло бы стать наиболее востребованным транспортным узлом, а железные дороги обеспечили бы удобную доставку грузов и пассажиров в порты и из портов. Однако в силу политических обстоятельств, известную как конфликт Севера и Юга Кореи, данный проект ещё с начала 2000-х гг. находится на стадии рассмотрения и, похоже, ещё нескоро сможет сдвинуться с мёртвой точки. Этот проект также является важным и для осуществления другого транспортного проекта –

трубопровода из России в Южную Корею, так как строительство железной дороги облегчило бы доставку комплектующих трубопровода на место строительства. Других крупных железнодорожных проектов в Азиатско-Тихоокеанском Регионе пока не планируется.

Что же касается трубопроводного транспорта, то это вид транспортировки грузов для Азиатско-Тихоокеанского Региона, неразрывно ассоциирующийся с экспортом углеводородов из Российской Федерации. Проекты газопроводов и нефтепроводов имеются у России с Японией и Южной Кореей. Этот способ является, в плане строительства, дорогостоящим, однако в процессе эксплуатации экономятся значительные средства. В настоящий момент камнем преткновения являются большие инвестиции, необходимые для осуществления таких проектов. Касательно проекта газопровода в Южную Корею, то в недавнем времени им активно заинтересовался Китай, растущая экономика которого требует всё больше и больше энергоресурсов для обеспечения бесперебойной работы. С этой точки зрения интересно дальнейшее развитие этого проекта, поскольку Китай, который заинтересован в диверсификации своих источников нефти и газа, сможет оказать эффективное влияние на КНДР, которая в данном проекте выступает в роли посредника, который будет получать плату за транзит в размере до 200 млн долларов США.

Автомобильный транспорт в АТР развит по-разному, в каких-то странах, к примеру, США, это один из самых развитых видов транспорта, который формирует около 85% грузооборота внутри страны, в отдельных странах большинство дорог выполнены из некачественных материалов и автотранспорт не играет большой роли. В КНР, Южной Корее и Японии создана сеть автомагистралей, которые в целом удовлетворяют потребность в автомобильных перевозках. В дальневосточной части России, непосредственно примыкающей к Тихому океану и имеющей наиболее прочные связи с АТР, автодорожная сеть развита недостаточно, и уровень покрытия территории дорогами в данном регионе слаб. Однако многие государственные программы предусматривают развитие дорожной сети в ДВФО, и определенные



перспективы развития автомобильного транспорта на Дальнем Востоке РФ есть.

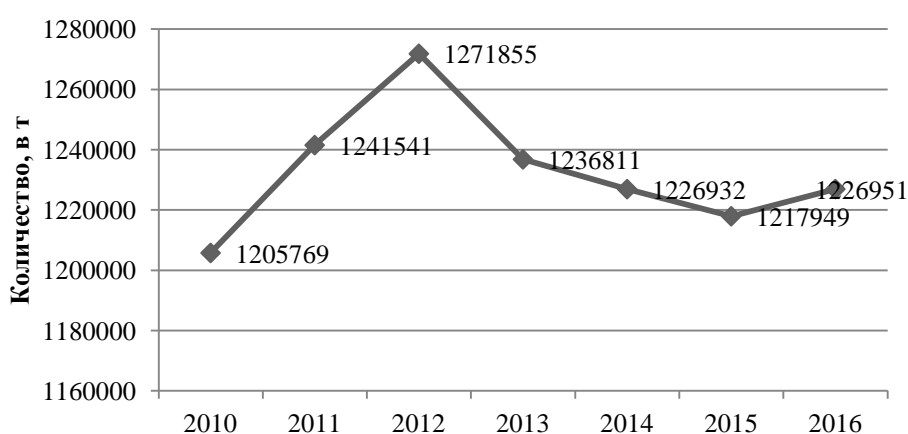
В Азиатско-Тихоокеанском регионе происходит товарообмен между двумя влиятельнейшими государствами на планете – США и КНР. Это отношения между сверхдержавой и потенциальной сверхдержавой, это торговая связь между первой и второй экономиками мира, между странами с первым и третьим по количеству населения. Морской путь между портами Китая и западного побережья США считается одним из самых загруженных на планете. Действительно, иначе и быть не могло в случае перевозок между крупнейшим мировым экспортером и крупнейшим мировым импортером. В данном случае имеется давно сформированный торговый путь, альтернативы которому не существует, за исключением применения авиатранспорта для перевозки особых товарных групп. Однако у других торговых путей есть условия, при которых Россия может получить выгоду от транзитного сообщения по своей территории, например от перевозок товаров из восточной Азии в Европу и в обратном направлении.

Грузопотоки из АТР в Европу в данный момент стали вторым по важности после американо-китайских торговым направлением. Европа остается одним из главных мировых центров потребления, а АТР по прежнему является своего рода «мировой фабрикой», где производится большинство потребительских товаров. Перевозки грузов из восточноазиатских стран и стран юго-восточной Азии в Европу происходят в основном по морскому пути через Суэцкий канал. Однако при определенных условиях определенный процент от общего объема отправляемых грузов можно перевозить транзитом через территорию России, однако для достижения заданного уровня требуется провести некоторые преобразования.

Для проведения анализа объема перевозок по Транссибу в АТР необходимо определить, какие грузы в основном перевозятся по данной магистрали. Это позволит выявить основные закономерности грузоперевозок,

позволит выявить основные проблемы и выработать перспективные направления для развития.

Рассмотрим, в каком количестве провозятся грузы по Транссибирской магистрали в направлении АТР. На рисунке 2.1 изображено, какие изменения претерпевал объем перевозимых грузов в 2010–2016 гг. Это позволит узнать, насколько в динамике изменилось положение на рынке железнодорожных перевозок.



Источник [36]

Рисунок 2.1 – Динамика объема перевозимых грузов по Транссибирской магистрали в АТР в 2010–2016 гг., в тыс. т

За 6 лет объем перевозимых по магистрали грузов увеличился, также за период исследования темп прироста снизился с 2,96% в 2012 г. до 0,73% в 2016 г. Среднегодовой темп прироста составил 0,31 %. Это связано отчасти с восстановлением экономики после некоторых негативных явлений, которые возникли в 2014 г., когда российская экономика в целом пережила упадок.

Для качественного понимания процессов, происходящих как в железнодорожной отрасли в целом, так и на Транссибирской магистрали, необходимо проанализировать структуру грузоперевозок по данному маршруту в таблице 2.6. Это позволит понять, какие из грузов наиболее востребованы на магистрали, а какие имеют не столь существенные объемы перевозки.

Необходимо определить ежегодный прирост по каждому виду груза на протяжении 6 лет, с 2011 г. по 2016 г., а также общий прирост за 6 лет.

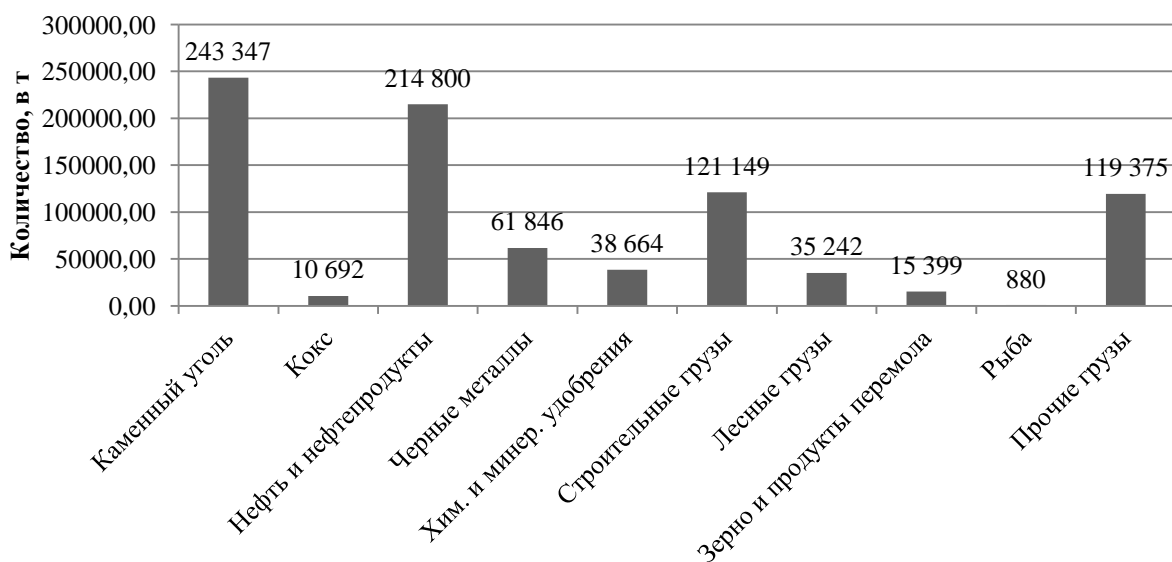
Таблица 2.6 – Темпы прироста объема перевозок различных видов грузов по Транссибу в 2011–2016 гг., в тыс. т

	2011	2012	2013	2014	2015	2016	За 2011– 2016
Каменный уголь	3,44	3,85	1,03	1,49	3,00	1,95	15,70
Кокс	2,82	-1,95	-9,60	2,99	-5,99	5,52	-6,89
Нефть и нефтепродукты	-1,07	3,29	-3,06	2,44	-1,97	-6,05	-6,54
Черные металлы	1,07	-0,24	-4,49	2,52	-0,64	-0,49	-2,4
Химические и минеральные удобрения	2,30	-3,08	4,24	4,72	4,42	3,99	17,55
Строительные грузы	10,67	14,35	-5,67	-17,07	-7,21	7,97	-0,83
Лесные грузы	-2,00	-10,79	-1,57	8,51	2,02	6,89	1,83
Зерно и продукты перемола	10,46	1,73	-21,04	28,22	2,74	2,04	19,30
Рыба	-4,34	-46,96	-11,06	-4,89	-12,63	-6,88	-65,09
Прочие грузы	0,96	-0,87	-6,72	-0,22	0,59	3,49	-3,02

Источник [36]

Из таблицы 2.6 можно выявить, что в 2016 году наблюдается прирост объема перевозок таких грузов, как каменный уголь, кокс, химические и минеральные удобрения, строительные грузы, лесные грузы, зерно и прочие грузы. Падение объемов перевозок наблюдается по нефти и нефтепродуктам, черным металлам и рыбе. За 6 лет значительно увеличился объем перевозок каменного угля, химических и минеральных удобрений, зерна и продуктов перемола. Наблюдается значительное падение объема перевозок рыбных грузов

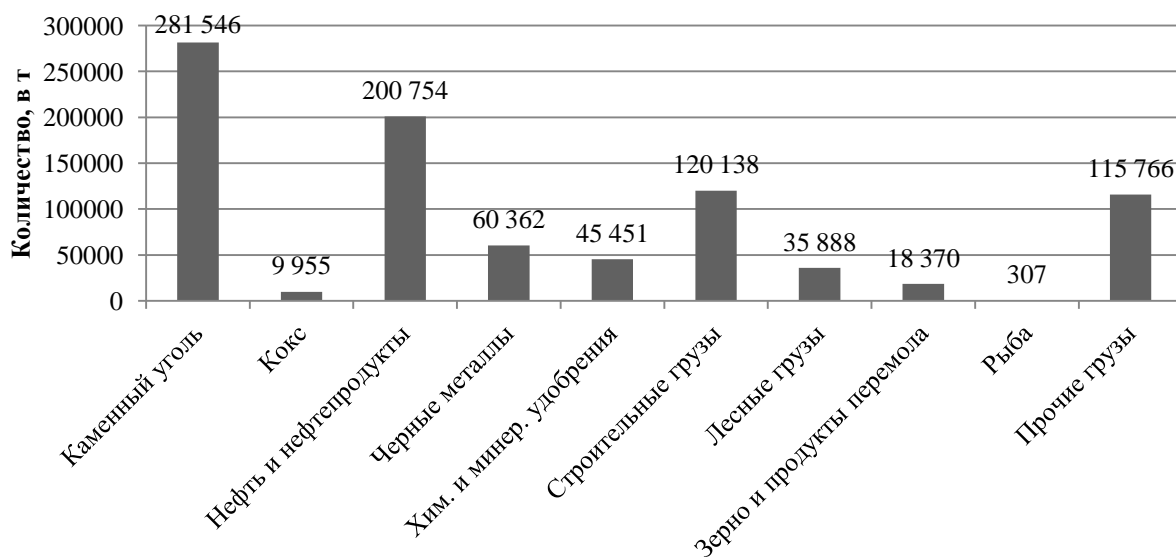
На рисунке 2.2 и рисунке 2.3 рассмотрим объемы перевезенных по Транссибирской магистрали грузов сначала в 2010 г., а затем в 2016 г. Это позволит выявить изменения в структуре грузоперевозок, произошедшие за 6 лет.



