

МИНИСТЕРСТВО НАУКИ И ВЫСШЕГО ОБРАЗОВАНИЯ
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение
высшего образования
«ПЕНЗЕНСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ»
Институт Кафедра «Менеджмент и
экономики и управления экономическая безопасность»
Специальность 38.05.02 «Таможенное дело»

ДИПЛОМНАЯ РАБОТА

на тему

«Международные транспортные коридоры как основной драйвер
роста экономики»

Студент группы 17ЭД1 _____
(номер группы)
Руководитель к.э.н., доцент кафедры «МиЭБ»
(должность)
ФГБОУ ВО «ПГУ»
(наименование организации)
Нормоконтролер к.с.н., доцент кафедры МиЭБ
(должность)
ФГБОУ ВО «ПГУ»
(наименование организации)
Рецензент к.э.н., доцент кафедры «Экономика и
управление»
(должность)
ФГБОУ ВО ПензГТУ
(наименование организации)

Фомин
(подпись, дата)

Фомин Михаил Андреевич
(ф.и.о. полностью)

Пашенко
(подпись, дата)

Пашенко Т.Ю.
(фамилия, инициалы)

Агамагомедова
(подпись, дата)

Агамагомедова С.А.
(фамилия, инициалы)

Козина
(подпись, дата)

Козина Е.В.
(фамилия, инициалы)

Работа допущена к защите (протокол заседания кафедры от _____ № _____)

Заведующий кафедрой

(подпись, дата)

Тактарова С.В.
(фамилия, инициалы)

Работа защищена с отметкой _____ (протокол ГЭК от _____ № _____)

Секретарь ГЭК

(подпись, дата)

Солдатова С.С.
(фамилия, инициалы)

Пенза 2022

МИНИСТЕРСТВО НАУКИ И ВЫСШЕГО ОБРАЗОВАНИЯ
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение
высшего образования
«ПЕНЗЕНСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ»

Институт
экономики и управления

Кафедра «Менеджмент и
экономическая безопасность»

Специальность 38.05.02 «Таможенное дело»

«УТВЕРЖДАЮ»
Зав. кафедрой «Менеджмент и
экономическая безопасность»
С.В. Тактарова

ЗАДАНИЕ

на дипломную работу студента

Фомина Михаила Андреевич

(фамилия, имя, отчество)

Тема дипломной работы Международные транспортные коридоры как основной драйвер роста экономики

1. Утверждена приказом по ФГБОУ ВО «ПГУ» № 939а/о от «24» ноября 2021 г.

2. Срок сдачи студентом законченной работы 30.05.2022г.

3. Основные источники, необходимые для написания работы: нормативные и правовые акты, научная литература и периодические издания по теме дипломной работы и материалы, собранные в ходе прохождения практики.

4. Перечень подлежащих разработке вопросов: раскрыть теоретические факторы и особенности формирования международных транспортных коридоров, изучить роль формирования и развития международных транспортных коридоров в социально-экономической сфере государства, проанализировать международные транспортные коридоры с позиции интеграционных процессов, проанализировать развитие национальных транспортных сетей в трубопроводном и железнодорожном транспорте, изучить перспективы развития международных транспортных коридоров.

5. Работа иллюстрируется презентацией материалов, созданной с использованием приложения PowerPoint. Регламент доклада с презентацией материалов составляет 5-7 минут

6. Дата выдачи задания - 07.02.2022г.

Руководитель

Паша

(подпись)

Р.В.

(дата и подпись студента)

Задание принято к исполнению

Календарный план разработки дипломной работы

№ п/п	Наименование разделов	Объем работы	Срок выполнения	Отметка о выполнении
1	Подбор и изучение литературы	5%	07.02.2022 - 10.02.2022	Выполнено
2	Разработка 1-й главы	10%	08.02.2022- 20.02.2022	Выполнено
3	Проверка 1-й главы руководителем и доработка ее по замечаниям руководителя	10%	22.02.2022- 27.02.2022	Выполнено
4	Разработка 2-й главы	15%	01.03.2022- 13.03.2022	Выполнено
5	Проверка 2-й главы руководителем и ее доработка	10%	15.03.2022- 20.02.2022	Выполнено
6	Разработка 3-й главы	15%	22.03.2022- 03.04.2022	Выполнено
7	Проверка 3-й главы руководителем и ее доработка	10%	05.04.2022- 10.04.2022	Выполнено
8	Написание введения и заключения, представление законченной работы руководителю	5%	12.04.2022- 17.04.2022	Выполнено
9	Проверка руководителем законченной работы	5%	19.04.2022- 24.04.2022	Выполнено
10	Доработка по замечаниям руководителя и оформление работы	5%	26.04.2022- 08.05.2022	Выполнено
11	Написание доклада на защиту дипломной работы	5%	10.05.2022- 15.05.2022	Выполнено
12	Создание презентации на защиту дипломной работы	5%	16.05.2022 30.05.2022	Выполнено

Руководитель _____

Таму

(подпись)

Реферат

Пояснительная записка состоит из 63 страниц, 4 рисунков, 5 таблиц, 44 источника.

ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ АСПЕКТЫ ФАКТОРОВ И ОСОБЕННОСТИ ФОРМИРОВАНИЯ МЕЖДУНАРОДНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ КОРИДОРОВ, АНАЛИЗ МЕЖДУНАРОДНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ КОРИДОРОВ С ПОЗИЦИИ ИНТЕГРАЦИОННЫХ ИНТЕРЕСОВ, ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ МЕЖДУНАРОДНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ КОРИДОРОВ.

Целью исследования является изучение особенностей международных транспортных коридоров в качестве основного драйвера роста экономики.

Объектом исследования в дипломной работе является совокупность международных транспортных коридоров.

Предметом исследования являются характеристики и особенности, а также перспективы развития международных транспортных коридоров в России в качестве драйвера роста экономики.

В процессе выполнения работы был проведен анализ, осуществлена необходимость определения и оценки факторов, а также особенностей функционирования международных транспортных коридоров, которые оказали негативное влияние на объемы внешнеторгового оборота

Разработанные предложения позволяют повысить варианты будущего развития транспортной системы страны: инерционный вариант, энерго-сырьевой вариант, инновационный вариант

СОДЕРЖАНИЕ

ВВЕДЕНИЕ	6
1 ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ АСПЕКТЫ ФАКТОРОВ И ОБСТВЕННОСТИ ФОРМИРОВАНИЯ МЕЖДУНАРОДНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ КОРИДОРОВ.	9
1.1 Международные транспортные коридоры как экономическое явление	9
1.2 Понятие, виды и характеристики международных транспортных коридоров	13
1.3 Роль формирования и развития международных транспортных коридоров в социально-экономической сфере государства.....	17
2 АНАЛИЗ МЕЖДУНАРОДНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ КОРИДОРОВ С ПОЗИЦИИ ИНТЕГРАЦИОННЫХ ИНТЕРЕСОВ	21
2.1 Специфика развития транспортных систем ЕАЭС	21
2.2 Анализ развития национальных транспортных коридоров сетей в железнодорожном транспорте.....	24
2.3 Оценка текущего состояния международных транспортных коридоров ...	29
3 ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ МЕЖДУНАРОДНЫХ ТРАНСПРОТНЫХ КОРИДОРОВ	37
3.1 Направление развития международных транспортных перевозок и транзита в России.....	37
3.2 Направление повышения эффективности международных транспортных перевозок на территории России.....	44
ЗАКЛЮЧЕНИЕ	55
СПИСОК ИСПОЛЬЗУЕМЫХ ИСТОЧНИКОВ	59

ВВЕДЕНИЕ

Актуальность темы исследования заключается в том, что существует необходимость определения и оценки факторов, а также особенностей функционирования международных транспортных коридоров (далее МТК), которые оказали негативное влияние на объемы внешнеторгового оборота.

В России в двадцать первом веке развитие в качестве должно базироваться на стабильном экономическом развитии, которое основывается на структурной перестройке экономики, а также увеличении конкурентоспособности российской продукции и услуг на мировом рынке, а также интеграцию государства в изменяющуюся систему международных отношений, что предоставляло возможность занимать значимое место в мировой структуре.

Международное разделение труда, а также постоянное обострение конкуренции, при этом осуществление интеграционных процессов, спровоцировали формирование макро-логистических систем транснациональных корпораций, которые совершенствуют связи бизнес-структур в различных государствах, опираясь на разделение труда, партнерство.

Итогом развития международного взаимодействия и партнерства, а также углубления производственной кооперации является формирование и реализация концепции создания международных транспортных коридоров, которые функционируют согласовано в определенном направлении.

