МИНИСТЕРСТВО НАУКИ И ВЫСШЕГО ОБРАЗОВАНИЯ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение
высшего образования
«КУБАНСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ»
(ФГБОУ ВО «КубГУ»)

Экономический факультет
Кафедра мировой экономики и менеджмента

Допустить к защите
Заведующий кафедрой
д-р экон. наук, проф.
_____ И. В. Шевченко
(подпись)
_____2020 г.

ВЫПУСКНАЯ КВАЛИФИКАЦИОННАЯ РАБОТА (БАКАЛАВРСКАЯ РАБОТА)

РОЛЬ ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ В РАЗВИТИИ МЕЖДУНАРОДНОГО СОТРУДНИЧЕСТВА

Работу выполнил _____ И. В. Шанхиева
(подпись)
Направление подготовки 38.03.01 Экономика
(код, наименование)
Направленность (профиль) Мировая экономика

Научный руководитель
д-р экон. наук, проф._____А. А. Кизим
(подпись)
Нормоконтролер
канд. экон. наук, доц. _____Ю. С. Клещева
(подпись)

Краснодар
2020

СОДЕРЖАНИЕ

Введение.....3
1 Теоретические аспекты роли международной транспортной системы в развитии международного сотрудничества.....5
1.1 Международная транспортная система: понятие и содержание.....5
1.2 Предпосылки формирования единой транспортной системы.....12
1.3 Особенности межгосударственного взаимодействия в области транспорта.....17
2 Исследование эффективности трансформации мировой транспортной системы в современных условиях.....22
2.1 Оценка функционирования российской транспортной системы в условиях интернационализации мирохозяйственных связей.....22
2.2 Влияние международных транспортных коридоров на организации международного сотрудничества.....30
2.3 Государственная политика России, направленная на развитие международного товарооборота посредством мировой транспортной системы.....40
3 Сценарные условия повышения роли России в развитии мировой транспортной системы.....51
3.1 Интеграция в мировое транспортное пространство Россией и реализация её транзитного потенциала страны.....51
3.2 Применение целевых мер государственной поддержки Россией в развитии транспортной системы.....62
Заключение.....76
Список использованных источников.....78

ВВЕДЕНИЕ

Современный мир не мыслим без экономических отношений между его субъектами, которые в свою очередь имеют глубокие корни, уходящие в первобытное общество. После первого создания прибавочного продукта, у его создателей встал вопрос его обмена, но уже не в рамках своего племени, тем самым создавая первые межплеменные отношения, которые спустя тысячелетия превратятся в международные.

Но при этом, еще в глубокой древности осознав, что чем дальше продавать товар от места его первоначального производства, тем выгоднее может оказаться данная деятельность. Это поставило вопрос, транспортировки товаров, до места их реализации в другие страны, а порой и на другие континенты. Но первые данные отношения представляли собой эпизодический характер, когда же современные строятся десятилетиями и нацелены на долгосрочную перспективу.

Сотрудничество, дружеские отношения между государственными в современном мире можно только тогда назвать надежными, если они прочно связанны внешней экономической деятельностью, которая невозможна без межгосударственной коммуникации и транспортного сообщения.

Развитие международных отношений и сотрудничества в области транспорта, является неотъемлемой тенденцией необходимой для включения стран в мировое сообщество.

Данная работа может считаться актуальной ввиду постоянного расширение транспортного взаимодействия и углубление образуемых им связей между странами и регионами, которые в совокупности образуют единую транспортную систему мира, без которой не может существовать современная мировая торговля.

Степень разработанности проблемы важна и очень обширна в разное время к ней обращались многие известные научные деятелями российской науки Кизим А.А., Корниенко О. В., Моргунов В. И.

Объектом данного исследования является международная транспортная система.

Предметом данного исследования является роль международной транспортной системы в развитии международного сотрудничества.

Цель написания выпускной квалификационной работы заключается в изучение теоретических основ и практических аспектов международной транспортной системы, оценка состояния и выявление перспективных направлений развития на территории России.

Задачами ставящиеся перед данным исследованием в рамках достижения поставленной цели необходимо выполнить следующие задачи:

– рассмотреть понятие и сущность мировой транспортной системы;

– изучить особенности государственного взаимодействия в области транспорта;

– исследовать современное состояние функциональности российской транспортной системы, влияния на нее международных транспортных коридоров и особенность российской транспортной политики;

– оценить деятельность международных организация направленную на развитие мировой транспортной системы;

– определить сценарные условия повышения роли России в мировой транспортной системе путем интеграции в нее и применение мер государственной поддержки.

Методологическую основу исследования составляет комплекс мер научного познания, среди которых анализ синтез, системный подход, статистический и метод сравнительного анализа.

1 Теоретические аспекты изучения роли международной транспортной системы в развитии международного сотрудничества

1.1 Международная транспортная система: Понятия и содержание

На протяжении веков транспортировка являлась неотъемлемой частью процесса продажи товара. Готовую продукцию, а также сырье и материалы необходимо было доставлять пользователям, сначала на небольшие расстояния, а с развитием глобализации и на тысячи километров. Сегодня транспорт является единственным средством, обеспечивающим циркуляцию товаров путем их перемещения, и как бы продолжает процесс производства, доставляя в сферу потребления для продажи. Только в этом случае образуется система «деньги–товар–деньги», на которой строится любая экономика.

С годами совокупность транспорта, людей обслуживающих его, самых разнообразных способов упаковки товаров и его сортировки, потребность и необходимость людей в перемещении начиная между близлежащими городами а затем и континентами, общее развитие техники, науки, а также сервисного обслуживания привело к формированию транспортной системы.

Транспортная система – технологически взаимосвязанная система транспортных средств, транспортных коммуникаций, транспортной инфраструктуры независимо от формы собственности, системы регулирования их взаимодействия [1].

Необходимо отметить, что в современном мире товаров между покупателем и заказчиком, а также в прочих случаях может осуществляться небезызвестными видами транспорта, такими как водный, железнодорожный, автомобильный, воздушный, а также не стоит забывать и о электропроводном виде транспорта. Но сам по себе транспортные средства являются лишь инструментами, которые приводят в непосредственное действие разнообразные транспортные агентства, ассоциации грузоотправителей, а также товарные экспедиторы тесно взаимодействуя между собой и непосредственно с самим заказчиком транспортировки груза материальных и нематериальных товаров представляемых в виде готовой продукции или сырья, посредственно заключенных ранее экономических соглашений. (Данное взаимодействие можно просмотреть на Рисунке 1). Сама же по себе одна перевозка может заключать в себя совокупность координированных услуг, представлять собой самые разнообразные комбинации способов поставки, вариаций использования видов транспорта, а также различных транспортных агентов.

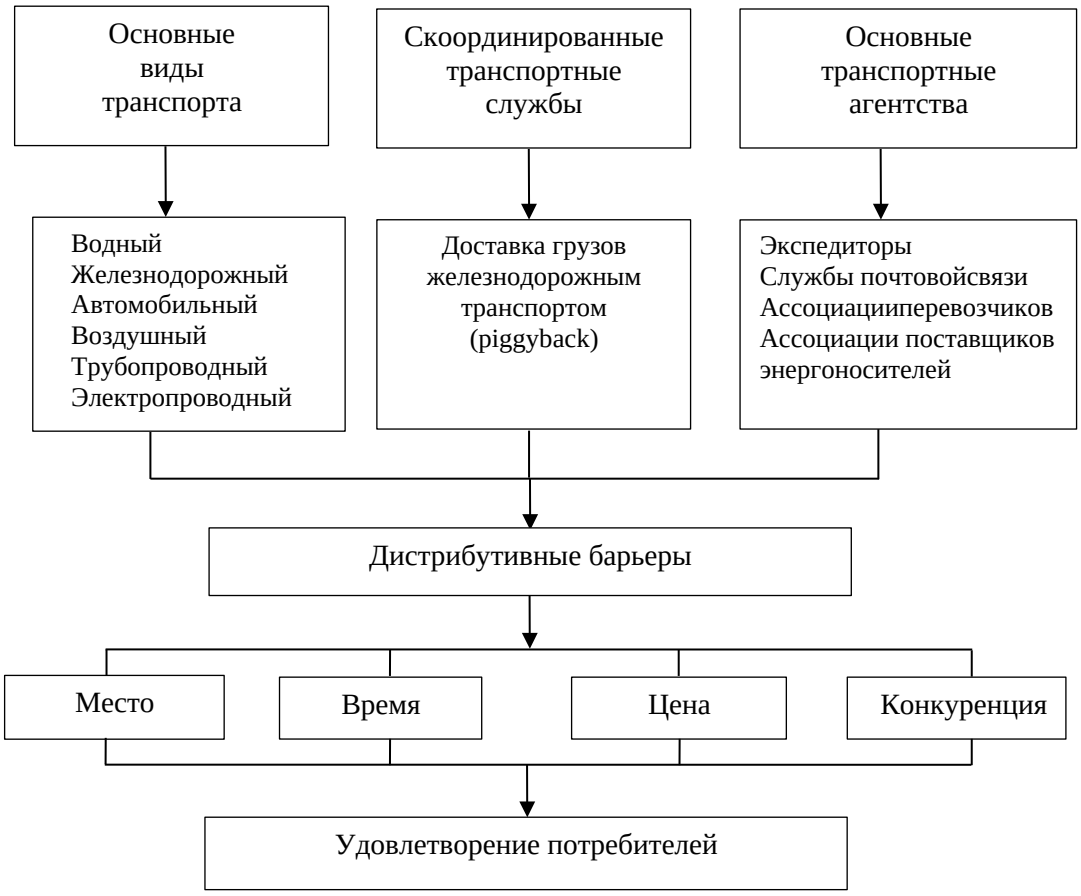


Рисунок 1 – Виды используемого транспорта для деловой транспортной системы [2]

При этом если тщательно рассмотреть и сравнить все виды транспорта между собой (Таблица 1), то мы можем сделать вывод, что каждый отдельно взятый вид транспорта имеет как свои достоинства, так и свои недостатки.

Таблица 1 – Достоинства и недостатки использования разных видов транспорта [1]

Вид транспорта	Преимущества	Недостатки	Перевозимая продукция
Водный	Перевозка больших партий,	Низкая скорость, зависимость от работы порта времени года	Товары, обладающие низкой стоимостью, не являющиеся скоропортящимися Пример: Кокс, уголь, цемент и др.
Железно-дорожный	Низкая стоимость Возможность перевозки больших партий грузов,	Медленный (250-500 км/сутки) недостаточная оперативность в работе сортировочных станций, необходимость, наличие сети железнодорожных линий, длительные простои, хищения и потери в процессе перевозки	Промышленные товары, большими партиями Пример: химические элементы, пластмасса и др.
Автомобиль-ный	Оперативный вид перевозок в любую точку страны, возможность экспедирования	Средняя стоимость, маленькие объемы перевозок, зависимость от состояния дорог	Промышленные товары Пример: инструменты, мебель, продукты питания и др.
Воздушный	Высокая скорость, незаменим в экстренных условиях	Высокая стоимость, маленький объем перевозок, зависимость от погоды,	Специфичные продукты, дорогостоящие или скоропортящиеся Пример: Цветы, деликатесы, дорогостоящее оборудование и др.
Трубопро-водный и Электропро-водный	Большие объемы перевозок, большие расстояния	Перевозка только жидких газообразных и в виде электроэнергии грузов, сложность перевозки разнообразных грузов	Перевозка только жидких газообразных и в виде электроэнергии грузов Пример: Электроэнергия, газ и др.

На сегодняшний день транспорт выполняет следующие функции [3]:

– Перевозка груза. Каждый груз должен быть доставлен к месту дальнейшей обработки или потребления. Перемещение груза по цепочке поставок позволяет преобразовать добытое сырье в готовую продукцию, а затем доставить его конечному потребителю. В то же время физическая стоимость груза также должна увеличиваться за счет физического перемещения, в противном случае такой перевод будет экономически нецелесообразным. Помимо финансовых, существует еще один аспект движения – временной. Он включает в себя невозможность использовать запасы в процессе их транспортировки, повреждения, риски утраты / потери товаров и т. д.;

– Хранение груза. В процессе перевозки груз также хранится, но используются не склады собственника. Кроме того, бывают ситуации, когда склад является лишь транзитным перевалочным пунктом, то есть груз должен будет последовать дальше через короткий промежуток времени. В этом случае транспортные средства также могут использоваться для непосредственного хранения, чтобы исключить дорогостоящие операции погрузки и разгрузки

Из чего можно сделать вывод, что при выборе одного или комбинации способов транспортировки необходимо опираться на потребности каждого в отдельности взятого контракта приспосабливая к особенностям грузам, его объемам и совокупностью других параметров.

Рассматривая международные транспортные операции, можно выделить операции, предвосхищающие реализацию внешнеторговых сделок, те операции, которые возникают в процессе реализации данных сделок, а также те, которые необходимо совершить уже после реализации сделки [4, С. 93-94].

Анализ тарифов, конъюнктуры транспортного рынка, способа доставки грузов и на основании полученных данных создание и разработка будущего договора, а также проработка условий, на основании которых будет оказываться транспортировка грузов, все это можно отнести к транспортным операциям первой группы.

Операции в отношение транспортировки груза второй группы можно отнести согласование условий контра утверждение всех вопросов о тарифах, сроках и объемов поставок и других вопросов оговариваемых обычно в контракте, также после прихода к взаимопониманию по условиям контракта между сторонами сюда будет входить непосредственное подписание договора, а также оформление всех оставшихся сопроводительных документов для груза.

К третьей же группе операций можно отнести вопросы, которые могут возникнуть между отправителем и грузополучателем по поводу неестественной убыли товара, его порчи, задержек поставки.

При этом транспортные операции могут осуществляться как как внутри страны, так и выходить за ее границы, становясь тем самым международными. При этом операции осуществляемые между резидентами одной страны осуществляются обычно на основании договора о перевозке в котором оговаривается продукт и его специфика, также его экологичность, страхование условия по оплате всех расходов связанных с погрузкой и разгрузкой и других видов условий. В данном случае хозяйствующими субъектами могут выступить не только юридические лица в партнерских отношениях, но и муниципальные федеральные и снабженческие организации, осуществляя тем самым развитие хозяйственных связей как в отдельных регионов, так и по всей стране.

При этом данные операции осуществляемые внутри страны могут стать началом или продолжением операции международного характера. Ведь чтобы сделка осуществлялась между резидентом и нерезидентом страны любой товар, первоначально необходимо перевезти с места его производства или добычи к пограничным пунктам, при этом возможно использовать не только один вид транспорта но и его комбинацию. Затем груз после таможенных, санитарных и иных процедур сможет, пересечь границ и продолжить свой путь. То же самое можно сказать в отношении импортируемых товаров. Тем самым уже не начиная. А продолжая или завершая международную операцию на территории своей страны.

В настоящее время на рынке транспортных услуг, можно выделить три основных группы международных перевозок [5]:

– экспортно-импортные;

– транзитные;

– внутрирегиональных.

При этом необходимо отметить, что само понятие транспортных услуг необходимо понимать, как комплекс сервисных услуг по доставке клиенту продукту согласно заказу [2, С. 309]. И в настоящей современности все важнее становится информирование потенциальных клиентов о тарифах возможных способах перевозки и общей мобильности транспортных компаний.

В современных реалиях существования большого количество компаний, занимающихся перевозкой грузов вынужденных бороться за каждого клиента по следующим критериям:

– надежность перевозок;

– доставки груза может осуществляться регулярно в гарантированные срок;

– максимально быстрая доставка;

– при доставке обеспечивается его безопасность, а также сохранность;

– прием и сдача груза удобны;

– налаженная система документирования и информирования;

– возможность таможенной очистки;

– оптимальность пунктов дислокации, с которых совершается отправление и доставка;

– наличие возможности получить достоверную информацию о тарифах, местоположения груза и условий перевозки;

– наличие дополнительных услуг и др.

Обеспечение всех этих пунктов со стороны поставщиков или перевозчиков сырья или готовых товаров позволяет обеспечить стабильное производство, продажу товаров, тем самым позволяя экономики страны развиваться. Поэтому в развитии транспортной системы напрямую заинтересовано и само государство. На государственные структуры накладывается как роль аналитическая, основанная на сборе данных и обоснованном прогнозировании возможных потоков как международного, так и межрегионального характера. Помимо этого, в их обязанности входит создание развитой транспортной инфраструктуры как залога будущего экономического развития [6, С. 225].

Исходя из вышесказанного хочется отметить, что транспортная система в своем развитии не должна концентрироваться на развитии одного конкретного вида транспорта, тем самым делая себя ограниченной и не способной быстро перестраиваться под постоянно изменяющиеся экономические реалии мира, а давать возможность каждому виду транспорта возможность и право на развитие в рамках государственного пространства. Ведь если все виды функционирующего транспорта будут развиваться многосторонне, то это будет позволять не только увеличить пропускную способность транспортной сети, но и провозную способность транспортных средств, без развития которой будет затруднена возможность обеспечить полноценное развитие общества, а также обеспечить и удовлетворить его потребность в транспортных услугах.

1.2 Предпосылки формирования единой транспортной системы

В условиях современной глобализации можно говорить о существовании сформированного единого экономического пространства, в рамках которого сотни миллионов товаров перемещаются из одной точки мира в другую. Что в свою очередь было бы невозможно без налаженной, сформированной и функционирующей транспортной системой, соединяющей не только отдельные города и регионы в рамках одной страны, но и группы стран, континенты и материки.

Но современная единая транспортная система сформировалась не сегодня, а постепенно из локальных сетей дорог начавший появляться с момента расселения человека по всему земному шару. Именно необходимость или скорее желания богатства заставляла людей отправляться в дальние края, обмениваться своими товарами [7, С. 37].

Ярким примером такого пути можно назвать «Великий шелковый путь» появившийся в II в. до н.э. протяжённостью более 8 тыс. км эффективно используемый до XVI в. н. э., он соединил Китай с Индией, их с современным ближним востоком и закончился, достигнув Атлантического океана [8, С. 71]. На этом пути можно было встретить самые разнообразные товары начиная от корицы и мускуса до жемчуга и алмазов, от атласа и шелка до оружия и мраморных статуй. Но помимо материального обмена на этом пути происходил обмен знаниями, философскими мыслями и религиозными воззрениями, создавая тем самым праоснову для будущего единого экономического пространства данной территории.

Но это было бы невозможно без создания сильных империй таких как Цинь, а потом и Хань на востоке, и империя Александра Македонского, и того, что от нее осталось, и в последствии Римской республики и империи.

Тиран и жестокий правитель, Цинь Шихуан-ди (259–210 до н. э.), известный нам по столь знаменитым сооружениям, как Великая китайская стена и его собственная гробница, еще в свое время заложил основу будущего процветания и могущества предстоящих империй и современного Китая. Он объединил постоянно воюющие царства, не просто границей, а сетью дорог с севера на юг с запада на восток своей огромной империи, что безусловно привело к экономическому подъему, развитию производства, и дало возможность Китаю стать опорной точкой на «Великом шелковом пути» [9, С. 110–114]. Все последующие династии в Китае все их императоры, очень важное значение уделяли именно строительству и поддержанию инфраструктуры, а для простого народа именно состояние дорог было показателем качество царствования того или иного императора [10, С.165–191].

