

ФЕДЕРАЛЬНОЕ ГОСУДАРСТВЕННОЕ АВТОНОМНОЕ ОБРАЗОВАТЕЛЬНОЕ УЧРЕЖДЕНИЕ ВЫСШЕГО ОБРАЗОВАНИЯ
**«БЕЛГОРОДСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ НАЦИОНАЛЬНЫЙ
ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКИЙ УНИВЕРСИТЕТ»**
(НИУ «БелГУ»)

ИНСТИТУТ ЭКОНОМИКИ
КАФЕДРА МИРОВОЙ ЭКОНОМИКИ

**МЕСТО РОССИЙСКОГО ТРАНСПОРТНОГО КОМПЛЕКСА НА
МИРОВОМ РЫНКЕ ТРАНСПОРТНЫХ УСЛУГ**

Выпускная квалификационная работа
обучающегося по направлению подготовки 38.03.01 Экономика
очной формы обучения, группы 06001408
Коломыцовой Валерии Александровны

Научный руководитель:
старший преподаватель
кафедры мировой экономики
Мирошников Е.В.

ОГЛАВЛЕНИЕ

Введение.....	3
Глава 1. Теоретические основы функционирования мирового рынка услуг.....	6
1.1. Понятие и основные закономерности функционирования мирового рынка услуг.....	6
1.2. Специфика международной торговли услугами.....	13
1.3. Регулирование мирового рынка услуг.....	19
Глава 2. Современные тенденции развития мирового рынка транспортных услуг.....	27
2.1. Структура мирового рынка транспортных услуг.....	27
2.2. Характеристика современного состояния и динамики развития мирового рынка транспортных услуг.....	32
2.3. Оценка позиций России в международной торговле транспортными услугами.....	39
Глава 3. Проблемы и направления развития мирового рынка транспортных услуг и перспективы укрепления российских позиций на нем.....	48
3.1. Проблемы и перспективы развития мирового рынка транспортных услуг.....	48
3.2. Проблемы участия России в международной торговле транспортными услугами.....	60
3.3. Пути укрепления позиции России на мировом рынке транспортных услуг.....	71
Заключение.....	83
Список использованных источников.....	87

ВВЕДЕНИЕ

Актуальность темы исследования мирового рынка транспортных услуг определяется целым рядом обстоятельств.

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

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

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

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

Степень разработанности проблемы. В зарубежных и отечественных научных исследованиях большое внимание уделялось принципам работы рынка транспорта и его влиянию на макроэкономические процессы, а также последствиям воздействия на внутреннее состояние страны. Так же рассматривались действия государств, направленные на увеличение конкурентоспособности данного сектора. Изучению данных вопросов посвящены работы таких иностранных и отечественных ученых, как М.П.Гордон, Дж. Джонсон, Д.Ф. Вуд, Д.Л. Вордлоу, П.Р. Вильямс, И.Я.Аксенов, А.У. Альбеков, Д.С.Николаев, М.Е. Залмонова, В.С. Лукинский, В.И.Бережной, Е.В.Бережная, Л.Б. Миротин и многих других.

Однако, существенные изменения в развитии мирового рынка транспортных услуг еще не получили всестороннего освещения в современных исследованиях. На данном этапе развития мирового рынка транспортных услуг остается множество нерешенных вопросов.

Целью выпускной квалификационной работы является исследование места и роли российского транспортного комплекса на мировом рынке транспортных услуг.

Достижение поставленной цели требует решения следующих основных **задач**:

- рассмотреть теоретические основы функционирования рынка услуг в мировом хозяйстве;
- проанализировать структуру мирового рынка транспортных услуг;
- охарактеризовать современное состояние и динамику развития мирового рынка транспортных услуг;
- определить место России на мировом рынке транспортных услуг;
- исследовать проблемы и перспективы развития мирового рынка транспортных услуг;
- предложить комплекс мер, направленных на укрепление позиций России на мировом рынке транспортных услуг.

Объектом исследования выступает международный рынок транспортных услуг.

Предмет исследования – современное состояние мирового рынка транспортных услуг и место России на нем.

Методологическую основу исследования составили общенаучные и частнонаучные методы исследования: системно-логический, анализ и синтез, метод классификаций, комплексный и экономико-математические методы анализа и научного познания.

Информационная база исследования состоит из статей, монографий, материалов международных конференций, статистических данных, научных публикаций и интернет-ресурсов.

Практическая значимость работы состоит в том, что ее выводы, могут быть использованы при дальнейшей научной разработке рассматриваемой проблемы, а также в учебном процессе.

Хронологические рамки исследования охватывают период с 2000 по 2017 гг.

Структура выпускной квалификационной работы определяется общей концепцией, целью, задачами, логикой исследования и включает в себя введение, три главы, заключение, список использованных источников.

Первая глава посвящена теоретическим основам функционирования рынка услуг. Здесь дано понятие мировому рынку услуг, рассмотрена специфика его работы.

Во второй главе идет речь о современных тенденциях развития международного рынка транспортных услуг. Также здесь приведена оценка современного состояния данного рынка и места России на нем.

Третья глава посвящена проблемам и перспективам развития международного рынка транспортных услуг, а также поиску путей укрепления позиций России на нем.

Основные результаты, выводы и предложения по итогам проведенного исследования приводятся в заключении.

ГЛАВА 1. ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ ОСНОВЫ ФУНКЦИОНИРОВАНИЯ МИРОВОГО РЫНКА УСЛУГ

1.1. Понятие и основные закономерности функционирования мирового рынка услуг

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

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

Известно, что в последние годы наблюдается тенденция к увеличению роли услуг, 15-18% из мировой торговли приходится на международную торговлю услугами [35, с. 27]. Сфера услуг выросла в крупнейшую отрасль экономики: на ее долю приходится 60-80% мирового ВВП [8, с. 266].

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

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

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

- Туризм;
- Спорт;
- Транспортные услуги;
- Прочие [61].

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

Теперь детально рассмотрим некоторые из видов услуг.

Экспорт, импорт услуг и товаров оформляется соглашением. Внешнеторговый контракт купли-продажи содержит в себе условия для товаров и услуг, а некоторые его разделы имеют условия перевозки, жалобы, принятие, страхование, арбитраж, основные условия поставки [34, с. 72].

Экспортные сделки – это сделки, связанные с вывозом продукта, услуги или иного товара, произведенного на территории данной страны на мировой рынок [7, с. 74]. Для того, чтобы сделка состоялась, экспортеру необходимо изучить конъюнктуру рынка, стратегию позиционирования товара и поведения на рынке, таможенный режим, провести рекламу своего товара или услуги, направить возможным покупателям предложение о заключении сделки (оферты), провести переговоры и заключить договор, а затем проводить контроль за исполнением контракта.

Импортные сделки противоположны экспортным и представляют собой сделки по покупке и ввозу товара на территорию страны для реализации его на внутреннем рынке [7, с. 88].

Реэкспортные сделки – это вид сделки, который предполагает вывоз и продажу ранее ввезенного товара за границу без его переработки [7, с. 90].

Реимпортные сделки – это ввоз ранее вывезенной продукции [7, с. 98]. По своей сути это не что иное, как несостоявшаяся экспортная сделка.

Особенно многие услуги содержат условия для продажи машин и оборудования: предпродажное и послепродажное обслуживание,

техническое обслуживание в течение гарантийного срока, послегарантийное обслуживание, обучение персонала и т.д.

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

Немаловажное значение имеет обеспечение послепродажного обслуживания для нормального функционирования поставляемого оборудования и оценки надежности экспортера.

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

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

Транспортные услуги включают услуги по железнодорожному транзиту товаров из Западной Европы через Россию на Восток – в Иран, Китай, Дальний Восток и в обратном направлении, а также, по воздушному

сообщению отправки товара [9, с. 254].

Важное место во внешней торговле занимает доставка товара от продавца к покупателю, так называемый товарооборот. Затраты обращения в системе товарооборота могут включать следующие расходы на услуги [12, с. 287]:

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

Самый крупный в мире торговый флот принадлежит Японии, за ней идет Великобритания, Германия и затем Норвегия [25, с. 159]. На рынке услуг грузовых и пассажирских перевозок выигрывают Соединенные Штаты Америки, за ними следуют Соединенное Королевство Великобритании и Франция [25, с. 160].

Следующим видом услуг является международный туризм.

Международный туризм представляет собой особый вид деятельности, направленный на удовлетворение различных видов потребностей, в виде туристических услуг и товаров туристического спроса [33, с. 165]. Различают огромное разнообразие услуг, товаров, так или иначе связанных с туризмом, например:

- перемещение людей в пункт назначения, различными видами

транспорта;

- предоставление питания;
- услуги, направленные на удовлетворение социально-культурных и деловых интересов туристов;
- оформление всех типов документов.

При осуществлении данных операций образуются взаимосвязи между производителями туристических услуг и турфирмами, а также между турфирмами и туристами.

В классификации Всемирной туристической организации есть страны, которые по большей части являются поставщиками туристических услуг, и страны, которые в основном только принимают туристов [32, с. 1134].

При прохождении таможи взимают таможенные пошлины, НДС и акцизы, а для таможенных служб – таможенные сборы [31, с. 188]. Сюда входят сборы за:

- выдачу лицензий;
- таможенное оформление;
- хранение товаров;
- предоставление информации;
- предоставление консультаций;
- таможенное сопровождение;
- участие в таможенных аукционах.

Наряду с мировым рынком туристических услуг существуют рекламные услуги.

Рекламная деятельность требует постоянных финансовых вливаний (оплата стоимости услуг). Определение эффективности рекламной деятельности включает анализ структуры рекламных расходов, как в целом, так и по отдельным элементам [35, с. 120]:

- по рекламным кампаниям;
- использованию конкретных рекламных инструментов;
- производству рекламных материалов и их распространению.

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

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

Современные компьютерные телекоммуникационные технологии предоставляют доступ ко многим типам информации о ценах, которые накапливаются в автоматизированных базах данных (ДБА) [40, с. 10].

Мировой рынок финансовых услуг включает в себя банковские операции, операции с ценными бумагами. Объем этого рынка равен 1 трлн. долл. США [59].

Финансовая деятельность довольно молодая, но быстро развивающаяся отрасль международных экономических отношений. Наиболее важным сектором является международное движение капитала, которое растет быстрее, чем торговля товарами. В настоящее время существует несколько основных центров в мире, которые конкурируют между собой в международном движении капитала. Долгое время Соединенные Штаты выступали в качестве главного экспортера капитала в мире. В последнее время страны Западной Европы превосходили США в плане иностранных инвестиций. Огромная роль в экспорте капитала Германии, Великобритании, Франции [6, с. 187]. После европейских гигантов – Япония. Вместе с ними в последние годы в развивающемся мире появились новые финансовые базы. Самой мощной из них является группа стран ОПЕК, среди которых самые богатые с нефтяные страны – Саудовская Аравия, Кувейт и Объединенные Арабские Эмираты. Значительная часть нефтедолларов, которые они

экспортируют, 70-80% которых отправляются в промышленно развитые страны [3, с. 94].

Разновидностью международной финансовой деятельности является страхование. Это форма экономических отношений, которая предусматривает формирование целевых фондов за счет участников этой деятельности для возмещения убытков, возникших по причине естественного, намеренного или случайного действия человека и природы [8, с. 381]. Объектом страхования являются все факторы производства, каждый из которых подвержен различным рискам. Во внешнеэкономических отношениях застрахованы сделки, заключенные иностранными контрагентами. Характерным является постоянное увеличение видов страховых услуг: перестрахования, трастовые услуги и т.п.

Инжиниринговые услуги – комплекс коммерческих услуг, выделенных в самостоятельную сферу деятельности, для подготовки и поддержки процесса производства и реализации продукции, обеспечения строительства и эксплуатации промышленных, инфраструктурных, сельскохозяйственных и других объектов [8, с. 388]. Весь комплекс инжиниринговых услуг разделен на две группы.

Первая группа включает – услуги, связанные с подготовкой производственного процесса (предпроектные, проектные, пост проектные и специальные услуги) [8, с. 388].

Во второй группе – продажа продукции и услуги по обеспечению высококачественного производства (работы, связанные с оптимизацией процессов эксплуатации, управления предприятием и продаж его продукции, включая услуги по проверке и тестированию оборудования, набору и обучению, маркетинговым исследованиям и т. д.) [8, с. 394].

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

Консалтинг – особый вид консалтинговых услуг, предоставляемый на коммерческой основе для решения экономических вопросов [8, с. 406]. Представляется в основном в форме консультаций. Круг деятельности консалтинговых фирм разнообразен и предоставляется специализированным фирмам. Он включает в себя:

- аналитику экономической деятельности предприятий за определенный промежуток времени;
- прогнозирование рынков, их функциональность;
- прогнозирование условий для разработки новых проектов;
- проведение импортно-экспортных стратегий.

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

Таким образом, мы видим, что международная торговля услугами ежегодно возрастает на 15-18 %. Вместе с тем, доля международной сферы услуг составляет 60-80% мирового ВВП. Услуги на рынке классифицируются по 12 разделам, которые включают 156 видов.

Транспортные услуги играют важную роль на мировом рынке услуг. Свое развитие данный сектор услуг получил благодаря развитию экспорта – производителю требуется обеспечить доставку готовой продукции потребителю.

1.2. Специфика международной торговли услугами

В мировой торговле одно из важных мест занимают взаимоотношения производителей экспортируемых товаров и услуг с торговыми фирмами и фирмами посредниками. Данные отношения заключаются специальным договором о взывании комиссионных платежей [7, с. 126].

Предметом договора уступки в области ВЭД чаще всего являются: изучение рынка, ценообразование, идентификация заинтересованных

клиентов, установление контактов с ними, проведение рекламных кампаний, и др. Такие контракты на оплату услуг оплачиваются в виде процентов от сделки или по-другому – комиссий.