При расширении международного сотрудничества и интеграционных процессов, созданию и развитию международных транспортных коридоров принадлежит значимое место в решении транспортных проблем, которые связаны с обеспечением межгосударственных экономических и иных связей. Также это связано с целесообразностью формирования международной транспортной инфраструктуры, которая обладает техническими параметрами, а также обеспечивает использование совместимых технологий

перевозок в качестве базы интеграции национальных транспортных систем в мировую транспортную систему.

В рамках исследования немаловажным представляется место России в консолидации интеграционных инициатив по строительству международных транспортных коридоров в Евразии является значительным, а в пределах стратегии Китая получают развитие определенные международные транспортные коридоры. Данные МТК будут совершенствовать сообщение между государствами, ускорять создание линейных агломераций, увеличивая конкурентоспособность внутриматериковых и дальневосточных регионов государства, чем и обусловлена актуальность выбранной темы.

Целью исследования является изучение особенностей международных транспортных коридоров в качестве основного драйвера роста экономики.

Задачами исследования являются:

- раскрыть теоретические факторы и особенности формирования международных транспортных коридоров;
- изучить роль формирования и развития международных транспортных коридоров в социально-экономической сфере государства;
- проанализировать международные транспортные коридоры с позиции интеграционных процессов;
- проанализировать развитие национальных транспортных сетей в трубопроводном и железнодорожном транспорте;
- изучить перспективы развития международных транспортных коридоров.

Объектом исследования является совокупность международных транспортных коридоров.

Предметом исследования являются характеристики и особенности, а также перспективы развития международных транспортных коридоров в России в качестве драйвера роста экономики.

Теоретической основой исследования послужили труды, затрагивающие методологию решения научных проблем, связанных с

изучением особенностей международных транспортных коридоров, а также повышением эффективности развития транспортной системы, управления транспортными процессами, развития международных транспортных коридоров таких авторов, как Аникин Б. А., Гаджинский А. М., Григоренко В. Г., Леонтьев Р. Г., Курочкин Д. В., Дыбская В. В., Белов И. В., Неруша Ю. М., Стерлигова А. Н., Миротин Л. Б., Сергеев В. И., Неснов А. В., Иванова Н. С., Морозов В. Н., Чернявская Е. М., Хмель В. А., Троицкая Н.А., Пехтерев Ф.С., Стяжкин М.Н., Дергачев В.А., Кретов И.И., Курганов В.М. и других.

Информационной основой исследования послужили международные нормативно-правовые акты, учебные пособия и монографии, научные статьи и издания периодической печати, справочные материалы, научные исследования, статистические данные, ресурсы сети Интернет.

Методами исследования являются методы анализа и синтеза, теоретического анализа научной литературы, методы обобщения, статистического анализа.

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

1 ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ АСПЕКТЫ ФАКТОРОВ И ОСОБЕННОСТИ ФОРМИРОВАНИЯ МЕЖДУНАРОДНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ КОРИДОРОВ

1.1 Международные транспортные коридоры как экономическое явление

В научной литературе, которая посвящается логистическим процессам и транспортной сфере, активно применяются термины «транспортный коридор», «международный транспортный коридор», при этом термин транспортный коридор (далее ТК) был сформирован в процессе проведения исследований транспортных потоков в Европе Комиссией по внутреннему транспорту Европейской экономической комиссии ООН, которые были направлены на развитие транзитных перевозок [1].

В трудах, затрагивающих физическое планирование, термин транспортный коридор подразумевает определенное географическое пространство вдоль основного направления перевозок грузов и пассажиров внутри или между агломерациями, при этом коридоры нередко содержат одну дорогу, а также несколько маршрутов, проходящих параллельно [2].

Некоторыми авторами под термином международный транспортный коридор (далее МТК) понимается «организационно и экономически сбалансированная совокупность инфраструктурных объектов различных видов транспорта, из которых формируется технически оснащенная магистральная коммуникация, связывающая различные страны и обеспечивающая международные грузовые и пассажирские перевозки в направлении наибольшей концентрации» [3].

Иные ученые полагают, что «международные транспортные перевозки являются единством наиболее оснащенных с технической точки зрения магистральных транспортных коммуникаций, которые обеспечивают

пассажиры и грузы в международном сообщении на направлениях их значительной концентрации, которые связывают разные государства»[4].

Международные транспортные коридоры формируются для развития грузового и пассажирского сообщения, при этом сама инфраструктура МТК подразумевает наличие как железных дорог, так и морских портов, а наиболее значимым их элементом представляются автомобильные магистрали.

При использовании рассматриваемого понятия в научной литературе возможно отметить, что существует определенное смешение всевозможных подходов, которое обусловлено тем, что различные международные организации проектируют их на одинаковых пространствах, при этом на евразийском пространстве выделяются:

- Евроазиатская транспортная сеть;
- Панъевропейские транспортные коридоры;
- Трансъевропейская автомагистраль и железнодорожная магистраль;
- транспортные инициативы ЭСКАТО ООН;
- транспортные проекты СПЕКА[5].

Отдельными учеными к приведенному перечню причисляются такие коридоры, как Транссиб, Северный морской путь, автомобильный коридор «Западная Европа-Западный Китай».

Немаловажными представляются предпосылки развития международных транспортных коридоров, которые заключаются в осуществлении межгосударственной интеграции и формировании торгово-экономического взаимодействия, что предоставляет возможность сделать границы государств более прозрачными для транспортного сообщения.

Вследствие этого развернутая трактовка МТК была предоставлена на Общеевропейских конференциях по транспорту в 1993-1994 гг., согласно которой международные транспортные коридоры являются единством магистральных транспортных коммуникаций с обустройством и инфраструктурой, которые связывают крупные транспортные узлы, в

пределах которого применяются всевозможные виды транспорта, которые обеспечивают перевозки пассажиров и товаров в международном сообщении на направлении их значительной концентрации [6].

В литературе обширно применяется трактовка, предоставленная авторами, согласно которой МТК являются концентрацией на основных направлениях транспорта общего пользования и телекоммуникаций, при этом концентрация материальных, финансовых потоков, качества обслуживания, что позволяет ускорять оборачиваемость капиталов и синхронизацию происхождения товаров, денежных средств [7].

Согласно программам развития транспорта в постсоветских государствах под международными транспортными коридорами понимаются отдельные составляющие транспортных систем, которые в комплексе формируют транспортное направление или маршруты, по которым проводятся глобальные международные грузовые и пассажирские перевозки [8]. В подобном случае преобладает именно отраслевой подход к данному феномену, а развитие МТК объясняется действием факторов, к которым относится изменение в географии мировой экономики и торговли, повышение темпов внедрения современных транспортных и логистических систем.

Создание многоуровневой системы международных транспортных коридоров заключается в обширном привлечении государств и регионов в международную торговлю, в которой важную роль играет промежуточная продукция, например, полуфабрикаты, оборудование, которые нуждаются в точных доставках. Перевозка грузов и пассажиров посредством разных видов транспорта с созданием цепочки мультимодальных и интермодальных перевозок предоставляет возможность ускорения сообщения, увеличить его надежность.

Значительное влияние на развитие международных транспортных коридоров оказывают геополитическое соображение государств, нацеленность при помощи современной инфраструктуры усиление

внешнеполитического влияния, понижение геополитических рисков выхода на основные рынки.

Немаловажными представляются проекты интермодальных транспортных коридоров ЭСКАТО [9], которые совпадают с проектами развития наземного транспорта в Азии, при этом с недавнего времени ЭСКАТО занимает место посредника региональной и субрегиональной интеграции, при этом наиболее важное место отводится развитию транспортной и логистической сферы.

Вместе с ЕЭК ООН ЭСКАТО поддерживает рабочую группу по транспорту и пересечению границ СПЕКА [10], при этом упрощение перевозок и улучшение систем логистики являются приоритетными целями ЭСКАТО, для чего государствам предоставляется политическая поддержка и техническая помощь [11].

Подходы структур ООН к международным транспортным коридорам определены тем, что инфраструктура транспорта позволяет развивать внешнюю торговлю государств, при этом последняя является немаловажным фактором в их экономическом росте (см. рисунок 1).



Рисунок 1- Интегрированная карта транспортных коридоров ЭСКАТО

Стоит отметить, что динамика международных транспортных коридоров является отражением технического прогресса на транспорте, глобализации и регионализации мировой экономики, геополитических интересов государств-участников в развитие международного сообщения.