Источник [36]

Рисунок 2.2– Объемы перевозок различных видов грузов по Транссибу в 2010 г., в т

Из рисунка 2.2 видно, что большинство перевезенных грузов – это каменный уголь и нефть и нефтепродукты. Рассмотрим теперь показатели объемов перевозок в 2016 г.



Источник [36]

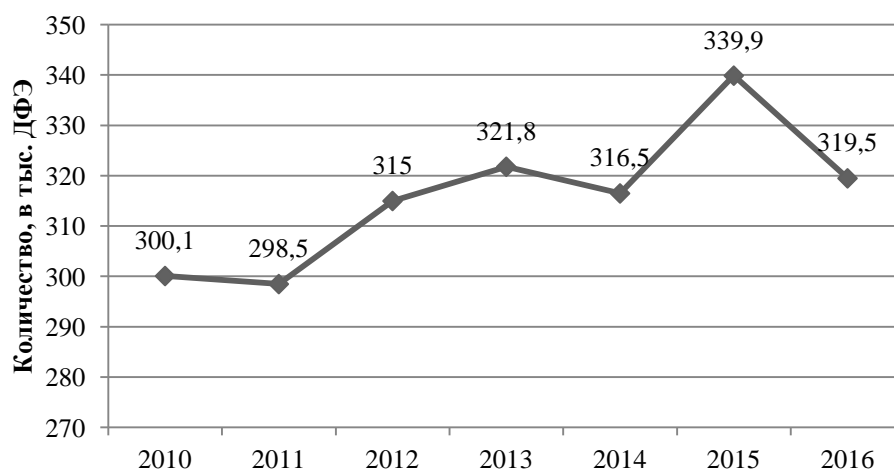
Рисунок 2.3 – Объемы перевозок различных видов грузов по Транссибу в 2016 г., в т

За шесть лет структура грузоперевозок изменилось не очень сильно, лидирующие места по прежнему занимают каменный уголь, нефть и нефтепродукты и строительные грузы. Это связано, прежде всего, с тем, что подобные грузы эффективнее всего перевозить только по железной дороге. Как уже отмечалось, заметно падение объемов перевозки рыбы.

Из вышеуказанного рисунка 2.3 можно выявить, что большинство грузов перевозимых по Транссибу – это уголь и нефть. Доля строительных и прочих грузов намного меньше. В 2016 г. уголь занимает 27%, нефтепродукты – 20%. Строительные и прочие грузы – по 11%.

По Транссибу перевозится более 50% внешнеторговых и транзитных грузов. Это определяет особую роль Транссибирской магистрали в транспортной системе России. Транссибирская магистраль должна стать эффективным транспортным путем, который позволит взаимодействовать с АТР наиболее выгодно для нашей страны. Существуют огромные перспективы осуществления транзитных перевозок товаров из стран АТР в Европу через территорию России. Однако, несмотря на то, что доставка грузов из Европы в Азию с участием Транссиба осуществляется почти в 2 раза быстрее, чем морским путем, основные объемы перевозок следуют альтернативным морским маршрутом.

За 2016 г., по данным Координационного Совета по Транссибирским перевозкам, по Транссибу увеличились объемы перевозок в сообщении Россия – Китай. Объем транспортировки контейнеров между Китаем и Россией составил 224,1 тыс. ДФЭ. Это на 5% выше, чем за аналогичный период 2015 г. Этому также способствовал рост транзита китайских товаров в Европу– 46,2 тыс. ДФЭ (больше на 54%). Импорт составил 103, 5 тыс. ДФЭ (меньше на 3%), а экспорт – 74,3 тыс. ДФЭ (меньше на 2%). Рассмотрим теперь динамику объемов перевозок контейнеров по Транссибу в сообщении Россия – АТР с 2010 по 2016 гг.



Источник [36]

Рисунок 2.4 – Объемы перевозок контейнеров по Транссибирской магистрали в сообщении Россия – страны АТР в 2010-2016 гг., в тыс. ДФЭ

Как можно видеть на рисунке 2.4, объем перевозок крупнотоннажных контейнеров в сообщении Россия – страны АТР по Транссибу в 2016 г. составил 319,5 тыс. ДФЭ (на 6% меньше к аналогичному периоду 2015 г.), из них: импорт – 123,4 тыс. ДФЭ (на 4% меньше), транзит – 64,6 тыс. ДФЭ (на 15% меньше), экспорт – 131,4 тыс. ДФЭ (на 2% меньше). Рассмотрим теперь показатели оборота контейнеров между Россией и Южной Кореей.

За 2016 г. между Россией и Республикой Корея было перевезено 45,2 тыс. ДФЭ, что на 47% ниже, чем за аналогичный период 2015 г. При этом импорт составил 14,6 тыс. ДФЭ (на 13% меньше), транзит – 12 тыс. ДФЭ (на 71% меньше), а экспорт – 18,6 тыс. ДФЭ (на 32% меньше).

Между Россией и Японией в 2016 г. было перевезено 43,7 тыс. ДФЭ, что снизилось на 13% по сравнению с показателями 2015 г. При этом импорт составил 22,6 тыс. ДФЭ (на 14% меньше), транзит – 2,3 тыс. ДФЭ (на 12% меньше), экспорт – 18,8 тыс. ДФЭ (на 19% меньше). Эксперты отмечают, что снижение объемов перевозок контейнерных грузов по Транссибирской магистрали в международном сообщении обусловлено замедлением динамики внешней торговли.

Несмотря на постоянный рост интереса к использованию Транссиба для перевозок внешнеторговых и транзитных грузов, имеются важные факторы, сдерживающие привлечение грузов на Транссиб. К ним, в частности, относятся неконкурентоспособность сквозной ставки, продолжительное время прохождения таможенных процедур. Несмотря на внедрение новых информационных технологий, в том числе программы ДИСПАРК, позволяющей в реальном режиме времени следить за продвижением контейнера, уровень информационной поддержки клиента еще недопустимо низок. И, наконец, слабой стороной перевозок по Транссибирской магистрали является отсутствие единого правового и информационного пространства, вследствие чего становится крайне затруднительным обеспечение беспрепятственного транзита грузов.

Суммарный объем железнодорожного транзита по Транссибирской магистрали на 2016 г. составил 33 млн т, в то время как морским путем было перевезено 900 млн т, что больше примерно в 30 раз. Если говорить о контейнерных перевозках, то Транссибирская магистраль пропустила через себя лишь 1% от уровня всего объема перевозок контейнеров, направляемых между странами ЕС и Восточной Азии. Большинство финансовых поступлений ОАО «РЖД» составляют поступления от других осуществленных движенических операций – от внутренних перевозок и экспортно-импортных перевозок. Из числа всех перевезенных в 2016 г. контейнеров по Транссибу лишь 10% это те контейнеры, которые идут транзитным путем.

Таблица 2.7 – Объем грузоперевозок между Европой и АТР в 2010–2016 гг., в млн т

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Грузоперевозки всего	897,5	895,4	887,8	865,1	876,0	882,5	900,4
Транзитом по России	30,6	27,7	28,9	21,7	31,6	27,8	33,0
Доля транзитных перевозок, в %	2,9	3,1	3,3	2,5	3,6	3,2	3,7

Источник [36]

Из вышеуказанной таблицы 2.7 можно выявить, что процент от грузоперевозок между АТР и Европой, выполненный транзитом через территорию России, невелик и составляет на данный момент 3,66%. В предыдущие годы до этого данный процент был около 3%.

Таблица 2.8– Объем контейнерных перевозок между Европой и АТР, в 2010–2016 гг., в тыс. ДФЭ

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Грузоперевозки всего	8878,0	8994,5	8928,9	8977,2	8985,7	8957,7	9001,8
Транзитом по России	61,0	56,5	58,0	63,7	62,8	76,0	64,6
Доля транзитных перевозок, в %	0,7	0,6	0,6	0,7	0,7	0,8	0,7

Источник [36]

Из вышеуказанной таблицы 2.8 видно, что процент контейнеров, проследовавших из АТР в Европу транзитом через территорию России невелик, и составляет по всем годам количество менее 1%. Учитывая тот факт, что потенциальные возможности транзитных перевозок по Транссибу составляют 300 тыс. ДФЭ, загрузка мощностей на данный момент составляет всего 21% от максимального уровня. Рассмотрим на основе предыдущих таблиц уровни прироста объемов перевозки как все грузов, так и контейнерных.

Из вышеуказанной таблицы 2.7 можно выявить, что в 2014 г. увеличение объемов перевезенных грузов из АТР в Европу транзитом через территорию России на 9,9 млн т обеспечило прирост всех азиатско-европейских грузоперевозок на 10,9 млн т. Прирост транзитных перевозок составил 90% от прироста перевозок всего. В 2016 г. прирост перевезенных транзитом по России грузов на 5,2 млн т способствовал приросту перевезенных товаров из АТР в Европу на 17,9 млн т. Прирост транзитных перевозок составил 29% от прироста перевозок всего. Всего за 6 лет прирост объема перевозок транзитным трансибирским путем на 2,4 млн т способствовал приросту грузоперевозок



всего на 2,9 млн т. Прирост транзитных перевозок составил 82% от прироста перевозок всего. Исходя из этого факта, можно сделать вывод, что транзитные перевозки грузов по России оказывают влияние на уровень перевозок грузов из АТР в Европу и обратно в целом. Рассмотрим теперь уровни прироста объема перевозки исключительно по контейнерам.

Из вышеуказанной таблицы 2.8 можно выявить, что в 2013 г. прирост объемов перевезенных контейнеров из АТР в Европу транзитом через территорию России на 5,7 тыс. ДФЭ дал прирост к числу грузоперевозок всего на 48,3 тыс. ДФЭ. Прирост транзитных перевозок по России составил 11% от прироста всего объема перевозок между АТР и Европой. Всего за 6 лет прирост объема перевозок контейнеров транзитным транссибирским путем на 3,6 тыс. ДФЭ способствовал приросту грузоперевозок всего на 123,8 тыс. ДФЭ. За 2010–2016 гг. прирост транзитных транссибирских перевозок составил 2,9% от прироста всех перевозок между АТР и Европой. Можно сделать вывод, что по контейнерным грузам степень влияния транзитных транссибирских перевозок на общее число грузоперевозок между АТР и Европой меньше, чем по всем грузам в совокупности.

С целью ускорения следования транзитных контейнеров с 2011 г. введен специальный сопроводительный документ – унифицированная накладная, позволяющая доставить груз без переоформления перевозочных документов на границе в соответствии с транспортным правом принимающей стороны. В итоге исключается задержка грузов на пограничных станциях, а время досмотра грузов сокращается с трёх дней до полутора часов, так как унифицированная накладная доступна в электронном виде и позволяет предварительно декларировать груз, оперативно вносить изменения еще до прихода его в пункт назначения [36].

Железнодорожный путь продолжает проигрывать в себестоимости, особенно после введения в строй особо прибыльных и сверхбольших контейнеровозов, берущих на свой борт до 13 тыс. контейнеров ДФЭ. Некоторые эксперты отмечают, что уровень в 5–6% от общего объема

перевозок будет считаться успешным для российского транзитного железнодорожного рынка [44]. На данный момент технические возможности Транссиба вкупе с БАМом позволяют транспортировать в год 1 млн контейнеров ДФЭ, из которых 300 тыс. будут составлять транзитные перевозки.