В соответствии с соглашением комиссии одна сторона (комиссионер) от имени другой стороны (комитент) обязуется оплатить одну или несколько транзакций для комиссара от его имени (за продукт или услугу) за определенную плату [8, с. 321].

Посредники оказывают огромное количество услуг, среди которых можно выделить:

- покупка и продажа товаров за чужой счет от своего имени (комиссионная торговля);
- кредитование потребителей;
- лизинговые услуги;
- контракты с транспортными и страховыми компаниями;
- контроль товаров;
- платежные операции;
- организация документооборота;
- урегулирование и представительство в органах власти;
- вопросы, связанные с таможенной;
- другая деятельность по продвижению товаров за рубежом.

Посредники бывают специализированными и универсальными [13, с. 193]. Сама идея универсализации в полном виде была разработана в рамках торговых домов, чья деятельность предоставляет широкий спектр услуг, как в внутри страны, так и за границей. Наибольшее распространение данная форма услуг получила в Японии. Там семь торговых домов контролировали около половины экспорта и более 50% импортных операций (1985 год) [13, с. 212].

Генеральное соглашение о торговле услугами (ГАТС) является неотъемлемой частью основ Всемирной торговой организации (ВТО), ГАТС является набором правил и принципов, регулирующих торговлю услугами

[1].

Таким образом, в ГАТС существуют четыре способа предоставления услуг[1]:

- трансграничная поставка;
- потребление за границей;
- коммерческое присутствие;
- передвижение коммерческих лиц.

Два главных признака различают виды доставки услуг: местоположение поставщика и потребителя в момент предоставления услуги; гражданство и место регистрации лиц, потребляющих или предоставляющих услуги (для физических лиц – гражданство, для юридических лиц – место регистрации).

Ниже подробно представлено описание этих методов.

1. Трансграничная поставка. В нынешнее время наблюдается быстрый рост объемов приграничной торговли, что связано с развитием сетей электросвязи, появлением сети Интернет и развитием информационных технологий. Анализируя, можно предположить, что внедрение новых технологий в торговлю должно придать большой толчок, импульс в тех областях, которые были технически невозможны в ходе Уругвайского раунда.

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

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

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

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

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

2. Потребление за границей. Данный метод связан с перемещением потребителя услуги (физические, юридические лица) на территорию поставщика услуги. В данном способе одну из лидирующих ролей занимают поездки отдельных потребителей на экспортные рынки в качестве туристов, а после обучение за рубежом.

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

Коммерческое присутствие. Коммерческое присутствие является часто встречаемым видом предоставления услуг. Вкратце, это способ привлечения инвестиций из другой страны, для дальнейшего создания иностранных фирм или филиалом в стране пребывания [13, с. 226]. Режим иностранных инвестиций во многих странах ограничивает доступ к иностранным коммерческим структурам во многие отрасли обслуживания. Около 75-80%

обязательств в области коммерческого присутствия носят ограниченный характер. Особенно это относится к финансовым услугам (80-85%), услугам связи (90-95%) [8, с. 367]. Можно предположить, что будущие переговоры по либерализации рынка услуг будут связаны с попытками устранения проблем и решением задач по нахождению в сложной и противоречивой сфере коммерческого присутствия.

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

4. Передвижение коммерческих лиц. Согласно ГАТС, перемещение лиц и их присутствие, связанные с предоставлением услуг на внешнем рынке труда, должны быть ограничены во времени и иметь целью предоставление услуг [1]. Физические лица могут оказывать услуги самостоятельно или в процессе работы для иностранной фирмы или на основании договоров на предоставление услуг, подписанных с иностранной или национальной компанией.

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

Глобальный рынок квалифицированной рабочей силы полностью сформирован и оказывает положительное влияние на экономику в целом. Обязательства по ГАТС разрешают межфирменные трансферы, что в свою очередь показывает прямое влияние движения капитала с перемещением кадров[1].

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

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

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

Наиболее важным препятствием для этого метода предоставления услуг является проверка экономической необходимости (TEN) [27, с. 560]. Этот критерий позволяет соответствующим правительственным учреждениям, часто даже не на федеральном уровне, решать, предоставлять ли доступ к рынку на основе собственной оценки экономических потребностей населения, их способности предлагать такие услуги или спроса на них. Соответствующие условия могут быть качественными и количественными в зависимости от ситуации на местном рынке и наличия местных поставщиков услуг, демографических характеристик или любых критериев, которые во многих случаях не указаны.

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

Таким образом, внешнеторговая деятельность услуг имеет ряд особенностей по сравнению с традиционной торговлей товарами.

В первую очередь, сфера услуг обычно более защищена государством от иностранной конкуренции, чем сфера материального производства. Кроме того, транспорт и связь, финансовые и страховые услуги, наука во многих

странах традиционно находятся в полной или частичной собственности государства или под его строгим контролем. Импорт услуг в больших масштабах может, как считают общественность и правительства многих стран, представлять угрозу их благополучию, суверенитету и безопасности. В итоге, рынок торговли услугами наполнен барьерами куда больше, чем рынок торговли товарами.

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

1.3. Регулирование мирового рынка услуг

За последние десятилетия объем мирового рынка услуг возрос в шесть раз и составил 600 млрд. долл. США. Доля услуг в мировом товарообороте достигла 19% [27, с. 559]. Если же суммировать доходы от инвестиций и заработную плату, то данный показатель возрастет до 33%, при этом экспорт услуг возрос на 18,7% [27, с. 559]. Такой рост связан с наличием определенных факторов, и прежде всего с революционными технологическими изменениями, приведшими к появлению новых видов услуг и расширению спроса на уже имеющиеся; повышением темпов технологических программ в области телекоммуникаций и информации, что также привело к появлению новых видов услуг, например, к развитию рынка мобильных систем связи; увеличением спроса на те виды услуг, которые имели товарную форму (финансовые услуги, страхование, банковские услуги).

Рост международной торговли услугами поставили вопрос о необходимости регулирования мирового рынка услуг. Первые шаги в этом направлении были сделаны еще в 70-80-е гг., когда регулирование

экономики перешагнуло национальные границы и охватило сферу не только международной торговли, но и сферу услуг. В эти годы государство жестко регулировало международный рынок услуг.

Проводя политику протекционизма, защищая молодой сектор услуг, оно ввело определенные ограничения, барьеры, различные формы таможенного контроля, контроль за ценами, стандарты и получение лицензий. ОЭСР приняла общие и специальные ограничения; правила «истеблишмента», определяющие порядок создания и функционирования иностранной фирмы на территории государства, и законы, регулирующие данный порядок; режим заключаемых сделок, обязательств по использованию местных ресурсов, правила дифференцированного отношения к отечественным и иностранным фирмам [36, с. 195].

Такое регулирование рассматривалось как приоритетное направление национальной политики, были введены ограничения движения рабочей силы и капитала в целях борьбы с инфляцией, запрещено использование информации, обработанной за рубежом. Кроме того, были приняты ограничения, связанные с прямыми иностранными инвестициями, установлены правила, запрещающие предоставление услуг иностранными фирмами, например, они не могли проводить прямое личное страхование граждан; был регламентирован порядок использования иностранной фирмой рабочей силы и услуг отечественных фирм. Целью данной политики была, прежде всего, защита интересов потребителя, преодоление отсутствия необходимой информации о мировом рынке услуг, что ограничивало возможности потребительского выбора. Политика регулирования рынка услуг являлась частью государственной ценовой и антиинфляционной политики.

Впоследствии регулирование отошло на второй план не только внутри стран, но и в международном масштабе, начался период либерализации торговли услугами.

Кроме того, эту идею диктовала необходимость установить

специальные правила организации мирового рынка услуг – правила доступа на мировой рынок услуг, тип защитных мер, порядок защиты интеллектуальной собственности. Однако и в таком регулировании были свои проблемы – регулирование услуг связано с регулированием условий инвестиций, что усложняло поставленные задачи.

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

В основу международного механизма регулирования услуг были положены следующие принципы [3, с. 203]:

1) Рыночной конкуренции. Обеспечение равных конкурентных возможностей для всех стран, свободное вхождение в рынок, снятие существенных ограничений и барьеров в виде тарифов, пошлин, налогов, демпинга.

2) Режим наибольшего благоприятствования, позволяющего странам беспрепятственно участвовать в мировом рынке услуг, оказание определенной поддержке со стороны государства субъектам рынка, поощрения экспорта и импорта услуг.

3) Специфического и дифференцированного отношения к развивающимся странам, что выражалось в снятии ограничений на предоставление современных услуг, особенно технологических, в расширении возможностей этих стран в участии в качестве экспортеров и импортеров на рынках услуг, в оказании отдельным развивающимся странам с наименее развитой экономикой помощи в использовании технологии, приобретении патентов и лицензий, развитии туристических услуг, консалтинга и инжиниринга.

В настоящее время мировой рынок услуг регулируется на четырех

уровнях [3, с. 228]:

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

В соответствии с ГАТС (Генеральное соглашение по торговле услугами), осуществляется общее регулирование, вступившее в силу с 1 января 1995 года [1].

В регулирование ГАТС используются те же самые правила, которые были разработаны ГАТТ (Генеральное соглашение по тарифам и торговле) в отношении товаров: национальный режим; неприменение национального законодательства; недискриминация; транспарентность.

Реализация всех этих правил ограничивается неоднородностью услуг: совпадением времени производства и потребления услуг, отсутствием проприетарной формы большинства из них. Регулирование условий торговли услугами отражается в производстве и в инвестирование производства.

С целью устранения противоречий, ГАТС составили три блока [1]:

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

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

потерять свою национальную культуру и привилегию.

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

В отличие от ГАТС, организации, регулирующие такие услуги, носят специализированный характер. Например, гражданская авиация регулируется Международной организацией гражданской авиации (ИКАО), иностранный туризм – Всемирной туристической организацией (ВТО) и морем – Международной морской организацией (ММО) [60].

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

ГАТС – второе основное приложение к Соглашению ВТО об образовании, содержит важнейшие принципы, которые лежат основе регулирования МТУ (Международной торговли услугами). До этого не существовало никаких правил, регулирующих услуги банковского дела, страхования, транспорта, туризма, строительства, телевидения и телекоммуникации. В каждой стране существовали свои правила и нормы, существовала только защита свои интересов и нужд.

В ходе Уругвайского раунда ГАТС (1986-1994) было достигнуто соглашение о недискриминационной торговле услуг, телекоммуникации и воздушного транспорта [46, с. 153].

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

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

Все услуги перечислены в настоящем соглашении, кроме тех, которые

вызваны функцией управления государством, а также интерпретация различных терминов, относящихся к рынку услуг («меры», «торговля услугами», «предоставления услуг») [10, с. 322].

«Торговля услугами», термин, включающий в себя услуги, которые одна страна-член предоставляет другой стране-члену на своей территории.

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

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

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

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

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

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

Специфика данного документа заключается в том, что он касается не только традиционных торговых барьеров, но и инвестиций в услуги, а также в определение основных обязанностей членов ВТО. В дополнение к Соглашению страны-члены ВТО уже подписали соглашение о либерализации рынка финансовых услуг (Женева, 1997 год), которое вступило в силу в марте 1999 года после ратификации [8, с. 401]. Он предусматривает постепенное устранение национальных ограничений на трансграничные потоки капитала и действия иностранных компаний на

внутренних рынках. Фактически, это открывает доступ западных финансовых фирм к рынкам развивающихся стран.

Как мы видим, в современном мире рынок услуг регулируется на разных уровнях: национальном, региональном, секторальном, международном. На каждом из данных уровней существуют определенные нормативные акты, позволяющие контролировать данную сферу. Однако на пути реализации транспортных услуг присутствуют барьеры.

Выводы по главе 1.

1. В мировой экономической литературе отсутствует понятие услуги и, следовательно, мирового рынка услуг.

Роль услуг на мировом рынке имеет тенденцию к увеличению – ежегодно доля данного сектора возрастает на 15-18 %. Это влечет за собой и рост мирового ВВП. С целью классификации услуг, предоставляемых на рынке, была разработана Уругвайская классификация, в соответствии с которой выделяют 12 разделов и 150 типов услуг.

Транспортные услуги являют собой один из основных типов услуг на рынке. Это обусловлено значимостью процесса доставки сырья производителю, доставки готовой продукции конечному потребителю. Кроме того, между поставщиком и потребителем зачастую стоят посредники. В связи с данным фактом значимость транспортного сектора возрастает.

2. Основная часть услуг на мировом рынке приходится на предоставление посреднических услуг при заключении международных сделок.

В соответствии с ГАТС выделяют 4 типа предоставления услуг: трансграничная поставка, передвижение коммерческих лиц, коммерческое присутствие, потребление за границей.

Кроме того, выделяют два типа признака, по которым можно классифицировать виды предоставляемых услуг: местоположение потребителя и поставщика, гражданство и место регистрации лиц, поставляющих и потребляющих услуги.

3. Мировой рынок торговли услугами регулируется на различных уровнях: национальный, секторальный, региональный и международный. Однако наибольшее значение играет ГАТС.

Генеральное соглашение о торговле услугами является важной основой в ВТО. ГАТС представляет собой набор правил, регулирующих торговлю услугами. В соответствии с ГАТС существует 4 способа предоставления услуг: трансграничная поставка, потребление за границей, коммерческое присутствие, передвижение коммерческих лиц.

ГЛАВА 2. СОВРЕМЕННЫЕ ТЕНДЕНЦИИ РАЗВИТИЯ МИРОВОГО РЫНКА ТРАНСПОРТНЫХ УСЛУГ

2.1. Структура мирового рынка транспортных услуг

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

Структура рынка транспортных услуг представляет собой совокупность устойчивых связей между элементами, обеспечивающих целостность рынка под воздействием внешних и внутренних факторов [13, с. 187]. В структуре рынка транспортных услуг взаимодействует множество подсистем: отраслевая, рыночная, организационная, ассортиментная, производственно-технологическая, территориальная, институциональная, социальная и другие структуры.