С этой позиции международные транспортные коридоры являются согласованным развитием и унификацией технических параметров национальных магистральных направлений государств, которые формируют международное направление перевозок между крупными центрами производств и потребления, национальных норм регулирования транзитных и внешнеторговых перевозок, логистической деятельности и внедрения интермодальных технологий в доставке грузов.

1.2 Понятие, виды и характеристики международных транспортных коридоров

В развитии международного взаимодействия и углубления производственной кооперации, наиболее важное место отводится созданию сети международных транспортных коридоров, при этом это связано с решением транспортных вопросов, основанных на расширении межгосударственных транспортно-экономических связей, с формированием международной транспортной инфраструктуры, которая обладает общими техническими параметрами. При этом, данной инфраструктурой обеспечивается использование технологий перевозок в качестве базы интеграции национальных транспортных систем в мировую систему.

Транспортные коридоры для транзитных перевозок по России протекают по различным регионам, которые обладают залежами ископаемых, вследствие чего представляются перспективными с позиции их освоения.

Транзит по России является транзитом по единой территории, на которой действует общее законодательство, а также таможенное законодательство, при этом конкуренты вынуждены подбирать компромиссные решения, опираясь на интересы различных суверенных государств.

Развитие МТК и транзитных перевозок является для России важным фактором развития и укрепления позиции в мировой экономике, при этом значимым представляется выход на определенный уровень взаимодействия.

В России понятие МТК нередко используется в упрощенной трактовке, под которой подразумевается существование движенческих мощностей, при этом основной идеей транспортных коридоров является концентрация транспортных, грузовых, пассажирских потоков на магистралях, которые обладают максимальной пропускной способностью. Это позволяет ускорять грузовые и пассажирские перевозки, их удешевление посредством формирования эффекта масштаба и синергического эффекта посредством взаимодействия различных видов транспорта.

В деловом обороте международные транспортные коридоры являются унифицированным единством путевой и грузообрабатывающей инфраструктуры, грузовых единиц, организационно-правовых и институциональных механизмов, взаимных преференций хозяйствующих субъектов, что обеспечивает грузовую и инвестиционную привлекательность.

Стоит отметить, что с позиции Основополагающих принципов устойчивого пространственного развития Евразийского континента [12], международные транспортные коридоры являются региональными стимулами, которыми обладает региональное и местное хозяйство посредством инвестиций.

Опираясь на приведенный документ, для пространственного планирования региональных стимулов приоритетным значением обладают большие транспортные узлы, к примеру, пересечение скоростных автотрасс;

аэропорты; речные порты. Их влияние затрагивает значительные территории, включая весь регион.

С технологической позиции международные транспортные коридоры являются высокотехнологическими транспортными системами, которые сконцентрированы на основных направлениях транспорта общего пользования и телекоммуникациях, при этом с позиции экономики ЕЭК ООН определяется международные транспортные коридоры в качестве элемента национальной или международной транспортной системы, обеспечивающей международные грузовые и пассажирские перевозки между определенными географическими районами, включая стационарные устройства и подвижные составы всех видов транспорта. При этом в нее включаются технологические, организационные и правовые условия осуществления перевозок, при этом с позиции логистики международные транспортные коридоры являются совокупностью наземных и водных транспортных путей, обладающих определенной инфраструктурой.

Таблица 1– Классификация международных транспортных коридоров

Признаки классификации	Разряды классификаций					
Во виду пути	Наземные		Морские		Наземно-морские	Воздушные
По мировым зонам функционирования	Панъевропейские			Евро-азиатские		СВА
По отношению К РФ в целом	Проходящие по территории РФ				Не проходящие по территории РФ	
По виду перевозок	Грузовые			Пассажирские		Грузопассажирские
По виду транспорта	Железнодорожные	Автомобильные	Морские	Речные	Воздушные	Смешанные
По составу инфраструктур	ПГНИ-ПРМИ-ПГНИ			ПГНИ-ПРМИ-ПРТИ		ПРТИ-ПРМИ-ПРТИ
По соотношению противоположных грузопотоков	Двухсторонние			Неравносторонние		Односторонние

Необходимо подчеркнуть, что изначальный принцип создания транспортных коридоров в России был предусмотрен планом ГОЭЛРО 1

(1921 г.) и состоял в создании полимагистралей в качестве «основного средства межрегионального товарообмена, что обуславливает разделение МТК на несколько видов в соответствии с целями создания транспортных коридоров, уровня взаимодействия заинтересованных в его создании сторон и характера регулирования транспортной, торговой и экономической деятельности транспортных коридоры - это транзитные, торговые и развивающие МТК»[13].

Транзитные транспортные коридоры разделяются на несколько видов:

«- лэндбридж (landbridge) - сухопутное соединение порта, куда груз доставляется морем, с портом на противоположном побережье континента, откуда морская перевозка продолжается;

- минибридж (minibridge) - сухопутное соединение порта, куда груз доставляется морем, с пунктом назначения на противоположном побережье континента;

- микробридж (microbridge) - сухопутное соединение порта, куда груз доставляется морем, с пунктом назначения в глубине континента»[14].

Важное место в логистическом транспортном обеспечении и цепях поставок занимают торговые транспортные коридоры, вследствие чего, опираясь на трактовку Всемирного банка, торговый транспортный коридор является единством транспортной и логистической инфраструктуры, а также услуг, которая управляется национальными и международными региональными органами, что способствует развитию торговых и транспортных потоков между центрами экономической деятельности[16].

Многие транспортные коридоры базируются на существующих коммуникациях, которые совершенствуются посредством единых стандартов, что позволяет обеспечить свободное движение транспортных средств, при этом специфика и параметры терминалов в узловых пунктах подбираются на базе свободной перевалки и хранения груза, а также возможности исполнения логистических операций с товарами, обслуживанием транспортных средств.

Таким образом, формирование и развитие международных транспортных коридоров представляет собой предмет международных соглашений, которые заключаются в различных частях мира, при этом данные соглашения подразумевают привлечение к формированию транспортных коридоров больших ресурсов, а также стабилизацию законодательства и различных процедур, которые используются при перевозках по транспортным коридорам.

1.3 Роль формирования и развития международных транспортных коридоров в социально-экономической сфере государства

Итогом развития международного взаимодействия и производственной кооперации является формирование концепции международных транспортных коридоров, которые функционирующих в определенном направлении, которые опираются на стандарты международного уровня.

Согласно мнению экспертной группы ЕЭК, понятие МТК подразумевает, что это элемент национальной или международной транспортной системы, обеспечивающей международные грузовые и пассажирские перевозки между отдельными государствами, районами, а также единство организационных, технологических и правовых условий осуществления перевозок [17], о чем упоминалось ранее.

Опираясь на это, можно подчеркнуть, что инфраструктуры международных транспортных коридоров изучаются с позиции содержания в них постоянных устройств, универсальных видов транспорта, которые относятся к МТК, которые размещены на границах участков коридоров.

Необходимо подчеркнуть, что к МТК также относятся оснащенные магистрали и объекты, которые концентрируют в себе внешнеторговые и транзитные грузопотоки и пассажиропотоки, а также элементы транспортной сети, которые обладают положительными возможностями привлечения на них потоков.

Приоритетными целями формирования и развития международных транспортных коридоров представляется формирование положительных условий для привлечения на национальные транспортные коммуникации сообщения внутри государств, что позволяет продуктивно удовлетворять экономические потребности в транспортных услугах. Данные цели заключаются в необходимости расширения внешнеторгового взаимодействия, увеличении конкурентоспособности российских производителей продукции, а также транспортных предприятий[18].

Функционирование международных транспортных коридоров взаимосвязано и оказывает влияние на продовольственную, военную, демографическую, технологическую сферы безопасности, что обуславливается глобализацией мировой экономики, а также необходимостью следования международным стандартам для различных направлений обслуживания в коридорах. При этом, увеличение требований к качеству транспортной инфраструктуры провоцирует необходимость повышения качества оборудования, использования современных логистических методов обслуживания грузопотоков, опираясь на синхронное взаимодействие различных видов транспорта, комплексов, таможенных служб[19].

Стоит отметить, что значимой гарантией технологической успешности азиатских государств представляется осуществление грамотной государственной технологической политики, опираясь на которую осуществляется отбор для функционирования тех компаний, которые ввозят в страну наиболее современные и инновационные технологии, вследствие чего существуют основания полагать, что грамотно сформированной политике государства международные транспортные коридоры представляют собой проводников технологического прогресса, источник развития рынка транспорта[20].

Международные транспортные коридоры позволяют обеспечить глобальный кооперационный обмен товарными грузами, а также поступления в бюджет государств, через которые они прокладываются.