Северо-восточный Китай и Корея имеют большие перспективы заинтересоваться транзитом, чем отправители из остальных регионов Китая и Японии. Китайский транзит может следовать через станцию Забайкальск, и осуществится по Транссибу начиная с Читы, а корейский транзит через поселок Хасан в Приморском крае, при условии соединения Транскорейской и Транссибирской магистралей. Выбор данных путей обусловлен географической целесообразностью, так как следует выбирать такой маршрут, который позволит наиболее масштабно сократить расстояние перевозки.

Перевозка транзитных грузов по Транссибирской магистрали началась в 1960-е гг., после возникновения торговых связей Японии с европейскими странами. В советское время транзитом грузов по Транссибу занимались государственные компании «Союзтранзит» и «Союзтрансавто». В 1980-е гг. был достигнут пиковый уровень транзитных перевозок из Азии в Европу, он составил 140 тыс. контейнеров ДФЭ. После распада Советского Союза и наступившей дестабилизации во всех сферах экономики, объем транзитных перевозок снизился до 20 тыс. контейнеров ДФЭ.

Действующий в настоящее время океанский маршрут через Суэцкий канал хотя и дольше по времени, но гораздо выгоднее по стоимости доставки. Свидетельство этому – тот объем мировой торговли, который ныне задействован на этом направлении. Так, по итогам 2011 г. отправки товаров только из Японии, Южной Кореи и Китая в страны ЕС и обратно составили 960 млн т. Показательно, что эта цифра удвоилась всего лишь за минувшее десятилетие. Подавляющая часть этого грузопотока, до 97 %, идет через Суэцкий канал. За проход по нему судоходные компании разных стран ежегодно платят Египту около 5 млрд долларов, что в годы до событий «арабской весны» составляло примерно 1 % ВВП этой страны.

Среднее время транспортировки от азиатских Пусана и Шанхая до европейских Роттердама и Гамбурга занимает около 40 дней. При этом средняя стоимость доставки контейнера ДФЭ держится на уровне 2 тыс. долларов. На этом фоне доставка сухопутным маршрутом, составляющая около 25 дней, выглядит явным преимуществом перед морским. Если бы не цена – перевозка того же контейнера ДФЭ составляет около 4 тыс. долларов и постоянно растет. Таким образом, желающих переплачивать за скорость доставки промышленных товаров, и без того не слишком подверженных порче, находится не так уж много. Необходимо улучшить многие показатели, чтобы заинтересовать большее число грузовладельцев. В следующей главе подробнее рассмотрим и сравним показатели Транссибирской магистрали и конкурентного маршрута – морского пути через Суэцкий канал, и выделим конкурентные недостатки Транссиба.

### **2.3 Конкурентные недостатки Транссибирской магистрали как элемента транспортной системы АТР**

Уровень нынешней реальной загрузки Транссиба отличается от максимального. Однако для достижения максимально возможных показателей необходимо оценить последствия подобного решения и его реализуемость. Для этого нужно оценить конкурентоспособность Транссибирской магистрали с помощью выявления конкурентных недостатков Транссиба как элемента транспортной системы АТР.

Существуют определенные факторы, по которым можно оценить конкурентоспособность потенциала, как всей транспортной системы, так и ее элемента. Для каждого случая необходимо разрабатывать свой комплекс факторов, который позволит оценить конкурентоспособность некоего элемента транспортной системы или ее целиком наиболее точно. Одной из проблем оценки конкурентоспособности является то, что факторы, по которым

Для начала оценим конкурентоспособность Транссибирской магистрали в контексте транзитных перевозок Европа – Азия. Осуществление транзитных перевозок по Транссибирской магистрали проходит в условиях конкуренции со стороны морского маршрута перевозки товаров из стран АТР в Европу через Малаккский пролив, Индийский океан и Суэцкий канал. Требуется оценить конкурентоспособность Транссиба, чтобы на основе проведенного анализа определить дальнейшие тенденции его функционирования в качестве транзитного маршрута перевозки, а также выработать рекомендации по повышению привлекательности данного пути следования.

Сравнение именно с морским путем перевозки неслучайно, поскольку именно по данному пути следования перевозится около 90% всех грузов между странами АТР и европейскими странами. Прочие конкурентные пути, к примеру, Северный морской путь или ТРАСЕКА, занимают мизерную долю рынка, и поэтому не могут рассматриваться на данный момент как существенные конкуренты.

Согласно Р.А. Фатхутдинову, конкурентоспособность – это свойство объекта, характеризующееся степенью реального или потенциального удовлетворения им конкретной потребности по сравнению с аналогичными объектами, представленными на данном рынке. Конкурентоспособность объекта определяется по отношению либо к конкретному рынку либо к выделенной в процессе сегментации группе потребителей.

В экономической литературе описано множество методик оценки конкурентоспособности товаров, однако не все из них подходят для оценивания услуг, тем более таких специфических, как транспортные. Для оценки транспортных услуг следует провести подробный анализ существующих на данный момент методов оценки конкурентоспособности, и выбрать наиболее подходящие к каждому конкретному случаю.

Большинство ученых и специалистов склоняются к тому, что основные факторы конкурентоспособности товаров и услуг – это их цена и качество. Необходимо учесть, что при оценке конкурентоспособности необходимо

рассматривать лишь те показатели, которые представляют интерес для потребителей и удовлетворяют его потребности. Прочие показатели рассматривать нецелесообразно. Транспорт как услуга специфичен тем, что он не изменяет материальные характеристики товара. Товар лишь меняет свое положение в пространстве. Совокупность стоимостных и иных характеристик транспортных услуг, определяющих превосходство данных услуг над услугами конкурентов, и будет являть собой конкурентоспособность транспортных услуг. Методы, применяемые для оценки транспортных услуг можно подразделить на стоимостные и качественные.

Оценку конкурентоспособности необходимо проводить в несколько этапов:

- 1) формулирование цели оценки конкурентоспособности транспортной услуги;
- 2) обоснование базы сравнения;
- 3) обоснование показателей конкурентоспособности транспортной услуги;
- 4) оценка значений показателей конкурентоспособности транспортной услуги.

Оценка конкурентоспособности транспортной услуги начинается с определения цели оценки и задач по ее достижению. Целью оценки является выявление нынешнего уровня конкурентоспособности транзитной перевозки по Транссибирской магистрали.

База сравнения обосновывается тем, что в данный момент преимущественным способом перевозки товаров из АТР в Европу является морской маршрут через Суэцкий канал. Этот маршрут удовлетворяет многим критериям главного конкурента Транссибирской магистрали:

- данный маршрут занимает лидирующее положение в данном сегменте рынка;
- данный маршрут является практически единственным для Транссибирского пути следования;

– морской маршрут имеет значительные конкурентные преимущества перед анализируемым маршрутом.

Указанные в таблице показатели конкурентоспособности можно обосновать тем, что в большинстве экономической литературы указывается, что главное для потребителей в товарах – это их цена и качество. Отсюда можно выявить, что факторы конкурентоспособности можно разделить на ценовые и качественные. Особое внимание стоит уделить набору качественных факторов, поскольку они отражают свойства транспортных услуг, обуславливающие их способность удовлетворять определенные потребности клиентуры. Следует учитывать специфичность подобных факторов в контексте перевозочного процесса. Рассмотрим сравнение маршрутов перевозки из АТР в Европу по различным факторам в таблице 2.9.

Таблица 2.9 – Сравнение маршрутов перевозки из АТР в Европу по факторам конкурентоспособности в 2017 г.

	Транссибирская магистраль	Морской путь через Суэцкий канал
Расстояние (длина маршрута) перевозки	12 878 км	19 900 км
Сроки (время, скорость) доставки	14 суток	25–30 суток
Тариф за перевозку груза (за один контейнер ДФЭ)	Около 4250 долл. США, из них на перевозку по России 3000 долл. США	Около 2000 долл. США
Сохранность груза	Выше среднего	Выше среднего
Гарантия (надежность) соблюдения сроков доставки	Низкая	Высокая
Частота (интенсивность) движения подвижного состава	Регулярная	Регулярная
Безопасность движения	Высокая	Средняя
Регулярность выполнения рейсов (зависимость от погоды),	Регулярная	Регулярная
Грузоподъемность	Высокая	Высокая
Период пользования маршрутом	Круглогодичный	Круглогодичный
Вред экологии	Незначительный	Значительный
Доступность инфраструктуры	Доступная	Доступная
Глубина хода подвижного состава за рубежом	Неограниченная, при определенных условиях	Отсутствует

Окончание таблицы 2.9

	Транссибирская магистраль	Морской путь через Суэцкий канал
Качество обслуживания грузоклиентуры (уровень экспедиционного обслуживания)	Высокое	Высокое
Уровень внутренней конкуренции	Отсутствует	Интенсивный
Перевозочная универсальность	Высокая	Высокая
Территориальная универсальность (повсеместность перевозок)	Ограниченная	Ограниченная
Партионность отправок грузов	Существует	Существует
Уровень специализации подвижного состава	Высокий	Высокий
Уровень специализации сооружений	Высокий	Высокий
Единый перевозочный документ	Отсутствует	Существует
Необходимость прохождения таможенных процедур в пункте перевалки	Существует	Отсутствует
Возможность перевозки от двери до двери	Отсутствует	Отсутствует
Сквозной тариф на груз	Отсутствует	Существует

Источник [51]

Рассмотрим показатели по такому фактору, как расстояние перевозки. По данному показателю Транссибирская магистраль на первый взгляд безоговорочно преимущественнее, чем морской путь, однако стоит учитывать, что грузоотправители лишь из определенных стран заинтересуются Транссибирским маршрутом в связи с этим показателем. Такими странами можно считать Китай, Корею и Японию. Однако не из всех регионов этих стран транзитные перевозки через территорию России экономически выгодны. Например, для грузоотправителей из китайских местностей южнее Шанхая транссибирский маршрут не выгоден по причине сопоставимых расстояний с морским маршрутом через Суэцкий канал.

В контексте соблюдения сроков поставки груза Транссибирская магистраль, несмотря на свою декларируемую высокую скорость доставки,

продолжает проигрывать морскому маршруту. Одна из причин этого явления – то, что таможенные и пограничные органы России уделяют чересчур пристальное внимание перевозимому транзитному грузу. Также существует проблема нехватки железнодорожных платформ требуемого устройства, что приводит к задержкам транспортируемого груза в портах тихоокеанской части России. Данная проблема – одна из самых важных, и для успешного осуществления перспективных направлений требуется в первую очередь решение именно ее.

Тарифы за перевозку груза остаются пока что довольно высокими. На морском маршруте же противоположная ситуация – тарифы вследствие мощной конкуренции на данном рынке низки и имеют тенденцию к дальнейшему понижению, если не наступит сильное воздействие экзогенных факторов, например, значительное повышение цены на топливо. В условиях нестабильности финансового рынка в данное время, следует грамотно формировать тарифную политику, чтобы сохранять клиентов в долгосрочной перспективе, что позволит получать финансовые поступления в бюджеты многих уровней власти и бизнеса в нашей стране.

На сохранность груза влияют многие факторы, в том числе количество перевалок груза, продолжительность транспортировки, климатические условия перевозки, уровень охранного обслуживания транспортируемого груза и т.д. Каждый из конкурирующих маршрутов имеет свои особенные недостатки, которые оказывают негативное влияние на фактор сохранности груза. При перевозке по Транссибирской магистрали имеет место быть перевалка груза, которая увеличивает риск возможных поломок груза. По морскому маршруту имеется риск повреждения в результате погодных условий (в особенности из-за перепадов температур в зимнее время) и продолжительной перевозки. Также существует риск порчи и потери груза в результате пиратских нападений на судно, и хотя в последнее время напряженность в данном вопросе снизилась, тем не менее данный фактор имеет место быть.



Частота движения подвижного состава налажена на обоих маршрутах. Однако может сложиться ситуация, когда не будет хватать платформ для перевозки грузов, и они будут вынуждены простаивать в порту. Подобная нехватка ставит под угрозу стабильную частоту движения. Следует тщательно отслеживать подобные проблемы дабы не ставить под угрозу одно из главных конкурентных преимуществ транссибирского маршрута – высокую скорость движения.