Отраслевая структура рынка отражает комплекс видов транспорта, взаимодействующих в экономике региона, страны [14, с. 114]. В региональной отраслевой структуре рынка выделяют автомобильный, железнодорожный, морской, внутренний водный, авиационный, трубопроводный виды транспорта. По специализации выделяют – грузовой и пассажирский транспорт; по виду сообщения – транспорт, работающий в международном, междугородном, пригородном, городском сообщении; по принадлежности – ведомственный и общего пользования, коммерческий и государственный.

Рыночная структура отражает конъюнктуру рынка – взаимоотношение элементов рынка – производителей транспортных услуг (подразделяются по масштабу производства, качеству обслуживания, уровню цен, доле рынка и т.д.) и клиентов (индивидуальные клиенты и предприятия) [14, с. 56].

Организационная структура отражает уровень управляемости и иерархию взаимоотношений участников рынка, в том числе государственное регулирование рынка транспортных услуг.

Ассортиментная структура рынка отражает потребности и ожидания клиентуры. Выделяют основные услуги – перевозка грузов и пассажиров и дополнительные – услуги, сопровождающие и обеспечивающие перевозки.

Для исследования рынка транспортных услуг применяют структурный анализ, состоящий из следующих этапов [18, с. 202]:

1. Оценка статистического потенциала рынка – характеристика числа и структуры клиентов, объёмов спроса, существенных факторов спроса, определение отраслевой и рыночной структур рынка.

2. Основа анализа динамического потенциала рынка – определение числа и структуры продавцов и производителей транспортных услуг с выделением групп посредников, их характеристика, выяснение вида зависимости устанавливаемого уровня взаимоотношений от нормы прибыли на рынке и количества клиентов.

3. Об общем уровне экономической активности крупных транспортных предприятий можно судить по степени концентрации продавцов транспортных услуг, определять которую следует через насыщенность рынка производителями и их мощность, возможность аккумулировать все виды ресурсов.

4. Общая активность и влияние конкуренции на конъюнктуру определяется количеством лидеров на рынке. Как правило – это признак наличия олигополии или монополии.

5. Уровень дифференциации услуг как показатель степени конкуренции дополняет количественные оценки структуры продавцов транспортных услуг.

6. Уровни вертикальной (государственные предприятия, отраслевые координационные структуры) и горизонтальной (отраслевое единство участников рынка) интеграции.

7. Финансовая (унификация налоговых систем, бюджетной классификации и др.) и экономическая (проведение согласованной федеральной и региональной транспортной политики) интеграция.

8. Диверсификация – распределение риска возможных потерь. Экономическая диверсификация – распространение активности крупных производителей услуг и видов транспорта за рамки основной деятельности (строительство домов, банковские услуги и др.). Диверсификация транспортных услуг повышает эффективность функционирования рынка.

При переходе к рыночным отношениям важно обратить внимание на то, какие структурообразующие процессы происходят в сфере транспорта. Структура транспорта понимается как состав, количественные соотношения и виды взаимосвязи отдельных отраслей. Соотношение всех видов транспорта, число самостоятельных отраслей, доля пассажирского и грузового транспорта являются показателями отраслевой структуры (рис. 2.1). Также на практике определяется удельный вес каждого вида транспорта.

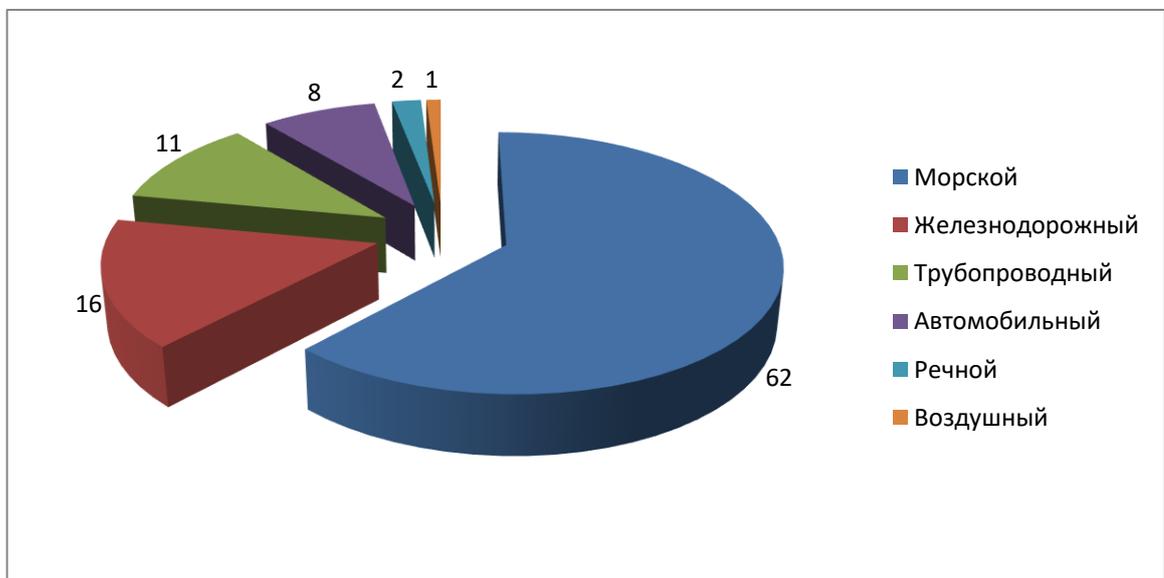


Рис. 2.1. Структура мирового грузооборота за 2016 г., %
Составлено по материалам: [55].

Основная доля приходится на морское направление. На втором месте – железнодорожный вид транспорта. Такая структура обусловлена ценовой политикой, а также историческими аспектами взаимодействия

хозяйствующих субъектов.

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

- научно-технические процессы;
- темпы развития транспорта;
- рост благосостояния населения стран;
- укрепление позиций на мировом рынке.

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

Однако уже в то время закладывались основы специализации в некоторых подотраслях транспорта. Чем дальше развивается железнодорожный транспорт, тем более характерной является специализация его основных элементов, и тем дольше происходит оперативно-техническая дифференциация. Железнодорожный транспорт сегодня – это совершенно не тот транспорт, что был раньше. Это касается и организации движения, технологического и технического оснащения, уровня безопасности, экологичности и т.д.

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

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

Транспортная логистика имеет пять ключевых направлений (табл. 2.1).

Таблица 2.1

Направления транспортной логистики

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

Составлено по материалам: [55].

Транспортная логистика – это главная составляющая транспортировки между странами и регионами [22, 145]. Она занимается управлением всех потоков движения во всех направлениях. Автомобильный вид перевозок является более распространённым в логистике, используется для перевозок не крупногабаритных товаров на небольшие расстояния, но имея свои недостатки, в числе которых:

- высокая себестоимость перевозок;
- вероятность краж и ограблений;
- ограничение грузоподъемности перевозок;
- состояние дорог и их протяженность;
- сравнительно небольшой срок эксплуатации.

Так же наиболее успешным видом перевозок является железнодорожные пути. Из недостатков можно выделить ограничение количества перевозчиков, т.е. монополистические отношения.

Так, мы видим, что основными видами транспорта в международных грузоперевозках остаются морской и железнодорожный. Для нормального функционирования транспортного сектора применяются методы транспортной логистики, что помогает урегулировать все потоки движения во всех направлениях.

2.2. Характеристика современного состояния и динамики развития мирового рынка транспортных услуг

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

Глобализация привела к усилению концентрации производства и капитала в транспортных отраслях. Например, половина всего парка контейнеровозов в мире принадлежит всего 10 предприятиям [21, с. 73]. Сам же мировой контейнерный парк распределен между девятью лизинговыми компаниями.

На современном этапе, где существует тенденция все к большей глобализации, а развивающиеся страны стремятся укрепить свои позиции на мировом рынке, именно экономические факторы являются основой для влияния экономически более развитых государств на мировую политику, формирование военного и политического потенциала стран мира. И в этой связи наличие новейших транспортных систем и транспортных коридоров является одним из наиболее важных экономических ресурсов.

Наличие транспортных коридоров создает новые возможности для политического влияния государств. При развитии перевозок по внутренней транспортной сети, проходящей через территорию России, необходимо учитывать, что государства, профсоюзы и крупные транспортные компании находятся в жесткой конкуренции, предлагая свои международные транспортные коридоры (МТК) и развивая их конкурентные преимущества [20, с. 69].

Следует отметить значимость межгосударственной координации в развитии транзитного транспорта. Подобные многосторонние соглашения устраняют таможенные барьеры, обеспечивают большую транспортную безопасность, что стимулирует экономическое сотрудничество между странами и создает предпосылки для развития интеграционных процессов. В

мире региональные транспортные сети интегрированы в более крупные сети межрегионального масштаба, связывая основные рынки и производственные центры.

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

Лидерами мирового рынка транспортно-логистических услуг (ТЛУ) являются [29, с. 112]:

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

По данным за 2017 год, на долю российского рынка приходится 3% объема услуг [23, с. 48]. Исходя из этих количественных показателей, можно прийти к выводу, что в настоящее время на мировом рынке ТЛУ Россия не играет существенной роли, однако объем транспортно-логистических услуг возрастает.

Мировая сеть транспортного рынка имеет огромный потенциал для развития отрасли, роста спроса на услуги логистических компаний. Тем не менее, существуют проблемы, связанные с несоответствием предоставляемых услуг требованиям клиентов, их недостаточное предложение и уровень качества. Рассмотрим доля участия стран в грузообороте и пассажирообороте (табл. 2.2, табл. 2.3).

Таблица 2.2

Доля видов транспорта в грузообороте за 2016 г. по отдельным странам, %

Страна	Ж/Д	Автомобильный	Морской	Воздушный
Россия	55%	4%	12%	1.5%
США	30%	25%	27%	2%
Франция	10%	21.5%	50%	1%
Япония	0.5%	7.5%	91%	0.5%

Составлено по материалам: [58].

Как видно из данных таблицы 2.2, Россия находится на первом месте по грузообороту посредством железнодорожного транспорта. Это обусловлено тем, что через нашу страну осуществляются перевозки по направлению Европа – Азия. На Японию приходится всего 0,5 % -территория страны достаточно небольшая, кроме того, Япония не имеет сухопутных границ.

По перевозкам автомобильным и воздушным видами транспорта лидируют США. Лидером же по грузоперевозкам морскими видами транспорта является Франция, что объясняется историческими факторами.

Таблица 2.3

Доля видов транспорта в пассажирообороте за 2016 г.
по отдельным странам, %

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

Составлено по материалам: [58].

Как видно из данных таблицы 2.3, по пассажирским перевозкам железнодорожным транспортом лидирует Япония, Россия здесь на втором месте (уступает Японии лишь на 0,7%). Высокие технологические разработки позволили Японии сформировать развитую транспортную инфраструктуру. Скоростные пассажирские поезда обеспечивают населению быстрое передвижение и безопасность. В России же железнодорожные пассажирские перевозки остаются одним из наиболее дешевых видов транспорта. Однако с учетом действующей естественной монополии в данном секторе, может сформироваться тенденция к снижению объема ж/д перевозок.

Лидером по пассажирским перевозкам автомобильным транспортом стали США, на втором месте Франция. Россия лидирует в осуществлении

воздушных перевозок.

За последние пятнадцать лет международная торговля претерпела кардинальные изменения. Изменения касались, с одной стороны, сокращением торговых барьеров и либерализации торговых режимов внутри стран. С другой стороны, изменения были связаны с динамичным развитием экспортно-ориентированных секторов Экономики стран Азиатско-Тихоокеанского региона. Важным стимулом для развития мирового рынка транспортных и логистических услуг стал интенсивный перенос производства (в том числе крупнотоннажного) из Западной Европы и США в страны Юго-Восточной Азии (главным образом Китай, Индия, Вьетнам, Индонезия) и формирования обратного потока готовой продукции в условиях растущего потребления в развитых странах. Именно этот процесс более всего повлиял на объемы мирового транспортного рынка (рис. 2.2).

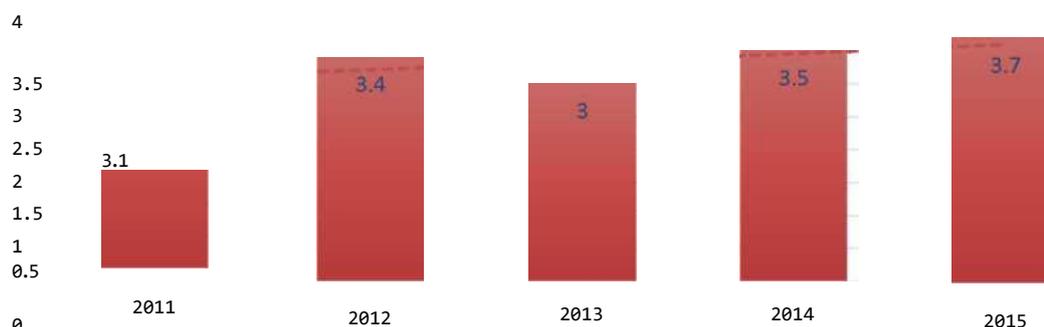


Рис.2.2. Динамика объема мирового рынка транспортно-логистических услуг, 2011-2015 гг. (трлн. долл. США)

Источник: [57].

Спрос на интегрированные транспортные и логистические услуги формируется под влиянием таких ключевых факторов, как [30, с. 469]:

- динамика международной экономики и международного товарного обмена;
- глобализация грузовых потоков и усложнение схем доставки;
- необходимость оптимизации затрат, связанных с транспортировкой;

– хранение и распределение товаров.