Опираясь на это, можно подчеркнуть, что среди различных видов экономической выгоды наиболее привлекательной с позиции обслуживания международных транзитов, является то, что МТК должны проходить по территориям определенных государств, например, транзиты по территории Польши, Германии, Австрии, стран Балтии, которые составляют свыше 18% доходов бюджета данных государств. Также транзитные страны обладают прямым инвестированием в развитие инфраструктуры, вследствие чего представляют собой объекты внедрения современных транспортных технологий, при этом транзит изучается с позиции составляющей бизнеса, которая участвует в ВВП государства, а также значимой составляющей международного места государства на мировой арене[21].

При этом, нельзя не видеть и косвенный экономический эффект функционирования МТК, заключающийся в развитии регионов страны, находящихся в зоне их транспортно-экономического тяготения. Регионы получают импульс не только транспортного, но и производственного, социально-экономического развития.

Для России развитие и модернизация системы международных транспортных коридоров имеет особое значение. Прогнозные оценки развития мировой экономики говорят о том, что основные финансовые и товарные потоки «будут сосредоточены в треугольнике США - Европа - Дальний Восток. Причем наиболее интенсивное развитие торговли ожидается между рынками Юго-Восточной Азии и Европы. В 2011 г. ЕС снова опередил США по объему товарооборота с Китаем (данная тенденция прослеживается на протяжении последних 5 лет) и стал его главным торговым партнером (удельный вес 15,6 % в то время, как у США - 12,3 %1)». При сохранении данной тенденции, следует ожидать дальнейшего развития торгово-экономических связей между Европой и КНР. На

сегодняшний день объем товарооборота между ними исчисляется суммой более 500 млрд. дол.

В связи с этим важнейшей задачей России является реализация своего транспортно-географического потенциала в качестве транзитного моста между Европой и странами Дальнего Востока.

В отличие от ряда других стран, через которые также проходят транспортные коридоры, Россия занимает стратегическое транспортно-географическое положение, позволяющее формировать на ее территории развитую систему МТК как в меридиональном, так и в широтном направлениях. Это позволяет сформировать на территории России логистические центры глобального уровня, связывающие между собой МТК в единую международную транзитную транспортно-логистическую сеть, что обеспечит ускорение циркуляции грузопотоков на всем экономическом пространстве Евразии[22].

Коммуникации, обеспечивающие международные перевозки, являются опорными магистралями и узлами транспортной сети России, практически все входят в международные транспортные соглашения, обладают достаточной пропускной способностью.

Таким образом, на направлениях международных перевозок существуют объекты транспортной, таможенной и телекоммуникационной инфраструктур, к которым причисляются железнодорожные линии, автодороги, внутренние водные пути, морские порты, а также пункты пропуска через границы государств, которые необходимы для осуществления таможенных процедур.

Можно сделать вывод, что несмотря на приведенные положительные аспекты, политика формирования и развития международных транспортных коридоров в России нуждается в совершенствовании.

2 АНАЛИЗ МЕЖДУНАРОДНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ КОРИДОРОВ С ПОЗИЦИИ ИНТЕГРАЦИОННЫХ ИНТЕРЕСОВ

2.1 Специфика развития транспортных систем ЕАЭС

При распаде СССР были сформированы новые государства, а также определены государственные границы, которые в дальнейшем стали основой для транспортной сети, которая складывалась в пределах социалистической экономической интеграции.

Стоит отметить, что созданные государства во многих случаях получали ограниченные транспортные контакты с соседними государствами дальнего и ближнего зарубежья, при этом структура транспортных сетей и положение государств на территориях бывшего СССР сделали его транзитным, а также у некоторых стран повысились транзитные возможности, под которыми подразумевается единство предпосылок развития внешнего спроса на провоз зарубежной продукции по национальным коммуникационным каналам (Белоруссия, Грузия, Казахстан, Украина).

При этом, иные страны стали транзитно-зависимыми государствами, а именно Армения, Киргизия, Таджикистан.

Стоит отметить, что транзитные проблемы в государствах обусловлены тем, что для транспортировки грузов из Казахстана в ЕС необходимо пересекать территорию России и Белоруссии, а наиболее сложным направлением представляется доставка грузов из Таджикистана, Узбекистана, при этом в пределах ЕАЭС из множества торгово-транспортных связей лишь у трех государства возможно прямое сообщение (Белоруссия, Россия, Казахстан, Киргизия).

Данная ситуация демонстрирует специфику соседства и расположения новых государств в отношении приоритетных внешних рынков (см. табл. 2).

Таблица 2 – Специфика соседства новых государств

Государства	Число соседей	Число постсоветских соседей	Страны с выходом к морю
Страны ЕАЭС			
Россия	14	8	+
Казахстан	5	4	-
Белоруссия	5	4	-
Киргизия	4	3	-
Армения	4	2	-
Другие постсоветские страны			
Узбекистан	5	4	-
Украина	7	3	+
Азербайджан	4	3	-
Грузия	4	3	+
Таджикистан	4	2	-
Туркменистан	4	2	-

Стоит отметить, что транзитные проблемы в государствах обусловлены тем, что для транспортировки грузов из Казахстана в ЕС необходимо пересекать территорию России и Белоруссии, а наиболее сложным направлением представляется доставка грузов из Таджикистана, Узбекистана, при этом в пределах ЕАЭС из множества торгово-транспортных связей лишь у трех государства возможно прямое сообщение (Белоруссия, Россия, Казахстан, Киргизия).

Армения среди иных государств-участников ЕАЭС не обладает прямым сообщением ни с одним партнером по Союзу, а фактор прямого соседства значительно влияет на развитие взаимных торговых связей, вследствие чего из объемов взаимной торговли стран ЕАЭС еще в 2019 г. 59% относилось к торговле между Белоруссией и Россией, а 31% между Россией и Казахстаном. Торговля, которая нуждается в транзитных перевозках, обладает лишь 8% взаимной торговли.

Размеры различных стран, а также транспортное развитие и развитие логистических сетей, связей, в том числе и транзитные возможности, уровень их применения в постсоветских государствах обладают значительными отличиями, при этом в общем грузообороте транспорта государств-членов ЕАЭС на долю России приходится 85%, при этом на Армению и Киргизию приходится 0,7% и 0,4%.

Приоритетная доля оборота грузов в ЕАЭС по типам транспорта относится к трубопроводному и железнодорожному транспорту, вследствие чего необходимо привести сравнение государств по качеству транспортного обслуживания (см. табл.3)

Таблица 3 – Государства-члены ЕАЭС в глобальном рейтинге эффективности логистики за 2007-2018 гг.[23]

Страны	2007	2010	2012	2014	2016	2018
Армения	95	114	103	95	141	92
Белоруссия	106	-	-94	102	120	103
Казахстан	74	65	89	91	77	71
Киргизия	111	94	133	152	146	108
Россия	78	97	98	93	99	75

За исследуемый период среди государств-участников ЕАЭС стабильную лидерскую позицию занимал Казахстан, а завершает рейтинг Киргизия, при этом государствами были значительно повышены свои позиции в рейтинге за данный период, лидерство в котором принадлежит наиболее крупным портовым странам (Швеции, Японии, Сингапuru, Германии).

Функционирование национальных транспортных систем государств-участников ЕАЭС находится в сильной зависимости от международных

перевозок, вследствие чего необходимо изучить динамику транспортного сегмента в ВВП по странам ЕАЭС (см. рисунок 3).