Безопасность движения более высока на Транссибирском маршруте, поскольку на морском маршруте до сих пор сохраняется вероятность пиратских нападений из районов возле Малаккского пролива и восточного берега Африки. Касательно охраны груза, в последнее время значительно снизились потери от краж и грабежей вследствие улучшения социально-экономической обстановки в России и увеличения охранного сопровождения поездов.

Регулярность движения присутствует на обоих маршрутах, однако на морском маршруте могут возникать погодные условия, препятствующие прохождению судов, а на Транссибирской магистрали могут возникать аварии, которые довольно серьезно влияют на расписание движения последующих составов. В условиях относительной политической и экономической стабильности предполагается дальнейшее сохранение регулярности движения.

По грузоподъемности морской транспорт значительно обгоняет железнодорожный. Если в стандартный грузовой состав можно уместить около 100 20-футовых контейнеров, то судна-контейнеровозы перевозят их в своем наиболее малом классе минимум 260 единиц. Это один из недостатков транссибирского маршрута, поскольку проигрыш в данном аспекте значительно повышает затраты на один контейнер. Ввиду этого значительные объемы контейнеров выгоднее отправлять морским маршрутом. Однако некоторым грузовладельцам удобнее отправлять небольшие партии контейнеров, чем и стоит воспользоваться, предложив им российский путь следования.

Период пользования маршрутом на обоих путях следования круглогодичный. Следует принимать во внимание значительно более суровый климат на Транссибирском маршруте в зимнее время. Из этого следует, что необходимо использовать определенные виды вагонов для тех товаров, которые чувствительны к низким температурам. Однако морской путь, который проходит через несколько климатических зон, характерен своими чрезвычайно жаркими температурами, что также стоит учитывать при планировании упаковки товаров и выборе ими

Вред экологии значительно больше, безусловно, на морском пути, поскольку силовая установка судов является дизельным двигателем, а Транссибирская магистраль полностью электрифицирована. В связи с нацеленностью в последнее время на всеобщую экологичность, данное преимущество Транссиба можно сделать одним из выгодных достоинств данного пути следования.

Инфраструктура обоих маршрутов доступна для большинства грузоотправителей. Морские порты и железнодорожные станции в настоящее время это универсальные по своей инфраструктуре места перевалки и обработки грузов, которые и в дальнейшем останутся наиболее приемлемыми вариантами для перевозки крупных партий грузов.

Подвижной состав за рубежом по Транссибирской магистрали необходимо переставлять на колесные пары, подходящие к европейской колее. Ввиду этого необходимо осуществлять как можно больше перевозок через Санкт-Петербург, из порта которого груз далее будет попадать в Европу. На морском транспорте нельзя считать ходом подвижного состава за рубежом нахождение в территориальных водах попутных государств, поэтому в данном аспекте показатели морского и транссибирского маршрутов можно признать схожими.

Уровень экспедиционного обслуживания на Транссибирской магистрали соответствующий ожиданиям, на морском транспорте также этот показатель весьма высок. Конкуренция в данной области неизмеримо выше на морском маршруте, поэтому на морском маршруте низкий уровень цен подобного

обслуживания. На Транссибирском маршруте цены на транспортно-экспедиционное обслуживание достаточно высоки, и следует сделать так, чтобы данный уровень стоимости не отпугнул потенциальных клиентов российского маршрута.

Уровень внутренней конкуренции на Транссибирском маршруте можно считать незначительным, и даже отсутствующим, поскольку подавляющее большинство операторов рынка – это ОАО «РЖД» и его дочерние компании. На морском маршруте наблюдается очень интенсивная конкуренция, что приводит ко все большему снижению цен на транспортировку.

Перевозочная универсальность у обоих маршрутов на высоком уровне. Оба маршрута могут перевозить почти все возможные виды грузов. Существуют различные виды вагонов, полувагонов и платформ, позволяющих перевозить различные виды грузов; и у морских судов спецификация транспортных средств значительна и позволяет осуществить транспортировку всевозможных видов грузов.

Территориальная универсальность у обоих маршрутов ограничена. Морские перевозки можно осуществлять в рамках мирового океана, а также в устьях крупных рек, при условии соответствующей инфраструктуры. По железной дороге также груз можно перевозить лишь в те места, до которых проложены линии.

Партионность отправок грузов соответствует норме. У обоих вариантов перевозки перевозка не осуществится без достаточной величины партии. Это позволит экономить в целом на осуществлении перевозки, так как с увеличением объема перевозимого груза понижаются постоянные издержки на единицу груза. В целом данный показатель гораздо более значим на морском транспорте, так как для достаточной по окупаемости загрузки судна необходимо осуществить загрузку на судно значительного числа контейнеров или иных грузов. На железнодорожном транспорте важность данного показателя чуть ниже, поскольку наполнение грузами железнодорожного состава значительно ниже по численности.

Уровень специализации подвижного состава высок, как у морского маршрута, так и у транссибирского. Существует множество вагонов и судов с различным строением для перевозки различных типов грузов. Существуют различные виды вагонов, полувагонов и платформ, позволяющих перевозить различные виды грузов; и у морских судов спецификация транспортных средств значительна и позволяет осуществить транспортировку всевозможных видов грузов.

Уровень специализации сооружений высок у обоих видов маршрутов. Существует множество контейнерных терминалов в морских портах Китая, Японии и Южной Кореи, а также терминалы в российских портах Японского моря, перегружающие контейнеры на железнодорожные составы.

Касательно единого перевозочного документа – по морскому маршруту перевозки судоходные компании оформляют коносамент, а по Транссибирской магистрали единого транзитного перевозочного документа не существует. Однако существуют позитивные подвижки в этом плане, поскольку довольно часто декларируются цели установить единый транзитный документ.

При перевозке по Транссибирскому маршруту имеет место быть таможенные процедуры, поскольку груз пересекает таможенные границы государства, осуществляющего транзит. На данном этапе часто возникают задержки груза, что сводит на нет преимущество железнодорожного маршрута – повышенную скорость доставки.

Возможность перевозки от двери до двери на обоих маршрутах снижена, поскольку по данным видам транспорта требуются специфические пути сообщения, которые прокладываются или существуют не повсеместно. Поэтому из портов и железнодорожных станций доставку до потребителя требуется осуществлять через посредничество автотранспорта.

Сквозного тарифа на данный момент на Транссибирском маршруте не существует. Грузоотправителю необходимо договариваться с множеством контрагентов, что не способствует привлекательности данного пути следования. На морском маршруте сквозной тариф присутствует, и его

различные уровни постоянно меняются в зависимости от рыночной конъюнктуры.

За последние годы значительного роста экспорта транспортных услуг в стране не наблюдалось, что дает повод говорить о неконкурентоспособности Транссибирского маршрута для транзитных перевозок. Однако при условии выполнения определенных рекомендаций возможно занять долю рынка, которая позволит получать существенные доходы в бюджеты всех уровней.

Рассмотрим теперь конкурентоспособность Транссибирской магистрали в экспортно-импортных операциях. В экспортно-импортных операциях России в АТР Транссибирская магистраль имеет множество преимуществ перед Байкало-Амурской магистралью. Это, прежде всего, высокая пропускная способность и регулярное движение поездов. С автомобильным транспортом магистраль конкурирует лишь в сфере импортных операций на близкие расстояния, а в экспорте занимает доминирующее положение, что связано с характером экспортных перевозок – по данному направлению преобладающие объемы занимают такие грузы, как уголь, лес, металлы, которые целесообразнее перевозить в больших количествах, и, следовательно, это целесообразнее осуществлять на железнодорожном транспорте. Необходимо сравнить показатели данных маршрутов до точки внутри России, где эти маршруты сходятся. Рассмотрим сравнение маршрутов по предполагаемому маршруту из г. Пусан Республики Корея до г. Тайшет в Иркутской области России.

Таблица 2.10 – Сравнение маршрутов перевозки по маршруту Пусан – Тайшет

	Транссибирская магистраль	Байкало-Амурская магистраль	Автодороги «Уссури», «Амур», «Байкал»
Расстояние морской перевозки	923 км	1801 км	923 км
Расстояние железнодорожной перевозки	4050 км	3060 км	4023 км
Пропускная способность транспортной сети	высокая	ниже среднего	высокая
Грузоподъемность транспортных средств	высокая	высокая	низкая

Источник [51]

Из вышеуказанной таблицы 2.10 можно выявить, что Транссибирская магистраль в экспортно-импортных операциях обладает намного большей конкурентоспособностью, чем Байкало-Амурская магистраль и автомобильный путь следования, состоящий из федеральных трасс «Уссури», «Амур» и «Байкал». Несмотря на то, что совокупное расстояние перевозки по Байкало-Амурской магистрали меньше автомобильного и железнодорожного транссибирского пути следования, существует большая проблема пропускной способности данного маршрута. Байкало-Амурская магистраль однопутная на подавляющем участке своей протяженности и это делает пропускную способность данного маршрута крайне низкой. В основном по данному маршруту перевозят полезные ископаемые, которые залегают непосредственно в тех местностях, через которые проходит БАМ. Для прочих внешнеторговых операций данный маршрут неконкурентоспособен.

Для автомобильного транспорта характерна невысокая грузоподъемность по сравнению с железнодорожным транспортом, и для многих видов грузов данный вид транспорта неэффективен при перевозках крупных объемов и на большие расстояния. Как правило, экспортные грузы России в АТР преодолевают большое расстояние перед морской отправкой в другие страны, и имеют весьма крупные объемы перевозки и здесь вне конкуренции остается Транссибирская магистраль, которая остается основным связующим звеном России и АТР.

В дальнейшем значение Транссибирской магистрали как транспортного пути для осуществления экспортно-импортных операций и внутренних грузоперевозок и пассажироперевозок будет сохраняться, если не провести множественные изменения в управленческой сфере и способствовать тем самым увеличению транзитных потоков, что позволит получить значительный экономический эффект и масштабнее включить Транссибирскую магистраль в транспортную систему АТР. Без проведения этих мер транзитный потенциал не будет реализован, и ситуация останется нынешней – когда Трансиб

используется как маршрут для экспортно-импортных операций России, в особенности незаменимый в экспорте, что связано с сырьевым характером вывозимых из России в АТР грузов.

Также можно с уверенностью сказать, что степень включения Транссибирской магистрали в транспортную систему АТР остается небольшой, и для осуществления перспектив дальнейшего развития данного транспортного маршрута необходимы определенные реформы во многих областях. Лишь при условии проведения данных преобразований можно будет говорить о выполнении заложенного в магистраль потенциала.

### **Выводы по главе**

Железнодорожная отрасль в РФ – крупнейшая по объемам перевозок грузов и грузообороту, являет собой ту сферу, в которой в России налажен регулярный объем перевозок. Железные дороги являются одним из крупнейших работодателей и заказчиков товаров и услуг. Исторически железнодорожные грузоперевозки занимают доминирующее положение среди других видов грузоперевозок в России.

Азиатско-Тихоокеанский регион сейчас с полным правом можно назвать центром мира, поскольку основные торгово-экономические взаимоотношения осуществляются именно там. Транссибирская магистраль – это одно из тех транспортных направлений, что связывает Россию со странами АТР, и среди этих направлений ей принадлежит доминирующее положение. Объемы грузов, перевозимых в направлении АТР, составляют существенную долю грузов, которые предназначены для импорта и экспорта.

Конкурентоспособность Транссибирской магистрали в сравнении с перевозками через морской путь остается невысокой, что подтверждается сравнительными оценками по многим факторам. Однако при условии выполнения ряда рекомендаций данный маршрут сможет занять свою крепкую нишу на транспортном рынке.

### **3 Проблемы и перспективные направления включения Транссибирской магистрали в транспортную систему АТР**

#### **3.1 Проблемы включения Транссибирской магистрали в транспортную систему АТР**

Ввиду всеобщего направления на глобализацию и интеграцию стран в рамках различных государственных соединений и содружеств, необходима координация усилий по построению эффективной транспортной системы. В рамках АТР одним из способов интеграции в транспортную систему данного региона со стороны России, является Транссибирская магистраль, которая может послужить транзитным путем для перевозки грузов из Восточной Азии в Европу и обратно. Однако существуют определенные проблемы, лишь решив которые, можно с уверенностью говорить о достижении магистралью потенциала, который у нее существует.