В то же время Римской пока, что республике точно тем же способом начинается объединение в единое государство множество разрозненных государственных формирований и создание единого экономического пространства посредством создания развитой сети качественных дорог.

Строительство сети дорог начиная с аппиевой дороги построенной в 312 г до н.э. до падения Западной Римской империи в 476 г растянулось на 80 тыс. км, при этом параллельно создавая сеть почтовых станций, постоялые дворы и сторожевые заставы[11, С. 149].

Из-этого следует что появлению великого шелкового пути, предвосхищало создание сильных, мощных, объединенных государств с развитой внутренней сетью дорог.

Торговцы же этих двух великих империй редко преодолевали весь великий шелковый путь самостоятельно, поэтому чаще всего товар проходил через руки многих посредников, прежде чем пересекал континент, тем самым вовлекая все больше людей в обеспечении транзита того или иного товара. Что приводила и к развитию и приобщению к культуре все государства, находящиеся между на пути торговли между Хань и Римом.

Всю дорогу Великого шелкового пути можно разделить на 2 ветви [8, С. 72]:

– Северная дорога. Она вела из Китая через Ферганскую долину обходя пустыню Кара-Кум напрямую в Персию, а затем направлялась прямиком в Рим, при этом одним из ответвлений данной дороги является путь, проходящий севернее Аральского, а затем Каспийского моря доходя до Черного.

– Южная дорога. Она же вела из Индии в древний город Анатолия проходя через Туркестан и Месопотамию, а затем пересекала Аравийский полуостров.

При этом помимо Великого шёлкового пути с его ответвлениями в древнем мире, а потом и в средние века сформировались следующие пути:

– «Великий колесный путь» длинна которого составляла более 2,5 тыс. км, при этом соединяя восток Индии и ее запад.

– «Путь из варяг в греки» соединил между собой земли от Балтийского моря до Византии.

– «Путь из варяг в хазары» связывал Север Европы с Русью, Кавказом, а также с Персией.

– «Янтарный путь» - проходил сквозь центр Европы от Янтарных месторождений на Балтике через территорию современной Австрии, Чехии в Грацию, Италию и Египет.

– «Оловянный путь» шел от Англии в страны средиземноморья.

– «Лазурный путь» связавший Бадахшанские месторождения ляпис-лазури с Ближним Востоком.

– «Дорога благовоний» проходила от юга Аравийского полуострова в страны Месопотамии и Средиземного моря.

– «Волжский торговый путь» связавший исламские страны на юге Каспийского моря с Северо-Западом Руси и Северной Европой.

Конечно, значение этих путей утратилось в XVI в. н. э., в результате Великих географических открытий, позволивших более эффективно переправлять товары, не по суше, а по морю.

Именно открытие эти новых путей, исследование всего земного шара позволило Европе начиная с 16 века установить гегемонию над всем миром, построив огромные колониальные империи, сейчас утратившие свое могущество, но все равно имеющие влияние и авторитет в мировом содружестве.

Но столь важный исторический поворот, был сделан во многом именно в том что Европейцы утратили торговую связь с востоком в результате таких перипетий как падение Византии а также окончательное поражение в Крестовых походах, что в свою очередь вынудило сначала Кристофера Колумба и ряд других путешественников на поиски иного пути к индийским и товарам других дальневосточных стран[12, С. 177].

Сейчас мы можем выделить такие последствия Великих географических открытий как [15, С. 5]:

– Торговля приобрела глобальный характер. С этого момента можно начинать говорить о формирование общепланетарной экономической системы.

– Создание материальной базы, которая позволила в последствии обеспечить разделение труда.

– Перенесение торговых путей из вод Средиземного моря такие океаны как Атлантический и Индийский в последствии и в Тихий.

– Открытие и начало разведение новых сельскохозяйственных культур, способствующее увеличению рабочей силы.

– Создание сначала торговых баз, затем военных и общая колонизация Африки, Америки, Юго-восточной Азии.

– Приток материальных ценностей в Европу, а именно золота и серебра

– Уменьшение значение Итальянских городов государств таких как Генуя, Венеция и всей Италии в целом, а также ослабление Германии в экономическом отношении.

– Увеличение роли в экономическом отношении таких странах как Испания и Португалия, затем присоединившихся к ним Франции, Великобритании и Голландии.

Все эти новые торговые пути, а также необходимая инфраструктура, подготовка оборудования, транспорт, охрана, страхование и все то, что необходимо для неперекрываемости транспортировки товаров, стало главной заботой складываемого тогда капиталистического общества и государства. И защита права контролировать тот или иной торговый путь привадило часто к военным столкновениям.

Но мировая экономика не закончила на этом свое развитие, ведь это для нее было только началом. Но все это развитие в общей форме можно охарактеризовать как периодическую смену систем геоэкономических центров в виде одно-, би- и многополярных геополитического миропорядка [13, С. 7].

Дальнейший ход исторического процесса лишь иллюстрирует укрепление и разрастание единого мирового транспортного пространства, обеспечивающего разрастание и все больший охват мировой экономикой незатронутых регионов. [14, С. 173]

Также еще одним толчком развития транспортной системы и как следствие самой мировой экономики можно назвать появление в середине XIX века нового средства транспорта такого как железная дорога, позволившего перевозить огромные объемы, по сравнению с ранее используемыми средствами транспорта, ресурсы. Также в этот период времени немалое влияния оказало и появление пароходных судов.

Появление уже в XX веке воздушного средства сообщения еще более укрепило и усилило мировое взаимодействие в экономическом направлении. Также не менее значимыми стали улучшения способов взаимодействия находясь при этом на дальних расстояниях посредством сначала телеграфа, а потом и телефона.

Начиная с 80–х готов прошлого века транспортная система перешла совершенно на новый уровень взаимодействия, благодаря появление всемирной компьютерной сети, а также трансконтинентальной финансовой системе, в рамках экономической глобализации.

Рассмотрев все приведённые данные, можно сказать, что современное единое экономическое пространство, включающее в себя и единую транспортную сеть международных сообщений, прошла длительный путь формирования развиваясь параллельно с человеческим обществом. При этом следует отметить, что во многом именно создание транспортной сети и налаженных торговых путей становилось основой экономическому развитию регионов, и мировой экономики в целом.

1.2 Особенности межгосударственного взаимодействия в области транспорта

Взаимоотношение вне личностной коммуникации на макроуровне субъектами которого могут выступать компании, различные коммерческие и некоммерческие организации и даже государства, всегда носят формальный характер и, следовательно, опираются на международное право и регламентируются им.

Правовое регулирование обеспечивает функционирование транспортной системы за счет взаимодействия двух сфер данной области. При этом они обе включают в себя определенную совокупность соглашений, которые создаются для каждого вида транспорта в отдельности. Этими сферами являются [16, С. 323–325]:

– Первая сфера относится к предмету публичного права и вызываема отношениями между государствами и международными транспортными организациями по поводу организации международного транспортного сообщения, а также эксплуатирования международных транспортных путей. Эта область предмета составляется из большой совокупности различных конвенций подписываемых группами государств, тем самым создавая правовую базу, позволяющую регулировать различные отношения в области транспорта.

– Вторая сфера включает в себя совокупность международных соглашений регулирующие взаимоотношения между клиентами и транспортными организациями и самими транспортными организациями по поводу транспортировки как багажа, различных грузов, так и пассажиров.

Можно смело говорить, что интенсификация международного сотрудничества и наблюдаемая с начала XX века до настоящего момента не реализовавшая полностью свой потенциал была бы невозможно без постоянно возрастающей степени унификации материально-правовых норм в таких вопросах как регулирование перевозок грузов и пассажиров в рамках международного сообщения. Но при этом необходимо учитывать, что для каждого в отдельности вида транспорта имеется такое соглашение (конвенция), где их объёмы содержание, структуры и рассматриваемые вопросы могут существенно различаться. При этом важно отметить, что часть этих соглашений, например по отрасли регулирования железнодорожный и автомобильного транспорта является детально проработанной системой норм, сводящей к минимизации использования национального права, но имеющей некоторые осложнения при редакции с течением времени. В то же время соглашения регулирующие межгосударственное взаимоотношение в отрасли морских перевозок, а также воздушных определяют лишь общие условия их осуществления, вынуждая тем самым прибегать к внутреннему право, часто не учитывающему многие аспекты международного взаимодействия.

В настоящий момент Россия, как и почти все другие страны в мире прибегает к регулированию своего межгосударственного транспортного сообщения посредством следующих договоров [16, С. 324–325]:

– Конвенция о договоре международной перевозки грузов (КДПГ) (Женева, 19 мая 1956 г.);

– Конвенция для унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок (Варшава, 1929 г.);

– Международная конвенция об унификации некоторых правил о коносаменте (Брюссель, 25 августа 1924 г.);

– Афинская конвенция о перевозке морем пассажиров и их багажа (Афины, 13 декабря 1974 года);

– Соглашение о Международном железнодорожном грузовом сообщении (СМГС) (1 ноября 1951 г.);

– Соглашение о международном пассажирском сообщении (СМПС) (1 ноября 1951 г.);

– Конвенция о международных железнодорожных перевозках (КОТИФ) (Берн, 9 мая 1980 г.).

Конечно все эти конвенции за столь длительный срок существования претерпевали ряд изменений и выработали ряды дополнений, благодаря чему остаются актуальны и сегодня. Также постоянно расширяется круг рассматриваемых вопросов касаемых организации перевозок и содержания этих документов, при этом создатели и разработчики документов стараются обеспечить пути возможного оперативного редактирования, ведь в условиях высокой скорости научно-технического и экономического прогресса, этот вопрос кажется особенно актуальным.

Но при всех существующих отличиях существующими между видами транспортом и как следствие между соглашениями регулирующие эти виды необходимо отметить и существования, и сходства и обычно включают следующие пункты [17, С. 138]:

– поставка, перевозка международного характера как пассажиров, так и грузов осуществляется на основании ранее подписанного договора о перевозке;

– довольно невысокие пределы ответственности организатора международных перевозок, при этом для ее наступления требуется наличие вины и ее доказательство, которая в свою очередь резюмируется.

– определение порядка урегулирования возникающих споров между сторонами, ранее заключившими контракт предметом которого является транспортировка груза, багажа или же перевозка пассажиров.

Помимо международных конвенций, устанавливающих правила взаимодействия в сфере транспорта, очень важную роль в реализации устанавливаемых ими возможностей играют межгосударственные экономические сообщества в частности для России такой организацией можно назвать ШОС (Шанхайская организация сотрудничества) [18].

Такого формата союзы между странами или группами стран позволяют создать, путем аккумулирования большого количества ресурсов, и реализовать крупный проекты, по налаживанию инфраструктуры, таможенной и тарифной политики, особенности нормативно-правового взаимодействия. И естественно именно транспортная система выступает как связующее звено всего сотрудничества, и свидетельством этого может выступать трансконтинентальная инициатива «Экономический союз Шелковый путь», а также «один путь, один пояс» и «Морской шелковый путь» [19].

В создании единой международной транспортной сети можно отметить вклад не только самих соглашений опираясь на которые ведется практика осуществления транспортировки пассажиров и грузов, но и создание унифицированных форм, форматов, определений позволяющих избегать двойного трактования и непонимания, возникаемого в процессе подготовки, заключения, и реализации договора перевозок [20]. И здесь необходимо отметить, что появление такой международной практики обращения к системе терминов инкотермс сыграло важную роль в упрощение взаимодействий контрагентов на международном рынке [21].

Применение инкотермс, совокупность терминов и их толкований, разработанных Международной торговой палатой и используемых с 1936 года, при этом не раз претерпевали множество изменений, обычно обновляемое каждое десятилетие. По сути это правило толкования терминов используемых в международной торговли, указываемых в договоре купли-продаже, определяющие на какую сторону и в какой мере ложатся расходы по транспортировки груза, его страхования, а также момент передачи ответственности и перехода права собственности [22]. Современный международный товарооборот невозможно представить без него.

На данный момент используется редакция Инкотермс 2020, нашедшая применение с 1 января 2020 года. Конечно, Инкотермс не относится к международным торговым договорам, и как следствие не могут быть названными обязательными для выполнения странам, не присоединившимся к этой системе, в то же время если в договоре купли-продаже они были указанные, то стороны должны действовать в согласии с этими правилами [23].

Из вышеизложенного наглядно видно, как государства, международные организации уделяют важное внимание и стремятся принимать участие в разрабатывании норм, по которым функционирует международная транспортная система, и создать условия их реализации, как способ обеспечение экономического роста национальных экономик.

Подводя итоги к данной главе, хочется отметить, что транспортная система ведущая свое развитие параллельно с человечеством, сейчас имеет для него огромное значение. Безусловно сейчас в условиях общемировой глобализации она из ряда локальных систем представляет собой единое экономическое пространство, объединяющее наш мир.

2 Исследование эффективности трансформации мировой транспортной системы в современных условиях

2.1 Оценка функционирования российской транспортной системы в условиях интернационализации мирохозяйственных связей

Рынок транспортных услуг в мире широк и разнообразен, в общей сложности по данным всемирного банка на 2019 год его доля в мировом ВВП составляет 6,8 % следующего из оценки в 4,2 трлн дол. [24]. Эти данные показывают его существенность и значимость в структуре мирового хозяйства.

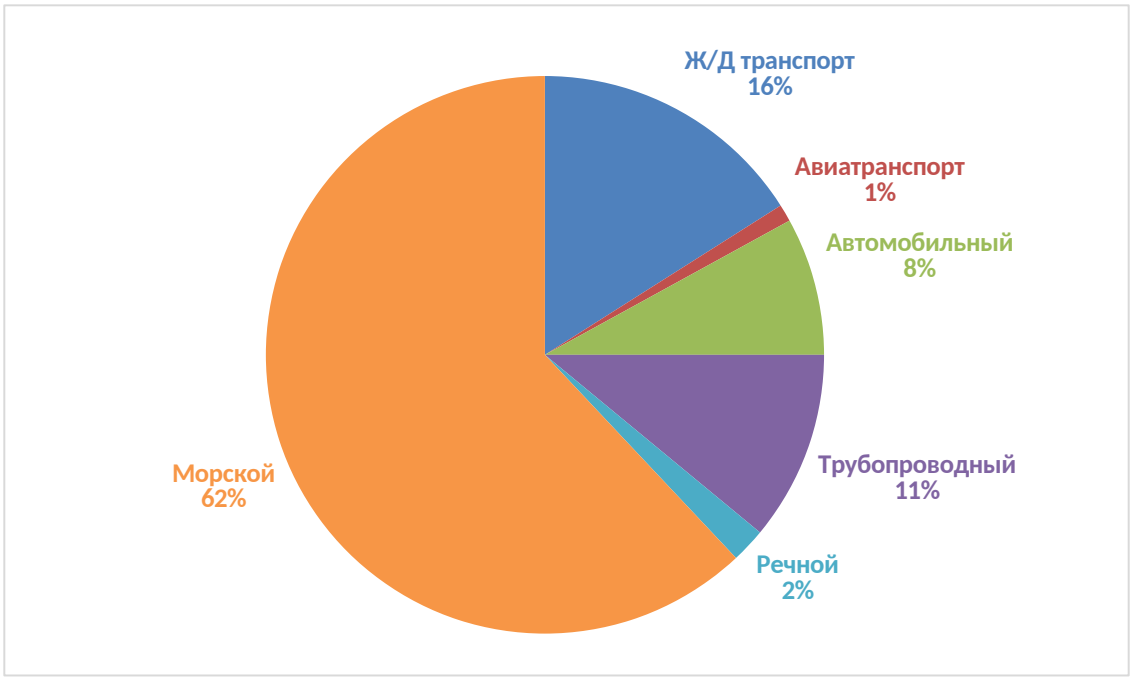


Рисунок 2 – Структура грузооборота в мире [24]

Если же мы будем рассматривать более подробно рынок транспортных услуг, то мы должны более подробней рассмотреть структуру данного рынка, а затем по отдельности его элементы.

Структура мирового грузооборота сразу следует разделить на часть рынка, занимающуюся перевозкой пассажиров и другой частью, перевозящей грузы.

Так на рисунке 2 можно наблюдать, что в сфере грузовых перевозок доминирующее положение занимают именно морские перевозки с более чем 62%, что во многом объясняется дешевизной этого вида транспортировки, а также необходимость перевозки большими партиями.

Абсолютно противоположную картину представляет структура перевозок пассажиров, так на рисунке 3 можно увидеть следующее:

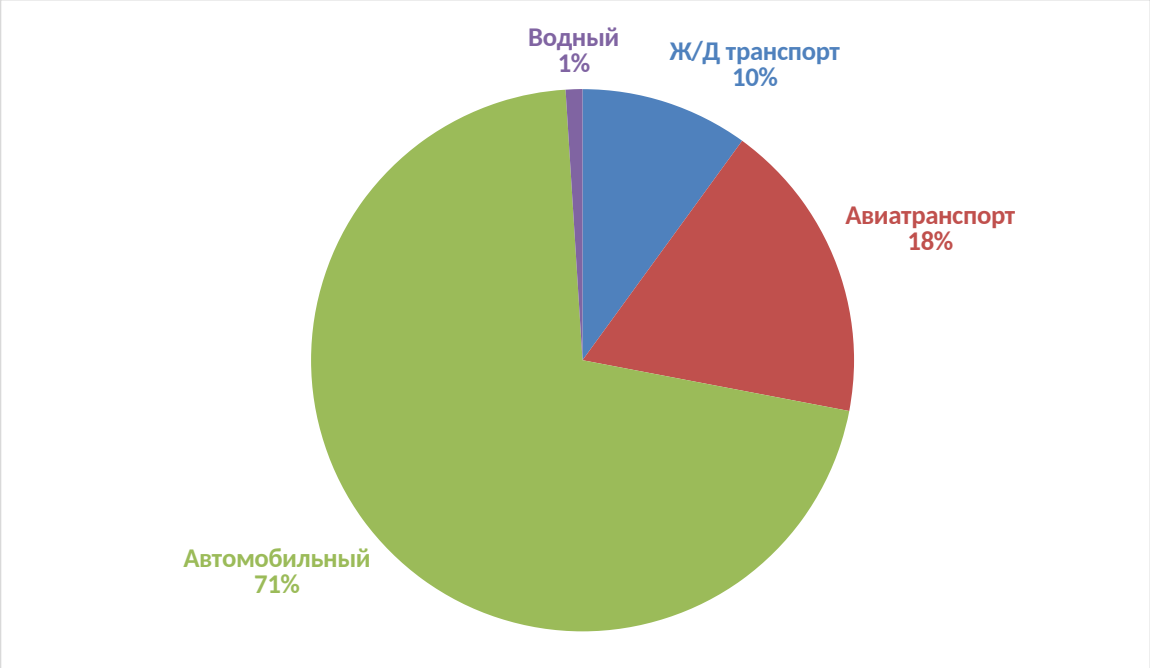


Рисунок 3 – Структура международной перевозки пассажиров на 2018 год [25]

На данном же рисунке видно, что превалирующая часть населения земного шара в своей жизни предпочитает для перемещения использовать автомобили, но также это свидетельствует, что сам человек в отличие от производимых им товаров не передвигается на столь дальние расстояния.

