

Журавлёв Кирилл Витальевич

студент

Институт отраслевого менеджмента

СП ФГБОУ ВО «Государственный университет управления»

г. Москва

МЕЖДУНАРОДНЫЕ ТРАНСПОРТНЫЕ КОРИДОРЫ И ИХ ЗНАЧЕНИЕ ДЛЯ РОССИИ

***Аннотация:** в статье рассмотрены транспортные проблемы, связанные с международными перевозками по международным транспортным коридорам. Приведено сравнение показателей перевозочных процессов в России и в США. Перечислены главные критерии при выборе транспортных коммуникаций для включения в состав международных транспортных коридоров. Представлены основные задачи формирования и развития международных транспортных коридоров.*

***Ключевые слова:** международные транспортные коридоры, транспорт, транспортный процесс.*

В условиях расширения международного сотрудничества и углубления интеграционных процессов формированию международных транспортных коридоров (далее МТК) принадлежит ведущая роль в решении транспортных проблем, связанных с обеспечением межгосударственных экономических, торговых, культурных и иных связей, с целесообразностью создания международной транспортной инфраструктуры, имеющей согласованные технические параметры и обеспечивающей применение совместимых технологий перевозок, как основы интеграции национальных транспортных систем в мировую транспортную систему. Именно международные отношения обусловили дальнейшее развитие логистических подходов к системам транспортировки, что привело к созданию транспортных коридоров на наиболее значимых направлениях движения потоков грузов и пассажиров [1; 2]. Отношения России с зарубежными странами в последние годы интенсивно развиваются. Кроме того, особое географическое

положение России определяет ее ведущую роль в международных связях между государствами Европы и Азиатско-Тихоокеанского региона, в связи с чем Россия недавно официально объявлена транзитной страной.

Развивающиеся рыночные отношения заставляют грузовладельцев и перевозчиков применять современные методы проектирования систем транспортировки и реализации транспортного процесса для повышения качества транспортировки грузов и пассажиров с гарантией безопасности. Проблема развития МТК в России носит комплексный характер, что выражается в необходимости государственного регулирования, непосредственном участии в решении у стоящих задач федеральных и региональных органов исполнительной власти, высокой степени необходимой координации функционирования и развития отдельных видов транспорта, участии в ее реализации широкого круга транспортных предприятий и предприятий других отраслей экономики России, иностранных инвесторов, финансовых, научных и проектных организаций. Для решения этих проблем была разработана Программа «Модернизация транспортной системы России (2010–2018 годы)». В соответствии с Подпрограммой «Международные транспортные коридоры» (которая входит в Программу «Модернизация транспортной системы России (2010–2018 годы)» развитие таких объектов транспортной инфраструктуры, как магистральные пути сообщения различных видов транспорта, крупнейших транспортных узлов и др.

Транспорт – одна из ведущих форм общественного производства, крупнейший социальный фактор. От качества функционирования транспортной системы зависит состояние и развитие промышленности, сельского хозяйства, обороны страны и, во многом, благополучие и удобство населения [4; 5]. Ежедневно Российским транспортом доставляется к местам производства около 700 млн тонн грузов и перевозится свыше 135 млн пассажиров (2014–2016 года). Полная стоимость основных фондов транспортного комплекса России в ценах 1991 года составляет 195 млрд рублей, однако более половины этих фондов изношена и требует замены.

Приходится согласиться с тем, что показатели перевозочных процессов в России значительно отстают от мирового уровня. В частности, объем перевозок в два раза меньше, чем в США, а транспортные издержки составляют 11,5% от национального дохода, в то время как в США – менее 7%. Потери времени потребителей в России в 5 раз выше, чем в развитых странах мира. Потребность в транспортных услугах удовлетворяется только на 60–70%, а простои достигают более 40% общего времени транспортного обслуживания (2014–2016 года). В бывшем Советском Союзе существовало развернутое, единое транспортное пространство, с едиными плохими или хорошими средствами, с четкой технической политикой, с обоснованной налоговой системой. К сожалению, сегодня в России ничего этого нет, так как в результате изменения геополитической ситуации в России ее транспорт оказался в особо тяжелом положении.

Помимо общих для страны причин, это положение в наибольшей степени обусловлено недопониманием роли транспорта в экономической и социальной жизни страны и его специфики, как особой структуры в народном хозяйстве. Прежде всего, это относится к недостаткам законно-правовой базы, налоговой и тарифной политике, т.е. всего круга вопросов, которые определяют экономический и политический базис транспорта. Важнейшим фактором является технический уровень всех видов транспортных систем, организации и инфраструктуры, промышленности производящей продукцию. Высокая степень физического и морального износа основных фондов, в первую очередь, транспортной техники, является определяющей характеристикой для всех видов транспорта. К этому можно добавить значительное отставание в развитии транспортной инфраструктуры, главным образом, морских портов, автомобильных и железных дорог, терминальных пунктов и т. д.

В то же время, в Европе и в мире наступают решительные интеграционные транспортные процессы, наиболее ярким проявлением, которых является формирование международных транспортных коридоров. И России необходимо участ-

вывать в этих процессах. Главными критериями при выборе транспортных коммуникаций для включения в состав международных транспортных коридоров являются:

- совпадение их с согласованными международным сообществом интегрированными направлениями международных транспортных связей;
- максимальное использование существующих хорошо технически оснащенных транспортных коммуникаций, имеющих значительные резервы провозной способности;
- конкурентоспособность цены перевозки на всем маршруте груза;
- приемлемые сроки следования грузов от производителя до потребителя продукции в сравнении с конкурентными маршрутами;
- надлежащее качество перевозок – безопасность, своевременность доставки, сохранность грузов, полнота информации о состоянии груза и его местоположении в любой момент времени;
- обеспечение перевозок на основе логистических принципов и современной информационной базы, с использованием оптико-волоконных линий связи и спутниковых систем [6–8].