Основным фактором, который влияет на рост объема грузоперевозок внутри страны и во внешнеторговых операциях, является рост промышленности в российской экономике и увеличение производства основных грузосоздающих отраслей. Ввиду завершающего характера транспортной отрасли для промышленности, увеличение объемов производства будет означать высокую востребованность транспортных услуг в стране для осуществления доставки товаров и услуг до конечного потребителя. Для объема перевозок в транзитных сообщениях таким фактором будет являться увеличение перевозок по маршруту Азия – Европа и экономическая и политическая стабильность внутри страны, осуществляющей транзитную перевозку. Процессы глобализации затрагивают и нашу страну, и одной из задач, которая будет решаться в процессе дальнейшей интеграции России в мировое экономическое сообщество, является организация транзитного сообщения по маршруту Азия – Европа. Эффективная реализация заложенного в страну транзитного потенциала позволит получить грандиозный



экономический эффект, а также приобрести новые инструменты влияния на мировую политику и экономику.

Необходимо отметить, что по мере развития процессов глобальной экономической интеграции, одним из активизирующих факторов роста экономики в стране становится логистика, и с учетом географического положения РФ, имеются неплохие перспективы к мощному росту российской экономики на основе транспортного фактора. В нынешнюю эпоху, когда произошел переход к постиндустриальному обществу, именно сфера услуг становится преобладающей в экономике и транспортные услуги также остаются важными, и их значимость даже увеличивается. Учитывая связи нашей страны как с европейским, так и с Азиатско-Тихоокеанским регионом, ее большую широтную протяженность и выход к морям трех океанов, эти перспективы весьма реальны. Однако существуют препоны в виде институциональных проблем, которые мешают реализации данных перспектив. Решение этих проблем является залогом для дальнейшего устойчивого развития как транспортной отрасли, так и все экономики России.

Для всех видов транспорта, не только для железнодорожного, намечаются тенденции по увеличению клиентоориентированности, увеличение объема мультимодальных и интермодальных перевозок и внедрение инновационных технологий. Без осуществления перемен в данном направлении перспективы полноценного развития транспортного рынка в целом и железнодорожного рынка в частности будут далеки от осуществления. В условиях информатизации общества и общего направления к «цифровой экономике» без соответствующего оснащения транспортных путей их дальнейшее развитие бесперспективно.

Также в связи с «поворотом на восток» политики России становится особенно важным вопрос экономических взаимоотношений со странами АТР. Транссибирская магистраль является одним из тех транспортных коридоров, которые связывают Россию со странами АТР. Многоформатное развитие данного транспортного коридора позволит наиболее эффективно развивать

дальнейшее сотрудничество со странами Восточной Азии и поднимет экономику сибирских и дальневосточных регионов России.

Перспективы развития Транссибирской магистрали как основной альтернативы морским перевозкам через Суэцкий канал на настоящий момент широки. В данный момент подавляющее большинство грузов перевозится по морскому маршруту. Однако в случае возникновения некоторых факторов, например, подорожания топлива, или крайней нестабильности в восточафриканском регионе, Транссибирская магистраль может стать достойной альтернативой морскому пути. В связи с постоянно увеличивающимся объемом перевозок между Европой и Азиатско-Тихоокеанским регионом можно будет осуществлять порядка 5% от общего объема грузоперевозок по данному маршруту, что позволит загрузить Транссибирскую магистраль и осуществить приток денежных средств в федеральный бюджет России.

Анализ показывает, что развитие перевозок по Транссибирской магистрали зависит от текущего состояния мирового рынка и формируется под воздействием различного рода факторов. Самым главным из них является увеличение товарооборота между АТР и Европой. В настоящее время существует солидная грузовая база в провинциях Хэйлуцзян и Цзилинь. В подобных условиях логично будет организовать перевозку в Европу через территорию России. В условиях, когда китайская экономика развивается грандиозными темпами, и часто транспортные пути в стране загружены до предела, вывод грузопотоков из чрезвычайно загруженных портов Желтого моря может заинтересовать грузоотправителей из данного региона.

Для корейских грузовладельцев при условии соединения Транскорейской и Транссибирской магистрали будет создана возможность сухопутной перевозки корейских товаров в Россию и страны Европы. Это заинтересует тех грузовладельцев, которым необходима быстрая доставка по железной дороге без морской перевозки. В условиях улучшения отношений Северной и Южной

Кореи намечается множество перспектив по интеграции корейской и российской транспортной сети.

Для японских грузовладельцев также можно предложить определенные виды услуг, которые смогут их заинтересовать. Учитывая высокую развитость в Японии морского транспорта и крайне высокую конкуренцию в нем, необходимо тщательно проработать тот комплекс услуг, который сможет заинтересовать японских грузоотправителей.

В совокупности можно привлечь на Транссибирскую магистраль около 3 млн контейнеров ДФЭ в год для осуществления транзитного маршрута. Для осуществления подобного потенциала необходимо провести множество преобразований в управленческой системе на магистрали, провести масштабную реконструкцию и укладку дублирующих путей на самых загруженных местах пути следования, а также ликвидировать все «узкие места» которые могут послужить фактором торможения скорости на участке транспортной сети.

Транзитные перевозки по Транссибирской магистрали могут развиваться по трем направлениям: через станцию Наушки в Республике Бурятия с дополнительным транзитом через территорию Монголии, через станцию Забайкальск Забайкальского края, через станцию Хасан в Приморском крае и через морские порты Приморского края. У каждого из этих маршрутов существуют свои преимущества и недостатки, что позволит в некотором роде «диверсифицировать» транзитные услуги.

Трансмонгольский маршрут является не совсем привлекательным для перевозки китайских товаров, поскольку в данном случае присутствует транзит через территорию дополнительной страны, что связано с рядом издержек, в том числе временных, что может поставить под угрозу выполнение сроков поставки. Однако в данном случае можно организовать транзит монгольских товаров в Европу и европейских в Монголию, что также может быть осуществлено ввиду бурного роста монгольской экономики и увеличения объемов ее внешней торговли. Ввиду того, что большинство экспорта

Монголии осуществляется через морские порты Китая, и учитывая их крайнюю загруженность, существует риск для монгольских грузовладельцев столкнуться с поднятием тарифов на портовую обработку и транзит через территорию Китая. В данных условиях можно предоставить транзитные услуги по ценам, которые будут гораздо ниже китайских.

Основным маршрутом, который заинтересует поставщиков товаров из северо-восточных провинций Китая, таких как Внутренняя Монголия, Хэйлунцзян и Цзилинь, сможет являться маршрут через пограничный переход в городе Забайкальск в Забайкальском крае. По данному маршруту не будет так называемых «петель», когда транспорту приходится проходить маршруты, далекие от оптимальных. В данном случае необходимо решить проблему максимально быстрого перевода колесных пар вагонов с китайской колеи на российскую, и ускорить процедуры, связанные с пограничным и таможенным оформлением. Данный маршрут должен стать основным, через который будут осуществляться не только транзитные грузоперевозки из Китая в Европу, но и экспортно-импортные операции России и Китая.

Путь следования, проходящий через Хасан – поселок на российско-северокорейской границе, должен заинтересовать корейских грузоотправителей. В контексте улучшения отношений между Северной и Южной Кореей, существуют перспективы соединения Транскорейской и Транссибирской магистрали и дальнейшей модернизации данного маршрута. Это позволит осуществлять перевозку товаров из Кореи в Россию, а также транзитом в Европу и Центральную Азию без дополнительных перевалок грузов.

Японским грузоотправителям можно предложить маршрут, при котором их груз пройдет морским транспортом до портов Приморского края – Восточного, Владивостока, Находки и лишь затем осуществит передвижение по Транссибирской магистрали. По данному маршруту необходимо сделать упор на интермодальность перевозки, и обеспечить максимально возможную скорость доставки и минимальный тариф, поскольку Япония – островная, а

следовательно и морская страна, и морской транспорт в ней развит крайне высоко. В условиях высокой конкуренции, тарифы на морскую перевозку в Японии крайне низки и для конкуренции с морским маршрутом следует детально проработать вопрос тарифов и скорости доставки.

Возможность наиболее эффективного проведения транзита через Транссибирскую магистраль определяется характером деятельности государства в целом, подспорье этого лежит в экономической и политической стабильности в стране и грамотным государственным управлением. В России, где государство является своего рода вездесущим и контролирующим многие аспекты экономической жизни, необходимо начинать реформирование многих отраслей, в том числе и железнодорожной, прежде всего с государства. Необходимо выработать пакет законодательных актов, недвусмысленно и эффективно регулирующих данную сферу. Необходимо скоординировать усилия на всех уровнях власти – от федеральной до местной. Рассмотрим существующие мощности портов для обработки данных грузов.

Во Владивостокском морском торговом порту мощности по переработке контейнеров на данный момент составляют 650 тыс. ДФЭ, а перевалено в 2016 г. около 450 тыс. ДФЭ. Видно, что загрузка мощностей составляет 69%, что далеко от полной эффективности. Должно быть проработано позиционирование данного маршрута для грузовладельцев и грамотно выстроена маркетинговая политика предприятия. Следует принять во внимание, что возможности к экстенсивному развитию в порту исчерпаны, что связано с городским планированием данного района. В случае увеличения обработки грузов необходимо сконцентрировать усилия на модернизации портов г. Находка – порта Находка и порта Восточный, что позволит увеличить общую эффективность Транссибирской магистрали и даст лучший положительный экономический эффект.

В дальнейшем позиционировании Транссибирского маршрута необходимо сделать упор на нескольких параметрах, которые явно доминируют над параметрами на морском пути следования. К таким параметрам относятся:

- короткая протяженность;
- высокая скорость движения;
- экологическая безопасность;
- более высокая степень обеспечения сохранности груза.

Короткая протяженность маршрута – высокая скорость продвижения и высокая скорость движения – это те факторы, которые можно легко свести на нет бездумным регулированием и несовершенным логистическим управлением. Необходимо понимать, что это – главное конкурентное преимущество Транссибирской магистрали, и проводить дальнейшую работу по устранению всех неполадков в данной сфере. Экспорт транспортных услуг не будет пользоваться спросом, если продавец данных услуг не выполняет свои обязательства. Необходимо создать о стране репутацию как о современной стране, где все выполняется в срок и без потерь качества. Также следует помнить о ограниченной пропускной способности Транссибирской магистрали, которая может вызвать снижение скорости движения составов.

Экологическая безопасность может являться фактором, который выгодно отличает Транссиб от морского маршрута. Транссибирская магистраль полностью электрифицирована, и выбросы в экологию на данном пути следования малы относительно морского маршрута, где в качестве силовой установки судов работает дизельный двигатель. Ввиду общей нацеленности на экологическую сбалансированность в последнее время в рамках многих международных договоренностей, Транссибирский маршрут может послужить примером осуществления новой экологической политики.

Уровень сохранности груза в последнее время на железных дорогах России стал весьма стабильным, особенно в сравнении с первыми годами постсоветской России, когда в условиях политического и экономического хаоса грузоотправители не только из иных государств, но и внутрироссийские грузовладельцы не могли быть уверены в том, что их груз доедет до места назначения в сохранности, и доедет ли он вообще. На морском маршруте сохраняется риск пиратских нападений в регионах Малаккского пролива и

восточного берега Африки. Несмотря на позитивные сдвиги в последнее время и международное патрулирование особо опасных участков, риск остается на беспокоящем экономическом уровне.

Необходимо помнить о возможности осуществления транзита в страны Центральной Азии – Казахстан, Киргизию, Узбекистан, Туркмению и Таджикистан. В данном случае речь идет о транзите товаров из Кореи и Японии, поскольку Китай непосредственно граничит с Казахстаном, Киргизией и Таджикистаном и имеет налаженные грузопотоки с этими странами. Учитывая давние политические и экономические связи со странами этого региона, а также членство Казахстана и Киргизии в ЕАЭС, данное перспективное направление вполне имеет шансы быть успешным.

Таким образом, тенденции развития Транссибирской магистрали в транспортной системе АТР выглядят весьма неплохо, и для их осуществления требуется предпринять перечень мер, которые будут описаны в следующем пункте данной главы. Помимо перспективных направлений, лишь замышляемых исследователями, существуют также планы, которые уже разработаны государственными транспортными органами. Рассмотрим их.