Также из вышеуказанных данных можно сказать, что транспортные компания в авиасфере и автомобильном секторе больше специализируются на перевозке людей и именно они являются целевой аудиторией, в то же время морской и речной сектор транспортных услуг практически полностью сосредоточил свою деятельность на обслуживании грузопотока. Железнодорожная отрасль транспорта занимает срединной положение практически в равной степени предоставляя свои услуги как на рынке помощи передвижения населения, и с небольшим перевесом обслуживая мировой грузопоток.

Если прибегнуть к рассмотрению объема международных перевозок по странам, это следует исследовать в таком показателе как тоннах-километрах, позволяющей оценить как механическую возможность транспорта так и пропускную способность его линей то сразу можно увидеть, что лидерами данной области являются Китай США

Таблица 3 – Объём международных перевозок [26]

Страны	Грузооборот (т-км)					Средний годовой прирост
	2014	2015	2016	2017	2018	
Китай	5684690	5795570	6108010	6677150	6964267	5,24%
США	2911196	2919280	2935830	2954190	2979420	0,58%
Индия	1824300	2026100	2226570	2435870	262750	9,52%
Германия	310142	314816	315768	313143	316767	0,53%
Россия	246784	232549	217695	237815	241174	-0,38%
Канада	160561	168181	172373	185245	188643	4,14%
Франция	159530	148713	151213	162616	168480	1,51%
Великобритания	136873	151805	157657	156064	161112	4,25%

Рассматривая структуру международных перевозок можно сделать замечание что согласно данным организации экономического сотрудничества, Китай хоть и является, не просто лидером по объему грузооборота, но и далеко вырвавшемся лидером, но при этом у него есть соперник темпы прироста грузооборота Индии в двое больше прироста Китая, что свидетельствует о высоких темпах общего развития страны.

На фоне вышеприведённых данных Россия выделяется особо имея среднегодовой прирост отрицательным. Но это вполне можно объяснить, тем что начиная с 2014 года и по данный момент страна находится в режиме санкционной изоляции, что естественно не могло не привести к падению уровня грузооборота, поэтому этому не следует удивляться. Но в то же время радостным является, то, что грузооборот начал расти, и за промежуток времени с 2016 по 2018 прирост в средним по 5,3% в год [27].

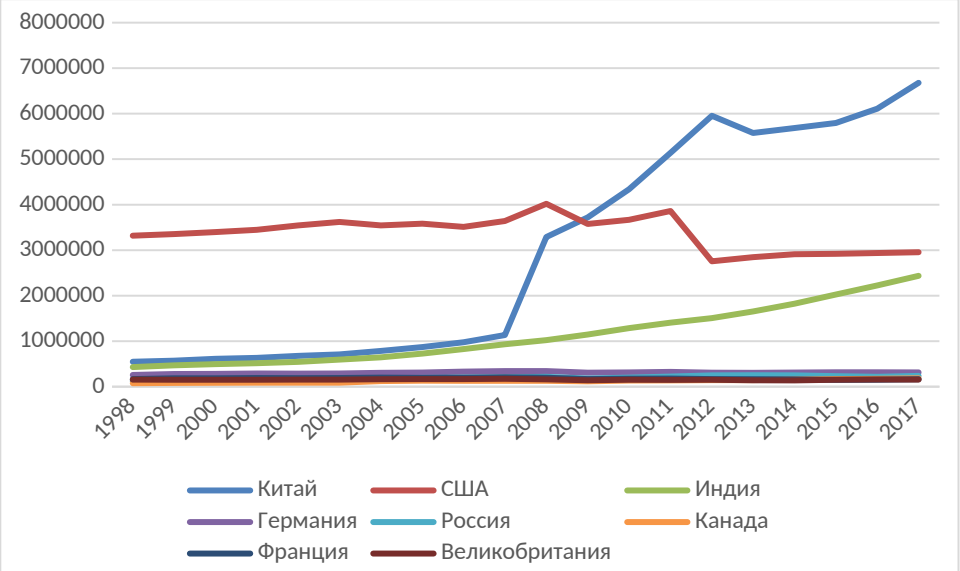


Рисунок 4 – Графическое изображение динамики роста товарооборота в мире [28]

На рисунке 4 что в рассмотрении товарооборота данного ряда можно отметить, что особенно выделяются Китай. Хоть и с нестабильным ростом, в отличии тот Индии, но показывающий наибольший результат, в то время как

рост товарооборота несмотря на некоторые вспышки, держится, как и другие страны, только с тенденцией к падению.

Если же более подробней углубиться в структуру транспортных перевозок внутри отдельных государств, то можно объяснить особенности их взаимодействия с другими странами в мировом сообществе. Так согласно приведенным в таблице 4 то можно увидеть данные по наиболее распространённым способам движения товаров как по стороне, так и через нее. Столь разнообразная структура обусловлено рядом климатических. Географических и тарифных особенностей регионов. Так Россия имеющее огромную территорию, и занимая положение между наиболее развитыми регионами, выбрала путь транспортировки товаров и разного вида грузы посредством железнодорожного сообщения. В то время как Япония, располагающаяся на острове, вынуждена связываться с материками посредством морского транспорта в процессе экспорта и импорта.

Таблица 4 – Структура видов транспорта в товарообороте [29]

	Виды транспорта				
Страна	Железно-дорожный	Водный	Автомо-бильный	Трубопро-водный	Воздушный
Россия	45,5%	2%	4,6%	46,7%	1,2%
США	30,6%	18,5%	30,4%	18,5%	2%
Китай	37,5	34,5	20,5%	6,4%	1,1%
Франция	10%	50%	21,5%	5,5%	1%
Япония	0,5%	91%	7,5%	0,5%	0,5%

В то же время структура пассажирооборота в таблице 5, позволяет нам судить что перевозки пассажиров в России, развиты равномерно и также пользуются спросом, это ярко антагонирует таким развитым странам как США, где безусловным доминантным являются автомобильные перевозки и практически отсутствуют железнодорожные несмотря на большую страны.

Аналогичную ситуацию можно наблюдать во Франции, где население хоть и пользуется авиаперелетами, но практически все свои передвижения совершают на автомобилях.

Таблица 5 – Структура видов транспорта в пассажирообороте

	Виды транспорта		
Страна	Железнодорожный	Воздушный	Автомобильный
Россия	33,3%	18,5%	48,7%
США	0,4%	21,6%	88%
Китай	37,5%	34,5%	20,5%
Франция	9%	6%	85%
Япония	33,9%	8,3%	56,9%

Обще структура перевозок была непоправимо изменена в тот момент, когда началось перенесение производств самого различного толка.

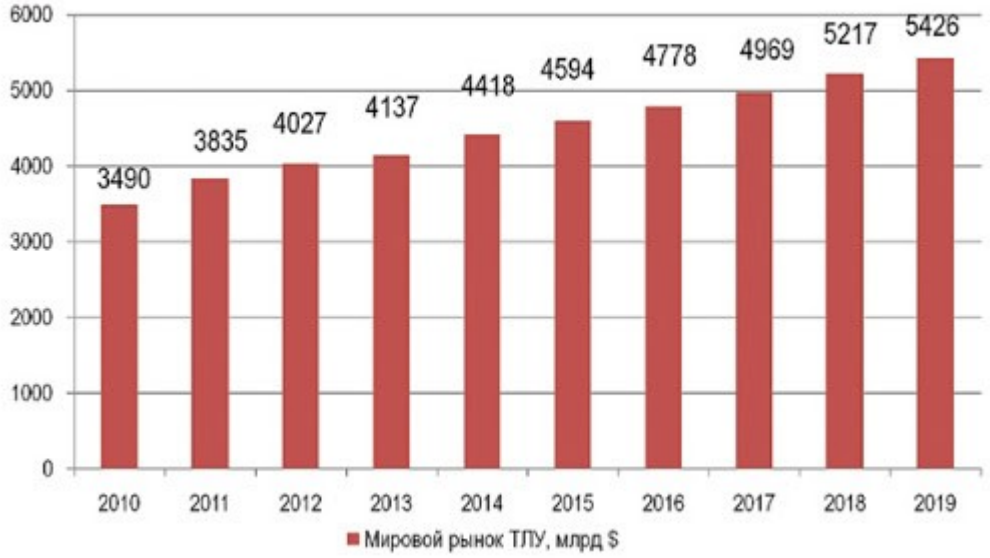


Рисунок 5 – Объем мирового рынка транспортно-логистических услуг [31]

Первоначально в Юго-Восточную Азию, преимущественно из Европы и США, что привело к формированию крупных двухсторонних транспортных потоков, и общему поднятию как благосостояния, так и к уровню потребления в развивающихся странах Азии [30, С. 48]. Данный процесс стал толчком усложнения всей транспортной системе.

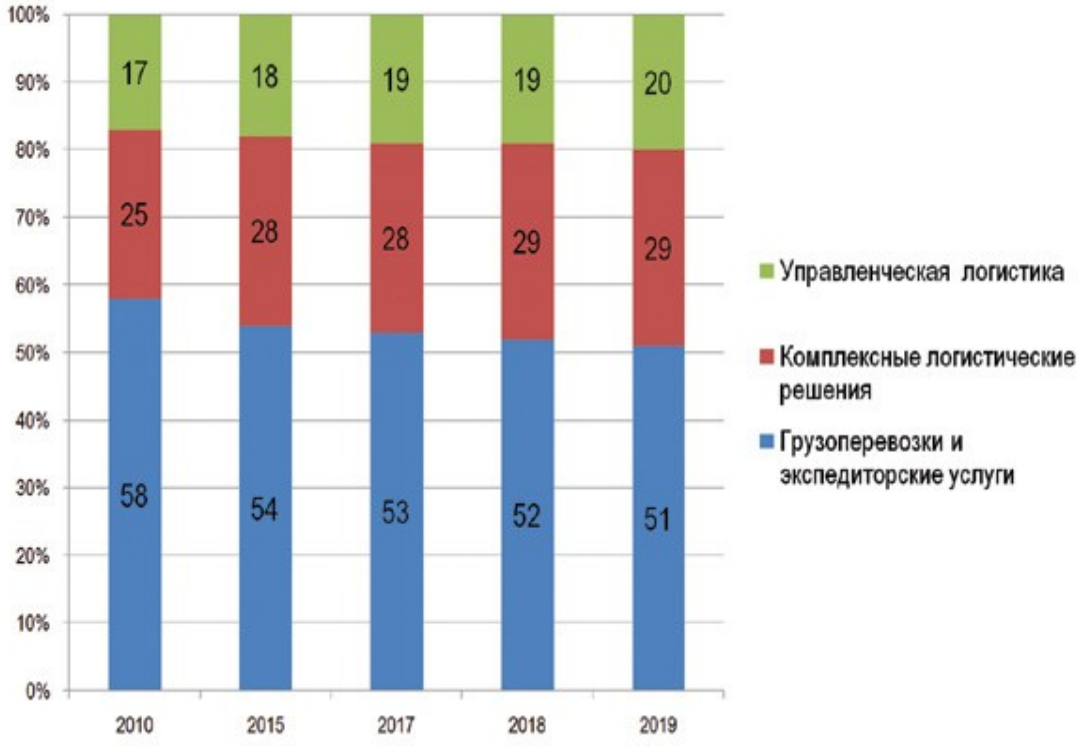


Рисунок 5 – Структура мирового рынка транспортно-логистических услуг [33, С.50]

В этот момент особо усилился спрос на интегрированные транспортно-логистические услуги, и тогда рост данного рынка оказался неизбежным.

Сами же данные услуги можно разделить на 3 основных направления, одно из которых называется управленческая логистика, другое комплексные логистические решения и к третьему относятся сами грузоперевозки и связанные с ними экспедиторские услуги [32, С. 178].

Несмотря на первый взгляд устойчивости рынка ТЛУ, при более подробном рассмотрении его динамики можно увидеть медленное, но

поступательное сокращение грузоперевозок в совокупности с услугами экспедиторского характера, как показано на Рисунке 5 во время медленного но верно нарастания управленческой логистики, а также расширение сферы включающей комплексные логистические решения.

При этом формирование данного спроса во многом зависит от степени экономического развития региона, потребителя ТЛУ его вовлеченности в общемировое хозяйство. Но как показано на рисунке 6, доли каждого из участника мировой транспортной системы примерно равны, но с небольшим перевесом союза Европы и Северной Америки. При этом данные региональные объединения стремятся, не только удержать данные позиции, но и увеличить их.

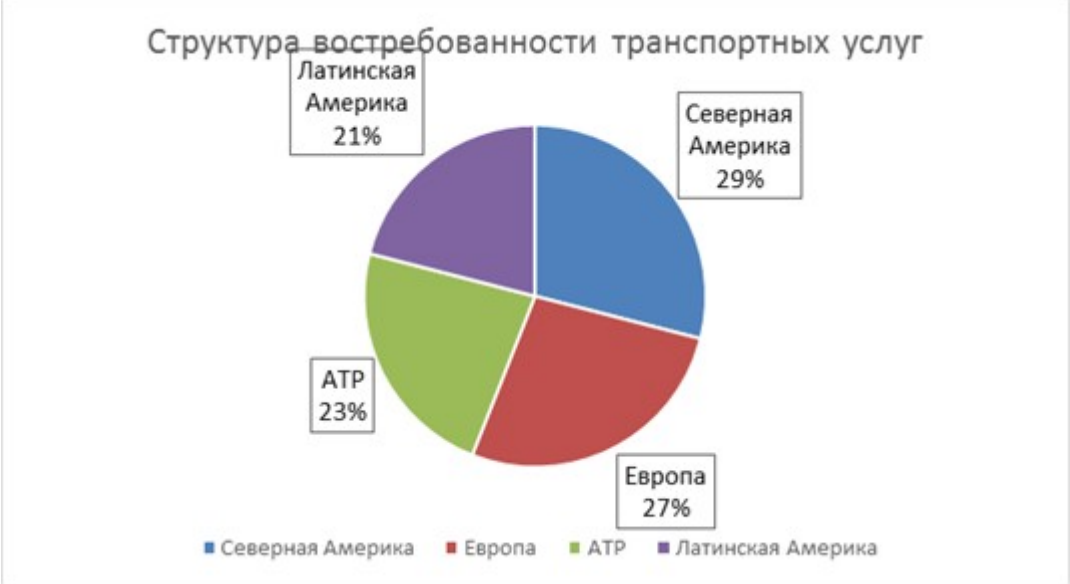


Рисунок 6 – структура востребованности транспортных услуг [34]

Также важным моментом при проведении анализе рынка транспортных услуг играет понимание структуры экспортно-импортных перевозок. При этом неудивительно что самым большим импортером ТЛУ являются Соединённые штаты Америки затрачивая на данный вид услуг 90–100 млрд долларов.

Германия отстает, конечно, от США, но при это все равно несет

большие затраты в 52 млрд дол, вслед за ними идет Япония, затрачивающая 42,3 млрд дол, Великобритания расходует на данную сферу 35,8 млрд дол, Франция, как и Южная Корея тратит на ТЛУ по 29,5 млрд дол, а Индия истрачивает 31,1 млрд. И все эти данные доказывают необычайную важность данного рынка [35, С.286].

Подводя итог вышесказанного, хочется отметить, что каждая страна имеет свой уникальный рынок транспортных услуг, развивавший под воздействием многих факторов, уникальных для каждой страны. При этом точно можно разделить какой транспорт более ориентирован на перевозку людей, а какой перевозку различных ресурсов. Конечно, можно сказать, что как и в любой экономической отросли здесь присутствуют свои лидеры такие как США, Китай, Индия, но при этом другие страны и регионы также развиваются в этом направлении.

2.2 Влияние международных транспортных коридоров на организации международного сотрудничества

Транспортная сеть любого экономического района представляет из себя совокупность связей как для местного взаимодействия, так и для межрегионального магистральных путей и примыкающих к ним районных.

При этом наиболее продуктивным способ создания условия перевозки, как сырья, так и готовых материалов является создание транспортных коридоров и транспортных сетей [36, С. 8].

Транспортные коридоры будучи частью как международной, так и национальной транспортной системы, сосредотачиваются в генеральных транспортных направлениях при этом включают в себя взаимодействие различных видов транспорта, из которых в основном преобладает железнодорожный и автомобильный, но также могут включать и региональные и альтернативные ответвления в маршруте [37, С.94].

Безусловно существует разветвлённая сеть систем транспортных коридоров, охватывающих гигантские пространства, но для анализа мы рассмотрим лишь некоторые из них [38]:

– панъевропейские транспортные, коридоры также иногда называемые критскими транспортные коридоры охватывают широкой сетью практически всю Центральную и Восточную Европу;

– транспортные маршруты ЕврАзЭС, включающие в себя транспортные маршруты, оставшиеся со времен СССР, а также новые маршруты пути сообщений между странами данного сообщества;

– железнодорожные транспортные коридоры ОСЖД, включающие в себя пути железнодорожного сообщения на территории Евразии;

– коридоры ЦАРЭС (центральноазиатское региональное экономическое содружество), включающие в себя транспортные коридоры, связывающие Центральную и Юго-восточную Азию;

– коридоры Евроазиатской конференции по транспорту, проходят в рамках Китайской доктрины «Один пояс – один путь»;

– коридоры Комитета по внутреннему транспорту ЕЭК ООН;

– коридоры ШОС;

– коридоры СНГ.

Принимая во внимание что столь большое разнообразной системы транспортных коридоров можно объяснить величиной огромных товаропотоков, которыми желает обмениваться Азиатский и Европейский регион, поэтому строительство, модернизация транспортных путей имеет важное значение для всех членов ЕАЭС [39, С.29].

Мощный точек разворачивания данной деятельности стало падение «Железного занавеса», и стремление стран ранее бывшего социалистического лагеря создать единое экономическое пространство и повысить уровень своего вовлечения в него[40, С. 14–16].Это привело соглашению на Критской

конференции 1994 года о создание панъевропейских транспортных коридоров, безусловно повлиявших на развитие евроазиатской транспортной системы.

На данный момент существуют десять таких коридоров, самые развитые из которых №1, №2 и №9 проходят через территорию Российской Федерации [2 С. 371–373]:

– Коридор №1 (Балтийская зона): Страны ЕС- Хельсинг – Талин – Рига – Каунас – Варшава. При этом данный коридор имеет следующее ответвление: Рига – Калининград – Гданьск – Варшава, при этом данный путь состоит не только из автомобильного, но и из морского и железнодорожного элемента.

– Коридор №2 (Запад-Восток): Берлин – Познань – Варшава – Брест – Минск – Смоленск – Москва.

– Коридор №3 (Европейский): Дрезден – Вроцлав – Катовице – Львов – Киев, как и последующий, и предыдущий располагается на участке Центральной, а также Восточной Европы, а также включает Россию. Включает автомобильное и железнодорожное сообщение.

– Коридор №4: Нюрнберг – Прага – Вена – Братислава – Будапешт – Арад – София – Стамбул.