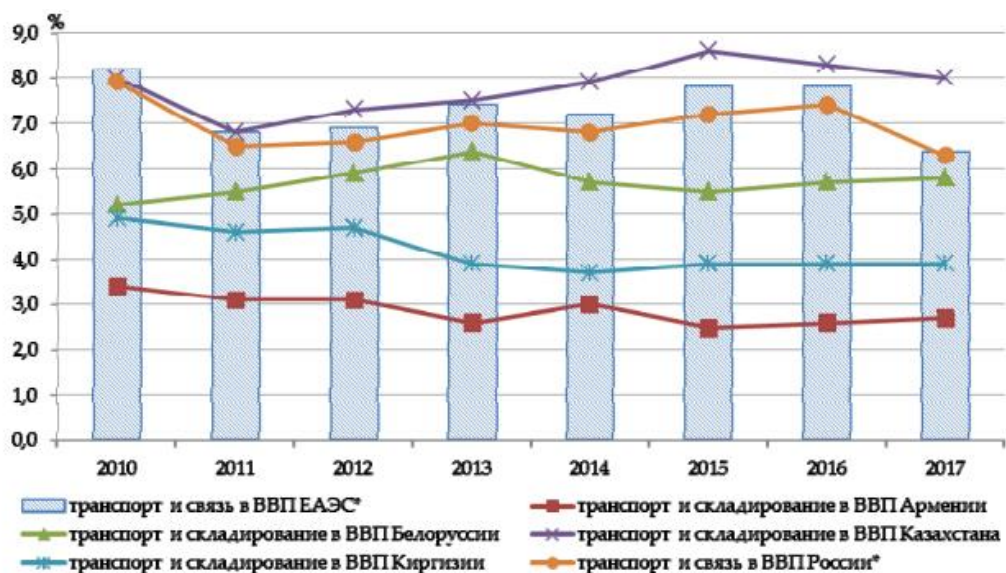


Рисунок 2 – Доля транспортного сегмента в структуре ВВП, %[24]

Стоит отметить, что портовый Гонконг занимает двенадцатое место в рейтинге, а Китай – 26, при этом Узбекистан в данном рейтинге занимает лишь 99 место, а Грузия – 119.

В целом же у всех стран за исключением Казахстана доля транспорта в ВВП сократилась, что отражает неустойчивую динамику национальных экономик в этот период.

2.2 Анализ развития национальных транспортных сетей в трубопроводном и железнодорожном транспорте

Осуществление адаптации национальной транспортной сети к требованиям, направленным на укрепление национального суверенитета и аспекты международного экономического сотрудничества, представляется наиболее значимой задачей развития внутри государства. Направления развития транспортного пространства внутри государств с позиции

трактовки положений политики базируются в стратегических национальных документах.

К примеру, в Армении подобным документом является Armenian Transport Sector Development Strategy 2023 (Стратегия 2023 развития транспортного сектора Армении), а в Белоруссии - Стратегия инновационного развития транспортного комплекса Республики Беларусь до 2030 г.

При этом в Казахстане данная программа именуется Государственной программой развития и интеграции инфраструктуры транспортной системы до 2023 г.

В России существует Транспортная стратегия РФ на период до 2030 г.

В постсоветских странах в сфере транспортной политики выражается нацеленность на сокращение транзитной зависимости от соседей, при этом государствами акцентируется внимание на повышении привлекательности транспортных систем для международного транзита, что позволяет получить дополнительные доходы от экспорта транспортных услуг, а также экономический эффект от повышения качества услуг.

Возможными путями транзитного сообщения по транспортным сетям государств-членов ЕАЭС являются в первую очередь потоки широтной направленности, при этом взаимоположение стран является таковым, что наибольшая транзитная рента и сообщение с мировыми рынками получается лишь при согласованном совершенствовании и развитии транспортных сетей.

Стоит отметить, что при развитии государственности в рассматриваемых странах внимание акцентировалось на ослаблении транспортной зависимости от соседствующих государств, а также понижении транзитных расходов, что позволяло укреплять транспортную независимость, при этом понимание необходимости взаимодействия и партнерства транспортно-логистической области появилось позднее, когда наступил период восстановительного роста.

Использование геоэкономических подходов демонстрирует повышенный интерес государств в создании международных транспортных коридоров, при этом крупные сети транспорта были связаны с строительством трубопровода. Именно данный аспект обеспечивал сообщение между странами-потребителями, вследствие чего создавались перспективы замены транзитных путей, следовательно, влияние на географическое расположение трубопроводов оказывали данные факторы.

Значимым представляется то, что первый этап базируется на увеличении объемов добычи нефти, вследствие чего сформировалась необходимость строительства выхода к портам России для Казахстана. Был построен нефтепровод, который связывал несколько пунктов, а именно Астрахань, Тенгиз и Новороссийск, при этом для экспортирования нефти были применены иные нефтепроводы, которые были построены еще в период СССР, соединившие Узень, Самару, Баку, Новороссийск и другие города.

Услугами казахского нефтепровода пользовались и различные государства, к примеру, Азербайджан, при этом на базе нефтепровода выстраивались иные связи, к примеру с Туркменистаном. Данная связь была ограничена пропускной способностью, вследствие чего для экспортирования нефти использовался трубопровод, связывавший Баку с Джейханом.

В дальнейшем выстраивались и иные нефтепроводные пути, к примеру, соединявшие Баку с Эрзерумом, что предоставило возможность поставлять нефть в Турцию через Грузию. Однако существовал недостаток, который заключался в том, что вследствие отсутствия в Турции собственного газа, а также его постоянной нехватки, государством закупался газ у России. При этом, для поставок из России использовался данный трубопровод[25].

Немаловажным представляется то, что с определенного времени значимое место стала занимать Грузия с позиции формирования международных транспортных коридоров, взаимосвязанных с прокладкой трубопроводов, Грузия стала принимать активное участие в экспорте газа из

Азербайджана. Начиная с 2020 г. поставки из Грузии стали направляться в Европу по построенному Южному газовому коридору.

Для сокращения геополитических рисков в сфере поставок газа, начиная с 2010-ых гг. был возведен трубопровод, который позволял транспортировать газ из Ирана в Армению, при этом, значимым фактором является увеличение потребления в Китае углеводородов, вследствие чего прокладывался трубопровод из Казахстана в Китай, что позволило экспортировать нефть.

Начиная с 2012 г. снабжение ресурсами потребовалось западным регионам, вследствие чего Китаем была проложена целая цепь газопроводов из Туркменистана, вследствие чего произошел скачок транзитного значения Казахстана на международной арене, при этом для построения более короткого пути Китаем при взаимодействии с другими государствами был возведен нефтепровод ВСТО, который соединялся с другим нефтепроводом (Туймазы-Ангарск). Данный нефтепровод проложен через Омск и Новосибирск и идет по территориям Казахстана, при этом для поставок на китайский рынок природных ресурсов Россией использовался другой путь (нефтепровод Омск-Алашанькоу).

В настоящее время просходит обширное строительство трубопроводов, поскольку Россия нацелена на диверсификацию маршрутов поставок природных ресурсов для потребителей Европы. Подобные действия представляют возможность сократить зависимость государств от стран, использующих транзитные пути. Это обусловлено как экономическими, так и политическими аспектами.

Стоит отметить, что на современном этапе было прекращено экспортирование природных ресурсов, а именно нефти, с использованием портом балтийских государств, вследствие чего было отмечено сокращение поставки ресурсов по нефтепроводу «Дружба».

Отдельно необходимо подчеркнуть, что заметное изменились транзитные доходы балтийских государств, а также Белоруссии[26]. При

этом произошло увеличение прибылей множества компаний России, вследствие чего было начато строительство новых путей («Турецкий поток», «Северный поток-2»).

Приведенные новые пути оказали влияние на ослабление транзитной зависимости России от Украины, при этом между государства была выстроена сеть поставок газа из соседних государств (Восточной Европы), что позволило разнообразить импортные маршруты.

При этом у государств была нацеленность на корректирование национальных железнодорожных путей, что обусловлено тем, что множество железнодорожных путей проложено через приграничные территории.

Транзит как следствие несоответствия унаследованной транспортной сети новым государственным границам наблюдался на границах России и Казахстана, России, Казахстана и Киргизии, Узбекистана и Туркменистана. Пересечение грузами таможенных границ соседей вызывало замедление и удорожание их доставка, а наиболее активно адаптировал свою железнодорожную сеть к изменившимся геополитическим и экономическим условиям Казахстан.

В настоящее время данный «сухой порт» является одним из звеньев Трансазиатского ТК с ежегодным объемом грузооборота около 20 млн т 25, а для улучшения межрегионального сообщения Казахстан пошел на строительство железнодорожных линий в обход российской территории. В 2001 г. была введена в эксплуатацию железная дорога Аксу–Дегелен, соединившая Павлодарскую и Восточно–Казахстанскую области, минуя Алтайский край, затем построена дорога Алтынсарино–Хромтау между Костанайской и Актюбинской областями. В 2008 г. открыт 153-километровый участок

В России этот фактор сработал с некоторым опозданием в результате резкого ухудшения отношения с Украиной. В 2017 г. была открыта железная дорога Журавка – Миллерово протяженностью 137 км в обход украинской территории.

В целом же «адаптация российских железных дорог к появлению новых границ свелась в основном к созданию пограничных станций и пунктов пропуска. В России главный акцент в связи с произошедшей геополитической трансформацией и последующей экономической дезинтеграцией был сделан на развитии пропускной способности собственных морских портов и припортовой инфраструктуры».