В соответствии со «Стратегией развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 г.» планируется специализация Транссиба для пропуска специализированных контейнерных поездов и для пассажирского движения. Координационный совет по транссибирским перевозкам (КСТП) совместно с руководством ОАО «РЖД» готовит концепцию развития транссибирских перевозок на период до 2020 г. Концепция предусматривает:

- формирование системного подхода к развитию транссибирских контейнерных перевозок на железных дорогах, морских участках, в портах с участием экспедиторских ассоциаций Европы, России, Республики Корея, Японии, Австрии, а также экспедиторских компаний;

- выработку и применение конкурентоспособных тарифов для перевозки внешнеторговых и транзитных грузов с учетом направлений грузопотоков и условий перевозок грузов по альтернативным маршрутам;

- дальнейшее совершенствование технологии и организации перевозок транзитных и внешнеторговых грузов по транссибирскому маршруту (ТСМ);
- совершенствование условий и принципов совместной деятельности железных дорог, судоходных компаний, портов, экспедиторов и операторов – членов КСТП по привлечению грузов на ТСМ;
- обеспечение высокого качества сервиса в целях привлечения грузов на ТСМ на основе координации на международном уровне деятельности участников транссибирских перевозок грузов (соблюдение сроков доставки, сохранности грузов);
- информационное обеспечение перевозочного процесса по ТСМ (предоставление клиентам информации в реальном масштабе времени о продвижении грузов до места назначения);
- увеличение перерабатывающих возможностей портов на востоке и западе России;
- создание в Московском узле, в других промышленных центрах и на Дальнем Востоке современных логистических центров со складскими комплексами;
- дальнейшее развитие транспортных связей между странами Азии, Россией, странами СНГ, Центральной и Восточной Европы, Скандинавии и Балтии.

Если все вышеуказанные планы будут реализованы, то потенциальные перспективы включения Транссибирской магистрали в транспортную систему АТР осуществляются в полном объеме. Стоит заметить, что грузоотправители из Азии заинтересованы в альтернативных путях доставки товаров, и грамотно осуществленные реформы – это залог их интереса к данному пути следования.

Исходя из этого, необходимо подытожить, что Транссибирская магистраль должна в полной мере реализовать тот потенциал, который заложен в нее, как связи России с Азиатско-Тихоокеанским регионом, однако для этого следует выполнить ряд рекомендаций, на которых необходимо остановиться подробнее в следующем пункте работы.



### **3.2 Рекомендации операторам рынка железнодорожного транспорта России**

Транссибирская магистраль – это очень перспективный транспортный коридор, однако в настоящее время существует ряд проблем, которые необходимо решить, если необходимо выполнить заложенный в магистраль потенциал. Для успешной реализации всех перспективных направлений необходимо провести множество преобразований. При выполнении всех нижеуказанных рекомендаций можно будет с уверенностью говорить о выполнении транзитного потенциала Транссибирской железнодорожной магистрали. На данном этапе развития экономики России это может послужить мощным толчком к развитию российского рынка железнодорожных транспортных услуг.

Проблемам развития Транссибирской магистрали посвящено множество научных работ. Существуют множественные издержки, связанные с таможенным и иным оформлением, вследствие которых продвижение грузов по Транссибу затрудняется и замедляется, что сводит на нет основное конкурентное преимущество этой железнодорожной магистрали – повышенная скорость перевозки по сравнению с морским путем. Данный фактор приводит к неопределенностям в долгосрочной перспективе, и потенциальные клиенты перестают обращать внимание на транссибирский маршрут. Необходимо приложить все усилия для решения данного вопроса, в случае сохранения условий продолжительного оформления документов и прохождения различных процедур данный фактор станет основной причиной, по которой уровень потенциального транзита не достигается.

На данный момент до сих пор сохраняются такие условия регулирования, при которых таможенные органы досматривают транзитные грузы в сопоставимых по времени количествах, как и экспортно-импортные грузы. Это необходимо перестать осуществлять, поскольку в данном случае необходимо

придерживаться принципа получения доходов с транзитного фрахта, а не с таможенных сборов. Необходимо скоординировать работу всех уровней власти, которых затрагивает данный транспортный процесс. Первостепенные действия, безусловно, должны выполнить различные государственные органы, которые отвечают за политику в области транспортных услуг, а также таможни. Необходимо содействие со стороны пограничной службы ФСБ России, для ускоренного прохождения грузов через границу. Государственные органы должны работать скоординированно. Все должны помнить, что эффективное по времени решения данного вопроса послужит благом для всей экономики России.

Также на магистрали довольно высокие тарифы. Необходимо скоординировать усилия всех органов по контролю за железнодорожным транспортом, ОАО «РЖД» и его структурных подразделений, для того чтобы сформировать сбалансированную устойчивую тарифную сетку, позволяющую грузоотправителям обращать большее внимание к данному маршруту. Тарифная политика должна соответствовать наилучшим ожиданиям грузоотправителей, побуждая их отправлять большие объемы грузов по Транссибирской магистрали. Необходимо также четко определить конечную стоимость перевозки, установить твердую сквозную ставку, не меняющуюся при всех обстоятельствах, за исключением связанных с непреодолимыми силами.

Необходимо сделать относительно низкую стоимость перевозки одним из важнейших конкурентных преимуществ, что позволит оказывать услуги тем грузоотправителям, кто владеет относительно небольшим объемом груза и тем самым больше заинтересован в железнодорожном пути перевозки его продукции. Для пассажирского сообщения следует разработать гибкую тарифную сетку, создав что-то подобное балловой системы в авиакомпаниях, когда за большое количество рейсов у пассажира ему становится выгоднее приобретать билеты и оказываются дополнительные услуги. Однако не стоит забывать и о норме прибыли, ради которой и осуществляются транзитные перевозки. Вырученные деньги – это благосостояние России, и поэтому не

стоит демпинговать и действовать в ущерб себе. Необходимо сформировать другие конкурентные преимущества, которые будут способствовать заинтересованности отправителей груза в Транссибирском маршруте.

Также мешает скоростному прохождению маршрута несогласованность логистического управления на магистрали, что повышает уровень простоя поездов. Необходимо улучшить все аспекты данной области, двигаться по пути все большей координации всех филиалов ОАО «РЖД», регионов и участков пути. Для транзитных потоков необходимо разработать единый документ, по одному которому будет производиться перевозка по территории РФ. Единый перевозочный документ будет являться важнейшим подспорьем заинтересованности грузоотправителей в Транссибирском маршруте при перевозке. Для пассажиров следует разработать наиболее эффективную сеть маршрутов поездов, которая удовлетворит их транспортные потребности наиболее точно. Следует использовать все последние научные достижения в области логистики для улучшения функционирования данного фактора. Система управления железными дорогами в России должна стать одной из лучших в мире на данный момент.

Клиентам должна быть предоставлена наиболее совершенная на данный момент система информирования о порядке оказания услуг перевозки, раскрывая все аспекты сотрудничества, для того чтобы все больше грузоотправителей потребляли услуги российских железных дорог. Необходимо сделать особый упор на информирование об обеспечении постоянной максимальной скорости прохождения перевозочного маршрута, что является главным конкурентным преимуществом Транссиба. Маркетинговая политика должна быть грамотно разработана и учитывать все тонкости экономической и иной культуры клиентов – отправителей из стран АТР.

Продолжает существовать проблема неразвитости транспортной инфраструктуры. ОАО «РЖД» планирует расширять инфраструктуру, ликвидировать так называемые «узкие места», однако не все из запланированных мероприятий осуществляются на практике. Особое внимание

следует уделять узким местам на Восточном полигоне Транссибирской магистрали, где частота подобных явлений наиболее распространена. За последние годы реконструировано множество тоннелей, добавлены дополнительные железнодорожные пути на многих станциях. Необходимо многократное увеличение пропускной способности, для того чтобы на магистрали не было ситуаций, в которых ради транзитных грузов задерживаются или вовсе не обслуживаются импортно-экспортные грузы, грузы внутрироссийских перевозок, а также пассажиры. Следует помнить о том, что увеличение транзитных перевозок не должно быть себе в ущерб, не должно сопровождаться ухудшением для прочих перевозочных операций.

За последние годы значительно снизилась частота возникающих проблем в области безопасности и сохранности грузов. На магистрали существует достаточно стабильная система отображения местонахождения груза на маршруте, однако иногда происходят форс-мажоры, которые приводят как к повреждениям и утрате данных грузов, так и к задержке последующих поездов на данном участке магистрали. Необходимо принять меры для того чтобы вероятность подобных форс-мажорных ситуаций свелась к минимуму, а также оперативно и эффективно реагировать на все возникающие заторы, исправляя проблему наиболее быстро. В связи с тем, что одно из главных конкурентных преимуществ Транссиба – это высокая относительная скорость доставки, на данные проблемы следует обратить особое внимание.

Для полноценной загрузки магистрали необходимо скоординировать свои усилия с правительствами Северной и Южной Кореи, для соединения Транссиба с Транскорейской магистралью. Для корейских грузоотправителей Транссибирская магистраль может быть более привлекательна, чем для китайских, поскольку Корейский полуостров находится севернее основных портов Китая, что обуславливает большее расстояние морской перевозки. Японским компаниям также может быть интересен данный путь. Для клиентов из всех этих стран Транссиб может быть интересен лишь при условии

выполнения вышеуказанных рекомендаций, при гарантии высокой скорости доставки и приемлемых тарифах.

Суммарно можно сказать, что сферы, в которых есть проблемы – это прежде всего сфера управления – несогласованность многих бюрократических и управленческих процедур. Также к основным проблемам, требующим грамотного решения, относятся высокие тарифы и отсутствие достаточной инфраструктуры. К проблемам также можно отнести сложности с обеспечением высокой скорости прохождения множеством контейнерных поездов. Для успешной реализации всех перспективных направлений необходимо провести множество преобразований, и лишь при условии осуществления подобных реформ можно уверенно говорить об успешном развитии Транссибирской магистрали как элемента МТК. Без выполнения указанных рекомендаций уровень перевозок по Транссибу будет таким же, как обычно, и даже может снизиться. В условиях повышения конкуренции на всех уровнях транспортного бизнеса, необходимо принимать самые срочные меры для предотвращения падения доли транссибирского транзита в грузоперевозках между Европой и АТР.

Для Транссибирского маршрута на международном рынке транспортных услуг и для увеличения доходов участников перевозок требуется разработать комплексные меры государственного характера в рамках Российской Федерации и транснациональные, направленные на придание Транссибирскому транспортному коридору статуса особой транспортной системы.

Для реализации транспортного потенциала Транссиба необходима его дальнейшая интеграция в транспортную систему АТР. А для этого следует поднять транссибирский сервис на уровень международных стандартов, совершенствуя технику и технологию перевозок и экспедиторских услуг в соответствии с требованиями рынка. Решая эти задачи, руководство ОАО «РЖД» должно реализовать комплексную программу дальнейшего развития магистрали. На Транссибе должны быть успешно используемы современные информационные технологии, обеспечивающие полный контроль

проследования поездов и информирование клиентов в режиме реального времени. Необходимо мониторить новейшие информационные технологии, для того чтобы наиболее эффективно использовать их в информационной системе как на Транссибирской магистрали, так и на других железнодорожных магистралях страны.

Подводя итог, главными целями для Транссиба остается оптимизация всей транспортной цепочки, включая сокращение и упрощение таможенных и пограничных процедур, формирование конкурентоспособных сквозных тарифов и портовых ставок, внедрение современных методов управления, создание логистических центров, модернизацию отдельных участков магистрали, обеспечение надежности, сохранности, скорости доставки грузов при минимальных сроках и затратах. Ускорение доставки грузов означает высвобождение колоссальных финансовых средств, которые на период следования грузов фактически «замораживаются». Это еще раз свидетельствует о возможности передачи части объемов международных перевозок между Европой и Азией с моря на железные дороги, ведь до сих пор господствующие позиции в обеспечении евроазиатских грузоперевозок занимает морской транспорт, на долю которого приходится 98 % этого грузопотока.