Анализируя данные, представленные на рисунке 2.2, следует обратить внимание на разворот тренда из-за влияния различных факторов внешней среды, основными из которых, являются: кризисные явления, экономическая и политическая ситуация в мире, изменение структуры и факторов производства, изменение структуры потребления, дестабилизация финансовых систем, долговые проблемы развитых стран.

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

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

Конечно же, крупнейшим центром логистических услуг в мире остается США (80-90 млрд. долл. США). Затем следуют Германия (25-26 млрд долл.), Япония (40-45 млрд. долл. США), Великобритания, Нидерланды, Гонконг (22-28 млрд. долл. США), Корея [43, с. 171].

Что касается импорта транспортных и логистических услуг, то пока распределение объемов выглядит следующим образом (рис. 2.3) [38, с. 499]:

- США (90-100 млрд. долл. США);
- Германия – 52 млрд. долл. США (7,56%);
- Япония – 42,3 млрд. долл. США (6,24%);
- Великобритании – 35,8 млрд. долл. США (5,21%);

- Франция – 29,5 млрд. долл. США (5,01%);
- Дания – 23,9 млрд. долл. США (3,48%);
- Индия – 31,1 млрд. долл. США (3,47%);
- Республика Корея – 29,9 млрд. долл. США (3,41 %);
- Италия – 22,6 млрд. долл. США (3,3%);
- Нидерланды – 16,6 млрд. долл. США (2,41%).

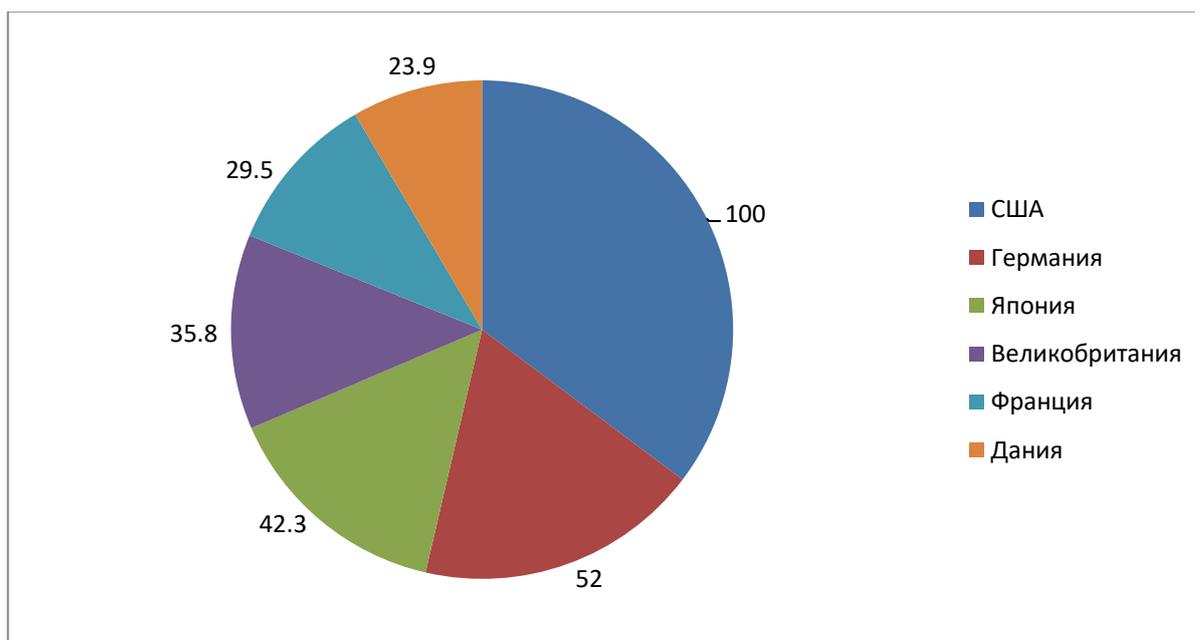


Рис. 2.3. Импорт логистических услуг, млрд. долл. США, 2016 г.
Составлено по материалам:[38, с. 499].

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

Существующие мировые тенденции соответственно отражаются в географической структуре спроса на транспортные и логистические услуги.

Так, на долю Северной Америки приходится 29 %, на Европу – 27 %, Латинская Америка – 21 %, АТР – 23 % [38, с. 499].

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

Азиатско-Тихоокеанского региона и Латинской Америки.

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

Сегодня глобальная структура рынка транспортных и логистических услуг формируется из трех основных компонентов (рис. 2.4): грузовые и экспедиционные (58%), интегрированные (25%) и управленческая логистика (17%).

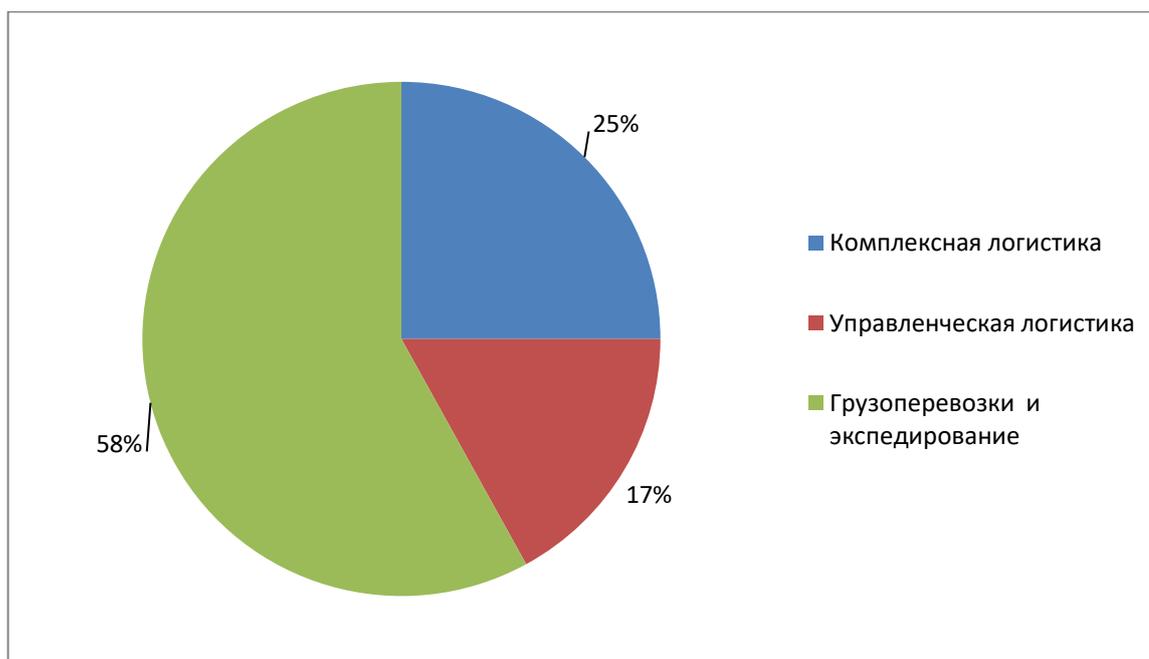


Рис. 2.4. Структура мирового рынка транспортно-логистических услуг, 2017 г.

Составлено по материалам:[49, с. 109].

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

2.3. Оценка позиций России в международной торговле транспортными услугами

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

Учитывая специфику России, как и в других развитых странах, транспорт является одной из основных отраслей экономики и важным компонентом производственной и социальной инфраструктуры.

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

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

О месте и значении транспорта в отечественном народнохозяйственном комплексе свидетельствует также [2, с. 14]:

- значительный удельный вес в основных производственных фондах страны (в 2016 году – 27,0 %);

- существенная доля транспортных услуг в валовом внутреннем продукте (в 2016 году – 8 %);

- в инвестициях на развитие отраслей хозяйства (в 2016 году – 10,4 %); и в численности занятых на них работников (в 2016 году – 6,3 %);

- в потреблении энергоресурсов, металла и в ряде других важных показателей, характеризующих экономику страны.

Вышеприведенные обстоятельства позволяют причислять транспорт к числу приоритетных отраслей экономики.

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

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

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

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

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

Качественные характеристики уровня транспортного обслуживания связаны со скоростью, своевременностью, безопасностью и экологичностью функционирования транспортной системы.

Скорость транспортной связи влияет на эффективность экономических отношений и подвижность населения. Рост скорости грузовой доставки и пассажиров дает известный экономический и социальный эффект. При перевозке грузов он выражается в высвобождении оборотных средств

предприятий, а при перевозке пассажиров – в высвобождении свободного времени людей, которое может быть использовано на другие цели [4, с. 154].

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

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

Россия не в полной мере реализует свои возможности в развитии транспортного сектора. На протяжении длительного времени страна занимает низкие позиции на мировом отраслевом рынке. Так, доля России в мировом экспорте, в период с 2000-х тысячного года по настоящее время, увеличилась с 1,0 % до 2,2 % в 2016 году и снизилась до 1,9% к 2017 году (рис. 2.5).

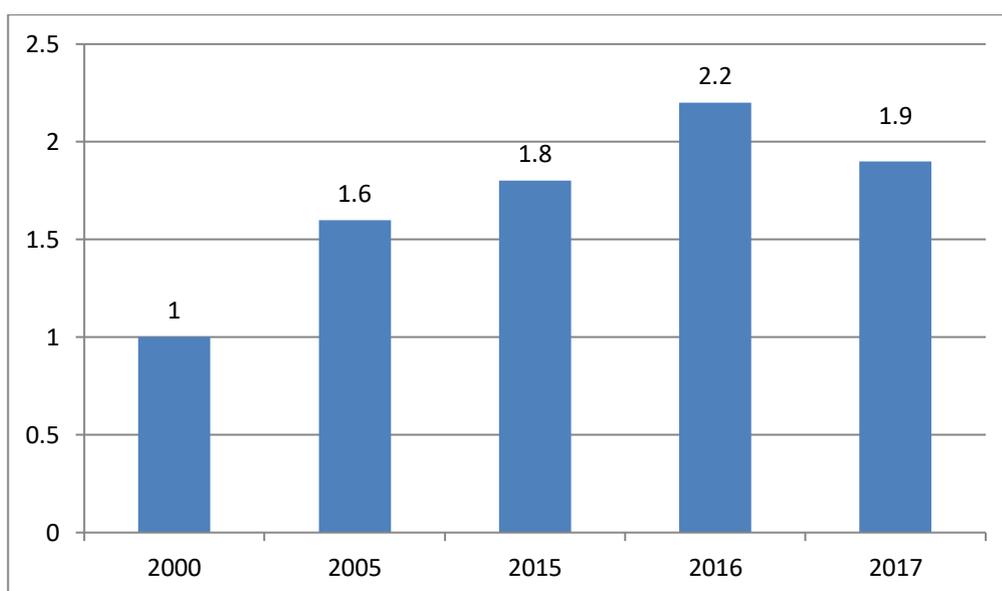


Рис 2.5. Доля России в мировом экспорте транспортных услуг, %
Составлено по материалам: [5, с. 26].

Являясь трансконтинентальным государством, Россия входит в число лидеров на мировом рынке услуг. По версии ВТО по состоянию на 2017 год страна занимала девятое место в мире по объемам экспорта данного вида услуг с долей 1,9% и 15 место по объемам импорта (1,1 %) [16, с. 52].

В разрезе отдельных стран мировыми лидерами в торговле транспортными услугами являются страны Евросоюза, которые обеспечивали 41,7 % мирового экспорта по состоянию на 2016 год. За последние пять лет их позиции на мировом рынке практически не изменились. Второе место занимают США, обеспечивающие 9,6 % мирового экспорта транспортных услуг. Их доля в общем итоге выросла за 2010-2017 гг. на 0,9 процентных пункта. Стабильные позиции на мировом рынке транспортных услуг имеет Сингапур (в 2017 году его доля составила 5,4 %). Нарастили свое присутствие такие страны, как Китай (с 4,2 % в 2010 году до 4,4 % в 2017 году) и Российская Федерация (с 1,6 % до 1,9 %) (табл. 2.4) [17, с. 129].

Таблица 2.4

Основные страны-экспортеры транспортных услуг

Страна	Объем экспорта в 2017 г., млрд долл. США	% в общем итоге		Ежегодные темпы прироста (падения), %	
		2010	2017	2010-2017	2017
ЕС	365,5	43,4	41,7	0	-13
США	84,2	8,7	9,6	3	-6
Сингапур	47,3	4,7	5,4	4	-8
Китай	38,6	4,2	4,4	2	1
Япония	35,5	4,7	4,1	-3	-10
Республика Корея	32,7	4,8	3,7	-4	-15
Норвегия	17,9	2,2	2,0	0	-21
Россия	16,8	1,6	1,9	3	-18
Индия	14,3	1,6	1,6	2	-23

Составлено по материалам: [18, с. 139].

Транспортные услуги выступают наиболее значимой категорией национального экспорта: их удельный вес в общем объеме экспорта услуг за период 2010-2017 гг. в среднем составил 31%. Поступление средств от

экспорта транспортных услуг увеличилось за последние семь лет на 38 % до 20,5 млрд. долл. США.

Экспорт транспортных услуг в 2017 году снизился (16,7 млрд долл. США против 20,5 млрд. долл. в 2016 году), в том числе в страны дальнего зарубежья он составил 15,1 млрд. долл. США, в СНГ – 1,7 млрд. долл. США.

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

На современном этапе транспортная инфраструктура в России недостаточно развита, прежде всего, в восточных регионах. По густоте железных и автомобильных дорог Россия значительно уступает не только развитым странам, но и СНГ (табл. 2.5).

Таблица 2.5

Густота железных и автомобильных дорог отдельных стран мира,
км на 1 тыс. км²

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

Составлено по материалам: [55].

Как видно из данных таблицы 2.5, по густоте железных дорог Россия (5 км на 1 тыс. км²) уступает Германии (117,6 км на 1 тыс. км²), Великобритании (67,5 км на 1 тыс. км²), Украине (35,9 км на 1 тыс. км²),

США (23,5 км на 1 тыс. км²), Узбекистану (9,3 км на 1 тыс. км²), Китаю (9,5 км на 1 тыс. км²) и др.