2.3 Оценка текущего состояния международных транспортных коридоров России

Формирование и развитие международных транспортных коридоров необходимо не только с коммерческой точки зрения, но и имеет экономическую, политическую, технологическую значимость.

Именно благодаря международным транспортным коридорам появляется возможность синхронизации товарообмена между странами, уменьшается себестоимость грузоперевозок, возрастает возможность единовременного развития транспортной инфраструктуры в целом.

В настоящее время по территории России проходит 2 евроазиатских транспортных коридора («Транссиб» и «Север-Юг»), «Северный морской путь», «Приморье-1», «Приморье-2», а также панъевропейские транспортные коридоры №1, №2 и №9 (рисунок 4).

Евроазиатский коридор « "Транссиб" TS Центральная Европа - Москва - Екатеринбург - Красноярск - Хабаровск - Владивосток/Находка. Система ответвлений: на Санкт-Петербург, Киев, Новороссийск, Казахстан, Монголию, Китай и Корею.



Рисунок 3 – Транспортные евроазиатские коридоры

Евроазиатский коридор « "Транссиб" TS Центральная Европа - Москва - Екатеринбург - Красноярск - Хабаровск - Владивосток/Находка. Система ответвлений: на Санкт-Петербург, Киев, Новороссийск, Казахстан, Монголию, Китай и Корею. Сопряжение с панъевропейскими транспортными коридорами №№ 2,3, 9 3 Коридор "Приморье- 1" PR1 Харбин - Гродеково - Владивосток/Находка/Восточный - порты АТР 4 Коридор "Приморье- 2" PR2 Хуньчунь - Краскино - Посьет/Зарубино - порты АТР 5 Панъевропейский транспортный коридор № 1 PE1 Хельсинки — Таллинн — Рига — Каунас и Клайпеда — Варшава и Гданьск. Ответвление Рига - Калининград - Гданьск 6 Панъевропейский транспортный коридор №2 PE2 Берлин — Познань — Варшава — Брест — Минск — Смоленск — Москва — Нижний Новгород. Предполагается продолжение до Екатеринбурга. (Включен в состав коридора «Транссиб») 7 Панъевропейский транспортный коридор № 9 PE9 Хельсинки — Выборг — Санкт-Петербург — Псков — Москва — Калининград — Киев — Любашевка/Роздильна (Украина) — Кишинёв — Бухарест — Димитровград — Александрополис. Ветви: Хельсинки — Санкт-Петербург — Москва (ветвь А); Калининград — Киев (ветвь Б); Калининград — Вильнюс — Минск (ветвь В). Участок

панъевропейского транспортного коридора № 9 граница Финляндии - С.Петербург - Москва включен в состав коридора "Север - Юг"».

Ведущее место в государственной политике России по формированию международных транспортных коридоров занимает Транссиб – мощная двухпутная электрифицированная железнодорожная линия протяженностью около 10 тыс. км, оборудованная современными средствами информатизации и связи. Она является самой протяженной и самой загруженной железной дорогой в мире, естественным продолжением общеевропейского транспортного коридора 2 (Берлин – Варшава – Минск – Москва).

Согласно «Стратегии развития железнодорожного транспорта в РФ до 2030 г. планируется специализация БАМа на пропуске тяжеловесных поездов и перевод всего грузового движения с Транссиба на БАМ, в то время как Транссиб будет специализироваться на пропуске специализированных контейнерных поездов и пассажирском движении. По существу, Транссиб и БАМ превращают в реальность актуальную идею создания Трансконтинентальной железнодорожной магистрали Токио – Сахалин – Комсомольск-на-Амуре – БАМ – Транссиб – Москва – Минск – Варшава – Берлин – Лондон (благодаря уже действующему тоннелю под проливом ЛаМанш)».

Современные технические возможности Транссиба позволяют перевозить 100–120 млн. т. грузов в год. При этом суммарный объем железнодорожного транзита через территорию нашей страны в период с 2015 по 2020 только снижается. В то время как грузооборот, осуществляемый южным круглым морским путем, только между Евросоюзом, Японией, Республикой Кореей и Китаем составил 900 млн. т. по итогам 2020 г., т. е. в 45 раз больше.

Если говорить только о контейнерных перевозках, то в настоящее время по Транссибу перевозится немногим более 1 % от общего объема перевозок грузов в контейнерах между Европой и Азией. Железным дорогам очень сложно конкурировать с морским транспортом. Они продолжают

проигрывать в себестоимости перевозок, особенно после ввода в эксплуатацию сверхприбыльных морских контейнеровозов, способных брать на борт до 11–13,6 тыс. контейнеров в ДФЭ.

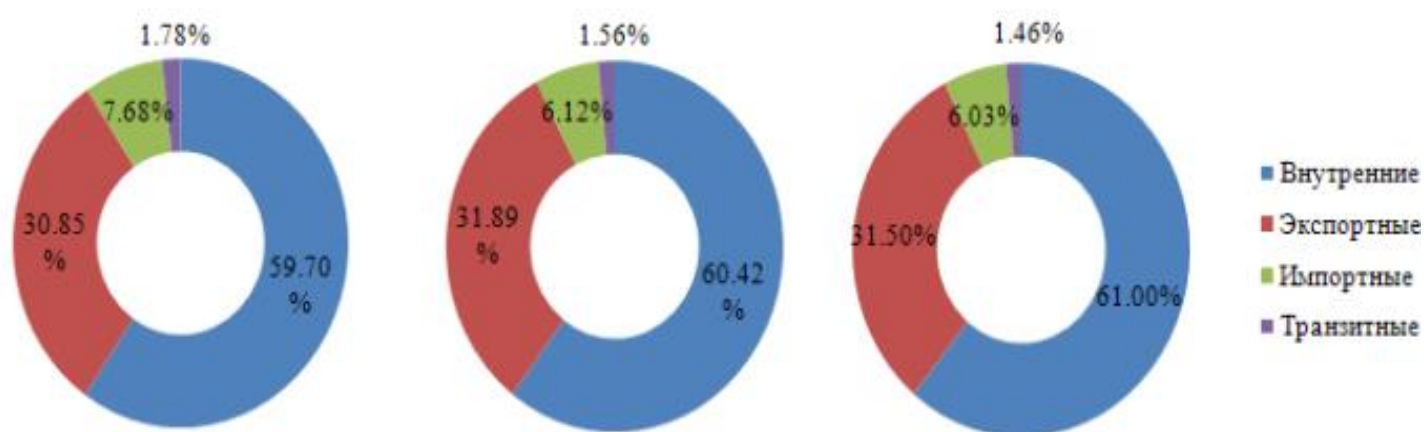


Рисунок 4 – Изменение структуры грузоперевозок железнодорожным транспортом в 2019-2021 гг., %

Успешным результатом, как считают специалисты, можно считать, когда 5–6 % «евроазиатской торговли и соответственно контейнерных перевозок будет проходить через российские транзитные системы. Технические возможности Транссиба вместе с БАМом позволяют перевозить до 1 млн контейнеров в ДФЭ в год, из них 300 тыс. в транзитном сообщении. В 2004 г. был достигнут максимум в перевозке транзитных контейнеров 174 тыс. в ДФЭ. Но с 2006 г. показатели транзита вернулись к уровню 1990-х гг.»

В 2015 г. объем перевозок сократился до 18 тыс. контейнеров в ДФЭ. С ослаблением мирового экономического кризиса стал наблюдаться рост грузоперевозок и в 2019 г. в транзитном сообщении по Транссибу было перевезено 102 тыс. контейнеров в ДФЭ, из них в составе контейнерных поездов – 69,7 тыс.

Важным конкурентным преимуществом Транссиба является время следования груза в пути и скорость его передвижения. Для этого внедрена технология использования ускоренных контейнерных поездов, способных развивать маршрутную скорость до 1 200 км в сутки и доставлять груз из стран АТР в Западную Европу за 9 суток, что дает экономию свыше 300 долл. на каждом контейнере.

В настоящее время в неделю формируется 10–11 таких контейнерных поездов. А реализация в 2020 г. экспериментального проекта «Транссиб за семь суток» показала, что можно еще больше повысить маршрутную скорость доставки контейнеров – до 1500 км в сутки к 2021 г. С целью ускорения следования транзитных контейнеров был введен специальный сопроводительный документ – унифицированная накладная, позволяющая доставить груз без переоформления перевозочных документов на границе в соответствии с транспортным правом принимающей стороны.

Таким образом, исключается задержка грузов на пограничных станциях, а время досмотра грузов сокращается с трёх дней до 1,5 часа, т. к. унифицированная докладная доступна в электронном виде и позволяет предварительно декларировать груз, оперативно вносить изменения еще до прихода его в пункт назначения.