Данные рекомендации позволят выполнить транзитный потенциал Транссибирской магистрали, что послужит толчком к росту экономики всей страны и в особенности ее сибирских и дальневосточных регионов. Однако экспортно-импортные операции также существенно влияют на состояние экономики страны, и на их функционирование данные рекомендации также повлияют в положительную сторону. При достижении намеченных показателей можно с уверенностью заявлять о том, что Транссибирская магистраль стала являть собой международный транспортный коридор с полномасштабным форматом работы. Выполнение вышеуказанных рекомендаций даст значительный положительный экономический эффект, который повлияет на дальнейшую интеграцию России в транспортную систему АТР.

## **Выводы по главе**

Исследование показало, что у Транссибирского маршрута есть несколько тенденций развития, осуществление которых сможет стать толчком к росту экономики России, в особенности ее дальневосточных и сибирских регионов. Учитывая большое влияние транспортной отрасли на функционирование в целом всей экономики, это сможет стать катализатором дальнейшего роста уровня жизни в России и вовлечения большего числа людей в транспортный и транспортно-экспедиторский бизнес. Однако существует множество проблем, которые необходимо решить, поскольку они затрудняют дальнейшее развитие данного транспортного коридора. К числу этих проблем можно отнести несовершенное логистическое управление, таможенные препоны и временные издержки на границе, изношенность подвижного состава и транспортной инфраструктуры, высокие тарифы.

На основе проведенного анализа проблем были разработаны рекомендации операторам рынка. Разработанные предложения по совершенствованию функционирования позволят транспортным и транспортно-экспедиторским предприятиям и государственным органам, контролирующим этот рынок, улучшить свою деятельность, а также обеспечить приток клиентов и повысить конкурентоспособность на рынке. Без выполнения хотя бы части этих рекомендаций транзитный потенциал Транссибирской магистрали будет не реализован. Негативные тенденции сохранятся также и на экспортно-импортных направлениях, а также во внутрироссийских перевозках, поскольку проблемы на маршруте комплексного характера, и не связаны исключительно с транзитным характером пути следования.

## Заключение

В первой главе работы была рассмотрена сущность транспортной системы. Понятие «транспортная система» было рассмотрено с точки зрения разных авторов. Были определены ее элементы, определены задачи и функции. Было выявлено, что транспортная система включает в себя транспортную инфраструктуру, транспортные средства, транспортные предприятия и управление. Транспортные средства можно классифицировать по многим признакам, в числе которых их вид, принадлежность и т.д.

Были рассмотрены основные проблемы организации региональной системы управления транспортными потоками, выявлены факторы, воздействующие на организацию транспортного обслуживания в регионе. Определено, какие из проблем наиболее сложные, и выявлено, что функционирование региональной транспортной системы существенно влияет на развитие экономики в данном регионе и является одним из важнейших факторов развития данного региона.

Были описаны методические подходы к оценке эффективности транспортной системы, и выявлены их способности оценивать тот или иной элемент транспортной системы. Эффективность транспортной системы можно оценивать через оценивание эффективности ее компонентов – транспортных средств, транспортной инфраструктуры, транспортных предприятий и управления ими.

Для того чтобы понять сущность транспортной системы, выявить основные проблемы организации региональной транспортной системы и описать методические подходы к оценке эффективности транспортной системы, были рассмотрены труды следующих авторов: В.Г. Галабурды, А.Э. Горева, и других ученых.

Во второй главе выпускной квалификационной работы было рассмотрено современное состояние железнодорожной отрасли в России, была дана общая характеристика тенденций развития Транссибирской магистрали. Было



выявлено, что стратегия развития железнодорожного транспорта в России выполнена не в полной мере, многие поставленные задачи оказались чересчур крупномасштабными для их осуществления. План демонополизации рынка грузоперевозок выполнен не в полной мере, так как не были выполнены цели осуществления конкуренции на данном рынке. В условиях монополии РЖД на инфраструктуру планы создать конкурентоспособную среду с гибкими тарифами остаются долгосрочной перспективой. Вместе с тем, железнодорожный транспорт в России – это самый важный транспорт, осуществляющий перевозку значительных объемов груза на большие расстояния, и его роль в транспортной системе страны очень велика.

Был также проанализирован объем грузоперевозок по Транссибирской магистрали в направлении Азиатско-Тихоокеанского региона. В последнее время наблюдается рост объемов перевозимых грузов, в особенности строительных и контейнерных. Однако у некоторых категорий грузов, к примеру, строительных, также наблюдается нестабильность. В долгосрочном периоде уровень перевозок может как резко вырасти, так и существенно сократиться. Подавляющую часть перевозок составляют перевозки угля, нефти и нефтепродуктов, а также строительных грузов. Были выявлены проблемы развития грузопотоков по Транссибирской магистрали. По разным грузам наблюдается различная динамика показателей, однако в целом загрузка магистрали достаточна. Были выявлены проблемы и перспективы развития грузоперевозок по Транссибирской магистрали в АТР на основе анализа динамики и структуры. Было показано, что существует множество проблем, лишь после эффективного решения которых можно говорить о полном выполнении заложенного в магистраль потенциала.

Были выявлены конкурентные недостатки Транссибирской магистрали в сравнении с морским путем через Суэцкий канал. По многим параметрам Транссибирская магистраль остается неконкурентоспособной по сравнению с морским путем следования. Несовершенное управление грузопотоками, бюрократические проволочки и иные проблемы мешают получать доходы от

транзита в бюджет. Необходимо исправить данные явления, чтобы в полной мере реализовать заложенный в магистраль потенциал.

В третьей главе работы выявлены проблемы и перспективы включения Транссибирской магистрали в транспортную систему АТР и разработаны рекомендации операторам рынка и государственным органам железнодорожного транспорта. Определено, что Транссибирская магистраль имеет много различных перспектив включения в транспортную систему Азиатско-Тихоокеанского региона. На магистрали наблюдается недостаточность существующей инфраструктуры для планируемого транзита контейнеров из АТР в Европу. Существуют множественные издержки, связанные с таможенным и иным оформлением, вследствие которых продвижение грузов по Транссибу затрудняется и замедляется, что сводит на нет основное конкурентное преимущество этой железнодорожной магистрали – повышенная скорость перевозки по сравнению с морским путем. Также мешает скоростному прохождению маршрута несогласованность логистического управления на магистрали, что повышает уровень простоя поездов. Для успешной реализации всех перспективных направлений необходимо провести множество преобразований. Необходимо разработать гибкую тарифную сетку, модернизировать отдельные места на магистрали, сформировать улучшенную управленческую структуру. Лишь при условии осуществления подобных реформ можно уверенно говорить об успешном развитии Транссибирской магистрали как элемента МТК.

## Список использованных источников

1. Абрамов, А. П. Затраты железных дорог и цена перевозки / А.П. Абрамов. – М.: Транспорт, 1974. – 234 с.
2. Автомобильные дороги / В. Ф. Бабков. – М.: Транспорт, 1983. – 280 с.
3. Акентьева, С.О. Особенности транссибирской магистрали и её современное состояние / С.О. Акентьева, М.В. Волкова // Современные тенденции развития науки и технологий. – 2016. – №11. – С. 5–8.
4. Бабков, В. Ф. Пути сообщения: Конспект лекций / В.Ф. Бабков. – М.: МАДИ, 1993. – 224 с.
5. Бакланов, А.А. Возможности сокращения времени хода пассажирских поездов на Транссибирской магистрали / А.А. Бакланов, Н.В. Есин, Д.В. Мурзин // Вестник института тяги и подвижного состава. – 2013. – №9. – С. 80–82.
6. Башкатова, Ю.И. Управленческие решения: Учебное пособие по изучению дисциплины, руководство, практикум, тесты и учебная программа / Московский государственный университет экономики, статистики и информатики. – М.: МЭСИ, 2010. – 184 с.
7. Блохин, В.И. Аэропорты и воздушные трассы / В. И. Блохин, И. А. Белинский, И. В. Циприанович, Г. Н. Гелетуха. – М.: Транспорт, 1984. – 160 с.
8. Бочков, П.В. Транссибирская магистраль как фактор экономического развития региона / П.В. Бочков // Актуальные проблемы гуманитарных и естественных наук. – 2016. – №2. – С. 26–29.
9. Булавина, Л.В. Проектирование и оценка транспортной сети и маршрутной системы в городах. / Л.В. Булавина. – Екатеринбург: Издательство УрФУ, 2008 – 132 с.
10. Власов, Г.П. Транссибирские магистрали: реальность и перспективы / Г.П. Власов, В.В. Воронина // Иркутский историко-экономический ежегодник. – 2009. – №1. – С. 252–257.

11. Власов, Г.П. Транссибирская магистраль: из XX в XXI век (опыт, проблемы) / А.П. Власов, Г.П. Чекменев // Проблемы социально-экономического развития Сибири. – 2012. – №4. – С. 36–38.
12. Волков, Д.О. Математическое моделирование загрузки транспортной сети для определения целесообразности строительства новых видов транспортных систем / Д.О. Волков, С.Н. Гаричев, Р.А. Горбачев, Н.Н. Мороз // Труды МФТИ. – 2015. – №3. – С. 22–25.
13. Галынская, Ю.С. Роль Транссибирской магистрали в социально-экономическом развитии России / Ю.С. Галынская // Вестник Белгородского университета кооперации, экономики и права. – 2016. – №1. – С. 207–218.
14. Гапаненко, В.И. Организационно-технологические мероприятия, направленные на развитие железнодорожных контейнерных перевозок с использованием Транссибирской магистрали / В.И. Гапаненко // Железнодорожный транспорт. – 2009. – №6. – С. 27–31.
15. Гасников, А.В. Введение в математическое моделирование транспортных потоков. / А.В. Гасников, С.Л. Кленов, Е.А. Нурминский, Я.А. Холодов, Н.Б. Шамрай. – М.: МФТИ, 2010. – 362 с.
16. Горев, А.Э. Основы теории транспортных систем / А.Э. Горев. – СПб.: Издательство СПбГАСУ, 2010 – 174 с.
17. Единая транспортная система / В.Г. Галабурда. – М.: Транспорт, 1996 – 295 с.
18. Иносе, Х. Управление дорожным движением / Х. Иносе. – М.: Транспорт, 1983. – 248 с.
19. Капустина, Л.М. Развитие Транссибирской магистрали как евроазиатского транспортного коридора / Л.М. Капустина, И.Г. Меньшенина // Известия УрГЭУ. – 2007. – №1. – С. 162–166.
20. Кочерыгин, А.А. Роль Транссибирской магистрали в развитии экономики России и обеспечении евроазиатских транспортно-экономических связей / А.А. Кочерыгин // Вестник транспорта. – 2003. – №7. – С. 17–21.

21. Куречка, А.Г. Оценка эффективности проекта интеграции Транссибирской и Транскорейской магистралей / А.Г. Куречка // Научные проблемы транспорта Сибири и Дальнего Востока. – 2011. – №2. – С. 39–43.
22. Леонтьев, Р.Г. Перспективы активизации грузовых перевозок по Транссибирскому маршруту: взгляд из Японии / Р.Г. Леонтьев, В.А. Хмель // Вестник транспорта. – 2006. – №8. – С. 13–21.
23. Леонтьев, Р.Г. Современные предпосылки транзита по транссибирскому контейнерному мосту / Р.Г. Леонтьев, Н.А. Шпилева, А.Л. Орлов // Бюллетень транспортной информации. – 2010. – №1. – С. 19–27.
24. Ли, Ч.Ё. Возможности активизации международного транссибирского моста / Ли Ч.Е. // Проблемы прогнозирования. – 2001. – №6. – С. 120–127.
25. Макеев, В. А. Экономика транспорта региона. / В.А. Макеев. – Ростов-на-Дону: СКНЦВШ, 2001. – 145 с.
26. Маслов, А.В. Справочник необходимых знаний / А.В. Маслов. – М.: Рипол Классик, 2000 – 768 с.
27. Менделев, В.В. Справочник необходимых знаний / В.В. Менделев. – М.: РИПОЛ КЛАССИК, 2000. – 768 с.
28. Михайлов, В.М. Транссибирский гамбит / В.М. Михайлов // Саморегулирование и бизнес. – 2013. – №9. – С. 48–51.
29. Модельный закон о транспортной деятельности : [принят Межпарламентской Ассамблеей государств-участников СНГ 31 октября 2007]. – КонсультантПлюс [Электронный ресурс]. – Электрон. дан. – Режим доступа : <http://consultant.ru>
30. Морозов, И.И. Численное исследование транспортных потоков на основе гидродинамических моделей / И.И. Морозов // Компьютерные исследования и моделирование. – 2011. – № 4. – С. 389–412.
31. Нефедова, И.В. Бизнес-планирование. Шпаргалка / И.В. Нефедова. – М.: Научная книга, 2009. – 120 с.
32. Организация движения поездов / И. Г. Тихомиров. – М.: Высшая школа, 1979. – 416 с.