По показателю густоты автомобильных дорог Россию (57,5 км на 1 тыс. км²) опережают Германия (1805,2 км на 1 тыс. км²), Великобритания (1743,1 км на 1 тыс. км²), США (675,48 км на 1 тыс. км²), Китай (441,4 км на 1 тыс. км²), Украина (281,1 км на 1 тыс. км²), Туркмения (120,04 км на 1 тыс. км²) и др.

Отставание России по развитию автомобильных дорог объясняется рядом причин. Основными причинами являются [28, с. 49]:

- большая площадь территории страны;
- значительные расходы на содержание транспортной сети по сравнению с развитыми странами, в связи с относительно небольшой густотой населения;
- низкая покупательская способность граждан;
- сравнительно небольшой парк автомобилей.

Низкие позиции России в мировой транспортной системе обусловлены слабым развитием транспортной инфраструктуры, что подтверждают данные Всемирного экономического форума. По состоянию на 2017 год Россия заняла 74 место среди 138 стран мира по качеству инфраструктуры, позиции на протяжении последних пяти лет постоянно меняются (табл. 2.6).

Таблица 2.6

Качество инфраструктуры России

Показатель	2012 г.	2013 г.	2014 г.	2015 г.	2016 г.	2017 г.
Общее качество инфраструктуры	100	101	93	74	64	74
Качество дорог	130	136	136	124	123	123
Качество железнодорожной инфраструктуры	29	30	31	26	24	25
Качество портовой инфраструктуры	97	93	88	81	75	72
Качество авиатранспортной инфраструктуры	105	104	102	79	77	65

Источник: [55].

По итогам анализа данных таблицы 2.6 следует отметить положительную тенденцию стабильного укрепления позиций России по общему качеству инфраструктуры на протяжении 2012-2016 гг. В результате страна поднялась в среднем на 36 позиций преимущественно за счет улучшения качества авиатранспортной инфраструктуры (улучшение на 28 позиций) и портовой инфраструктуры (на 22 позиции). В 2017 году произошло снижение на 10 позиций по общему качеству инфраструктуры до 74 места. Наилучшие позиции у России по критерию качества железнодорожной инфраструктуры – 25 место в мире среди 138 в 2017 году.

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

Так же, в настоящее время остро стоит вопрос о снижении неблагоприятных последствий использования транспорта на окружающую среду. Улучшение экологии данных услуг прямо пропорционально социальному положению страны, а также ее развитию.

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

В этих условиях формирование стратегических направлений развития транспорта должно быть выполнено на основе всестороннего анализа текущего состояния и проблем развития транспортной системы в корреляции

с общими направлениями и масштабами социально-экономического развития страны, и также глобальными стратегическими тенденциями экономики.

Выводы по главе 2.

1. Под структурой транспорта понимают состав, количественное соотношение и виды взаимосвязи отдельных отраслей. Соотношение всех видов транспорта и являются показателем его отраслевой структуры. Основными факторами, влияющими на структуру транспортной системы, являются НТП, темпы развития транспорта, рост благосостояния населения, укрепление позиций на мировом рынке. Транспортная логистика – важная составляющая любого транспортного процесса. Она позволяет управлять всеми потоками движения по всем направлениям.

2. Большая доля транспортных услуг приходится на страны Северной Америки и Европейские страны. Это обусловлено развитием в данных регионах торговых отношений, а также активным участием стран данных регионов в международных интеграционных объединениях.

На пути развития транспортного сектора стоит множество проблем. Для их решения необходимо сформировать комплекс мер, направленных на создание благоприятных условий для развития данной сферы.

Основными направлениями в развитии транспортного сектора являются: создание единой нормативно-правовой базы, регулирующей деятельность участников рынка; создание высокотехнологичной транспортной инфраструктуры, рост и развитие инновационных технологий.

3. По итогам за 2017 год на долю России приходится 3 % объема международных транспортных услуг. Россия недостаточно полно использует свои возможности в сфере развития транспортного сектора. В течение долгого периода наша страна занимает низкие позиции на мировом отраслевом рынке. Так, доля России в мировом экспорте, в период с 2000-х тысячного года по настоящее время, увеличилась с 1,0% до 2,2 % в 2016 году и снизилась до 1,9% к 2017 году.

Несмотря на географию и огромную территорию, по густоте железных

дорог Россия уступает Германии, Великобритании, Украине, США и т.д. Низкие позиции России в мировой транспортной системе обусловлены слабым развитием транспортной инфраструктуры. По состоянию на 2017 год Россия заняла 74 место среди 138 стран мира по качеству инфраструктуры, позиции на протяжении последних пяти лет постоянно меняются.

ГЛАВА 3. ПРОБЛЕМЫ И НАПРАВЛЕНИЯ РАЗВИТИЯ МИРОВОГО РЫНКА ТРАНСПОРТНЫХ УСЛУГ И ПЕРСПЕКТИВЫ УКРЕПЛЕНИЯ РОССИЙСКИХ ПОЗИЦИЙ НА НЕМ

3.1. Проблемы и перспективы развития мирового рынка транспортных услуг

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

Увеличение глобальной конкуренции, которая охватывает рынки товаров, услуг, капитала и других факторов экономического подъема. Началась перестройка мирового хозяйства, которая связана с абсолютным изменением баланса между экономическими центрами, ростом роли региональных экономических союзов, ожидаемым распространением новых технологий [11, с. 262]. Это может повлечь за собой изменение национальных и мировых грузовых и пассажирских потоков, рост требований к качеству транспортного сервиса.

Рост роли различного капитала в быстром социально-экономическом развитии. Уровень конкурентоспособности современной экономики стал чаще определяться качеством профессиональных услуг. Это определенно относится к любому виду транспорта, который выходит на новый инновационный и технологический уровень развития [15, с. 24].

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

При инновационных и социально-экономических типах развития любая развитая страна хочет входить в состав лидеров глобальной экономики.

Выйдя на новый этап, транспортная стратегия должна определить позицию государства по созданию благоприятных социально-экономических условий.

Главной миссией государств в системе функционирования и развития транспорта является создание ситуаций для экономического роста, повышения конкурентоспособности мировой экономики и качества жизни населения через доступ к безопасным и качественным транспортным услугам, превращение географических особенностей каждого государства в ее конкурентное преимущество. Определенно важным является «создание ситуаций и условий для повышения конкурентоспособности мировой экономики и качества жизни населения через доступ к безопасным и качественным транспортным услугам», потому что это означает, что западные государства будут принимать активное участие развитии транспорта [16, с. 52].

Следующий не менее важный аспект – это повышение конкурентоспособности мировой экономики. Стратегической целью развития мировой транспортной системы является удовлетворение потребностей технологического развития экономики и общества в транспортных услугах [24, с. 128]. Достигнув, данную стратегическую цель можно будет ожидать эффективное развитие конкурентной среды в транспортной сфере.

Для создания такой эффективной конкурентоспособной транспортной системы нужны следующие три основные составляющие: конкурентоспособные, качественные безопасные транспортные услуги; высокопроизводительная транспортная инфраструктура и транспортные средства, которые необходимы для обеспечения выше написанных составляющих; создание условий, которые позволят превышать уровень предложения транспортных услуг над спросом. Если это не получится, то конкурентной среды вообще не будет.

Для создания высококачественных транспортных услуг для начала следует узнать параметры и стандарты качества, обеспечить их выполнение и создание, действительно, высокоэффективных технологий, которые будут

отвечать стандартам качества. Затем следует отработать элементы технологий, нормативной базы и методов государственного регулирования, внедрить ряд эффективных технологий в регионах и странах мирового порядка, конечно, включая Россию. Это поможет создать основу рынка высококачественных транспортных услуг и определить нужный вектор его развития.

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

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

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

Образование рынка транспортных услуг, которые будут конкурентоспособными, включает в себя [37, с. 243]:

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

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

3. Достижение инновационного уровня технологий, которые смогут

обеспечить качество, безопасность и экономичность транспортных услуг.

Также одним из важнейших направлений развития транспортной системы мира является четкое развитие инфраструктуры транспорта.

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

Рост нормативно-правовой базы транспорта нуждается в эффективной работе транспортного законодательства, в определении и повышении самого качества транспортных услуг, в соблюдении ответственности [41, с. 55]. Совокупность всех этих факторов является важным условием при создании конкурентного рынка транспортных услуг. При этом улучшение качества транспортных услуг будет нуждаться в формировании резервов и системы транспортных услуг, то даст возможность развивать дальнейшую конкуренцию в сфере пассажирских и грузовых потоков.

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

Необходимую роль в осуществлении данной стратегии будет выполнять улучшение управляемости и контроль над развитием транспорта благодаря повышению эффективности методов надгосударственного регулирования, а также управления развитием проектов и повышение результативности законодательно-правового поля. На основе этого можно сказать, что стратегическими направлениями создается и формируется структура главных ориентиров транспортной системы, которая включает в себя стратегии, цели, приоритеты, задачи и механизмы реализации.

Ключевыми ориентирами мировой транспортной стратегии являются следующие.

Первый целевой ориентир – общесоциальный. Он характеризуется доступностью транспортных услуг, снижением доли транспорта в загрязнении окружающей среды, а также снижением аварийности, рисков и различных угроз безопасности [44, с. 4].

В роли второго целевого ориентира выступает – общеэкономический. Он характеризуется конкурентоспособным уровнем удельных транспортных издержек в цене продукции, повышением ритма продвижения партий товара, а также предоставлением высококачественных транспортных услуг, обеспечивающих запланированные темпы роста ВВП «логистических стран мира». Еще к его немало важным характеристикам относится [45, с. 55]:

- использование новых технологий строительства и транспортной инфраструктуры;
- проведение государственной тарифной политики;
- внедрение инновационных механизмов развития экономической высоко конкурентной среды;
- интеграция со стратегиями и программами развития смежных отраслей.

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

Следующий аспект, на который необходимо обратить внимание, - это сами цели развития транспортной системы на ближайший период времени. Всего целей шесть.

Теперь рассмотрим каждую из них.

Первая цель – это создание общего мирового транспортного пространства на основе сформированного развития общей транспортной

инфраструктуры [45, с. 56]. Достигая данную цель, мы сможем обеспечить экономике динамику в росте, полное социальное развитие, закрепление взаимосвязей между ее регионами с помощью удаления диспропорций на транспорте, ввод в хозяйственный оборот новых территорий за счет образования новых транспортных сетей, увеличение конкурентоспособности и плодотворности других отраслей экономики. Осуществляться это будет, давая выбор и возможность выхода на региональные и международные рынки.

На примере России можно предположить, что все общее транспортное пространство России сможет объединить всю систему транспортных коммуникаций, систему товаротранспортной и инфраструктуры различных видов транспорта и владельцев груза [42, с. 245].

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

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

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

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

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

система транспортных коммуникаций страны.

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

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

Осуществление данной цели предполагает создание разработки и ввод модели рынка транспортных услуг для удовлетворения всех потребностей всех секторов экономики. Данная модель цели является инновационной, она определяет стандарты качества транспортных услуг [39, с. 195].

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

Осуществление этой цели означает достижение скорости и ритмичности доставки товара до получателя на уровне лучших мировых

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

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

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

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

Надгосударственная политика тоже будет участвовать в области обеспечения доступности и качества транспортных услуг. Она будет закреплять минимальные социальные транспортные стандарты на мировом законодательном уровне, а также использование компенсации потерь доходах транспортных компаний, которые возникают после

государственного регулирования тарифов на пассажирские перевозки [51, с. 64]. Например, заключение ежегодных государственных социальных контрактов федерального, регионального и муниципального уровней по компенсации затрат, понесенных транспортными фирмами всех видов транспорта, связанных с выполнением минимальных социальных стандартов. Важно предоставить открытый доступ предпринимательства к возможности предоставления транспортных услуг населению.

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

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

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

Внедрение в мировое транспортное пространство может быть реализовано в рамках Евразийского экономического сообщества и стран Шанхайской организации сотрудничества (ШОС). Одно из перспективных путей осуществление этой инициативы будет формирование контейнерных «мостов». Помимо этого, интеграция в мировое транспортное пространство

означает развитие международного сотрудничества в области транспорта в других международных транспортных организациях и с другими торговыми партнерами России, расширение участия в системе международных соглашений и конвенций в области транспорта, а также в крупных международных транспортных проектах. Предполагается также разработка и ввод в действие соответствующих механизмов государственного регулирования, мотивирующих создание национальных и интернациональных транспортных компаний, конкурентоспособных с мировыми компаниями.

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

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

Перейдем к 5 цели – улучшение уровня безопасности мировой транспортной системы

Реализация этой цели поможет повысить безопасность движения, полетов и судоходства, обеспечить эффективную работу аварийно-спасательных служб, гражданской обороны, подразделений специальных служб, достичь безопасного уровня функционирования инфраструктурных объектов транспорта, повысить уровень соответствия транспортной системы задачам обеспечения военной безопасности страны, и соответственно, позволит создать необходимые условия для соответствующего уровня общенациональной безопасности и снижения террористических рисков.

В данной цели за счет комплекса мероприятий предполагается достичь

уровня безопасности движения, полетов и судоходства, соответствующего международным и национальным требованиям.

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

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

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

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

И наконец, последняя, шестая цель. Она представляет собой уменьшение плохого воздействия транспорта на окружающую среду.

Результатом данной цели будет способствовать созданию и реализации условий для снижения уровня техногенного воздействия транспорта на окружающую среду и здоровье человека и достижения международных экологических стандартов работы отрасли [47, с. 79].

В данной цели предполагается выработка и ввод в действие

механизмов надгосударственного регулирования, обеспечивающих мотивацию перехода транспортных средств на экологически чистые виды топлива, а также снижение энергоемкости транспорта до уровня показателей передовых стран.