– Коридор №5: Венеция – Любляна – Будапешт – Ужгород – Львов, использует как №1 и №6 дополнительно к железнодорожному и автомобильному сообщению – морское.

– Коридор №6: Хельсинки – Гданьск – Варшава – Катовице – Острава – Жилина – Кошнице – Чоп – Ужгород.

– Коридор №7 «Южный»: Аугсбург – Грац – Вена –Будапешт – Нови Сад – Русе – Джурджу – Измаил – Рени, особо выделяется среди представленных так как по праву может считаться речным, протекающем по реке Дунай.

– Коридор №8: Дуррес – Тирана – Скопье – София – Пловдив – Бургас.

– Коридор № 9 «Север-Юг»: Страны ЕС – Хельсинг – Санкт- Петербург – Москва, также в рамках данного транспортного коридора существуют следующие направления:

(9а) Санкт- Петербург – Псков – Витебск – Киев – Одесса;

(9б) Санкт- Петербург – Псков – Витебск – Киев – Кишинев – Бухарест – Пловдив – Стамбул;

(9в) Санкт- Петербург – Псков – Витебск – Киев – Минск – Вильнюс – Каунас – Калининград;

Данный путь с его ответвлениями наиболее широко используем и выгоден для России.

– Коридор № 10: Зальцбург – Люблино – Загреб – Белград – Ниш – Скопье – Салоники.

Более наглядно видны данные пути и их пересечения на Рисунке 7, показывающий что хотя коридоры имеют вполне точные направления, они вполне могут комбинироваться в зависимости от назначения груза.

Но получив определенную отправную точку в развитие данная идея о строительстве и расширении данных коридоров была неизбежна. Так появилась идея о создании общеконтинентальной системе транспортных путей, взяв за основу №9 транспортный коридор и существенно расширив его сейчас товары и сырье может по нему доходить до Пакистана.

Сейчас если выделить значимые мировые транспортные коридоры, то это будет [42]:

– Западная Европа – Западный Китай;

– Транссиб;

– коридор Север – Юг;

– Северный морской путь;

– Трансазиатская железнодорожная магистраль;

– Транскаспийский международный транспортный маршрут.

Особое значение для нашей страны принимают такие транспортные

коридоры, что наглядно показаны на рисунке 8, Транссиб, Северный морской путь, международный транспортный коридор «Западная Европа – Западный Китай» (автомагистраль).

Транссиб – железнодорожная магистраль, длинна которой составляет 9288,2 км, а объем пропускаемого транспортного потока на 2018 год составил 120 млн тонн, причем в следующие пять лет увеличится до 180 млн тонн [44].



Рисунок 7 – Карта панъевропейских транспортных коридоров [41]

Северный морской путь, один из наименее развитых, но наиболее перспективных путей развития, еще не открывший свой потенциал. Который по итогам 2018 года составил 17 млн тонн [45].

Транспортный коридор «Западная Европа – Западный Китай» протяженность данного коридора составляет 8445 км, причем из них 2233 км пути пролегают через территорию Российской Федерации, в сравнении по Республики Казахстан 2787 км, а на пространстве Китайской Народной Республики располагается 3425 км., конечно данный проект еще не завершён, с российской стороны и его реализация и начало функционирования ожидается только в 2027 г, причем ожидается что объем перевозок по данному пути будут составят 0,1% от ВВП России [46].

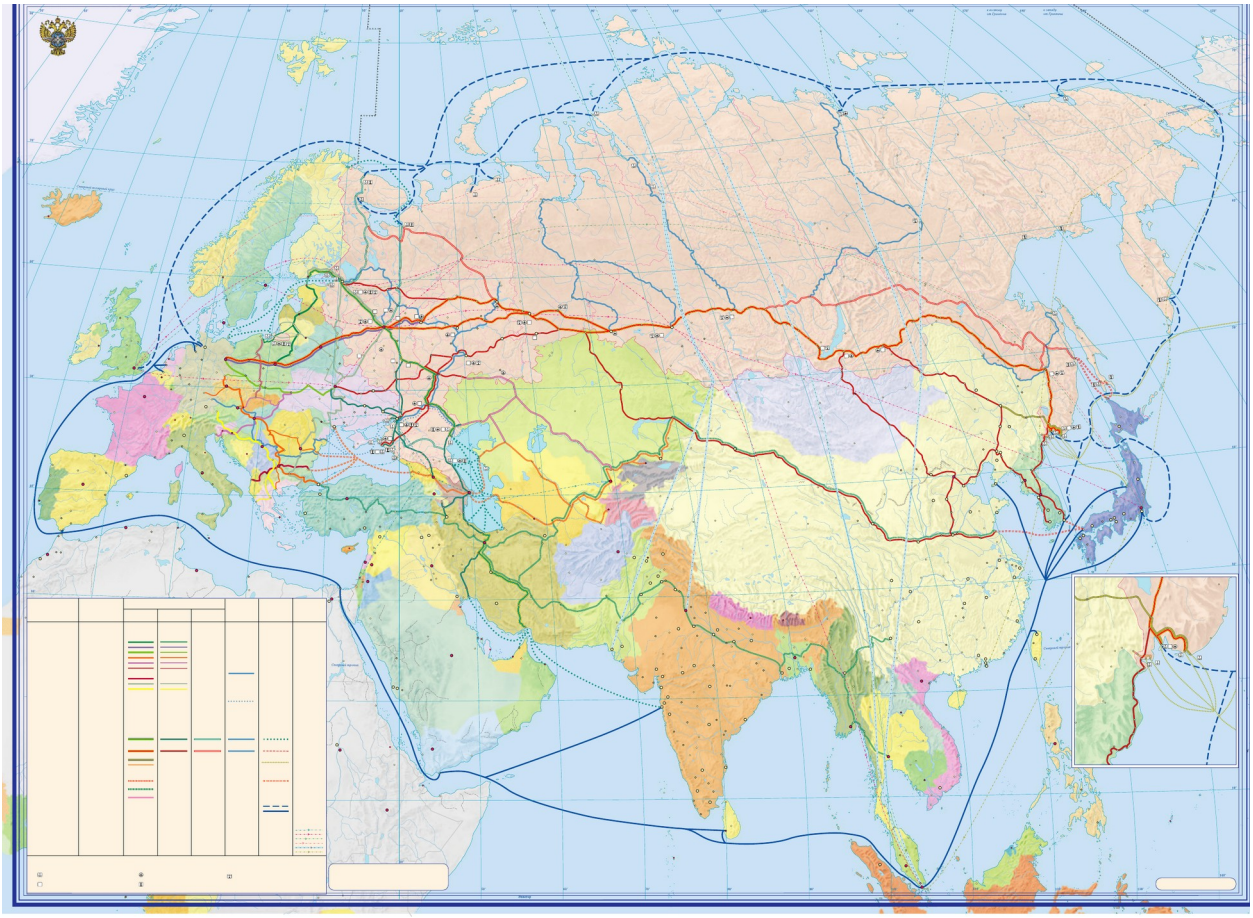


Рисунок 8 – Международные транспортные коридоры [43]

Международный транспортный коридор «Север-Юг», будучи одним из

амбициозных проектов, должен позволить России реализовать потенциал Каспийского моря и позволить, сократить путь к очень быстро развивающемуся партнеру России по ШОС – Индии, а также Ираном [47, С. 148]. Конечно он еще не функционирует, в полной мере и реализации данного проекта встречает на своем пути ряд трудностей, таких как сложность построения единого железнодорожного пути из-за отличии колеи стран, занимающих транзитное положение данного пути, сложности в преодолении таможенных процедур, а также необходимость модернизация транспортных узлов, а также других проблем, замедляющих воплощение столь перспективного проекта в жизнь, а пока объем перевозок через данный транспортный коридор к 2020 должен составить 10 млн тонн [48].

Важной и актуальной задачей Международных транспортных коридоров, можно даже назвать условием развитии, становится строительство и организация функционирования транспортно-логистических центров (ТЛЦ) на всей его протяженности. Обосновывая их необходимость, прежде всего следует обратиться к их основным функциям, которыми можно назвать как хранение, грузообработка, а также таможенное оформление и информационные услуги [61].

ЛЦ позволяют в существенной мере сократить срок поставок от поставщиков к потребителям, при этом сделав это как с наименьшими затратами, так и с предоставлением сервисных услуг. Из чего следует что благодаря данным центрам можно максимально сжать цепи поставок, тем самым повысить их маневренность и достигнуть высоких показателей оптимизации движения товарно-материального потока. При этом если объединить ЛЦ в единую сеть на широком пространстве можно достигнуть эффект масштаба [62, С. 500].

На данный момент времени уже существует и в будущем станет еще больше дорог, которые образую транспортные коридоры, способные объединить региональные транспортные системы, обеспечить их эффективное

и быстрое развитие. Но, как и создание проектов и их разработка, обоснование, реализация использование готового результата, во всем зависит от межгосударственного взаимодействия, не только от стран адресата и адресанта товаров, но и стран через которое должен переходить транзитом груз. Создание базы, позволяющей появлению межгосударственному взаимодействовать в области транспорта, элементами которого является созданию и поддержка функционирования международных транспортных коридоров, одна из главная задач любого министерства внутренних дел [49].

Все взаимодействие между государств в области транспорта можно разделить на двухстороннее заключаемое между отдельно взятыми двумя государствами, многостороннее между группой таких стран, или оно может быть представлено в рамках международных организаций [50].

Рассмотрим же более подробно, как международные организации воздействуют на создание единой транспортной системы, и включаемых в них международные транспортные коридоры. Ведь нельзя оспаривать тот факт, что создание транспортных коридоров это не только исключительно строительство дорог, это в первую очередь создание единого экономического пространства, в рамках которого будет функционировать данный элемент транспортной инфраструктуры.

Но сначала формируется нормативная правовая база, оговариваются проекты, в рамках которого они будут реализовываться, и которая первоочерёдно базируется на документах, принимаемых различными организациями, объединяющие страны, заинтересованные в экономическом партнерстве [51].

Ассоциации государств Юго-Восточной Азии и Российской Федерации сформулировавших комплексную программу действий, направленную на развитие сотрудничества. Она предусматривает долгосрочное сотрудничество, целиком и полностью направленное на создание условий безопасности морского судоходства, а также авиаперевозок в Российской

Федерации и АСЕАН. При этом вот уже двадцать лет они продолжают рабочие встречи по вопросам разработки, и реализации логистических маршрутов или международных транспортных коридоров, предназначенных для транспортировки товаров в направлении с Азия в Европу и наоборот, а также обсуждаются возможности и внедряются достижения современных технологий для повышения безопасности перевозок в вышеуказанном регионе [72].

В это же время под эгидой ЮНКТАД разработан проект внедрение которого уже началось, по соглашению вопросов, как транзита, так и торгово-экономического взаимодействия между такими странами как Россия, Китай, а также Монголия.

А в рамках работы Комитета по внутреннему транспорту Европейской экономической комиссии ООН создаются внедряются и дорабатываются технические правила и различные предписания, являющиеся регламентом для международных перевозок различными видами транспорта разнообразного груза.

В недавнем временна форуме АТЭС Минтрансом России были сделаны предложения как по развитию связей транспортно-логистического характера для экономики региона, так и по привлечение инвестиций в транспортную инфраструктуру таких важных магистралей нашей страны как Транссибирская и Байкало-Амурская, помимо этого говорилось об укрепление безопасности, а также надежности перевозок для партнеров-участников.

В 2014 году было разработана и подписана программа многостороннего торгово-экономического сотрудничества государств-членов ШОС. Она включала соглашение о создании благоприятных условий для международных автомобильных перевозок, которой должно содействовать такие факторы как упрощение и гармонизация документооборота, требований, процедур, и др.

А в рамках ЭСКАТО ООН с 2013 года начали реализовываться следующие важные для международной транспортной системы проекты: «Развитие потенциала стран АТР в строительстве и эксплуатации транспортно-логистических комплексов международного значения («сухих портов»)»; «Повышение эффективности эксплуатации сети Трансазиатских железных дорог (ТАЖД) за счет совершенствования тарифной политики, маркетинга и создания благоприятных условий для работы железнодорожных компаний»; «Создание региональной сети экспертов по правовым аспектам упрощения трансграничных перевозок».

Сложность и разветвлённость транспортной системы РФ вынуждает сотрудничать с другими странами, через свои Министерство транспорта и министерство иностранных дел в вопросах налаживания межударного диалога направленного на развитие экономического сотрудничества, обслуживать которое смогут международные транспортные коридоры [53]. Вопросы развития международной транспортной системы рассматриваются в следующих организациях: Ассоциации государств Юго-восточной Азии (АСЕАН),Арктического совета, Дунайской комиссии, Комиссии ООН по торговле и развитию (ЮНКТАД), Комиссии по распределению иностранных и многосторонних разрешений российским перевозчикам, Комиссии по рассмотрению материалов о функционировании регулярных перевозок пассажиров автобусами в международном сообщении, Комитета по внутреннему транспорту Европейской Экономической Комиссии ООН (КВТ ЕЭК ООН), Международной морской организация (ИМО), Международной организации гражданской авиации (ИКАО), Международного транспортного форума, Организации сотрудничества железных дорог (ОСЖД), Организации Черноморского экономического сотрудничества (ЧЭС), Партнёрства «Северного измерения» в области транспорта и логистики (ПСИТЛ), Совета Баренцева или Евро-арктического региона (СБЕР), Совета государств Балтийского моря (СГБМ), Транспортного диалога «Россия - ЕС», Форума

Азия – Европа (АСЕМ) Форума «Азиатско-тихоокеанское экономическое сотрудничество» (АТЭС), Шанхайская организация сотрудничества (ШОС), Экономическая и социальная комиссия ООН для Азии и Тихого океана (ЭСКАТО).

Но несмотря на достаточно широкую географию международного сотрудничества, созданную в рамках создания и развития отвечающей требованиям современности системы управления транспортно-логистическим потенциалом Российской Федерации, страна развивается целенаправленно и в конкретных транспортных направлениях.

Подводя итоги вышеизложенного, хочется сказать, что современная необходимость управления транспортировкой грузовых потоков и максимальной их оптимизации, привело к возникновению такого явление как международные транспортные коридоры. Но они образуются только между регионами, экономически связанными между собой и заинтересованными в плотном сотрудничестве в экономической сфере. Для этого государства данных регионов и их образования должны сотрудничать, налаживая базу, на основании которой дальнейшее развитие экономического взаимодействия будет нуждаться в создании транспортных коридоров, обеспечивающих общее процветание.

2.3 Государственная политика России, направленная на развитие международного товарооборота посредством мировой транспортной системы

Нельзя не согласиться что роль, играемая транспортом в экономике страны велика и неоспорима. На данный момент доля транспортной отрасли составляет чуть меньше 7% в общей структуре ВВП [57]. Основой как внутренних, так и внешних условий развития торговли, а также увеличения их объемов можно назвать транспортную инфраструктуру.

Как показано на рисунке 9 Транспортная сфера занимает восьмое вместо в структуре ВВП по его созданию, и находится почти на ровне, при этом с тенденцией к росту, с такими сферами как государственное управление, Сферой образование, здравоохранения и деятельностью в области культуры и спорта. Другим фактором гарантирующем рост данной сферы можно считать рост перерабатывающих производств, а также рост добывающей промышленностью, где будущий рост этих отраслей во многом будет обеспечивать рост и транспортной сферы.



Рисунок 9 – Структура ВВП России по отраслям (внутренний круг – 2014 год, средний круг – 2017 год, внешний круг – 2018 год) [56]

Если же перейти к оценке состояния Российского транспортной инфраструктуры обратимся к таблице 6. Согласно полученным данным можно увидеть возникающий определенный парадокс, того что место занимаемое в мире по протяженности транспортных путей Россия занимает одно из самых высоких мест при этом в условиях самой большой в мире территории, они недостаточны для эффективного экономического развития.

При этом если взглянуть на изменение объемов строительства новых путей и сообщений на территории РФ, отображенных в таблице 7, можно сделать ряд выводов. Во-первых, согласно данной информации, особое внимание уделяется нашем правительством строительством автомобильной сети транспорта за последние 20 лет количество автомобильных путей увеличилось в 3 раза, а количество дорог с твердым покрытием в 2 раза. Также особенно хочется выделить расширение магистралей трубопровода на 50 тыс. км, связанное с расширением сети поставок энерготоплива на экспорт в последние десятилетия.

Таблица 6 – Позиции транспортной системы России в Мире [58]

Транспортный показатель	Место, занимаемое в мире	Значение
Протяженность железнодорожных линий тыс. км	3	87
Протяженность автомобильных дорог тыс. км	5	1529
Протяженность внутренних водных путей тыс. км	3	101

Другим важным аспектом характеристики транспортной системы, в частности Российской, является его зависимость от оказываемого эффекта экономической среды, состояния экономического климата, так как последствия любых экономических событий отражаются более всего на транспортную систему [59, С. 82]. В таблице 7 наглядно продемонстрированы эти особенности, заметен спады между 2005 и 2010, а также 2014 и 2015, в первом случае из-за мирового финансового кризиса 2008 года, а другой из-за введение экономических санкций в отношении России, практически всеми развитыми странами.

Рассматривая данные, предоставленные Федеральной службы государственной статистики, можно отметить рост на протяжении долгого

времени грузооборота осуществляемого российской. Так в 2018 г. он был увеличен на 2,8 %, а в то же время объем перевезенных грузов вырос на 2,4%; также объем перевалки в грузовых портах морского типа приумножился в 6 за последние 20 лет грузооборот увеличился в 6 раз при этом достигнув в 2018 году показателя в 800 млн. т. Но уже в 2019 году можно было отметить заметный спад, не только этих, но и всех остальных показателей темпов роста российской экономики что нельзя не связать с такими фактами российских реалий как реализацию соглашения ОПЕК+ по снижению добычи нефти, и принятое решение о повышении ставки НДС до 20% с 18% [65].

Таблица 7 – Протяженность путей сообщения в РФ [60, С. 373]

Пути	Протяженность на конец года в тыс. км							
	1992	2000	2005	2010	2015	2016	2017	2018
Железнодорожные пути общего пользования	88	86	85	86	76	76	87	87
Автомобильные пути общего пользования Из них:	466	584	581	825	1481	1498	1508	1529
С твердым покрытием	419	532	531	665	1045	1054	1064	1076
Магистральные трубопроводные – всего В том числе:	207	215	225	233	251	252	250	250
Газопроводы	140	152	160	168	177	179	180	180
Нефтепроводы	51	48	50	49	55	54	53	53
Нефтепродуктопроводы	15	15	16	16	19	17	17	17
Внутренние водные судоходные пути В том числе:	98	85	102	101	102	101	101	101
С гарантированными габаритами	56	42	33	48	49	49	50	50

Важной тенденцией характеризующей транспортную систему России можно считать увеличение средней дальности перевозок железнодорожным транспортом, по причине того, что основные грузоотправители, использующие данный вид транспортного сообщения, находятся в центре страны, а ключевая доля грузов идет на экспорт. При этом, если сравнивать данный показатель с такими странами Индией и Китаем, то наши будут в три раза выше.