33. Организация и планирование грузовых автомобильных перевозок / Л.А. Александров. – М.: Высшая школа, 1977. – 335 с.
34. Организация работы флота и портов / А.П. Ирхин. – М.: Транспорт, 1966. – 528 с.
35. Основы взаимодействия железных дорог с другими видами транспорта / В.В. Повороженко. – М.: Транспорт, 1986. – 215 с.
36. Официальный сайт ОАО РЖД [Электронный ресурс] – Электрон. дан. – Режим доступа: <http://www.rzd.ru>
37. Покровская, О.Д. Международная логистика транссибирской магистрали: использование транзитного потенциала России / О.Д. Покровская, В.М. Самуйлов // Инновационный транспорт. – 2016. – №3. – С. 207–218.
38. Пономаренко, А.Д. Перспективы развития транссибирских перевозок и меры по повышению конкурентоспособности Транссиба / А.Д. Пономаренко // Вестник Российской таможенной академии. – 2008. – №4. – С. 113–118.
39. Раровский, П.Е. Пути повышения эффективности экспорта транспортных услуг на транссибирском контейнерном маршруте / П.Е. Раровский // Российский внешнеэкономический вестник. – 2017. – №1. – С. 115–133.
40. Руднева, Л.М. Методика комплексной оценки эффективности функционирования транспортной инфраструктуры региона / Л.М. Руднева, А.Н. Кудрявцев // Российское предпринимательство. – 2014. – №8. – С. 109–121.
41. Сафронов, Э.А. Транспортные системы городов и регионов / Э.А. Сафронов. – М.: Издательство ассоциации строительных вузов, 2007 – 288 с.
42. Семенов, В.В. Математическое моделирование динамики транспортных потоков мегаполиса. / В.В.Семенов. – М.: Институт прикладной математики им. М.В. Келдыша, 2004. – 44 с.
43. Сотников, Е.А. Железные дороги мира из XIX в XXI век. / Е.А. Сотников. – М.: Транспорт, 1993. – 200 с.

44. Старых, С.А. Развитие транзитных перевозок с использованием Транссибирского маршрута/ С.А. Старых, Е.И. Самолыго // Экономика железных дорог. – 2013. – №4. – С. 58–75.
45. Терешина, Н.П. Экономическая безопасность. Учебное пособие / Н.П. Терешина, Б.М. Лапедус, Р.А. Кожевников, З.П. Межох. – М.: МИИТ, 2001 – 214 с.
46. Трихунков, М.Ф. Транспортное производство в условиях рынка: качество и эффективность / М.Ф. Трихунков. – М.: Транспорт, 1993 – 210 с.
47. Троицкая, Н.А. Единая транспортная система / Н.А. Троицкая, А.Б. Чубуков. – М.: Издательский центр «Академия», 2014 – 240 с.
48. Фатхутдинов, Р.А. Конкурентоспособность организации в условиях кризиса: экономика, маркетинг, менеджмент / Р.А. Фатхутдинов. – М.: Издательско-книготорговый центр «Маркетинг», 2002 – 892 с.
49. Цой, В.А. Дальневосточный регион в условиях реализации проекта присоединения Транскорейской железной дороги к Транссибирской железнодорожной магистрали / В.А. Цой, А.Н. Спартак // Международная экономика. – 2011. – №1. – С. 67–70.
50. Хабаров, В.И. Марковская модель транспортных корреспонденций / В.И.Хабаров // Доклады ТУСУРа. – 2012. – № 1. – С. 113–117.
51. Шайнов, Н.М. Анализ роли и перспектив Транссибирской магистрали в транспортной системе АТР / Н.М. Шайнов // Экономика предпринимательства. – 2017. – №12(3). – С. 757–760.
52. Швецов, В.И. Математическое моделирование транспортных потоков / В.И Швецов // Автоматика и телемеханика. – 2003. – № 11. – С. 3–46.
53. Шобанов, А.В. Управленческая экономика / А.В. Шобанов, М.Ю. Елизарьев. – М.:МИИТ, 2011. – 113 с.
54. Шпилева, Н.А. Транссибирский контейнерный маршрут – ключевое звено на стыке транспортных систем Европы и Азии / Н.А. Шпилева // Актуальные вопросы экономических наук. – 2009. – №4. – С. 271–275.

55. Экономическая безопасность: производство, финансы, банки // В.К. Сенчагов. – М.: Финстатинформ, 1998 – 156 с.

56. Якимов, М.Р. Транспортное планирование: создание транспортных моделей городов / М.Р. Якимов. – М.: Логос, 2013 – 188 с.



Автор работы Шаф  
(подпись)

« 14 » июня 2018 г.

Нормоконтроль  
Федороф Федоров И.В.  
(подпись) (ф.и.о)

« 14 » 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

Г Р А Ф И К

подготовки и оформления выпускной квалификационной работы

студента (ки) Шайнова Николая Максимовича

группы М1201лут

на тему: Оценка эффективности включения Транссибирской магистрали в транспортную систему АТР

№ п/п	Выполняемые работы и мероприятия	Срок выполнения	Отметка о выполнении
1	Выбор темы и согласование с руководителем	до 01 октября	выполнено
2	Составление плана работы и согласования с руководителем	до 20 октября	выполнено
3	Составление библиографии	до 01 декабря	выполнено
4	Разработка и представление руководителю: главы 1 главы 2 главы 3	до 01 марта до 01 апреля до 01 мая	выполнено выполнено выполнено
5	Подготовка и согласование с руководителем выводов и предложений, введения и заключения	до 27 мая	выполнено
6	Доработка ВКР в соответствии с замечаниями руководителя	до 27 мая	выполнено
7	Прохождение предзащиты ВКР на кафедре: предзащита 1 предзащита 2 предзащита 3	до 24 марта до 28 апреля до 08 июня	выполнено выполнено выполнено
8	Доработка ВКР в соответствии с замечаниями, высказанными на предзащите, окончательное оформление	до 08 июня	выполнено
9	Итоговая экспертиза в системе антиплагиат Blackboard ДВФУ	до 14 июня	выполнено
10	Получение отзыва научного руководителя	до 14 июня	выполнено
11	Размещение текста ВКР в электронно-библиотечной системе НБ ДВФУ	до 20 июня	выполнено
12	Передача работы на кафедру	до 21 июня	выполнено
13	Завершение подготовки к защите (доклад, презентация в Power Point)	до 2 июля	выполнено
14	Защита ВКР в ГЭК	со 2 июля	

Дата выдачи графика « 01 » октября 2017 г.

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

Федоров  
(подпись)

И.В. Федоров  
(и.о.ф)

График получил

Шайнов  
(подпись)

Н.М. Шайнов  
(и.о.ф)

## ШКОЛА ЭКОНОМИКИ И МЕНЕДЖМЕНТА

Кафедра мировой экономики

### ОТЗЫВ РУКОВОДИТЕЛЯ

на выпускную квалификационную работу студента \_\_\_\_\_

Шайнова Николая Максимовича

(фамилия, имя, отчество)

специальность (направление) 38.04.01 Экономика, профиль «Логистика и управление транспортными перевозками на рынках АТР» группа М1201длт

на тему Оценка эффективности включения Транссибирской магистрали в транспортную систему АТР

Руководитель ВКР канд. экон. наук., доцент, И.В. Федоров  
(ученая степень, ученое звание, и. о. фамилия)

Дата защиты ВКР « 3 » июля 2018 г.

1. Объем работы: количество страниц 103; таблиц 13; рисунков 6, приложений 0.

2. Цель и задачи дипломного исследования:

Цель выпускной квалификационной работы – оценка эффективности включения Транссибирской магистрали в транспортную систему АТР. Для достижения поставленной цели были определены следующие задачи: изучить теоретические основы транспортной системы; рассмотреть систему управления региональными транспортными потоками; описать методические подходы к оценке эффективности работы транспортной системы; проанализировать грузопотоки по Транссибирской магистрали в транспортную систему АТР; описать проблемы включения Транссибирской магистрали в транспортную систему АТР; выработать рекомендации операторам рынка железнодорожного транспорта России.

3. Актуальность, теоретическая, практическая значимость темы исследования:

Тема ВКР Шайнова Н.М. представляется весьма актуальной. Выпускная квалификационная работа Шайнова Н.М. имеет определенную практическую значимость, а именно: привлечение транзитных грузов на Транссибирскую магистраль, которая имеет определенные пределы пропускной и провозной способности и скорости движения составов.

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

5. Основные достоинства и недостатки ВКР:

Среди недостатков ВКР Шайнова Николая Максимовича необходимо выделить затянутость материала параграфа 2.2. ВКР Шайнова Николая Максимовича хорошо структурирована, поставленные задачи достигнуты.

6. Степень самостоятельности и способности дипломника к исследовательской работе:

Шайнов Николай Максимович проявил себя самостоятельным и деятельным дипломником. Шайнов Н.М. способен к исследовательской работе.



7. Оценка деятельности студента в период выполнения дипломной работы:

Студент Шайнов Николай Максимович проявил себя работоспособным, усидчивым, внимательным к табличному и графическому материалу.

8. Достоинство и недостатки оформления текстовой части, графического, демонстрационного, иллюстративного, компьютерного и информационного материала. Соответствие его оформления требованиям ГОСТ, образовательным и научным стандартам:

Оформление ВКР Шайнова Николая Максимовича соответствует требованиям ГОСТ, образовательным и научным стандартам.

Уровень оригинальности текста выпускной квалификационной работы – 87%.

9. Целесообразность и возможность внедрения результатов дипломного исследования:

ВКР Шайнова Николая Максимовича может быть рассмотрена на предмет использования в целях подготовки курса лекций по дисциплине «Стратегия интеграции России в транспортно-логистический рынок АТР»

Заключение: заслуживает оценки «хорошо» и присвоения соответствующей квалификации.

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

Федоров  
(подпись)

И.В. Федоров  
(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) Шайнова Николая Максимовича  
специальность (направление) 38.04.01 Экономика. Логистика и управление  
транспортными перевозками на рынках АТР

группа М1201лут

на тему Оценка эффективности включения Транссибирской магистрали в транспортную  
систему АТР

Руководитель ВКР канд. экон. наук, доцент, И.В. Федоров

Дата защиты ВКР «3» июля 2018 г.

1 Актуальность ВКР, ее научное, практическое значение и соответствие заданию:  
ВКР Шайнова Н.М. считаю актуальной. Указанная работа может быть использована для  
разработки курса лекций по дисциплине «Стратегия интеграции России в транспортно-  
логистический рынок АТР». ВКР Шайнова Н.М. полностью соответствует заданию.

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

Шайнов Н.М. умеет работать с литературой, материал ВКР изложен последовательно,  
тема ВКР Шайнова Н.М. раскрыта, поставленные цели и задачи ВКР достигнуты.

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

К недостаткам ВКР Шайнова Н.М. следует отнести избыточный материал параграфа 2.2.  
В последнем отмечена некоторая избыточность таблиц.

4 Целесообразность внедрения, использования в учебном процессе, публикации и т. п.

ВКР может быть использована для разработки курса лекций по дисциплине «Стратегия  
интеграции России в транспортно-логистический рынок АТР».

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

Дипломник заслуживает присвоения квалификации магистр по направлению «Экономика».  
ВКР Шайнова Н.М. достойна оценки «хорошо».

Оценка «хорошо»

Рецензент – зам. гендиректора ООО «ЭСТИВ»  
(должность)

«20» июня 2018 г.



(подпись)

Д.С. Спевак  
(и.о.ф)