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

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

Мировая транспортная отрасль до 2030 года должна станет системообразующей отраслью мировой экономики, которая будет расти довольно быстрыми темпами [55]. Отрасль должна выйти на конкурентные позиции по уровню удельных транспортных издержек, безопасности, конечно, качеству транспортных услуг. Должен быть достигнут уровень развитых стран по коммерческой скорости и своевременности доставки партий товаров, а также доступности транспортных услуг для населения. Формирование транспортной системы, ее интеграция в мировую транспортную систему помогут обеспечить повышение эффективности и результативности транспортных услуг внутри страны, рост их экспорта и более полную реализацию транзитного потенциала. Мировой транспорт сможет обеспечить удовлетворение всех потребностей экономики и общества в качественных транспортных услугах, конкурентоспособных с лучшими

мировыми аналогами, и создаст нужные условия для быстрого инновационного социально-ориентированного развития стран, как западного мира, так и еще развивающихся стран.

Как мы видим, в сфере международных транспортных услуг существует множество проблем, препятствующих развитию данного сектора. Для устранения данных проблем необходимо принятие определенных мер, включающих в себя конкурентные и безопасные транспортные услуги, развитую транспортную инфраструктуру и равновесную ситуацию (предложение = спрос).

3.2. Проблемы участия России в международной торговле транспортными услугами

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

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

транспортной системы, что касается многих видов транспорта.

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

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

К началу 2017 года уровень износа основных производственных фондов коммерческих организаций крупного и среднего масштаба по железнодорожному транспорту составил 58,6 %, по морскому транспорту – 51,2 %, по внутреннему водному – 69,7%, по автомобильному (без учета транспортных средств дорожного хозяйства) – 49,6 %, по воздушному – 50,3% [50, с. 129].

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

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

Первым является непропорциональность в темпе роста и масштабе развития среди видов транспорта транспортной системы России. Самые

поразительные примеры – значительный уровень задержки роста и обновления внутреннего водного транспорта и наличие высокого темпа роста автомобилизации.

Вторым компонентом является недостаточность развития имеющейся инфраструктуры транспорта [48, с. 549]. Более резко это показано в несоответствии уровня развития магистралей к уровню автомобилизации и потребности в перевозках, в резком сокращении количества региональных и локальных аэропортных площадок, и также наличие многочисленности «узких мест» и «стыков» по отдельным видам транспорта в транспортной системе.

И третий по порядку компонент – это наличие территориальной неравномерности в развитии инфраструктуры транспорта [48, с. 549].

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

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

Отсутствует в достаточном объеме удовлетворение в платежеспособности спроса населения по пассажирским перевозкам. Отсутствует обеспечение пассажирских перевозок по социально значимым маршрутам, вследствие отсутствия ценовой доступности, и в первую очередь по районам Крайнего Севера и Дальнего Востока.

В последние годы увеличиваются транспортные тарифы, из-за чего были определенные ограничения транспортных экономических отношений. Дальние транспортные средства многих видов производства стали

убыточными, снизилась конкурентоспособность внутреннего сообщения, как на внешнем, так и на внутреннем рынке спроса на транспортные услуги. Ослабевание транспортной связи между областями Российской Федерации увеличивает риск экономической безопасности страны.

Мобильность населения в пригородном сообщении за последнее время снизилась, вследствие снижения количества поездок до мест отдыха и по туристическим путевкам. Для большей доли населения страны осуществление поездок по большим расстояниям стали финансово недоступными, что определяет наращивание разрыва в социальной обеспеченности отдельных слоев населения и наращивает социальную в обществе.

Остается низким уровень безопасности в осуществлении транспортных перевозок, что особенно касается автомобильного и воздушного видов транспорта. В России на 100 тысяч жителей ежегодно погибает 23 человека, когда как в европейских странах этот показатель остановился на уровне 10 человек на 100 тысяч жителей [55].

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

Автомобильный транспорт – это один из главных загрязнителей воздушного бассейна больших городов (к 80% общих выбросов), его доля в общих выбросах по стране составляет 40% [54].

Текущее состояние и возможности транспортной системы в сфере обеспечения военной безопасности России демонстрируют, что самый неблагоприятный период в его развитии окончен. Однако, многие жизненные проблемы в этой сфере остаются нерешенными

Недостаточно учитываются потребности защиты страны во время разработки современных типов транспорта, новая конструкция и реконструкция доступных транспортных коммуникаций, касающихся

средств инфраструктуры двойного назначения. Значительный отрицательный эффект проявлен недостаточной пропускной способностью и возможностью переноса объектов транспортной инфраструктуры и механизмов, отсталости железной дороги и дорожных сетей на Севере и Востоке страны, и также во многих пограничных районах. В недостаточной степени решаются задачи подготовки и поддержания в исправном состоянии временных перегрузочных районов и запасных морских перегрузочных районов, а также обеспечения мобилизационной подготовки транспорта.

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

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

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

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

Невзирая на многократность в повышении тарифов на пассажирские и грузовые перевозки финансовое состояние транспортных предприятий не достигает оптимального уровня. На внутреннем рынке пассажирские перевозки по всем видам транспорта (исключение – междугородние автобусные перевозки и регулярные воздушные линии) являются убыточными, вследствие минимальной рентабельности видов транспорта из-за высоких издержек на осуществление перевозок. В структуре транспортных предприятий в России на долю убыточных предприятий крупного и среднего масштаба в 2016 году пришлось 32% [56]. Увеличивается также и дебиторская задолженность транспорта со стороны клиентуры.

Основные причины низкой доходности перевозок – понижение объемов транспортировки при сохранении всей инфраструктуры видов транспорта и незначительного понижения количества производственного персонала, а также задержки роста доходных ставок от увеличения цен на топливо, электроэнергию, материалы и технические средства [26, с. 49]. Выбранные бюджетные субсидии до сих пор полностью не возмещают ущерб в доходе транспортных компаний, возникающий в результате государственного регулирования тарифов на перевозки пассажиров.

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

Проблема привлечения инвестиций на развитие транспортного отделения особенно остра, что вызвано низкими инвестиционными возможностями транспортных предприятий, трудностями с привлечением долгосрочных заемных средств, отсталостью механизмов государственно-частного партнерства. В настоящее время существует не капиталоемкая

модель развития, когда объемы услуг растут благодаря увеличению использования существующих основных фондов.

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

Еще одна важная проблема – недостаточный уровень конкурентоспособности внутренних компаний и всей транспортной системы России в целом на мировом рынке транспортных услуг [47, с. 76]. Это вызвано как проблемами, названными выше, так и недостаточными возможностями внутренних транспортных компаний конкурировать на мировом рынке, включая эффективное использование геополитических преимуществ России при международных перевозках.

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

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

Занимая более 30% территории Евразийского континента и располагая разветвленной транспортной сетью, Россия имеет большой потенциал для усиления позиций на мировом рынке транспортных услуг [55]. Выгодное

геополитическое положение страны позволяет ей претендовать на одно из ведущих мест в транспортной инфраструктуре мира, играя важную роль в мировой экономической системе в качестве транспортного моста между Европой, Азией и Америкой.

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

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

Однако развитие железнодорожного транспорта сдерживается рядом негативных факторов [52, с. 168]:

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

Морские порты по качественным и техническим характеристикам,

таким как глубина подходных каналов, способы перегрузки и хранения, техническое состояние причалов и оборудования, уровень автоматизации и компьютеризации, существенно уступают развитым странам.

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

Исходя из проблем в авиатранспортной отрасли РФ, можно выделить ключевые факторы, которые позволят бороться с ними [47, с. 81]:

- введение дополнительных мероприятий для обеспечения безопасности полетов с целью повышения инвестиционной привлекательности;
- сочетание сети внутренних и международных маршрутов;
- приведение объектов инфраструктуры ведущих аэропортов в соответствие с международными требованиями.

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

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

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

Среди причин низкой конкурентоспособности России на мировом

рынке транспортных услуг также выделяют слабость отечественной логистики. Основными препятствиями развития российского рынка транспортно-логистических услуг являются высокий уровень логистических издержек, высокая конкуренция со стороны иностранных компаний, высокий уровень затрат на начало деятельности или переход в другой сегмент.

Также отметим, что Российская Федерация не в полной мере реализует свои потенциальные возможности в развитии транспортного сектора. Низкие позиции России в мировой транспортной системе обусловлены слабым развитием транспортной инфраструктуры. Другими факторами, сдерживающими развитие транспортного комплекса Российской Федерации и его интеграции в мировую транспортную систему, являются: территориальные и структурные диспропорции в развитии транспортной инфраструктуры; недостаточное финансирование отрасли; несовершенство механизмов лизинга; техническое и технологическое отставание транспортной системы; недостаточная подвижность и мобильность основных факторов производства; низкие темпы развития отечественного рынка транспортно-логистических услуг [49, с. 209].

Анализ мировых тенденций в развитии транспорта показывает, что ни одна страна не способна управлять рисками собственной экономики, не имея сильных транспортных позиций.

Мировые тенденции в развитии транспорта демонстрируют что:

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

– рынок транспортных служб начал усложняться, все сегменты транспортного процесса и логистики стали интегрироваться. Это привело к разработке транспортной инфраструктуры нового типа - направленной на то,

чтобы транспортировать и складировать товарные транспортные комплексы, которые сформировали объединенную систему взаимодействия;

– транспортные центры стали элементами управления системы. Они заимели возможность оптимизировать «сквозные» тарифы и обеспечили максимальную эластичность дохода. Это привело к переходу точки доходности от процессов физической транспортировки к области транспортных и логистических служб. Понятие транспортных коридоров было преобразовано. От набора маршрутов они превратились в систему управляющих центров транспортных средств и транспортных узлов, которые постепенно получали функции управления тарифной политикой;

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

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

Существенные ограничения роста экономики включают следующие аспекты [52, с. 167]:

– существование территориальной и структурной непропорциональности в развитии транспортной инфраструктуры;

– недостаточный уровень доступности транспортных услуг населению,

подвижности рабочей силы;

–недостаточное качество транспортных услуг;

–низкий уровень экспорта транспортных услуг, включая использование потенциала транзита;

–недостаточный уровень транспортной безопасности;

–укрепление негативного воздействия транспорта на экологии.

Таким образом, имеются существенные ограничения роста экономики, вызванные недостаточным развитием транспортной системы. Нужна новая долгосрочная транспортная стратегия, которая определяет главные стратегические направления и целевые ориентиры развития транспортной системы в течение периода до 2030 года.

3.3. Пути укрепления позиции России на мировом рынке транспортных услуг

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

Энерго-сырьевой вариант предполагает ускоренное развитие транспортной инфраструктуры, главным образом, для транспортного обеспечения освоения новых месторождений полезных ископаемых и наращивания топливно-сырьевого экспорта, а также для реализации конкурентного потенциала России в сфере транспорта и роста экспорта транспортных услуг. Данный вариант подразумевает [19, с. 44]:

1. Реализацию крупномасштабных проектов (в том числе в государственно-частном партнерстве и внешнем партнерстве) в сфере разработки новых месторождений полезных ископаемых. Приоритетным направлением являются Сибирь, Дальний Восток и континентальный шельф.

2. Диверсификацию направлений экспортной поставки российских углеводородов, включая в Китай.

3. Разработку проектов, связанных с созданием инфраструктуры для обеспечения транзита (главным образом углеводорода). Проекты

реализуются в рамках ЕАЭС, так и с другими иностранными партнерами.

4. Увеличение внутренних транспортных перевозок угля в связи с разработкой генерирующих мощностей и металлургическим производством.

5. Увеличение объемов транспортных средств и диапазона продуктов обработки топлива и сырья (нефтепродукты, концентраты, химические фрахты, металлы, и т.д.), и также производство машиностроения, с накоплением инновационного действия в питании, топливе и необработанных ответвлениях, сопряженных с ними машиностроительных производствах, обеспечивающей их технологическую модернизацию и повышение конкурентоспособности на мировых рынках.

6. Значительное увеличение импортных перевозок товаров высокой степени обработки, прежде всего продукции высокотехнологичных секторов экономики.

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

8. Увеличение потребности в строительстве и реконструкции автодорожной сети, связывающей новые жилые районы в мегаполисах и пригородные зоны крупных городов с местами приложения рабочей силы.

Развитие по инерционному варианту может привести к ограничениям экономического роста России. В рамках данного подхода меры по развитию транспортной системы страны будут сосредоточены в столичных агломерациях, а также в регионах с высокими темпами роста – на Юге России, в Сибири и на Дальнем Востоке. Более динамичным станет развитие инфраструктуры при формировании новых территориально-производственных кластеров энерго-сырьевой специализации (Нижнее Приангарье, Читинская область и Тыва) и освоении зоны БАМа [47, с. 75].

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

помощью железнодорожного транспорта.

Слаженная работа всей железнодорожной отрасли выявит проблемы, а также определит успехи в сфере металлургического, угольного, нефтяного и других представителей секторов экономики. От того, насколько быстрыми и, конечно, конкурентоспособными будут железнодорожные перевозки, зависят стратегические позиции России на мировых рынках. Российские власти поставили перед собой задачу увеличить объемы промышленного экспорта, а для этого нужно модернизировать логистические сети, транспортные мощности, встраиваться в глобальные транспортные коридоры. Вместе с тем, в ходе развития российских железных дорог особое внимание должно уделяться вопросам безопасности движения и поддержания на должном уровне объектов технологической инфраструктуры.