Другой особенностью российского транспорта является факт, что несмотря на то, что страна простирается с запада на восток на огромные расстояния, но при этом перевозки автомобильным транспортом в большинстве случаев осуществляются на короткие расстояния. Доля автомобильного транспорта в общей структуре перевозимых грузов в России является незначительной и занимает около 5% [66].

Таблица 8 –Перевозки грузов по видам транспорта [60, С. 371]

Пути	Объем годовых перевозок в млн тонн							
	2000	2005	2010	2014	2015	2016	2017	2018
Транспорт всего В том числе:	7907	9167	7750	8006	7895	7954	8073	8144
Железнодорожный	1047	1273	1312	1375	1329	1325	1384	1291
Автомобильный	5878	6685	5236	5417	5357	5357	1508	1529
Магистральные трубопроводные –	829	1048	1061	1078	1071	1088	1138	1169
Морской	35	26	37	16	19	25	26	23
Внутренние водные	117	134	102	102	119	121	119	116
Воздушный	0,8	0,8	1,1	1,3	1,2	1,1	1,3	1,3

Анализируя же грузооборот морского транспорта, можно сделать вывод что китайские достижения в перевалки грузов по объему превышают

российский показатель в 10 раз, а показатели США больше в три раза, но и общая доля России в грузообороте посредством морского сообщения занимает малую долю (около 2%), в то время США – 10%, а в Китае он составляет 50%.

В рамках такого положения российской транспортной системы органы законодательной власти, президент, правительство и группа министерств упорно занимаются разработкой и реализацией проектов, направленных на развитие и структурные изменения всей отрасли. Все воздействие на сферу происходит в рамках программы Российской Федерации «Развитие транспортной системы». В её рамках существуют семь главных направлений или подпрограмм [63]:

– «Железнодорожный транспорт»;

– «Дорожное хозяйство»;

– «Гражданская авиация и аэронавигационное обслуживание»;

– «Морской и речной транспорт»;

– «Надзор в сфере транспорта»;

– «Обеспечение реализации государственной программы «Развитие транспортной системы»;

– «Комплексное развитие транспортных узлов»;

Также сюда добавился новый пункт с 1 января 2020 года [64].

– «Цифровой и транспортной логистики»

Российская Федерация в своей деятельности по развитию собственной экономики уделяет особое внимание развития транспортной отрасли и транспортной инфраструктуре, на самом высоком уровне, ведь это основа для увеличение других экономических показателей. В рамках каждого данного направления работает отдельная комиссия, прорабатывающая план действий по развитию каждой подпрограммы в отдельности на данный момент до 2024 года.

Но если же говорить о глобальных целях данной программы, озвученных Министром транспорта Дитрихом Е. И. перед членами правительства, то их состав будет следующий [65]:

– обеспечить связанность всей территории страны единой транспортной сетью;

– организовать возможность эффективных перевозок грузов;

– доступных и качественных перевозок пассажиров;

– обеспечить встраиваемость национальной транспортной системы в мировую транспортную сеть;

– создать условия для безопасности транспортного комплекса.

Россия стремясь стать ведущей экономической державой, следует опыту многих стран и путем масштабной модернизации инфраструктуры, ведь ее современное состояния, может служить основой для развития страны и позволит выйти на траекторию устойчивого экономического роста [66].

Ввиду этого в рамках достижении указанной первой цели вплоть до 2024 года планируется как строительство новых, так и реконструкция участков автомобильных дорог и железных путей сообщения, входящих в такие международные транспортные коридоры, как «Север – Юг» и «Западная Европа – Западный Китай». Эта перестройка должна будет занять такие сосуды российской экономики как Байкало-Амурская и Транссибирская железнодорожные магистрали включенная в Восточный полигон, а также автодорожный маршрут, который позволит связать автомобильным сообщением Европу с Западным Китаем [67, С.157].

За этот период министерство обещает построить, а также реконструированы не менее 3,5 тыс. км федеральных автодорог и 33 моста для автодорожного транспорта. Тогда в случае реализации данного проекта все дороги включенные в федеральную сеть к 2024 году будут приведены в состояние, соответствующее нормативам [68].

В четверти существующих аэропортовых комплексов в рамках программы в целях увеличения пропускной способности будут модернизироваться и строиться взлетные полосы, также будут делаться и другие обеспечивающие объекты.

В рамках же второй цели обеспечения экономической эффективизации транспортных перевозок грузов, ускорение их доставки и снижение транспортных издержек, возможность выбора грузоотправителем оптимальных маршрутов, использование цифровых сервисов – это то, что необходимо для роста отечественной экономики и достижения национальных целей.

В рамках второй цели к поставленному сроку для создания условий ускорения доставки грузов с сохранением и увеличением эффективности, а также снижению издержек будет обеспечен полный электронный документооборот и все другие условия для обеспечения мультимодальных перевозок различных грузов. Все это позволит в полной мере задействовать пропускные способности всех транспортных путей, а также сделать систему контроля более прозрачной [65].

К цели номер три относится улучшение и обновление подвижного состава общественного транспорта с устаревшего на новый для большего, а также обеспечение маломобильных граждан большими возможностями к мобильности.

В рамках четвертой цели планируется повысить скорость доставки грузов по маршрутам международных транспортных коридоров, увеличить их пропускную способность за счет железнодорожного увеличения объемов производственной и пропускной мощности портов, расширение подъездного полотна к ним, а также строительство и модернизация мультимодальных логистических центров.

Данная отрасль в результате проведения всех вышеизложенных планов в исполнение должна будет привести к существенному росту выручки от

экспорта транспортных услуг, который к 2024 году составит 30% от всего несырьевого экспорта, что в денежном эквиваленте будет составлять около 25 млрд дол. [69].

Все данные поставленные цели направлены на решение имеющихся у транспортной системы РФ проблем в международной торговле транспортными услугами, среди которых обычно выделяют следующие [70]:

– техническое и технологическое отставание транспортной системы российской транспортной системы в сравнении с развитыми странами;

– не готова к повсеместному применению современных технологий, в первую очередь – контейнерных;

– неразвитостью транспортно-логистической системы страны;

– незавершённое обновление транспортного парка;

– отставание экологическим параметрам работы транспорта;

– нехватка технического персонала;

– не полное соответствие нормативным требованиям к транспортно-эксплуатационным показателям автомобильных дорог только 65%;

– низкая эффективной нормативно-правовой базы.

Но все эти проблемы постепенно решаются правительством и конечно нельзя ждать скорых результатов, но в некоторых случаях эти проблемы и пути их решения могут дать новый точек к развитию.

Например, на первый взгляд можно сказать что задержка развития связанна с устаревшим парком вагонов но в этом может быть и возможные дальнейшие большой перспективой увеличения грузопотока производимого железнодорожным транспортом, так как началось и происходит модернизация и обновление подвижного состава благодаря новым технологиям, грузоподъемность вагонов увеличивается с 60 тонн до 72 тонн, что в свою очередь учитывая, что средний состав имеет 50 вагонов, увеличит объём провозимого товара каждым составом в будущем на 600 тонн больше [71, С. 16].

В рамках реализации государственных проектов по развитию рынка транспортных услуг, необходимо отметить, что экспорт данного наименования в 2017 составил 19,8 млрд дол., что в свою очередь составляет 34,3% от всего экспорта услуг. При этом дополнительные услуги в данной отрасли составляют 33,7%, экспорт же пассажирских перевозок составляет 30,5%, и самая большая доля сохраняется за грузовыми перевозками, составляющая 35,8%. Если же говорить о видах транспорта включенных в данный экспорт то особое лидирующее место занимает авиатранспорт доля которого составляет 50,8% (10,05млрд дол.), за ним следует водный транспорт, уступающий почти в два раза предыдущему и составляющий 24,8 % (4,91 млрд дол.), прочие же 22,2% включают в себя включая железнодорожный транспорт, экспорт которого оценивается в 1,04 млрд дол., а автомобильный в 0,93 млрд дол., при этом доля курьерских а также почтовых услуг в структуре экспорта транспортных услуг составляет не более 2,2%.

Российское правительство осознавая важность развития экспорта транспортных услуг видит ключевыми направлениями создание на основе международных норм условий и возможностей практического характера для национальных операторов, прежде всего в части административных процедур, а также тарифов, которые позволит выйти на новый уровень транспортным компаниям в данном сегменте рынка услуг и иметь высокий уровень конкурентоспособности как по параметрам цена и качество так и по времени доставки[73 С.17–21].

Вообще, конечно, транспортная система Российской федерации со всеми своими недостатки развивается достаточно динамично, но постоянные экономические потрясения, такие как кризисы или санкции усложняют замедляют, а в некоторых аспектах сводят на нет весь кропотливый результат реализации государственной политики для такой чувствительной отрасли. Также слишком обширная сеть, растянутая на дальние расстояния, не может

позволить, модернизацию более быстрыми темпами и обновление такого огромного транспортного полотна.

Подводя итоги ко второй главе, необходимо отметить важность всей транспортной мировой системы, взаимодействующей в рамках транспортных коридоров, показывающей свою сложную структуру в сети межгосударственных объединений, специализация государств в виду своих отличительных историко-культурных особенностях. И в этом пространстве, где существуют огромные лидеры в сфере транспорта такие как Китай и США, а также врывающаяся в их гегемонистское положение на Рынке транспорта Индия, Россия должна стремиться максимизировать выгоду от своего «Срединного» положения при этом проводя эффективную государственную политику, чтобы обеспечить стране реализацию ее потенциала, а следовательно повысить и уровень жизни своего населения.

3 Сценарные условия повышения роли России в развитии мировой транспортной системы

3.1 Интеграция в мировое транспортное пространство Россией и реализация её транзитного потенциала страны

Единое мировое транспортное пространство своими практически безграничными возможностями к развитию для каждой отдельно взятой экономики мира как для стран, так и для регионов, призывает к сотрудничеству для получения большей выгоды. Но для наиболее эффективного использования этого неиссякаемого источника возможностей для экономического прогресса необходимо интегрировать собственную экономику в мировое пространство, частью которого является мировая транспортная система [74, С. 136].

Как и любой государственный орган власти, заинтересованный в экономическом процветании страны, правительство России видит основными задачами, выраженными в транспортной стратегии России в текущем времени следующее [75, С. 25]:

– необходимость в рамках международных транспортных коридоров развивать как технических, так и технологических параметров, тем самым обеспечить конкурентоспособность на мировом уровне;

– принять и ввести в использование все те законодательно-правовые, а также прочие государственные методы регулирования, создающие возможность значительно увеличить долю в перевозках как отечественных, так и импортных грузов, включая перевозку грузов третьих стран, за счет осуществления данных операций за счет расширение их осуществления российскими транспортными организациями;

– произвести окончательную интеграцию российской транспортной системы в международное транспортное пространство, осуществить которое в первую очередь необходимо в рамках Евразийского экономического союза а также стран ШОС, что также должно включать формирование контейнерных «мостов». Помимо этого, необходимо развитие международного сотрудничества и с другими партнерами России в области торговли направленное на развитие транспортных отношений. Также важно расширение участия России в системе международных соглашений и конвенций в области транспорта.

– Создание условий и мотивирование создание конкурентноспособных компаний и национальных, и интернациональных которые будут работать в области транспорта, а также необходимо расширение активного участия страны в транспортных проектах международного характера.

Реализовать вышеперечисленные задачи если не невозможно, то затруднительно без международного сотрудничества в области транспорта. Данное взаимодействие на международном уровне является прекрасным инструментом в реализации интересов национального характера Российской Федерации, который позволяет осуществить стабильную и последовательную интеграцию в систему мирового хозяйства [76, С.429–434]

Нельзя не признавать роль международных транспортных коридоров, и то, что их развитие как в техническом, так и в технологическом плане способно обеспечить повышение конкурентоспособности российских перевозок по данным путям. Условиями же к данной модернизации является изучение тех параметров, в которых наблюдается конкурентное превосходство у внешних аналогов торговых маршрутов, проходящих через Россию, а также принятие мер и проведение мероприятий по преодолению конкурентных недостатков в обеспечении эффективного функционирования международных транспортных коридоров. Развитие же данной области в рамках мер возможного воздействия может быть решение вопросов по взаимодействию перевозчиков как с таможенными, так и с пограничными и прочими государственными органами занимающимися контролем транспорта, и те накопившиеся и постоянно возникающие вопросы по поводу взаимодействия всех вышеуказанных участников процесса транспортировки, а также спланировать их дальнейшее развитие и согласовать его в рамках международного сотрудничества по вопросам функционирования международных транспортных коридоров[77, С. 200–201].

Решения настоящих проблем и задач, связанных с международно-транспортными коридорами, позволит реализовать, другую особую актуальную государственную задачу по увеличению экспорта транспортных услуг, осуществляемых национальным поставщиком, где государственной задачей и ответственностью станет географически расширить возможности и создать все условия для наращивания объёма грузоперевозок.

Государство в целях расширения возможностей грузоотправителей грузополучателей и перевозчиков во временном и пространственном отношении, будет способна реализовать данные планы при условии полноценного интегрирования в мировое пространство, и за счет чего будут созданы условия для реализации транзитного потенциала страны. Но можно отметить что интеграция только на федеральном уровне, конечно имеет определяющее значение но именно осуществление ее на региональном уровне имеет в себе реальное воплощение и требует более детального и глубокого рассмотрения, из чего можно обозначить следующие пути этого грядущих изменений [78]:

– необходимость реализовывать интеграцию на региональном уровне;

– потребность способствовать усилению среди отечественных поставщиков услуг транспортной сферы их конкурентоспособности в кругу зарубежных коллег на мировом рынке, а также рост экспорта предоставляемых ими услуг;

– непременность участвовать стране как в программах, так и в проектах международного характера, целью которых является развитие межрегиональных связей, которые в свою очередь способствуют функционированию и расширение международных транспортных коридоров, в том числе позволить нарастить масштаб транзитных перевозок по ним;

– обязательность принятия участия Россией в расширении тех конвенций и международных соглашений, направленных на транспортную интеграцию;

– представлять интересов российских компаний и правительства в международных организациях и принятие участия в их деятельности;

– реализовывать развития и осуществление двустороннего сотрудничества особенно в транспортной сфере между Россией и ее стратегическими партнерами;

– Усиливать взаимовыгодное сотрудничество, а также создать условия его всестороннего развития в области транспорта особенно с Европейским Союзом, в том числе способствовать созданию и функционирование зоны свободной торговли между Россия и ЕС.

Безусловно той сферой, которая, объединяя определяет ту динамику, с которой происходит экономическая интеграция на региональных уровнях, является транспорт особенно это выраженно в рамках таких международных сотрудничеств как Содружества Независимых Государств (СНГ), а также Евразийского Экономического Союза (ЕАЭС) [79].

Сейчас на основе имеющихся данных можно предположить, что ключевыми направлениями в региональной транспортной интеграции станут формирования, создаваемые внутри создаваемого ЕАЭС единого транспортного пространства, а также те которые получатся после завершения полноценного образования Транспортного союза и полноценного его функционирования наибольшее значение будут иметь [80, С. 261–263]:

– приведение нормативно-правовой базы регулирующей торговое взаимодействие к необходимому уровню гармонии, способному обеспечить продуктивное функционирование, в рамках чего необходим обеспечить унификацию как технических стандартов, так и транспортных технологий в рамках союза государствах членов, при этом важно обеспечить эту типизацию рамках и на основе норм ЕАЭС, а также всех тех многосторонних международных соглашений и тех конвенций регулирующих транспортное сообщение между странами, принятых ранее на международном уровне;

– преодоление возможной дискриминации возникающей к поставщикам из разных стран как в рамках членов государств ЕАЭС, так и между странами СНГ, случаи которой могут возникать в таких сферах как лицензирования и сертификации, создание совместных компаний или открытия их филиалов, а также представительств на всей территории ЕТП, т.е. предоставление им национального режима;

– создание условий для транзита как пассажиров, так и грузов, которое можно будет характеризовать как свободное, и тем самым обеспечить условия плодотворного использования транзитно-транспортных путей и их потенциала в рамках ЕАЭС.

– обеспечение использования ранее накопленного опыта в вопросах интеграции транспортных систем в таких направлениях как железнодорожное сообщение, так и эффективное распоряжения воздушным пространством, а также включающее в него сфера гражданской авиации;

– создание исправно функционирующих механизмов, позволяющих в рамках Союза, которые будут согласования политики внешнеэкономического взаимодействия в области транспорта;

– техническая модернизация транспортного парка и реконструкция обслуживающей и обеспечивающей его функционирования инфраструктуры, которая позволит сделать перевозки еще более безопасными как для населения и окружающей среды так и для увеличении их эффективности для всех государств-членов ЕАЭС;

– унификация в важных для перевозок вопросов связанных как с тарифной политикой и особенностями налогообложения всех транспортных операция , так и их страхование ответственность сторон перед пассажирами и владельцев транспортных средств, грузов а также перед третьими лицами;

– создание и обеспечение как самостоятельно, так и совместно подготовить кадры высококвалифицированной, профессиональной рабочей силы всю потребность рынка транспортных услуг;

– проведение единой и согласованной политики в сфере транспортной безопасности ее перевозок и главное снижение давления того вредного воздействия, которое транспорт ежедневно оказывает на окружающую среду.

Многие эксперты заблуждаются, недооценивая экспорта транспортных услуг при этом он не менее важная составляющая чем экспорт товаров в российском национальном продукте. Согласно прогнозам внешнеэкономического ведомства России к 2030 году в сравнении с теми же показателями 2007 года, не менее чем в 6,8 раз что составит до 80 млрд долл., экспорт транспортных услуг должен будет увеличиться [81].

Данный рост обеспечивается не только экстенсивным путем прироста пассажиров и фактического объема грузов, и увеличение объема транзитных грузоперевозок, но также это станет заслугой роста конкурентоспособности транспортных услуг, предоставляемых российскими компаниями как на внутреннем, так и на внешнем рынке

Наиболее положительной предпосылкой для международной интеграции нашей страны и обеспечивающее ее преимущества экономики и геополитического характера, которое несмотря на постоянно предпринимаемые особенно в последние десятилетия усилия к сожалению на данный момент не реализовано в должной мере, можно назвать транзитный потенциал страны, который включает следующее [82, С. 195]:

– развитие внутриводных путей, а также их интеграцию в существующую международную систему взаимодействия между странами Европы и, с другой стороны, странами Индокитая и Центральной Азии, включая Казахстан по поводу перевозок различных грузов и пассажиров;

– организация транспортного сообщения третьими странами и их авиакомпаниями через авиапути располагающимися по таким маршрутам как кроссполярный, трансполярным, транссибирский и рядом других направлений способных через территорию России соединить как Европу с их торговыми партнерами в Восточной и Юго-Восточной Азией, а их с коллегами из Северной Америки;

– продвижение тех международных аэропортов являющихся узловыми которые находятся на территории Российской Федерации, а также развитие их как трансферных пассажиропотоков, так и грузопотоков.

Использование транзитного потенциала России является не только приоритетом развития транспортной системы, но и самостоятельной точкой роста экономики и экспорта транспортных услуг.

Еще одним важным рычагом интеграции в мировую транспортную систему для России, является увеличение участия и присутствия ее в тех конвенциях и соглашениях, которые направленные на развитие межгосударственного взаимодействия в транспортной сфере.