По территории России проходит около 60 % маршрута Коридора. Стержневым является железнодорожное направление Бусловская – Астрахань протяжённостью 2513 км.

Транспортную инфраструктуру МТК «Приморье - 1» составляют пункты пропуска через государственную границу РФ (автомобильный «Пограничный», железнодорожный «Пограничный»), автомобильные дороги (Уссурийск – Пограничный – Госграница, от Уссурийска (км 658) до дороги федерального значения А-370 «Уссури» Хабаровск – Владивосток (км 733) и Владивосток – Находка – порт Восточный), железнодорожную инфраструктуру и портовую (морские порты: Владивосток, Находка,

Восточный). Транспортный коридор «Приморье-2» соединяет китайскую провинцию Цзилинь с портами Славянка, Зарубино и Посьет.

Цель создания МТК «Приморье-1» и «Приморье-2» – укрепление экономического международного сотрудничества между странами-участниками, интеграция Российской Федерации в экономику стран АТР, социально-экономическое развитие прилегающих территорий, которые в первую очередь включают Дальний Восток и Байкальский регион.

На сегодняшний день МТК «Приморье-1» и «Приморье-2» неконкурентоспособны из-за небольшой пропускной способности участков, административных барьеров и других факторов. Развитие же МТК является средством реализации транзитного потенциала Дальнего Востока, который обусловлен не только вектором внешнеполитического развития России, но и геоэкономическим расположением данных территорий, спецификой международных связей и международной интеграции.

Цель развития коридоров заключается в укреплении экономического международного сотрудничества, интеграции России в экономику стран Азиатско-Тихоокеанского региона, социально-экономическом развитии территории Дальнего Востока и Байкальского региона.

Разработанная Министерством транспорта РФ «Транспортная стратегия России на период до 2030 г.» предусматривает:

- формирование опорной транспортной сети без разрывов и узких мест;
- ликвидацию диспропорций в уровне развития транспортной инфраструктуры в отдельных регионах страны;
- реализацию приоритетных инфраструктурных проектов, обеспечивающих единство транспортной системы;
- развитие опорной транспортной сети на принципах национальных транспортных коридоров;

– стыковку национальных транспортных коридоров с МТК европейской и азиатской транспортными систем

В качестве основных препятствий для развития МТК можно выделить: таможенные проблемы, разная степень готовности отдельных сегментов инфраструктуры к обслуживанию растущего грузопотока, отсутствие возможности оперативного реагирования на изменения рынка с помощью тарифной составляющей и единой системы государственного регулирования транзитных перевозок грузов, а также единого правового и информационного пространства.

Существенную роль в системе международных транспортных коридоров России играет Сибирский Федеральный округ и проходящая через него Транссибирская железнодорожная магистраль. Для данной территории необходимо наличие транспортной инфраструктуры способной перемещать грузы в короткие сроки на большие расстояния и с возможностью увеличения объёмов перевозок при сдержанном росте тарифных ставок.

Для этого требуется развитие железнодорожного транспорта, которое осуществимо, только при организации строительства новых железнодорожных путей в районах промышленной добычи минерально-сырьевых ресурсов.

Место отводится модернизации уже имеющейся железнодорожной инфраструктуры, что позволит обеспечить необходимую пропускную способность транспорта. Реализация данных направлений будет способствовать интеграции отечественного транспорта в международные транспортные системы.

Одним из способов достижения этой цели является вовлечение России в международный транзит.

На практике это расшивка узких мест Транссибирской магистрали, основная часть которой проходит через Сибирский Федеральный округ, строительство новых сортировочных станций для увеличения пропускной способности, увеличение парка тягового подвижного состава.

Таким образом, благодаря реализации двух направлений: усовершенствованию коридоров «Приморье-1», «Приморье-2» и интеграции Сибирского Федерального округа в МТК, Россия сможет в полной мере реализовать свой транзитный потенциал в рамках системы международных транспортных коридоров.

3 ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ МЕЖДУНАРОДНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ КОРИДОРОВ

3.1 Направления развития международных транспортных перевозок и транзита в России

В настоящее время приоритетным международным транспортным коридором является Транссибирская магистраль, к ней прилегают железнодорожные пути, которые связывают между собой Сибирь с Казахстаном.

Стоит отметить, что магистраль продолжается посредством железных дорог, которые проходят от Москвы до Финляндии, Эстонии, при этом коридор функционирует стабильно, вследствие чего принимает активное участие в международных и региональных перевозках. На 2020 г. через коридор было перевезено свыше 350 тыс. ДФЭ.

Данный коридор является не только международным транспортным коридором, но и приоритетной магистралью страны, главным коридором ее пространственного развития.

Коридор «Север – Юг», который был открыт в 2002 г., был направлен на обеспечение более короткого пути, в сравнении с морским вариантом, через Суэцкий канал из России и стран восточной части Балтийского моря и СНГ до Индии, Ирана и стран Персидского залива. Предполагалось, что контейнеры на этом направлении будут перемещаться комбинированным железнодорожно-морским путем. Однако данное направление успешно обслуживает лишь связи с Азербайджаном, Ираном и Туркменистаном.

По остальным маршрутам его конкурентоспособность оказалась неочевидной ни по стоимости перевозки, ни по времени доставки. Это международный транспортный коридор от границы с Финляндией до Астрахани, а также до азербайджано-иранской границы, который важен как элемент территориальной структуры страны, поскольку он пересекает

множество регионов РФ, но его транспортное значение для международного со общения заметно меньше, поскольку главные торговые и транзитные партнеры России и постсоветских стран располагаются по широтному ходу.

Международный транспортный коридор «Север – Юг» опирается на коммерческую основу, при этом, уровень развития транспорта и его инновационность у стран-участниц заметно ниже, чем у стран, участвующих в организации широтных транзитных перевозок.

Развитие данного коридора долгое время сдерживали международные санкции, наложенные на Иран, а также сравнительно небольшие объемы торговли стран южного плеча коридора со странами, которые находятся на его северном плече. У Индии отсутствовала синергия геополитических и экономических интересов в развитии перевозок по этому коридору.

На современном этапе международный транспортный коридор по территории СНГ фактически создан: по обоим берегам Каспия проходят железные и автомобильные дороги, ведущие в Иран, расширены и модернизированы морские порты Азербайджана, Казахстана, Туркменистана.

Инфраструктура заметно улучшила транспортные условия для формирования торговых связей многих российских регионов с прикаспийскими странами.

Но развитие «данного коридора, как более короткого пути к Аравийскому морю, будут сдерживать восстановление экономических санкций США против Ирана и геополитическая напряженность в зоне Персидского залива.

В официальных документах он определен как «исторически сложившаяся национальная транспортная коммуникация». Это самая короткая дорога из Северной Европы на Дальний Восток. Северный морской путь, в отличие от МТК «Север–Юг», представляет немалый интерес для Китая».

Стоит отметить, что «путь от Шанхая до портов Северного моря по СМП равняется 13–14 тыс. км, а через Суэцкий канал 20–21 тыс. км. Поэтому

превращение СМП в МТК в обозримой перспективе вполне реально. Пока этот путь, будучи одним из символов достижений советской и российской экономики, имеет в основном каботажное и экспортное значение».

Для логистического освоения этого коридора в 2018 г. создана судоходная компания «Морской арктический транспорт», в которую наряду с российскими компаниями НОВОТЭК и «Совкомфлот» вошли китайские COSCO и Фонд Шелкового пути.

Новая компания «призвана наладить круглогодичную доставку по СМП углеводородов в страны АТР и организовать транзит между странами Северо-Восточной Азии и Северо-Западной Европы». Кроме того, благодаря вхождению в новую компанию китайских партнеров Россия получит от КНР заемные средства для строительства арктического флота, что является необходимым условием для наращивания международных перевозок по СМП.

Для развития собственного производства судов ледового класса Россия с 2019 г. ввела ограничение прохода судов иностранной постройки по СМП. Для полноценного использования СМП как глобальной коммуникации следует своевременно создавать логистические центры и региональные коридоры для быстрой доставки контейнеров, следующих из Азии и в Азию.

В этом отношении весьма перспективен порт Мурманск, из которого можно наладить движение контейнерных поездов в порты Финляндии, а также в Белоруссию. Для РФ, с учетом ее соседства и характера прохождения границ, весьма эффективными могут быть региональные международные транспортные коридоры. Такие коридоры создаются в настоящее время на востоке РФ.