Россия зависима от стабильного развития своей естественной монополии – компании «РЖД». Обязательной задачей является балансирование систему тарифных, налоговых, имущественных решений в интересах общего курса на сокращение издержек и, конечно, главное, в интересах потребителей транспортных услуг. Даже при довольно неблагоприятных условиях на развитие железных дорог в РФ выделяются немалые средства, за счет которых должны быть реконструированы более 2,5 тыс. км путей, приобретено порядка 450 новых локомотивов [55]. Именно этот спрос должен стимулировать строительный комплекс, предприятия транспортного машиностроения, позволит сохранить занятость, создать дополнительные рабочие места.

В 2016 году в правительстве обсуждался вопрос о поддержке приоритетных отраслей промышленности, в том числе транспортного машиностроения [56]. Продолжается реализация крупных проектов в Сибири и на Дальнем Востоке, а также на юге и в центре России, включая модернизацию Байкало-Амурской и Транссибирской магистралей, развитие ж/д подходов к портам Азовского и Черноморского бассейна и московского транспортного узла [53, с. 184]. При этом не стоит забывать про

инвестиционные программы дочерних предприятий. Они также закупают и грузовые, и пассажирские вагоны, и пригородные электрички.

Особое внимание уделяется безопасности движения и поддержанию на должном уровне объектов технологической инфраструктуры. Компании с государственным участием должны провести оптимизацию своих расходов. Крупные транспортные компании должны повысить эффективность, обеспечить постоянное улучшение всех сфер деятельности, увеличить уровень безопасности всех систем, а также использовать все современные методы для улучшения работы управленческих систем.

Немаловажное значение будет иметь специализация морских портов через создание так называемых «эшелонированных портов» по роттердамскому образцу. Это особая портовая система, которая включает в себя удаленные железнодорожные узлы и транспортно-логистические комплексы, позволяющие обеспечивать переработку и более эффективную логистику. Для этого потребуется развитие подъездных путей к портам и портовых производственных и складских зон, ориентированных на переработку грузов, формирование портовых зон, обеспечивающих переработку поступающих грузов.

Дополнительный импульс получит развитие транспорта в Арктической зоне (территории, расположенные преимущественно севернее 60 параллели). Арктика сегодня – это территория транспортных возможностей. Путь развития конкурентоспособности арктического региона лежит через создание новейшей инфраструктуры и транспортных путей в регионе. Именно от уровня развития транспортной инфраструктуры, внедрения новых технологий зависит сценарий развития региона, вклад Арктики в формирование новой модели стимулирования экономического роста России.

В планах Министерства транспорта Российской Федерации существует проект «Белкомур». Важнейшей частью проекта является вовлечение в грузооборот по магистралям «Белкомура» «неарктических» регионов, что в конечном итоге позволит соединить северные территории страны с Уралом и

Сибирью, обеспечив этим регионам беспрепятственный выход в мировой океан [55].

Проект «Белкомур» включает в себя строительство одноименной железнодорожной магистрали сообщением Архангельск – Сыктывкар – Пермь и глубоководного морского порта Архангельск. Оба этих проекта полностью соответствуют целям, задачам и приоритетным направлениям «Основ государственной политики Российской Федерации в Арктике до 2020 года» и «Стратегии развития Арктической зоны Российской Федерации до 2020 года и на дальнейшую перспективу» [55].

Причем, высокая макроэкономическая эффективность проекта была подтверждена по итогам стратегического аудита в 2016 году [55].

Эффективность «Белкомура» рассматривается не только с позиции создания проекта, но и его включения в общую инфраструктуру страны. Благодаря этому включению более 40 различных предприятий получают возможность развития, более 100 повысят собственную эффективность. Также проект предполагает создание около 45 тысяч новых рабочих мест [55].

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

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

Наиболее перспективным для России является проект Экономического пояса Шелкового пути [50, с. 128]. Это попытка воссоздать в современных условиях один из наиболее знаменитых и протяженных торговых путей в

мировой истории.

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

Китай является крупнейшим торговым партнером ЕС, товаропоток между ними составляет более 3% международной торговли. По данным Евростата, товарооборот между ЕС и Китаем в физическом выражении в 2017 году составил почти 107 млн. тонн, 93 % грузов было ввезено на территорию ЕС морским транспортом, 3,6% – автомобильным 1,7% – авиатранспортом и всего 0,6% – железной дорогой [57].

Морской путь доставки грузов из Китая в Европу через Суэцкий канал пользуется большим спросом, чем существующие железнодорожные пути. Железнодорожные перевозки актуальны для поставок товаров на расстояния более 1500 км [57]. Главным плюсом данного вида перевозок является независимость от времени года и иных климатических условий, а также определенность сроков доставки, что увеличивает эффективность производственных цепочек, особенно между крупными промышленными предприятиями, к которым подведена железная дорога.

Из транспортно-логистических проектов особую роль играют такие транспортные коридоры как «Запад – Восток», «Степной путь», «Север – Юг» [55].

Помимо стран-членов ЕАЭС (Россия, Беларусь, Казахстан, Армения, Киргизия) и Китая в проекте заинтересованы Израиль, Иран, Индия, государства-члены Шанхайской организации сотрудничества, страны Восточной Европы [49, с. 210].

Для европейских партнеров привлекательность данного проекта по мере его реализации будет возрастать, так как будут расширяться торгово-экономических связей на восточном направлении. Проект поможет в

построении эффективной системы торговых отношений, как в части материальной инфраструктуры, так и в части регуляторной и административной среды.

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

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

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

Мобильность населения будет расти более низкими темпами, что может стать одной из причин недостаточной динамики улучшения качества человеческого капитала в стране. По данному варианту перевозки пассажиров будут ниже инновационного варианта на 35% и пассажирского оборота – на 20-25% [55]. Это обстоятельство сопряжено с более низкими темпами роста реального дохода населения, сокращением населения и меньших масштабов развития инфраструктуры и подвижного состава пассажирского транспорта. Более низкие индикаторы роста благосостояния населения будут причиной замедления темпов роста количества личного автотранспорта у населения.

В применении инновационного варианта развития транспортной системы остается комплекс факторов, которые характерны для

резервирования пропускных способностей, а именно [3, с. 241]:

1. Осуществление реализации крупных и масштабных транспортных проектов, которые обеспечивают осуществление новых разработок месторождений полезных ископаемых по районам их добычи.

2. Расширение путей поставок по экспорту российских углеводородов.

3. Формирование и расширение инфраструктуры транспорта, которая обеспечивает осуществление и раскрытие транзитного потенциала страны, с учетом совместных проектов государств ЕАЭС с участием также и других государств.

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

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

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

1. Обеспечение развития конкуренции в транспортных услугах.

2. Повышение доступности транспортными услугами для всех слоев населения.

3. Повышение доли перевозок на внутрироссийском рынке, а также увеличение объема перевозок готовой продукции в структуре общего транспортного баланса государства.

4. Увеличение объема и номенклатуры перевозимых грузов, нацеленность на увеличение качества в пользовании транспортными услугами на основании использования современного уровня технологий

транспортного, логистического и инфокоммуникационного характера, а также необходимость развития новейших форм формирования транспортно-логистического процесса при взаимодействии всех видов транспорта (железнодорожный, автомобильный, морской, авиаперевозки).

5. Соблюдение кратности и сбалансированности при увеличении производительности труда с транспортной энергетической эффективностью.

6. Активизация отечественных компаний в осуществлении перевозок мирового масштаба транспортных услуг, необходимость транснационализации деятельности таких компаний обеспечение их конкурентоспособности, что обеспечит возникновение возможности в становлении России крупнейшим экспортером в услугах транспорта.

7. Объединение транспортной системы России в евразийское транспортное пространство, необходимость развития многонаправленности транспортных связей с учетом мировых экономических центров;

8. Необходимость транспортного обеспечения в новейших центрах для социального и экономического развития России.

9. Достижение обеспечения высокого уровня территориальной страновой мобильности граждан;

10. Активизация и расширение инноваций транспортных компаний, необходимость кардинального обновления средств транспортного и технического назначения с необходимостью в развитии отечественных транспортных машиностроительных комплексов, применение и увеличение роли НТП в обеспечения развития отрасли транспорта.

11. Повышение транспортных работников по профессиональной подготовке и увеличение уровня их квалификаций, необходимость обеспечения транспортных работников в материальном и социальном обеспечении, обеспечение создания условий безопасности при осуществлении трудовой деятельности.

12. Рост обеспечения в надежности и безопасности при функционировании системы транспорта, с учётом экологической

составляющей, стремление к снижению процента аварийности и катастроф, снижение уровня травматизма и смертности в происшествиях при участии транспорта.

13. Разработка и необходимость применения системы эффективности в механизмах по государственному регулированию в функционировании и развитии транспортной системы.

14. Повышение улучшения инвестиционного климата транспортной системы и отрасли.

Главными отличиями развития с помощью инноваций являются следующие [19, с. 41]:

- значительное увеличение экспортных перевозок товаров высокой степени обработки;
- увеличение роли транспорта и логистической деятельности при осуществлении коммерческого планирования производства;
- рост объемов общественных перевозок.

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

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

– увеличение спроса на услуги в экономике и со стороны населения для быстросействующей транспортировки товаров с обеспечением заранее предусмотренного срока доставки и пассажиров – с максимальной свободой передвижения обеспечения и возможностью в планировании своего времени субъектом.

Осуществление реализации развития с учетом инноваций и их

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

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

Как мы видим, развитие транспортного сектора России на мировом рынке возможно путем реализации различных механизмов: энерго-сырьевое развитие, инерционное развитие.

Кроме того, в России существует несколько проектов, направленных на улучшение транспортно-логистической ситуации. В рамках данных мероприятий повышается эффективность оказания транспортных услуг, их безопасность, развивается технологическая инфраструктура.

Выводы по главе 3.

1. В последнее время в мировой экономике проявляются трудности, которые связаны с внешними и внутренними транспортными причинами и факторами. К таким факторам относятся рост глобальной конкуренции, увеличение роли различного капитала в экономическом развитии, исчерпание источников экспортно-сырьевого типа развития.

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

1) Конкурентоспособные, качественные безопасные транспортные услуги.

2) Высокопроизводительная транспортная инфраструктура и

транспортные средства, которые необходимы для обеспечения выше написанных составляющих.

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

2. Для России, с учетом ее территории, транспорт является одной из основных отраслей экономики, важным компонентом производственной и социальной инфраструктуры.

Территориальное положение России позволяет транспортному сектору развиваться как на внутреннем рынке, так и на международном, в том числе путем оказания транзитных перевозок по своим каналам.

Основной проблемой России на мировом рынке транспортных услуг является недостаточный технологический и технический уровень транспорта, отставание в развитии транспортного сектора от стран Запада. Кроме того, остается низким уровень безопасности перевозок (особенно автомобильным транспортом).

Россия не в полной мере реализует возможности своего транспортного сектора. Так, ее доля в мировом рынке всего 3 %.

3. Обладая значительным ресурсным потенциалом и проводя политику расширения торгового сотрудничества с другими странами, Россия является крупнейшим участником мирового грузо- и товарооборота.

Процесс укрепления российских позиций на рынке транспортных услуг предполагает несколько вариантов. Однако в каждом возможном варианте существуют как плюсы, так и минусы. В этой связи необходимо досконально проработать вопрос развития транспортного сектора в России, чтобы избежать влияния негативных факторов.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

В соответствии с целью и поставленными задачами выпускной квалификационной работы по результатам исследования были сделаны следующие выводы.

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

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

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

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

ВТО играет большую роль в развитии международного транспорта.

Главный документ – Генеральное соглашение о торговле услугами ГАТС. Соблюдение всех правил позволяет странам привлекать больше иностранных инвестиций в транспортную отрасль.

2. Под структурой транспорта понимают состав, количественное соотношение и виды взаимосвязи отдельных отраслей. Соотношение всех видов транспорта и являются показателем его отраслевой структуры.

Основными факторами, влияющими на структуру транспортной системы, являются НТП, темпы развития транспорта, рост благосостояния населения, укрепление позиций на мировом рынке.

Транспортная логистика – важная составляющая любого транспортного процесса. Она позволяет управлять всеми потоками движения по всем направлениям.

Большая доля транспортных услуг приходится на страны Северной Америки и Европейские страны. Это обусловлено развитием в данных регионах торговых отношений, а также активным участием стран данных регионов в международных интеграционных объединениях.

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

Основными направлениями в развитии транспортного сектора являются: создание единой нормативно-правовой базы, регулирующей деятельность участников рынка; создание высокотехнологичной транспортной инфраструктуры, рост и развитие инновационных технологий.

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

4. Россия недостаточно полно использует свои возможности в сфере

развития транспортного сектора. В течение долгого периода наша страна занимает низкие позиции на мировом отраслевом рынке. Так, доля России в мировом экспорте, в период с 2000-х тысячного года по настоящее время, увеличилась с 1,0% до 2,2 % в 2016 году и снизилась до 1,9% к 2017 году.

Несмотря на географию и огромную территорию, по густоте железных дорог Россия уступает Германии, Великобритании, Украине, США и т.д.

Низкие позиции России в мировой транспортной системе обусловлены слабым развитием транспортной инфраструктуры. По состоянию на 2017 год Россия заняла 74 место среди 138 стран мира по качеству инфраструктуры, позиции на протяжении последних пяти лет постоянно меняются.

5. Российская Федерация не в полной мере реализует свои потенциальные возможности в развитии транспортного сектора. Низкие позиции России в мировой транспортной системе обусловлены слабым развитием транспортной инфраструктуры. Другими факторами, сдерживающими развитие транспортного комплекса Российской Федерации и его интеграции в мировую транспортную систему, являются: территориальные и структурные диспропорции в развитии транспортной инфраструктуры; недостаточное финансирование отрасли; несовершенство механизмов лизинга; техническое и технологическое отставание транспортной системы; недостаточная подвижность и мобильность основных факторов производства; низкие темпы развития отечественного рынка транспортно-логистических услуг.