Международные транспортные коридоры формируются для развития и улучшения как грузового, так и пассажирского международных сообщений. К основным задачам формирования и развития международных транспортных коридоров относятся:

- согласованное развитие транспортной инфраструктуры с целью интеграции евроазиатских транспортных систем для беспрепятственного передвижения через национальные границы пассажиров и грузов;
- рационализация взаимодействия между различными видами транспорта в интермодальной транспортной цепи;
- оптимизация транспортного процесса с целью повышения качества перевозок и снижения транспортных издержек в конечной стоимости товаров;

- создание условий для снижения тарифов на перевозки пассажиров и грузов во внутреннем сообщении посредством повышения загрузки отечественной транспортной сети и лучшего использования имеющихся резервов;
- содействие освоению новых территорий и развитию приграничного сотрудничества, освоению новых внутренних и международных рынков;
- повышение мобильности населения и улучшение транспортной доступности регионов;
- переключение транзитных и российских внешнеторговых грузопотоков с портов других стран на отечественные морские порты;
- повышение привлекательности инвестиционных проектов развития международных транспортных коридоров;
- содействие развитию международного туризма и культурных связей [3].

В России, к нашему сожалению, не используется мировой опыт такого безотказного механизма повышения эффективности МТК (их перегрузочных узлов и важнейших направлений) и одновременно ускоренного развития экономики как свободные экономические зоны [16; 17].

Научно исследовательская работа выполнена автором в соответствии с учебными и научно исследовательскими планами специальности отраслевой менеджмент по направлению логистика управления цепями поставок научной школы кафедры логистики ГУУ, используя ее логистическую тематику и методологии научных исследований [9–12] в продолжении и развитии научно-исследовательской работы студентов [13–15].

Список литературы

1. Воронов В.И. Международная логистика / В.И. Воронов // Вестник университета (Государственный университет управления). – 2004. – 700 с.
2. Воронов В.И. Основные элементы эволюции элементов цепей поставок в международной логистике / В.И. Воронов, А.В. Воронов // Логистика. Проблемы и решения. – 2013. – №2. – Украина. Харьков.

3. Воронов В.И. Международные аспекты логистики: Учебное пособие / В.И. Воронов, А.В. Воронов, В.А. Лазарев, В.Г. Степанов. – Владивосток: Изд-во Вгуэс, 2002. – 168 с.
4. Логистика и управление цепями поставок. Теория и практика. Основы логистики: Учебное пособие / Б.А. Аникин [и др.]. – Москва, 2014.
5. Логистика: тренинг и практикум: Учебное пособие / Б.А. Аникин [и др.]. – Москва, 2014.
6. Воронов В.И. Информационные технологии в коммерческой деятельности. Ч. 1 / В.И. Воронов, В.А. Лазарев. – Владивосток: Изд-во Вгуэс, 2000. – 104 с.
7. Воронов В.И. Информационные технологии в коммерческой деятельности. Ч. 2: Учебное пособие / В.И. Воронов, В.А. Лазарев. – Владивосток: Изд-во Вгуэс, 2002. – 112 с.
8. Родкина Т.А. Логистика информационных потоков: состояние и перспективы / Т.А. Родкина // Вестник Университета (Государственный университет управления). – 2012. – №5. – С. 144–148.
9. Ермаков И. Становление научных школ кафедры логистики ГУУ / И. Ермаков, Е. Филиппов, С. Белова // Логистика. – 2014. – №10 (95). – С. 71–75.
10. Аникин Б.А. Научная школа «Логистика» ГУУ / Б.А. Аникин, И.А. Ермаков, С. Белова // Управление. – 2015. – Т. 3. – №2. – С. 5–15.
11. Воронов В.И. Основы научных исследований: Учебное пособие / В.И. Воронов, В.П. Сидоров. – Владивосток: Изд-во Вгуэс, 2003. – 160 с.
12. Воронов В.И. Основы научных исследований в логистике (4 с.) / В.И. Воронов, Е.Р. Можарова // Актуальные проблемы управления. – 2013 [Текст]: Мат-лы 18-й Международной НПК. – Вып. 3. – М.: ГУУ, 2013. – 282 с.
13. Шустова Е.М. Направления развития международных транспортных коридоров на территории России / Е.М. Шустова, А.А. Храпова // Современные аспекты экономики. – 2014. – №10 (206). – С. 23–39.

14. Григорьев Н.С. Инновационные процессы в международной логистике / Н.С. Григорьев, А.С. Зацепина // Научное сообщество студентов: Сборник материалов IX Международной студенческой научно-практической конференции: В 2 т. – Центр научного сотрудничества «Интерактив плюс», 2016. – С. 145–148.
15. Гладских Е.Ю. Международные перевозки и транспортные коридоры / Е.Ю. Гладских, Н.А. Озернова // Экономика и бизнес: теория и практика. – 2016. – №5. – С. 53–55.
16. Абдулабекова Э.М. Развитие логистики в России / Э.М. Абдулабекова // Гуманитарные науки: новые технологии образования. Материалы 10-й Региональной научно-практической конференции (19–20 мая 2005 г.). – Махачкала: Ипц дгу, 2005.
17. Ермаков И. Постановка проблемы развития национальной логистической системы / И. Ермаков, Д. Петухов // Логистика. – 2014. – №11 (96). – С. 56–59.
18. Тема работы: Международные транспортные коридоры [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://referatwork.ru/new/source/49337text-49337.html> (дата обращения: 02.11.2016).