Конечно благодаря тому что как правопреемница СССР Российской Федерация унаследовавшая все ранее подписанные соглашений и конвенций международного характера связанными с регулированием деятельности в области транспорта и представляющие собой достаточно большое участие в мировом регулировании данной отрасли, но при этом работа по присоединению к ряду других ранее не подписанных ведется постоянно и по настоящему важна ведь именно их реализация позволит придать национальной транспортной системе облик современный характеризуемый не только эффективностью но главное безопасностью. Также важно отметить, что халатное отношение к данным документам и не участие в новых транспортных соглашениях может привести не только к непозволительной для российских компаний потерей конкурентоспособности, но даже изоляцией на мировом рынке транспортных услуг [83, С.198–203].

При проведении реализации данного стратегического направления ориентировочным показателем для Российской Федерации в отрасли данного международного сотрудничества был избран уровень ее участия в системе во всех международных соглашений, а также подписанных конвенций который составляет не ниже, чем в среднем по всему Европейскому Союзу.

Ввиду того что Россия уделяет особое внимание транспортной сфере и позиционирует себя как транзитная страна, она стремится принимать активное участие в организации проведении а также обсуждении и продвижении интересов собственных национальных перевозчиков и отстаивании интересов своей собственной транспортной системы на всех многосторонних конвенциях и форумах. Все это осуществляется в рамках понимания важности и эффективности именно многостороннего сотрудничества в транспортной сфере ввиду того что данные мероприятия проходят в рамках экономического блока партнеров и позволяет избегать составления отдельных соглашений и упрощает процедуры изменения всей нормативно-правовой базы международной транспортной системы.

При этом все российское многостороннее сотрудничество в сфере транспортного взаимодействия осуществляется в рамках [84]:

– международных универсальных и специализированных межправительственных организаций;

– международных организаций неправительственного характера;

– органах, специализирующихся в сотрудничестве в транспортной области на региональном.

Здесь важно отметить роль именно в работе тех международных организаций которые являются неправительственными так как в данных обществах участие принимают не далекие от транспортно-логистических реалиях чиновники, а представители крупнейших российских компании работающих в транспортной отрасли, а также составляемые данными отраслевыми предприятиями ассоциации, поэтому площадки мероприятий могут использоваться не столь для подписания ряда соглашений абстрактного характера, но и служит фактической реализацией той стратегии которая направленна на расширение доступа российских перевозчиков на зарубежные рынки и росту в отрасли транспорта экспортного потенциала.

Еще одним важным моментом интеграции России в мировую транспортную систему посредством участия в международных организациях и принятия участия в их мероприятиях связанных с развитием, совершенствованием и объединении мировой транспортной системы в единый организм, результатами которых являются не только достижения в реализации собственных интересов но также увеличением престижа Российской Федерации ее транспортной системы, а также представляющих ее бизнесменов [85, С. 163].

Вместе с тем стабильный рост потенциала отечественного перевозчика, за счет увеличения его конкурентоспособности под воздействием ряда факторов, а также поступательное расширение доступа на рынки транспортных услуг, происходящее в общемировом масштабе, затребуют от российского правительства необходимости учета этих изменений потребности в создании дополнительных условий развития посредством изменений межправительственных соглашений или принятию новых двухсторонних соглашений с ключевыми партнерами и международных конвенций.

В области морского транспорта учитывая устаревания подписанных еще СССР соглашений и необходимость конкретики и уточнений (например, деление грузов и др.).наблюдается потребность в пересмотре, перезаключение и заключении новых двухсторонних и многосторонних межправительственных соглашений, при этом осложняющим фактором еще полной переработке правовой базы данной отрасли является необходимость ее привязки к общей тенденции в рамках глобализации к процессу по либерализации деятельности международного морского транспорта проводимого в рамках деятельности таких важных международных сообществ как Всемирной торговой организации (ВТО) [86, С. 158].

В области автомобильного транспорта, интеграция направленна на обоснование и обеспечение преимуществ автомобильных перевозок посредством закрепления их как норм, которые включат в себя возможность свободного транзита, позволит устранить проблемы возникающие в результате квотирования количества выдаваемых разрешений и т.д., путем разработки и подписания соглашений направленных на развитие двустороннего и многостороннего межправительственного сотрудничества в сфере международных грузовых перевозок, а также пассажирских. Также особо необходимо отметить что приоритетом сейчас является необходимость осуществления либерализации всего сектора международных автомобильных перевозок пассажиров и грузов осуществляемых в рамках ЕАЭС, воплотить в жизнь который позволят пересмотр и заключение новых соглашений двусторонних и межправительственных о международном об автомобильном сообщении предпринимаемом между государствами-членами ЕАЭС, которое в свою очередь должно будет полноценно сформировать Единого транспортного пространства ЕАЭС [87, С. 48–50].

В области внутриводного транспорта также существует необходимость для обеспечения полноценной интеграции российской системы транспорта в мировую, составить, изменить и создать ряд новых соглашений, которые будут регулирующих данную отрасль транспорта. В этих договоренностях необходимо совместно со странами партнерами прийти к соглашениям, которые позволят открыть отдельные участки российских внутренних вод, в которые смогут входить суда, находящиеся под иностранным флагом, для партнерских государств и участников данного соглашения которое позволит осуществление прямых внутренневодных как пассажирских так и грузовых перевозок, также в соглашениях должны будут быть рассмотрены все аспекты которые позволят реализовывать данную деятельность эффективно и с максимальной отдачей, которые найдут свое отражение в новые двусторонние соглашениях [88, С. 124–130].

В области железнодорожного транспорта в рамках участия в глобализационных процессах возникла необходимость пересмотра и усовершенствования заключенных СССР соглашений, регулирующих международное сообщение посредством железнодорожного транспорта. Данные соглашения необходимо заключить со странами обмен товарами с которыми осуществляется с наибольшей интенсивностью, данные договоренности смогут позволить упростить систему документооборота, снизить длительность простоев, как на границе, так и на отдельных станциях, что позволит увеличить пассажиро- и грузообмен между государствами [89].

Все проблемы, задачи и планы выраженные включенные в политику России по развитию транспорта, особое место видящая в интеграции в мировую транспортную систему отечественной, должны решать, осуществляться и реализовываться под регулированием такого межправительственного ведомств как межправительственной комиссией по торгово-экономическому и научно-техническому сотрудничеству России с зарубежными странами, и за счет деятельности которой ожидается достижение увеличения полезности и результатов за счет внешнеэкономического взаимодействия.

В рамках деятельности направленной на интеграцию отечественной транспортной системы осуществляется создание ряда экономических зон свободной торговли, среди которых выделяется зона свободной торговли Россией между и ЕС, крупнейшим торговым партнером отечественной экономики, способствующая развитию в области транспорта всестороннего а также взаимовыгодного сотрудничеству создающему синергетический эффект. Данное партнёрство осуществляется комплексно и включает ряд сфер имеющих огромное значение для бизнеса резидентов нашей страны и европейских нерезидентов, во взаимную торговлю, инвестиций, а также в туризме создающие меду нашими странами общеевропейские пространства к которым можно отнести экономическое пространство, пространство свободы безопасности и правосудия, также пространство внешней безопасности и последнее пространство науки, образования и культуры, создание же этой неразрывной связи было бы не возможно без существования посредством длительного развития тесных транспортных связей огромных масштабов. При этом перспективы данной свободной экономической зоны несмотря на длительное сотрудничество не только не исчерпаны, но и далеки от реализации полного потенциала [90, С. 478].

В случае расширения сотрудничества и отмены санкционного аспекта в современном взаимодействии между рядом стран входящих в Европейский союз и его стратегическим партнером Россией и эффективизации сотрудничества в взаимовыгодной форме между транспортными операторами Сторон и появление у них возможности свободного курсирования между единым рынком Европы и России, позволит решить ряд экономических проблем и застоев данных регионов именно за счет интеграции в области экономики и в свою очередь и транспорта.

Делая вывод к вышеизложенному, необходимо отметить, что развитие любых экономических отношений невозможно без развития взаимодействия этих стран в области транспорта, при этом наибольший эффект от данного

взаимодействия возникает в условиях наибольшей интеграции минимизирующей все возможные противоречия, и тем самым становящие более привлекательными для экономического партнерства. Именно эту часть транспортной стратегии стремится реализовывать российское правительство в целях раскрытия своего экономического потенциала, посредством расширения собственного международного сотрудничества развитие которого невозможно без расширения интеграционных процессов.

3.2 Применение целевых мер государственной поддержки в развитии транспортной системы

Рынок грузоперевозок всегда был важен для государства и традиционно поддерживался им и находилось под непосредственным влиянием. Воздействие государственного аппарата на рынок транспортных услуг первостепенно выражалось в регламентации правил поведения и выстраивания взаимоотношений между участниками данной сферы. Это как правило находило выражение в установлении тарифов на эксплуатацию инфраструктуры общего пользования, а также принятию тех нормативных документов, которые разрешали вопросы, связанные с транспортно-экспедиционной деятельностью, утверждали и разъясняли принятые международных конвенций о торговле, а также устанавливали определенные требований, исполнение которых необходимо для перевозки грузов [91, С.82].

Безусловно данная отрасль является перспективно выгодной для деятельности потенциальных инвесторов, но при этом сопряжена с рядом высокорисковых капитальных вложений и необходимость их в большом объеме по части инфраструктуры, естественно длительность сроков реализации всех планов и проектов, и необходимость привлечения широкого

круга участников готовых вводить свои инвестиции в предприятие с таким большим риском. Но во ввиду того, что развитие данной транспортной инфраструктуры является для государства стратегической задачей по собственной безопасности и развития, оно готово обеспечить снижение уровня рисков, а также в рамках государственной поддержки содействовать усилению инвестиционной привлекательности и в то же время активизировать активность в среде инвесторов [92, С.28].

Господдержка в сфере транспорта в России видит своей целью способствовать решению следующих проблем накопившихся образовавшихся транспортной области [93]:

– недостаточная прозрачность рынка транспортных услуг;

– наличие распространенного факта занижения цен за услуги по перевозке грузов;

– высокий уровень фрагментированности данного рынка;

– устаревшее состояние настоящего автопарка;

– не оптимизированный процесс подачи и оформления таможенной и прочей документации, приводящей к длительным задержкам;

– наличие необходимости в переработки нормативно-правовой базы;

– незавершенный процесс перехода к электронному документообороту и его нестабильность;

– темпы роста у экономики России оставляют желать лучшего.

Таблица 9 – Меры государственного регулирования и поддержки [73]

Мера	Основная суть и ожидания
Железнодорожные перевозки	
Долгосрочная программа развития ОАО «РЖД» до 2025 года от 19.03.2019	– Инвестиции согласно базовому сценарию должны будут составить до 4,7 трлн руб. до 2025 года. – По базовому сценарию чистая прибыль возрастет до 138,6 млрд руб. – Ожидается увеличение пропускной способности БАМа, а

	также Транссиба к 2024 году до 180 млн т а уже в следующем 2025 году уже до 210 млн т. – Контейнерный транзит с востока в западном направлении возрастет по плану в четыре раза (по сравнению с 2017 годом), вместе с сокращением срока поставки до семи суток против 8 суток в 2017 году. – Будет произведено увеличение погрузки к 2025 году на 18%, грузооборота – на 22% относительно 2018 года по базовому сценарию.

Продолжение таблицы 9

Мера	Основная суть и ожидания
Переход на долгосрочное (на период до 2025 года) тарифное регулирование в сфере железнодорожных перевозок с использованием начиная с 2019 года по принципу «инфляция минус»	– Разработана методическая формула расчета гарантирует, что ежегодный рост тарифов в будущем не превысит инфляцию. – Начиная с 2019 году для ОАО «РЖД» темпы роста тарифов для грузовых перевозок будут составлять 3,5%. – Одновременно были продлены такие целевые надбавки как: 2% на капитальный ремонт всей инфраструктуры железнодорожных путей общего пользования (на период 2019–2025 годов). 1,5% на компенсации тех расходов, появляющихся в связанных с корректировкой, проводимой в рамках законодательства по налогам (на период 2019–2021 годов).
Таможенный кодекс ЕАЭС (Беларусь, Казахстан, Кыргызстан, Армения)	– Упрощена общая таможенная процедура, как основная цель всего Таможенного кодекса ЕАЭС. – Все пункты таможни будут осуществлять стандартифицированный набор процедур касаемых внесения таможенных платежей, взаимодействия с органами контроля, а также полноценное функционирование электронного документооборота. – Регламентированный срок таможенного оформления будет

	производиться до четырех часов, декларирования же товаров будут требовать, если сработает система управления рисками
Автомобильные перевозки	
Постановление Правительства РФ N 330 от 31 марта 2017 г., в котором внесены изменение по тарифам взимаемых в системе «Платон», а также прочие условия работы системы	– С 1 января 2019 года приостановлена льгота на транспортный налог для зарегистрированных в реестре системы «Платон»; – Утверждены следующие тарифы по системе «Платон»: начиная с 01.07. 2019 за каждый км тариф составит 2,04 руб.; начиная с 01.02. 2020 за каждый км тариф составит 2,2 руб.; – Размер платы в дальнейшем будет определяться Росстатом с учетом изменении индекса потребительских цен по факту.

Продолжение таблицы 9

Мера	Основная суть и ожидания
Соглашение, заключенное между Правительством РФ и Правительством КНР направленное на развитие и регулирование международного автомобильного сообщения	– Разрешено организовывать доставку по принципу «от двери до двери» из любой точки Китая в России и наоборот; – Межгосударственный грузообмен теперь можно производить, используя автомобилями как с прицепами, так и без, также применяя тягачи с полуприцепами при наличии письменных разрешений выдаваемых соответствующими органами стран участниц соглашения; – Необходимо получать разрешение на право осуществления каждого рейса в обе стороны, если в самом разрешении выданном ранее не говориться обратное. – Перевозка определенного перечня товаров не нуждается в разрешении и факта его наличия. – Перевозка же грузов опасных и непроходящие в определенные габариты, нуждаются в разрешении.
Проект Федерального закона «Об организации перевозок грузов автомобильным	– Планируется установить общенациональный единый реестр автоперевозчиков, не пройдя определенные критерии для получения разрешения на перевозку нельзя будет

транспортом в Российской Федерации»	осуществлять деятельность в данной отрасли. – Снизить долю, а в будущем исключить наличие на рынке перевозчиков, осуществляющих деятельность нелегально. – Индивидуальные предприниматели, как и юридические лица обретают право позволяющее осуществлять грузоперевозку с момента внесение ими сведения о себе в данный реестр за определенную плату.
Перевозки внутренним водным транспортом	
Новые правила, регулирующие осуществление плавания по внутренневодным путям	– В последней редакции были уточнены как условия регулирования перевозки судами новых типов, так и сопутствующие термины. – Порядок движения для судов по внутренним водным путям с системой разделения движения (СРД) был указан подробно.

Продолжение таблицы 9

Мера	Основная суть и ожидания
Постановление Правительства РФ №502 от 27 апреля 2017 г.	– Субсидии на возмещение затрат на строительство или же приобретение новых судов гражданского типа, взамен ранее сданных для утилизации, будут выделяться из федерального бюджета для российских организаций. – Все утилизируемые судна, срок службы которых не должен превышать 30 лет, для непосредственного осуществления этой самой утилизации должны быть записаны в реестре или государственном или международном в рамках последних пяти лет.
Перевалка в морских портах	
Введение нового инвестиционного сбора в морских портах	– За каждый заход, а также выход из морского порта со всех компаний без исключения будет взиматься сбор; – В основном данные сборы направленны на грузовые суда осуществляющие заграничные плавания, но в некоторых указанных случаях будут взиматься с паромов, рыбопромысловых, а также пассажирских судов; – За счет вырученных средств планируется осуществить

	находящихся в федеральной собственности элементы инфраструктуры российских морских портов включающие объекты контроля в портах, требующие модернизации системы управления движения судов и многих гидротехнические сооружения и т. д. – при этом согласно мнению ФГУП «Росморпорт», данное мероприятие не окажет на грузоотправителей, а следственно на конечных потребителей существенной материальной нагрузки и в общей сложности вся стоимость судозахода поднимется не более 2–4% в зависимости от порта оказания услуг.

Продолжение таблицы 9

Мера	Основная суть и ожидания
Внесение поправки в закон «О морских портах в Российской Федерации»	– Поправки регламентируют новый порядка создания морского порта, а также формирования его границ и их последующее изменения. – Все тарифы, ставки должны быть выражены в рублевом эквиваленте на все услуги, предоставляемые морскими портами, за исключением тех случаев, которые в свою очередь предусмотрены федеральным законодательством. – Сформирован новый внебюджетный источник реконструкции и развития российских морских портов за счет инвестиционных сборов. – Согласно новым поправкам в Кодекс торгового мореплавания теперь под российским флагом появилась возможность по Североморскому пути осуществлять перевозки, особое значение данное изменение имеет для транспортировки углеводородов. – Теперь капитан морского порта может претендовать и вступить в данную должность только после получения опыта работы в администрации данного порта не менее 24

	месяцев.
Изменения внесенные в «Кодекс торгового мореплавания»	– Теперь члены экипажа могут получать все необходимые документы для осуществления своей деятельности в виде квалификационных свидетельств, а также судовых документов в электронном виде. – Согласно новым правилам, первоначальная регистрация как судов, так и сделок по ним, при условии личной единовременной подачи всех необходимых документов в соответствующий орган, занимает не более суток.

Российское государство обращает особое внимание на развитие области транспорта и направляет огромные усилия на проведение и реализацию государственной поддержки, направленной всеми доступными инструментами, как и продемонстрированно в таблице 9.

Из всего вышеуказанных мер планируемой, а также непосредственно реализуемой государственной поддержки можно выделить следующие основные направления [94, С. 60]:

– приведение в активное функционирование системы «Платон», преображение ее для возможности постоянных и мобильных изменений, а также стабилизирование ее функционирования;

– создание оптимальных условий посредством межправительственного соглашения, осуществляемого Россией и Китаем для автомобильного сообщения между странами;

– реализация проект Федерального закона «Об организации перевозок грузов автомобильным транспортом в Российской Федерации», который позволит создать единый реестр автоперевозчиков на общенациональном уровне.

Также помимо мер, оказываемых на ключевых направлениях государственный аппарат министерства транспорта, выделяет такие далеко идущие планы как [95]:

– окончательная проработка и принятие регламентов, которые позволят

минимизировать у автомобилей порожнего пробега, допустят возможность сократить время в погрузо-разгрузочных пунктах простоя для перевозчиков, а также дадут возможность повысить грузоподъемность;

– полностью перевести систему управления движения в автоматизированный режим;

– предпринять ряд мер по поддержке и их реализации направленных на обновления существующего автопарка;

– ускориться в развитии всей автодорожной инфраструктуры, которая должна будет связать страну с самыми отдалёнными ее регионами, в частности в рамках этого направления государство намерено завершить строительство скоростной автомагистрали которая пройдет через Москву – Нижний Новгород – Казань, также в проект входит строительство обхода г. Тольятти;

– для более эффективного осуществления мультимодальных перевозок государство предпринимает меры по реконструкции дорог, подходящих напрямую к морским портам, а также создать больше эффективных мультимодальных транспортно-логистических центров;

– налаживание более интенсивного транспортно-коммуникативного взаимодействия между административными центрами субъектов РФ.