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

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

Инновационный вариант предполагает ускоренное и сбалансированное развитие транспортной системы страны, которое помимо результатов энерго-

сырьевого варианта предполагает обеспечение транспортных условий для развития инновационной составляющей экономики, повышения качества жизни населения, перехода к полицентрической модели пространственного развития России.

Именно инновационный путь развития страны сейчас в приоритете. Для страны важно поддерживать свои естественные монополии, модернизировать транспортные пассажирские потоки на Юге страны, создавать внутри страны уникальные транспортно-логистические кластеры.

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

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

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ

1. Генеральное соглашение по торговле услугами (ГАТС) [Электронный ресурс] : Заключено 01.1995 г. // Режим доступа https://www.wto.org/english/tratop_e/serv_e/serv_e.htm.
2. Абсалямова, С.Г. Россия на мировом рынке транспортных услуг: проблемы и перспективы участия [Текст] / С.Г. Абсалямова // Техника и технология транспорта. – 2017. – № 2 (3). – С 14.
3. Аксенов, И.Я. Единая транспортная система [Текст] : учебное пособие / И.Я, Аксенов. – М., 2016. – 268 с.
4. Альбеков, А.У. Проблемы логистики торговли средствами производства [Текст] : учебное пособие / А.У. Альбеков. – М., 2012. – 220 с.
5. Аникин, Е.Н. Актуальные проблемы соответствия развития транспортного комплекса России современным требованиям туристской индустрии [Текст] / Е.Н, Аникин // Сервис PLUS. – 2016. – № 3. – С. 18-27.
6. Баглай, В.Б. Международные экономические отношения [Текст] : учебное пособие / В.Б. Баглай, Н.Н. Ливенцов. – М., 2005. – 346 с.
7. Балабанов, И.Т. Внешнеэкономические связи [Текст] : учебное пособие / И.Т. Балабанов, А.И. Балабанов. – М., 2005. – 198 с.
8. Батманова, Е.С. Мировая экономика и международные экономические отношения [Текст] : учебное пособие / Е.С. Батманова, П.С. Томилов. – М., 2009. – 426 с.
9. Борзова, А.Д. Перспективы развития транспортных услуг на мировом рынке [Текст] / А.Д. Борзова // Научные достижения и открытия современной молодежи: актуальные вопросы и инновации: сборник статей международной конференции. – Пенза, 2017. – С. 253-255.
10. Галабурда, В.Г. Транспортный маркетинг: Текст] : учебное пособие / В.Г. Галабурда, Г.В. Бубнова, Е.А. Иванова. – М., 2011. – 452 с.

11. Ганин, В.А. Основные проблемы развития транспортной системы России в 2016 году [Текст] / В.А. Ганин // Актуальные направления научных исследований: от теории к практике. – 2016. - № 1 (7). – С. 262-263.
12. Гудин, Ю.Г. Международные транспортные операции [Текст] : учебное пособие / Ю.Г. Гудин. – М., 2013. – 402 с.
13. Грис, Т. Мировая экономика, экономическая интеграция, глобализация рынков [Текст] : учебное пособие / Т. Грис. – СПб., 2007. – 284 с.
14. Голиков, Е.А. Маркетинг и логистика [Текст] : учебное пособие / Е.А. Голиков. – М., 2016. – 166 с.
15. Домнина, С.В. Оценка открытости рынка транспортных услуг [Текст] / С.В. Домнина, К.С. Фролова // Логистика и управление цепями поставок. – 2015. – № 6 (71). – 16-26.
16. Доценко, С.А. Анализ состояния рынка транспортных услуг Российской Федерации [Текст] / С.А. Доценко, Г.В. Гайдукевич // региональные аспекты управления, экономики и права Северо-западного федерального округа России: сборник статей международной конференции. – СПб., 2017. – С. 50-56.
17. Дупленко, Е.А. Анализ состояния и проблемы развития рынка транспортных услуг в Российской Федерации [Текст] / Е.А. Дупленко // Торговля и сервис от настоящего к будущему: инновации в сфере товаров и услуг: сборник материалов международной конференции. – СПб., 2017. – 127-131.
18. Залманова, М.Е. Логистика [Текст] : учебное пособие / М.Е. Залманова. – М., 2011. – 328 с.
19. Иванова, М.Б. Формирование интегрального показателя привлекательности рынка транспортных услуг [Текст] / М.Б. Иванова // Вестник Ростовского государственного экономического университета (РИНХ). – 2017. – № 1 (57). – С. 39-47.

20. Ильина, И.Е. Рынок транспортных услуг [Текст] : учебное пособие / И.Е. Ильина. – П., 2017. – 120 с.
21. Клешнина, И.А. Развитие транспортной инфраструктуры [Текст] / И.А. Клешнина, О.В. Пацук // Экономика и управление в XXI веке: тенденции развития. – 2016. – № 26. – С. 72-75.
22. Колобов, А.А. Основы промышленной логистики [Текст] : учебное пособие / А.А. Колобов, И.Н. Омельченко. – М., 2016. – 312 с.
23. Колядин, Д.Г. Влияние цены перевозки на субъекты рынка транспортных услуг [Текст] / Д.Г. Колядин, В.В. Щукин, М.Г. Колядина // Экономика железных дорог. – 2018. – № 1. – С 46-54.
24. Корнилов, С.Н. Оценка и выбор приоритетов инвестирования в транспортную отрасль Российской Федерации [Текст] / С.Н. Корнилов, О.В. Фридрихсон, А.В. Федорина // Вестник Уральского государственного университета путей сообщения. – 2016. – № 4 (32). – С. 121-131.
25. Котенкова, И.Н. Развитие конкурентного рынка транспортных услуг [Текст] / И.Н. Котенкова, С.Л. Надирян, И.С. Сенин // Научные труды Кубанского государственного технологического университета. – 2017. - № 2. – С. 156-167.
26. Кулиев, М.А. Современный рынок транспортных услуг России: проблемы и перспективы развития [Текст] / М.А. Кулиев // Наука, техника и образование. – 2017. – № 8 (38). – С. 48-51.
27. Курмашев, Н.А. Рынок транспортных услуг как система [Текст] / Н.А. Курмашев // Экономика и социум. – 2016. – № 1 (20). – С. 559-562.
28. Латыпова, Р.Р. Анализ и перспективы развития рынка автотранспортных услуг [Текст] / Вестник Северо-Кавказского федерального университета. – 2016. – № 2 (53). – С. 47-51.
29. Лукинский, В.С. Логистика автомобильного транспорта: концепции, методы, модели [Текст] : учебное пособие / В.С. Лукинский, В.И. Бережной. – М., 2016. – 226 с.

30. Матюшкина, И.А. Проблемы и перспективы развития рынка транспортных услуг в современных условиях [Текст] И.А. Матюшкина, С.А. Ситник // Экономика и предпринимательство. – 2017. – № 2-2 (79-2). – С. 467-471.
31. Мацепонда, Е.Н. Основные элементы механизма функционирования рынка транспортных услуг [Текст] / Е.Н. Мацепонда, И.Н. Буценко // Маркетинг и логистика в системе конкурентоспособного бизнеса: сборник статей международной конференции. – Симферополь, 2017. – С. 186-189.
32. Мингалимова А.В. Рынок транспортных услуг: проблемы и перспективы [Текст]/ А.В. Мингалимова, В.В. Абасева // Экономика и социум. – 2015. – № 1-3 (14). – С. 1133-1135.
33. Михайлова, О.И. Введение в логистику [Текст] : учебное пособие / О.И. Михайлова. – М., 2014. – 232 с.
34. Мхитарян, К. Р. Транспортное обеспечение коммерческой деятельности [Текст] : учебное пособие / К.Р. Мхитарян. – М., 2016. – 126 с.
35. Мордовченков, Н.В. Маркетинговые исследования на рынке транспортных услуг [Текст] : учебное пособие / Н.В. Мордовченков, А.А. Сироткин. – М., 2017. – 160 с.
36. Надирян, С.Л. Влияние внешнеэкономических факторов на российский рынок транспортных услуг [Текст] / С.Л. Надирян, Т.В. Коновалова, М.П. Миронова // Гуманитарные, социально-экономические и общественные науки. – 2017. – № 6-7. – С. 194-197.
37. Орехова, Д.А. Проблемы рынка транспортных услуг в России в период кризиса [Текст] / Д.А. Орехова, М.А. Свириденкова // Информационные технологии, энергетика и экономика: сборник статей международной конференции. – Смоленск, 2015. – С. 242-246.
38. Пеньшин, Н.В. Особенности и основные признаки рынка транспортных услуг [Текст] / Н.В. Пеньшин // Устойчивое развитие региона:

архитектура, строительство, транспорт: сборник материалов международной конференции. – 2017. – С. 495-509.

39. Питимирова, А.Е. Современное состояние рынка транспортно-логистических услуг [Текст] / А.Е. Питимирова, Н.А. Сологубова, Н.П. Карпова // Апробация. – 2015. – № 12 (39). – С. 194-197.

40. Плужников, К.И. Краткий обзор международного рынка транспортных услуг [Текст] / К.И. Плужников, Ю.А. Чунтомова // Вестник транспорта. – 2017. – № 1. – С. 8-11.

41. Поваров, Г.В. Повышение роли государственного управления транспортным комплексом России [Текст] / Г.В. Поваров, А.В. Селезнева // Транспортное дело России. – 2016. – № 3. – С. 55-57.

42. Пшул, А.В. Инфраструктура рынка транспортных услуг: теоретические подходы и исследования [Текст] / А.В. Пшул // Современное состояние, проблемы и перспективы развития отраслевой науки: сборник статей международной конференции. – М., 2016. – С. 243-248.

43. Рассоха, Н.С. Транспортная логистика: тенденции развития [Текст] / Н.С. Рассоха, А.Н. Сивакс // Актуальные аспекты развития инновационной мезоэкономики: сборник материалов международной конференции. – Хабаровск, 2016. – С. 169-173.

44. Рубцова, М.В. Проблемы конкуренции на рынке транспортных услуг [Текст] / М.В. Рубцова // Транспортное право. – 2016. – № 3. – С. 3-6.

45. Северова, М.О. Влияние транспортной инфраструктуры на развитие регионов [Текст] / М.О. Северова, Е.Ю. Никитина, А.С. Сакова // Вестник Сибирского государственного университета путей сообщения: сборник материалов международной конференции. – Новосибирск, 2016. – С. 52-57.

46. Сергеев, В.И. Глобальные логистические системы [Текст] : учебное пособие / В.И. Сергеев, А.А. Кизим, П.Я. Эльяшевич. – М., 2016. – 218 с.

47. Стринковская, А.С. Проблемы и тенденции развития рынка транспортных услуг в современных условиях [Текст] / А.С. Стринковская // Инновационная экономика: перспективы развития и совершенствования. – 2016 – № 3 (13). – С. 75-82.

48. Суворова, А.А. Состояние российского рынка грузовых перевозок [Текст] / А.А. Суворова, Л.Р. Иванова // Логистические системы в глобальной экономике. – 2016. – № 6. – С. 548-550.

49. Третьякова, К.С. Международный рынок транспортных услуг [Текст] / К.С. Третьякова // Инновационное реформирование экономики и общества в условиях глобальной нестабильности: сборник материалов международной конференции. – С., 2017. – С. 208-210.

50. Трифонова, С.Ю. Перспективы развития транспортной логистики [Текст] / С.Ю. Трифонова // Научный аспект. – 2017. – № 2. – С. 126-132.

51. Филина, В.Н. Государственное регулирование на рынке транспортных услуг [Текст] / В.Н. Филина // Проблемы прогнозирования. – 2017. – № 5 (164). – С. 59-69.

52. Чекмарев, С.Ю. Состояние и проблемы развития транспортной отрасли России [Текст] / С.Ю. Чекмарев, Л.Д. Алексеева // Логистика: современные тенденции развития: сборник статей международной конференции. – СПб., 2016. – С. 166-170.

53. Юкиш, В.Ф. Тенденции развития транспортного комплекса России [Текст] / В.Ф. Юкиш // Актуальные проблемы гуманитарных и естественных наук. – 2015. – № 12-3. – С. 183-189.

54. Ассоциация международных автомобильных перевозчиков [Электронный ресурс]. – Электрон. данн. – Справочник МАП. – М., 2018. – Режим доступа: <https://www.asmap.ru/spravochnik-map/>.

55. Министерство транспорта Российской Федерации [Электронный ресурс]. – Электрон. данн. – Транспорт России. – М., 2010-2017. – Режим доступа: https://www.mintrans.ru/transport_of_russian/.

56. Министерство экономического развития Российской Федерации [Электронный ресурс]. – Электрон. данн. – Внешнеэкономическая деятельность. – М., 2015-2017. – Режим доступа: <http://economy.gov.ru/minec/activity/sections/foreignEconomicActivity/>.

57. Портал для специалистов транспортной отрасли «Транспорт Российской Федерации» [Электронный ресурс]. – Электрон. данн. – Транспортные перевозки. – М., 2018. – Режим доступа: <http://www.rostransport.com/perevozki/>.

58. Федеральная служба государственной статистики [Электронный ресурс]. – Электрон. данн. – Транспорт. – М., 1999-2018. – Режим доступа: http://www.gks.ru/wps/wcm/connect/rosstat_main/rosstat/ru/statistics/enterprise/transport/.

59. Центральный банк Российской Федерации [Электронный ресурс]. – Электрон. данн. – Статистика внешнего сектора. – М. – 2000-2018. – Режим доступа: <http://www.cbr.ru/statistics/?PrtId=svs>.

60. International maritime Organization [Электронный ресурс]. – Электрон. данн. – Technical Cooperation. – 2018. – Режим доступа: <http://www.imo.org/en/OurWork/TechnicalCooperation/Pages/Default.aspx>.

61. World Trade Organization [Электронный ресурс]. – Электрон. данн. – Services trade. – 2018. – Режим доступа: https://www.wto.org/english/tratop_e/serv_e/serv_e.htm.