На данные цели государство исправно выделяет определенную долю госбюджета с постоянной тенденцией к увеличению финансирования как наглядно продемонстрированно на рисунке 10.

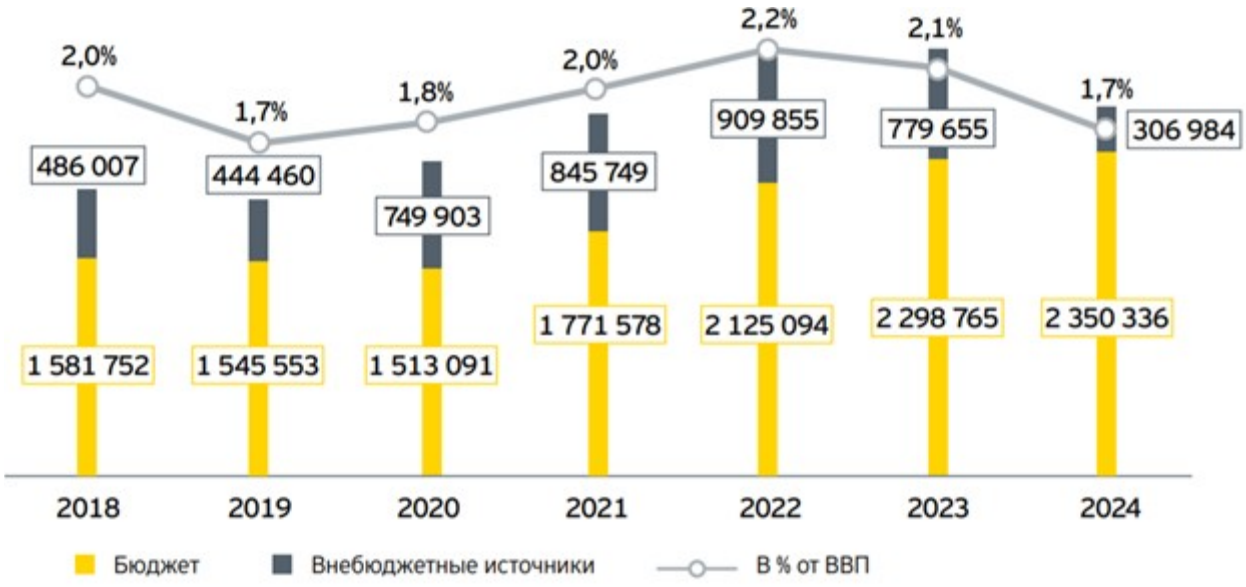


Рисунок 10 – Объем инвестиций по государственной программе РФ «Развитие транспортной системы» [96, С. 179]

К сожаление государственные меры поддержки отрасли нельзя назвать эффективными, во многом это происходит ввиду того, что в своей массовости они занимаются не развитием и совершенствованием условий, которые предоставляют компании по грузоперевозкам или же качественным параметром, а именно на увеличении отрасли организаций за счет минимизации порога вхождения и установления прочего ряда ограничений.

Поэтому во многом государство оставляет надежду на внедрения единого реестра грузоперевозчиков, который позволит в рамках рынка автотранспорта придать ему такие характеристики как прозрачность и преодолеть его фрагментированность, а также вынудить грузоперевозчиков перестать искусственно занижать стоимость перевозок. В данном реестре планируется прописаны определенные требования, которые будут предъявляться к перевозчикам и в случае неисполнение которых будут применяться санкционные меры воздействия, при этом есть вероятность что проводимые превентивные меры не будут иметь успех, а перевозчики смогут изыскать некоторые способы по избеганию применения данных правил [97].

Многие лучшие начинания и идеи правительства в области в транспорте направленные на как улучшение состояния дорог и расширение их сети, так и вынуждения выхода рынка в прозрачную среду, принимают часто принимают самый неожиданный оборот как это случилось с системой «Платон». То, что должно было создать условия развития инфраструктуры привело лишь к увеличению ненужных сложностей отнимающих массу сил у перевозчиков проблем. Также возникает целый ряд вопросов по оценке результативности данной системы, провести оценку, которой полноценно невозможно ввиду отсутствия полных и отражающих все факты деятельности отчетов о расходования средств перевозчиков в публичном доступе.

Ввиду этого в системе «Платон» можно выделить следующие минусы [98, С. 80-83]:

– система «Платон» является непрактичной. Конечно, компания принимает все меры для осуществления процессов автоматизации при проведении как регистрации, так и оплаты в установленной платежной системе системе

Несмотря на то, что компания стремиться автоматизировать процессы регистрации и оплаты в платежной системе, все равно есть определенные требования, которые вызывают у пользователей целый ряд сложностей.

Во-первых, проблемы с регистрацией. В данный момент существуют у данной системы три способа регистрации включающие регистрацию через личный кабинет, также можно осуществить через терминал самообслуживания с которыми нет особых проблем, а вот со способом, осуществляемым в центрах информационной поддержки пользователей, существует необходимость предоставлять копии документов в заверенном виде что может создать некоторые сложности.

Во-вторых, проблема с проведением платежей. Для данной операции система предлагает два способа, а именно маршрутная карта, но использование данного инструмента требует от перевозчика затраты времени и приложения усилий, в частности при составлении сложных и витиеватых маршрутов между несколькими компаниями, а вот бортовое устройство, конечно и выдается бесплатно и вообще можно считать его более инновационным, но при этом его получение требует личного присутствия в филиале системы «Платон», что как следовательно занимает время.

– Система «Платон» несправедлива и нерациональна. Это можно объяснить тем что в рамках ее существует один тариф для провоза груза по федеральным трассам более 12 тонн, вместе с тем система данным вроде бы простым способом стимулирования более безопасной и экологической перевозки, посредством предоставления льгот автомобилям стандарт которых соответствует Евро-5 или же для автомобилей наносящим меньший вред дорожному полотну за счет более низкой осевой нагрузки, отказывается это делать и тем самым лишает транспортную систему улучшения ситуации дорожной инфраструктуры на федеральных трассах.

– Отсутствие прозрачности деятельности системы «Платон». Как и говорилось выше несмотря на постоянное функционирование на протяжении уже пяти лет, компания не предоставляет широким массам отчет о проведенной работе, не иллюстрирует наглядно плательщикам на что именно идут их сборы, оплачиваемые ими постоянно.

– Система «Платон» не эффективна в исполнении всех возложенных на нее функций. Можно сказать что с целью сбора денежных средств, которые должны направляться на реконструкцию разрушаемого грузовыми перевозками полотна дорог система справляется вполне эффективно, а вот с другими функциями которые долен выполнять «Платон» по созданию условий выхода из тени данного рынка перевозчиков а также задачи по отслеживанию проходящих по федеральным трассам грузопотоков дела обстоят куда заметней хуже.

В общей сложности идея данной системы прекрасна, но как мы видели имеет пока что целый ряд недоработок, но в будущем остаётся надеяться, что именно данная система сможет обеспечить рынок транспортных услуг прозрачностью и создать условия свободной конкуренции, но это будет возможно достичь только после обвязывания всех перевозчиков без исключения быть зарегистрированном в системе, чтобы не создавать преимущества нелегальным перевозчикам в ценовой характеристике, перед честными и порядочными предпринимателями [99].

Конечно в рамках государственной поддержки развития транспортной системы в России можно возлагать на заключенные торговые соглашения с Китаем, но для реализации всех возможностей предоставляемых этим стратегическим партнерством необходимо решить ряд задач опять таки по развитию документооборота в электронном виде и редактирование нормативно-правовой базы. При этом цифровизация системы оборота документов развивается и приносит свои плоды упрощая деятельность и привлекая предпринимательство в сферу транспорта, в то же время нормативно правовая база меняется и это нельзя отрицать но при этом главное чтобы Минтранс пересмотрел свою работу по введению новых регламентов, ввиду того что их и так можно сказать достаточно и возможно некоторые следовало бы сократить.

По мнению специалистов государство в рамках развития господдержки должно проводить мероприятия, которые будут способствовать развитию отрасли грузоперевозок в России и среди них для самих перевозчиков необходимо осуществлять следующее [100, С.239–243]:

– предоставлять налоговые льготы для предприятий, реализующих проекты, которые направленны на развитие транспортной отрасли;

– поддержка в финансовом выражении всех тех проектов целью которых является развитие инфраструктурной составляющей отрасли;

– утверждение установленных тарифов в долгосрочной перспективе на объекты инфраструктуры государства;

– увеличение доли участия и государственного и частного партнерства в областях, нуждающихся в финансировании строительства инфраструктуры транспорта;

– организация и проведение государством мер, направленных на поддержку ввиду специализированных инвестиционных контрактов, а также выделения ряда льгот теми территориями развитие которых характеризуется как опережающее;

– реальное упрощение прохождение для предпринимателей и частных лиц процедур необходимых для получения документации, связанной с деятельностью в области транспорта на территории РФ в виде сертификатов, лицензий и т. д.

– организация и спонсирование государством осуществление образовательных программ необходимых для подготовки высококвалифицированных специалистов транспортной области;

– стимулирование использования тех транспортных средств, которые будут в свою очередь за данный счет приносить прибыль тем предприятиям, которые в свою очередь станут финансировать существующую транспортную инфраструктуры и способствовать ее развитию;

– произвести ряд важных изменений в таможенном законодательстве

страны и требуемых им процедур;

– произвести ограничения для присутствия на российском транспортном рынке иностранных компаний.

Согласно данным опроса участников рынка грузоперевозок можно отметить, что в рамках господдержки они оказываемой государством они хотели бы видеть больше всего финансовую поддержку и льготы как показано на рисунке 11.



Рисунок 11 – Результаты опроса о желательных мерах господдержки среди участников рынка грузоперевозок [101, С.36]

Еще в 2018 году, а также в начале 2019 года был принят ряд документов, который на ближайшие годы определил все те направления в которых будут производиться инвестиций конкретно в транспортной инфраструктуре, а также их объем. Неудивительно что первостепенной задачей в общем

комплексе мер который намерено осуществить правительство РФ является реализация план по модернизации, а также расширению федеральных магистралей к 2024 году. Отдельный программа была разработана для ОАО «РЖД» по развитию и обновления железнодорожного полотна и железнодорожного состава вплоть до 2025 года. Помимо этого, было принято решение об воплощении в жизнь ряда инициатив ориентированных на цифровизацию отрасли так необходимую и государству и компаниям которое обещает увеличить их взаимодействие обеспечить упрощение и полную электронизацию документооборота как и ощутимое снижение операционных издержек предпринимателей, а также повысит уровень оказываемых ими услуг [102].

Разумеется данная отрасль является привлекательной и перспективной для потенциальных инвесторов, однако среди участников данного рынка наблюдается снижение доступности заемных средств для займов, финансовый ресурс создаваемый которыми позволяет проводить меры по созданию и развитию необходимой инфраструктуры транспортной сети России, тем самым государство вынуждено увеличивать долю выделяемых средств для поддержания темпов модернизации как транспортного парка так и обеспечить проведение модернизации транспортных путей и обслуживающих их центров.

Подводя итоги к данной главе, изучив все особенности российской транспортной системы и тех мер которые предпринимает правительство Российской Федерации для собственного развития вышеуказанной отрасли, можно с уверенностью сказать, что несмотря на все минусы тех начинаний как в государственной поддержке развития и укрепления столь уязвимой сферы транспорта так и в осуществлении ее интеграции в мировое хозяйство, можно наблюдать наличие существенных улучшений, которые в случае преодоления недостатков всех государственных программ смогут сделать нашу транспортную систему стабильной и устойчивой, что приведет к ускорению

экономического роста российской экономики.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Крупнейшие экономики обладают современной транспортной инфраструктурой, составляющей основу развития страны, обеспечивающей потребности отраслей, реализацию инвестиционных проектов, экономический рост.

В современных экономических условиях участие во внешнеэкономической деятельности сопряжена и невозможна за рамками мировой транспортной системы и тут ее роль нельзя подвергать сомнениям. Одним из неотделимым ее элементом является транспорт, использование которого во многом зависит из-за типа перевозимого им товара или сырья, при этом можно наблюдать широкий спектр варьирования видов и различное соотношение по степени использования в разных странах. При этом отношения возникающие в процессе транспортировки различных видов ресурсов между двумя и более странами регламентируются международными договорами конвенциями и соглашениями.

Все элементы транспортной системы мира функционируют в структуре мирового рынка образую в нем сектор транспортных услуг. Данная отрасль, будучи тесно взаимосвязанной с другими отраслями промышленности, сельского хозяйства, и другими структурами материального производства, может ярко демонстрировать экономическую стадию национальной и, и ее включенность в мировую экономику.

Но возвращаясь к движению сырья, материалов и готовых товаров, необходимо отметить, что для их быстрого переброса из одной точки мира в другую необходима развитая транспортная сеть. Такой сетью может служить по суше система панъевропейских и международных транспортных коридоров, доказавших свою эффективность и перевозящей сотни миллионов тонн грузов ежегодно.

В рамках такой сложной и интегрированной системы взаимодействия между странами становится важно выстроить мощную устойчивую развитую национальную систему транспорта, чтобы в условиях глобализации защитить собственную экономику и обеспечить ее развитие. Все эти задачи российское правительство решает посредством проведения транспортной политики, в рамках таких глобальных целей как вхождению нашей страны в пятерку, а также создание в базовых отраслях экспортно-ориентированного сектора.

Интеграции российской транспортной системы в общемировую сейчас становится общенациональной задачей на выполнение которой брошено много сил государственным аппаратом. Особенно перспективным кажется приобщение транспортной системы России в Азиатско-тихоокеанском направлении, при этом сохранением и расширением интеграционных связей и дальнейшее объединение этого региона с Европейским континентом через территорию РФ. Но для обеспечения данных далекоидущих планов необходимо провести ряд преобразований позволющих идти данной отрасли в ногу с общемировыми реалиями.

Ввиду этого государство готово оказывать всяческую поддержку для реализации компаниями развития отрасли. Начиная от тарифного регулирования введения новых систем управления целевого финансирования субсидирования предоставления гарантий и введения ограничений правительство делает все для развития национальной транспортной системы ее инфраструктуры одновременно с проведением мероприятий в рамках межгосударственных соглашений и встраивания ее в общую систему единой глобальной транспортной системы.

В рамках выполнения задач данного исследования и для достижения поставленной целей были выполнены следующие задачи:

– рассмотрены понятие и сущность мировой транспортной системы;

– изучены особенности государственного взаимодействия в области транспорта;

– исследованы современное состояние функциональности российской транспортной системы, влияния на нее международных транспортных коридоров и особенность российской транспортной политики;

– оценены деятельность международных организация направленную на развитие мировой транспортной системы;

– определены сценарные условия повышения роли России в мировой транспортной системе путем интеграции в нее и применение мер государственной поддержки.

И в результате полученных данных ввиду решения вышеизложенных задач, можно отметить важность общей глобальной транспортной системы в функционировании мировой экономики, а также выразить мнение об встраивании в него в скором времени в полноценном виде транспортной системы Российской Федерации и занятие ею значительного места в данной сфере, за счет грамотной политики России в области транспорта.

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ

1 Тебекин А. В. Логистика: учебник. М.: Дашков и К, 2016.

2 Кизим А. А. Основы предпринимательской логистики: Учебное пособие. Краснодар:Кубанский гос. Ун-т, 2016.

3 Крылатков П. П., Прилуцкая М. А. Управление цепью поставок (SCM): Учебное пособие. Екатеринбург: Урал ун-та, 2018.

4 Блау С. Л., Романова Ю. А. Страхования Внешнеэкономической деятельности учебное пособие. М.: «Дашков и К», 2017.

5 Макаров Е. И., Ярославцева Ю. И. Исследование влияния рисков на устойчивое функционирование регионального логистического индустриального парка //Лесотехнический журнал. – 2017.– №2 – С. 224.

6 Шконда А. А. Роль транспортно-логистической инфраструктуры в формировании экономической безопасности региона // Бюллетень науки и практики. – 2018. –№1. – С. 225.

7 Булатова Н. Н., Тихонова П. В. Международное сотрудничество в транспортной сфере в условиях формирования экономического коридора «Россия - Монголия - Китай» // Вестник ВСГУТУ. – 2018 г. – №2. – С.37.

8 Корниенко О. В. Мировая экономика и международные экономические отношения: учебное пособие. М.: ФЛИНТА, 2018.

9 Меликсетова А. В. История Китая: Учебника. М.: Изд-во МГУ, Изд-во «Высшая школа», 2017.

10 Васильев К. В. Планы сражающихся царств. М.: ГРВЛ, 2016.

11 Мечковская Н. Б. История языка и история коммуникации: от клинописи до интернета: курс лекций по общему языкознанию: учебное пособие. М.: ФЛИНТА, 2016.

12 Корниенко О. В. Экономическая теория. Вводный курс: учебное пособие. М.: ФЛИНТА, 2019.

13 Елецкий А. Н. Геоэкономическая многополярность в современных условиях глобализации мировой экономики // Вестник ВСГУТУ. – 2015. № 8. – С. 7.

14 Мачерет Д.А. Транспортный фактор формирования эпохи современного экономического роста // Экономическая политика. – 2019. – № 1. – С. 154-179.

15 Бэр А. История всемирной торговли. М.: К. Т. Солдатенков, 2017.

16 Лебедев С. Н., Кабатова Е. В. Международное частное право: учебник. М.: СТАТУТ, 2015.

17 Моргунов В. И. Особенности развития логистических инфраструктур хозяйствующих субъектов Российской экономики: монография. М.: Дашков и К, 2016.

18 Небренчин С. М. БРИКС и ШОС: Стратегия взаимодействия и сотрудничества // Вестник Московского государственного лингвистического университета. Общественные науки. – 2016 – № 3 – С. 106-1015.

19 Клепацкий Л. Н. Деглобализация мировой системы // Международная жизнь. – 2015 – №8. – С. 37.

20 Кравченко Л. И. Шелковый путь в контексте российских национальных интересов. – URL: http://rusrand.ru/actuals/shelkovyy-put-v-kontekste-rossiyskih-nacionalnyh-interesov (дата обращение 28.04.2020).

21 Антонова П. А. Макаревич М. Л. Вопросы правового регулирования деятельности транснациональных корпораций // Инновационная экономика: перспективы развития и совершенствования. – 2017. – № 1 (19) – С. 12-18.

22 Таранова Е. В., Макаревич М. И. Международная торговая палата и ее роль в международной торговой системе //Инновационная экономика: перспективы развития и совершенствования. – 2017. – №1 (19). – С. 340-351.

23 Попова А. А., Макаревич М. Л. Роль ИНКОТЕРМС в международной торговой практике // Инновационная экономика: перспективы развития и совершенствования. – 2018. – №2. – URL :https://cyberleninka.ru/article/n/rol-inkoterms-v-mezhdunarodnoy-torgovoy-praktike (дата обращение 28.04.2020)

24 Сайт Всемирного банка. Статистика структуры сферы услуг. URL: http://datatopics.worldbank.org/world-development-indicators/themes/economy.html (Дата обращение 06.05.2020)

25 Николайчук В. Е. Логистический менеджмент: учебник. М.: Дашков и К, 2017.

26 Антипова Т. С., Залилова А. Р., Зарипова Р. С. Глобализация и глобальные проблемы в экономике // Всероссийская научная конференция молодых исследователей "Экономика сегодня: современное состояние и перспективы развития" (ВЕКТОР-2018). – 2018 г. – С. 324. – URL: https://kosygin-rgu.ru/filemanag/Uploads/news/25-05-2018/%D0%92%D0%B5%D0%BA%D1%82%D0%BE%D1%80-2018.pdf (дата обращение 06.05.2020).

27 Сайт Организация экономического сотрудничества и развития: Данные по объему грузовых перевозок. URL: https://data.oecd.org/transport/freight-transport.htm (дата обращение 06.05.2020).

28 Варгунин В. И., Шишкина С. Н. Взаимодействие видов транспорта: учебное пособие. Самара: СамГУПС, 2014.

29 Сайт Организация экономического сотрудничества и развития: Динамика изменений спроса на транспортные услуги. URL: https://data.oecd.org/transport/container-transport.htm#indicator-chart(Дата обращение 06.05.2020).

30 Официальный сайт Росстата: структура товарооборота по видам транспорта. URL: http://old.gks.ru/wps/wcm/connect/rosstat_main/rosstat/ru/statistics/enterprise/transport/ (дата обращение 06.05.2020).

31 Бобыло А. М. Россия в интеграционных процессах Азиатско-Тихоокеанского региона: проблемы и перспективы // Известия Иркутского государственного университета. Серия: Политология. Религиоведение. – 2017. – № 20. – С. 42-50. –URL: https://e.lanbook.com/journal/issue/300682 (дата обращения: 06.05.2020).

32 Официальный сайт министерства транспорта: Аналитика рынка транспортно-логистических услуг. URL: http://www.morvesti.ru/analitika/1685/81112/ (дата обращения: 06.05.2020)

33 Гизатуллина О. М., Гранкина С. В., Капп Т. О., Котенева Т. В., Перстенева Н. П., Саямова Я. Г., Толокнова А. Н., Федоренко Р. В., Храмцова Е. Р. Логистические затраты в отраслях и сферах деятельности: Монография. М.: Просвещение, 2018.

34 Сайт Роснаука: анализ рынка транспортно-логистических услуг и его перспективы. URL: http://www.rusnauka.com/15_NNM_2014/Economics/11_171082.doc.htm (дата обращения: 06.05.2020).

35 Сайт студенческой библиотеки. Структура мирового рынка транспортно-логистических услуг. URL: https://studbooks.net/1872887/ekonomika/perspektivy_razvitiya_mezhdunarodnogo_rynka_transportnyh_uslug (дата обращения: 06.05.2020).

36 Кутузов О. И. Моделирование систем. Методы и модели ускоренной имитации в задачах телекоммуникационных и транспортных сетей: учебное пособие. Санкт-Петербург: Лань, 2018.

37 Пузикова Е. А. Логистика: учебное. М.: ФЛИНТА, 2018.

38 Официальный сайт департамента транспорта и инфраструктуры: Анализ существующих международных транспортных коридоров, проходящих через территории государств. URL: http://www.eurasiancommission.org/ru/act/energetikaiinfr/transport/Documents/%D0%9F%D1%80%D0%B8%D0%BB%D0%BE%D0%B6%D0%B5%D0%BD%D0%B8%D0%B5%205%20%20%D0%B4%D0%BE%D0%BA%D0%BB%D0%B0%D0%B4%20%D0%BF%D0%BE%20%D0%BA%D0%BE%D1%80%D0%B8%D0%B4%D0%BE%D1%80%D0%B0%D0%BC.pdf (дата обращения: 07.07.2020)

39 Официальный сайт ООН: Текст Второй Евроазиатской конференции. URL: http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/main/eatl/docs/2ndEATC_decl_r.pdf (дата обращения: 07.05.2020).

40 Замараева Е. Н., Хмельницкая З. Б. Повышение эффективности российской экономики в контексте международных транспортных коридорах // Juvenisscientia. – 2019 год, – №7 – С. 14-16.

41 Распоряжение Правительства РФ от 22.11.2008 N 1734-р (ред. от 12.05.2018) «О Транспортной стратегии Российской Федерации». URL: https://www.garant.ru/products/ipo/prime/doc/94460/ (дата обращения: 07.05.2020).

42 Куган С. Ф. Транзитные возможности развития логистического потенциала территории (На Макро- и Мезоуровнях) // Журнал Белорусского государственного университета. Экономика. – 2018. – № 2. – С. 96-102. – URL: https://e.lanbook.com/journal/issue/310732 (дата обращения: 07.05.2020).

43 Официальный сайт русского географического общества: Карта международных транспортных коридоров.

URL:https://www.studmed.ru/view/mezhdunarodnye-transportnye-koridory-karta_923586e7c30.html (дата обращения: 07.05.2020).

44 Официальный сайт ОАО РЖД. URL: https://old-cargo.rzd.ru/ (дата обращения: 07.05.2020).

45 Официальный сайт Министерства транспорта. URL: https://www.mintrans.ru/ (дата обращения: 07.05.2020).

46 Официальный сайт Русско-азиатского союза промышленников и предпринимателей, Доклад о перспективах о реализации проекта «Западная Европа – Западный Китай». URL: http://raspp.ru/ (дата обращения: 07.05.2020).

47 Притчин С. А. Россия на Каспии: поиски оптимальной стратегии: монография. М: Аспект Пресс, – 2018. – 213 с.

48 Ван Ю. Экономический пояс Шелкового пути и экономическое сотрудничество в Шанхайской организации сотрудничества // Вестник Кыргызско-Российского славянского университета. – 2018. – № 3. – С. 137-139. – URL: https://e.lanbook.com/journal/issue/308193 (дата обращения: 07.05.2020).

49 Кузнецов М. М. Понятийные особенности логистической инфраструктуры в система внешнеторговых отношений // Ученые записки Крымского федерального университета им. В. И. Вернадского. Экономика и управление. – 2017. – № 1. – С. 80-88. – URL: https://e.lanbook.com /journal/issue/299847 (дата обращения: 08.05.2020).

50 Аверченкова Е. Э., Аверченков А. В., Леонов Ю. А., Кравцов Д. В., Филиппова Л. Б., Леонов Е. А. Экономическая безопасность в региональных социально-экономических системах: учебное пособие. М.: ФЛИНТА, 2019.

51 Коровяковский Д. Г. Подготовка специалистов с высшим образованием по специальности «Таможенное дело»: российский и зарубежный опыт. М.: ЮСТИЦИЯ, 2016.

52 Соколов В. В. Современные проблемы региональной экономической интеграции (на примере Европейского союза и Европейского экономического союза). М.: ЮСТИЦИЯ, 2016.

53 Указ Президента Российской Федерации от 31 декабря 2015 № 683 «О Стратегии национальной безопасности Российской Федерации». URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_191669/61a97f7ab0f2f3757fe034d11011c763bc2e593f/

54 Официальный сайт министерства транспорта: перечень организаций, в рамках которых происходит международное сотрудничество в сфере транспорта. URL: https://www.mintrans.ru/activities/69 (дата обращения: 08.05.2020).

55 Официальный сайт официального печатного органа министерства транспорта: Цели определены, задачи поставлены. URL:http://transportrussia.ru/item/5511-tseli-opredeleny-zadachi-postavleny.html (дата обращения: 08.05.2020).

56 Структура ВВП и структура вкладов в прирост ВВП //Бюллетень о текущих тенденциях российской экономики. – №4. – 2019. – С. 6. – URL: https://ac.gov.ru/archive/files/publication/a/21974.pdf (дата обращения: 08.05.2020)

57 Официальный сайт Росстата: Показатели Валового внутреннего продукта. URL: https://gks.ru/free_doc/new_site/vvp/ocenka-vvp.htm (дата обращения: 08.05.2020).

58 Официальный сайт Международной федерации дорог: Рейтинг стран по протяженности дорог URL: https://www.irf.global/statistics/ (дата обращения: 08.05.2020).

59 Шмигель В. В. Анализ современного состояния транспорта // Вестник АПК Верхневолжья. – 2016. – № 1. – С. 82-87. – URL: https://e.lanbook.com/journal/issue/297561 (дата обращения: 08.05.2020).

60 Малков П. В. Россия в цифрах.: Крат. стат. сб. М.: Росстат, 2019.

61 Зябиров Х. Ш., Шапкин И. Н. Эффективные технологии и современные методы управления на железнодорожном. М.: Транспорт: Финансы и статистика, 2018.

62 Кегенбеков Ж. К. Принципы созданич мультимодальных транспортно-логистических центров // Известия Кыргызского государственного технического университета им. И. Раззакова. – 2018. – № 47. – С. 499-504. – URL: https://e.lanbook.com/journal/issue/310486 (дата обращения: 08.05.2020).

63 Сайт правительства России: Государственная программа «Развитие транспортной системы» Утверждена постановлением Правительства от 20 декабря 2017 года № 1596. URL: http://government.ru/rugovclassifier/841/events/ (дата обращения: 09.05.2020).

64 Сайт министерства транспорта: Постановление Правительства Российской Федерации от 31 марта 2020 г. № 398 «О внесении изменений в государственную программу Российской Федерации «Развитие транспортной системы» URL: https://www.mintrans.ru/file/445082 (дата обращения: 09.05.2020).

65 Федоренко Р. В., Тойменцева И. А. Современное состояние логистики внешнеторговых перевозок в России и странах Европейского Союза Гуманитарные, социально-экономические и общественные науки 2020. URL: https://cyberleninka.ru/article/n/sovremennoe-sostoyanie-logistiki-vneshnetorgovyh- perevozok-v-rossii-i-stranah-evropeyskogo-soyuza/viewer (дата обращения: 09.05.2020).

66 Бударина Н.А., Казакова А.Ю Современные тенденции развития международного рынка //Экономика и бизнес: теория и практика. – 2020. – №3 – С. 36-38. – URL: https://cyberleninka.ru/article/n/sovremennye-tendentsii-razvitiya-mezhdunarodnogo-rynka-logisticheskih-uslug/viewer (дата обращения: 09.05.2020).

67 Дегтерев Д. А., Курылев К. П. Внешняя политика стран СНГ: учебное пособие. М.: Аспект Пресс. 2019.

68 Сайт транспорт России: Одобрена программа ремонта и строительства аварийных мостов и путепроводов. URL: http://transportrussia.ru/item/5446-odobrena-programma.html (дата обращения: 09.05.2020).

69 Сайт федерального агентства морского и речного транспорта: Социально-экономическое развитие Дальнего востока URL: http://www.morflot.ru/deyatelnost/fcp/sotsialno-ekonomicheskoe_razvitie_dalnego_vostoka_i_baykalskogo_regiona.html (дата обращения: 09.05.2020).

70 Сулейманов Р. В. Проблемы использования транспортной инфраструктуры Российской Федерации // Научный журнал. – 2018. – С. 24-28. – URL: https://cyberleninka.ru/article/n/problemy-ispolzovaniya-transportnoy-infrastruktury-rossiyskoy-federatsii (дата обращения: 09.05.2020).

71 Романова А. А., Жарова Е. А., Решетов В. А., Хохлов С. В. Инновационный грузовой подвижной состав: технико-экономические параметры //Транспорт Российской Федерации. – №3(34) – 2017. – С.16-20. – URL: http://rostransport.com/transportrf/pdf/34/16-20.pdf (дата обращения: 09.05.2020).

72 Мачерет Д. А. Транспортный фактор формирования эпохи современного экономического роста // Экономическая политика. – 2019. – № 1. – С. 154-179. – URL: https://e.lanbook.com/journal/issue/310996 (дата обращения: 09.05.2020).

73 Распоряжение правительства Российской Федерации от 14 августа 2019 г. № 1797-р об утверждении стратегию развития экспорта услуг до 2025 года и плана мероприятий по реализации Стратегии развития экспорта услуг до 2025 года. URL: http://static.government.ru/media/files/S125RuCTUAiCH5V7RlHUhCAcOTndx9PJ.pdf (дата обращения: 09.05.2020).

74 Некрасов А. Г., Миротин Л. Б., Меланич Е. В., Некрасова М. А. Управление цепями поставок в транспортном комплексе: учебное пособие. М.: Горячая линия-Телеком, 2017.

75 Белов В. И. Характеристика транспортного комплекса России на своременном этапе развития страны // Juvenisscientia. – 2018. – № 11. – С. 25-27. – URL: https://e.lanbook.com/journal/issue/310098 (дата обращения: 20.05.2020).

76 Жильцова Е. Н., Егорова Е. В. Экономика и управление социальной сферой: учебник. М.: Дашков и К, 2018.

77 Куликова В. А. Проблемы развития транзитного потенциала на Дальнем Востоке и пути их решения. // Власть и управление на Востоке России. – 2017. – № 2. – С. 198-203. – URL: https://e.lanbook.com/journal/issue/306669 (дата обращения: 20.05.2020).

78 Шконда А. А. Роль транспортно-логистической инфраструктуры в формировании экономической безопасности региона // Бюллетень науки и практики. – 2018. – № 1. – С. 219-227. – URL: https://e.lanbook.com/journal/issue/303522 (дата обращения: 20.05.2020).

79 Мокров Г. Г. Евразийский экономический союз: Таможенно-тарифное регулирование общего рынка: учебное пособие. Санкт-Петербург: Интермедия, 2018.

80 Брановицкий К. Л. Сближение (гармонизация) гражданского процессуального права в рамках Европейского союза и на постсоветском пространстве (сравнительно-правовой аспект). М.: СТАТУТ, 2018.

81 Сайт гарант: Прогноз долгосрочного социально-экономического развития Российской Федерации на период до 2030 года (разработан Минэкономразвития РФ). URL: http://base.garant.ru/70309010/#ixzz6MxzJ8pi3 (дата обращения: 20.05.2020).

82 Свищева Н. В. Концессионное соглашение как инструмент развития экономики Дальневосточного региона России // Российские регионы:

взгляд в будущее. – 2019. – № 2. – С. 194-208. – URL: https://e.lanbook.com/journal/issue/312599 (дата обращения: 20.05.2020).

83 Куликова В. А. Проблемы развития транзитного потенциала на Дальнем Востоке и пути их решения // Власть и управление на Востоке России. – 2017. – № 2. – С. 198-203. – URL: https://e.lanbook.com/journal/issue/306669 (дата обращения: 20.05.2020).

84 Салимбаева Р. А. Основные направления экологической политики вдоль Шелкового пути // CentralAsianEconomicReview. – 2018. – № 1. – С. 140-149. – URL: https://e.lanbook.com/journal/issue/308734 (дата обращения: 20.05.2020).

85 Орлова Н. Л. Ресурсы глобальной экономики теория, методология, практика и практикум для магистров: учебник – М.: Дашков и К, 2017.

86 Ведерников Ю. В. Современный государственный и корпоративный взгляды на развитие морского транспорта России // Вестник Волжской государственной академии водного транспорта. – 2017. – № 53. – С. 157-165. – URL: https://e.lanbook.com/journal/issue/306528 (дата обращения: 20.05.2020).

87 Тохиров Т. И. Анализ развития автотранспортной системы региона при выполнении международных перевозок // Российские регионы: взгляд в будущее. – 2017. – № 4. – С. 48-65. – URL: https://e.lanbook.com/journal/issue/302920 (дата обращения: 20.05.2020).

88 Жаворонков Н. А. Транспортно-технологические мультимодальные системы с участием внутреннего водного транспорта как одного из ключевых интегрирующих элементов // Вестник Волжской государственной академии водного транспорта. – 2018. – № 55. – С. 124-133. – URL: https://e.lanbook.com/journal/issue/307946 (дата обращения: 20.05.2020).

89 Гордеев Д. С. Перспективы формирования новой тарифной системы грузовых железнодорожных перевозок // Экономическая политика. –

2019. – № 4. – С. 194-219. – URL: https://e.lanbook.com/journal/issue/311158 (дата обращения: 20.05.2020).

90 Александров О. Б. Европейская интеграция: учебник. М.: Аспект Пресс, 2017.

91 Руссов А. С. Механизм эффективного управления использованием материальных условий интенсификации пространственно-экономического развития региона: монография. М.: Дашков и К, 2019.

92 Трубилин А. И., Гайдук В. И., Шибанихин Е. А., Кондрашова А. В. Государственная инвестиционная политика: учебное пособие. Санкт-Петербург: Лань, 2018.

93 Минеев В. И., Веселов Г. В., Иванов М. В., Лыкова Е. С. Развитие внешнеторговых бесперевалочных перевозок в европейской части России: проблемы и решение. // Вестник Волжской государственной академии водного транспорта. – 2017. – № 53. – С. 185-190. – URL: https://e.lanbook.com/journal/issue/306528 (дата обращения: 20.05.2020).

94 Хайхадаева О. Д. Устойчивый транспорт: опыт Австрии // Бизнес-образование в экономике знаний – 2019. – № 2. – С. 60-65. – URL: https://e.lanbook.com/journal/issue/311573 (дата обращения: 21.05.2020).

95 Лебедев Е. А. Инновационные процессы в логистике: монография. М.: Инфра-Инженерия, 2019.

96 Матанцева О. Ю., Хмельницкий А. Д. Проблемы регулирования рынка транспортных услуг в условиях цифровой экономики. URL: https://cyberleninka.ru/article/n/problemy-regulirovaniya-rynka-transportnyh-uslug-v-usloviyah-tsifrovoy-ekonomiki (дата обращения: 21.05.2020).

97 Ховавко, И. Ю. Система «Платон»: интернализация экстерналий или «кара небесная»? // Экономическая политика. – 2018. – № 2. – С. 78-99. – URL: https://e.lanbook.com/journal/issue/308470 (дата обращения: 21.05.2020).

98 Кожевников Е. Д. Целесообразность введения системы «Платон»// E-Scio. – 2018. – №2 – С. 38. – URL: https://cyberleninka.ru/article/n/tselesoobraznost-vvedeniya-sistemy-platon (дата обращения: 21.05.2020).

99 Просвирина Н. В. Особенности реализации логистических услуг на российском рынке грузовых перевозок // Естественно-гуманитарные исследования – 2020. – №28(2). – С. 239-246. – URL: https://cyberleninka.ru/article/n/osobennosti-realizatsii-logisticheskih-uslug-na-rossiyskom-rynke-gruzovyh-perevozok/viewer (дата обращения: 21.05.2020).

100 Официальный сайт компании Ernst & Young Global Limited: Обзор отрасли грузоперевозок в России в 2019 году. URL: https://www.ey.com/Publication/vwLUAssets/ey-transportation-services-2019-rus/$FILE/ey-transportation-services-2019-rus.pdf (дата обращения: 21.05.2020).

101 Распоряжение Правительства РФ от 19.03.2019 N 466-р «Об утверждении программы развития ОАО "РЖД" до 2025 года» URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_320741/ (дата обращения: 21.05.2020).