К ним относятся транспортные коридоры «Приморье–1» и «Приморье–2». Предполагается, что «Приморье–1» соединит Харбин через Суйфэньхэ и Гродеково с портами Владивосток, Находка и Восточный, через которые будут осуществляться перевозки между провинцией Хэйлунцзянь и южными провинциями Китая, а также между ней и странами АТР по

наиболее короткому пути 60. Коридор «Приморье–2» призван дать кратчайший выход к морю провинции Цзилинь через Хунчун и порт Зарубино.

В последнем намечено создание крупного терминала для экспорта российского и транзита китайского зерна для рынков южного Китая и стран АТР. Порт Зарубино и китайский пограничный город Хунчун предполагается соединить железной дорогой с китайской шириной колеи (1435 мм). Для активизации формирования этих коридоров на все порты Приморского края был распространен таможенный режим Свободного порта Владивосток.

Порт Зарубино возможно изучать как место размещения логистического узла с системой контейнерных поездов и судоходных линий, увязанных с транзитной деятельностью СМП. «Вполне вероятно формирование нового коридора в результате строительства железнодорожного моста через Амур и пограничного пункта пропуска Нижнеленинское – Тунцзян, который сократит железнодорожный путь между Хабаровском, Биробиджаном и китайским Харбином, а также соединит наиболее коротким образом БАМ и сеть китайских железных дорог».

На современном этапе «осуществляется проработка пути реализации Соглашения о создании экономического коридора РФ – МНР – КНР, основой которого являются модернизация железной дороги Улан Удэ – Наушки – Улан-Батор – Эрлянь – Пекин – Тяньцзинь и строительство ряда новых линий, соединяющих железнодорожные сети РФ и КНР через Монголию».

Значимым фактором, который меняет логику взаимной торговли, стало подписанное Соглашение об автомобильном сообщении между РФ и КНР, которое открывает возможности прямых автомобильных перевозок между большим количеством городов обеих стран.

Необходимо расширение пропускной способности автомобильных пунктов пропуска и автодорог, обеспечивающих взаимные торговые связи.

В России сеть железных и автомобильных дорог исторически широко развернута в сторону Европы.

Как считают некоторые авторы, «Россия и страны ЕС имеют в настоящее время 8 прямых примыканий железных дорог и 6 через Белоруссию против 3 прямых и 3 – через Казахстан и Монголию, соединений с железными дорогами Китая. Упомянутые проекты позволяют существенно расширить число примыканий транспортных сетей России и Китая, что улучшит транспортные условия модернизации экономики провинций Северо-Восточного Китая и Внутренней Монголии, которые отстают по темпам развития от ведущих провинций страны».

В России упомянутые транспортные нововведения также являются неременным условием оживления экономической жизни дальневосточных, забайкальских и арктических регионов.

Учитывая инфраструктурную слабость упомянутых регионов, ТК по сути являются для них коридорами экономического развития. Вдобавок упомянутые региональные МТК позволяют заметно нарастить транзитные перевозки РФ и, соответственно, экспорт транспортных услуг.

Транзитные перевозки составляют сравнительно небольшую долю в объеме железнодорожных перевозок РФ.

Транзит в случае России сможет приносить ощутимый для РЖД и платежного баланса доход только при больших объемах перевозок, в несколько раз превосходящих современный уровень.

Вместе с тем в условиях жесткой конкуренции транзитных маршрутов рост транзита означает признание международным сообществом конкурентоспособности национального транспорта в глобальных транспортно-логистических цепочках.

Для использования транзитного потенциала нужны немалые инвестиции в транспорт и логистику, необходимо снятие разного рода административных ограничений, тесное сотрудничество с соседними странами в технологической и таможенной унификации перевозочного

процесса, совместное выведение транзитного продукта на мировой рынок транспортных услуг.

Начиная с 2013 г. объем железнодорожного транзита в РФ сократился почти на 40%. Это было вызвано рядом причин. «Первая – спад внешней торговли у транзитных партнеров России в 2014–2016 гг., при этом вторая связана с введением санкций Западом против РФ и разладом по политическим причинам экономических связей с Украиной, которые сильно затронули взаимный транзит. Россия и Украина с момента обретения независимости были друг для друга наиболее крупными транзитными партнерами. Третья причина обусловлена появлением для транзитных партнеров других транспортных возможностей сообщения с международными рынками – через альтернативные коммуникации».

В Транспортной стратегии РФ до 2030 г. среди приоритетных направлений выделена «Интеграция в мировое транспортное пространство и реализация транзитного потенциала страны».

Однако его осуществление сталкивается с большими трудностями, что также объясняется рядом причин. Во-первых, объемы доходов транспорта от транзитных перевозок несравненно меньше, чем от обслуживания внутренних и экспортных сообщений.

По ряду направлений РФ остается монополистом, и, в связи с этим велик соблазн завышать транзитные тарифы. Тем более что на ряде направлений транзитные сообщения конкурируют за пропускную способность с внутренними и экспортно-импортными перевозками. Это заставляет страны-транзитеры искать обходные пути. В определенных ситуациях для России более актуальным является строительство новых транспортных путей для освоения новых месторождений минерального сырья, чем повышение пропускной способности действующей сети.

Подходы к современному транспортному строительству в основном определяются интересами крупных сырьевых компаний страны. Наиболее ярко это проявилось в задержке строительства российского участка

автомагистрали Западный Китай – Западная Европа, имеющей потенциально большое международное значение. Во-вторых, транзит стал для России средством геополитической борьбы. С одной стороны, она стремится максимально сократить свою транзитную зависимость от враждебно настроенных к ней стран, а с другой – затруднить этим странам транзит по российским коммуникациям.

Одновременно традиционно транзит рассматривается как вынужденная транспортная операция, а не способ ускорения торгового оборота и повышения качества перевозки. В практической транспортной политике следует, на наш взгляд, сочетать неизбежный в настоящее время учет геополитических ограничений для транзитных сообщений с политикой более полного использования транзитного потенциала – своего и соседей, опираясь в этом на сотрудничество с государствами ЕАЭС и другими заинтересованными странами.

Повышение транзитного потенциала страны связывается в основном с развитием пропускной способности БАМа и Транссиба, а также морских портов. Важное место в планах повышения транзитной привлекательности России занимают создание новых соединений с транспортной системой Китая, внедрение мультимодальных транспортных технологий и современной логистики.

Можно сделать вывод, что для полной загрузки создаваемой пропускной способности необходима цифровизация действующих международных транспортных коридоров, рассматриваемых в качестве торгово-логистических, информационно-коммуникационных платформ для всех грузоотправителей, грузополучателей, перевозчиков и логистических компаний.

В настоящее время в пределах активного создания цифрового пространства изучаются аспекты электронных транзитных транспортных коридоров России и ЕАЭС на базе интеллектуальной транспортной системы, которая охватывает все виды транспорта.

3.2 Направления повышения эффективности международных транспортных перевозок на территории России

Формирование и перспективы развития международных транспортных коридоров представляет собой достаточно длительный и сложный процесс, охватывающий не один десяток лет. Международные транспортные коридоры в качестве элемента мирового хозяйства обладают характерными чертами и имеют свои преимущества и недостатки.

На сегодняшний день международные транспортные коридоры занимают относительно большую нишу в расширении международного сотрудничества. Международные транспортные коридоры эффективно обеспечивают решения транспортных вопросов, которые связаны с межгосударственными экономическими отношениями и другими контактами, создающими международную транспортную инфраструктуру и необходимые коммуникации.

Приоритетными тенденциями функционирования и перспективного развития транспортных коридоров на территории России являются:

- «- формирование единого транспортного пространства на основе сбалансированного развития инфраструктуры;
- обеспечение доступности, требуемого объема и высокого уровня конкурентоспособности транспортных услуг, повышение их качества в рамках инновационного пути развития экономики страны и в соответствии с социальными стандартами;
- интеграция в мировое транспортное пространство, наращивание и реализация транзитного потенциала;
- повышение уровня безопасности транспортной системы;
- снижение вредного воздействия транспорта на окружающую среду».

Основной импульс развития международных транспортных коридоров

Стимул к развитию международных транспортных коридоров способны дать особые экономические зоны, расположенные, как правило, в

транспортных узлах или на наиболее активных участках транспортных маршрутов.

Механизмом стимулирования экономического роста в регионах является создание и развитие ОЭЗ. Началом существования ОЭЗ можно считать 2005 г., когда был принят Федеральный закон от 22.07.2005 № 116-ФЗ «Об особых экономических зонах».

Модель интегральной оценки эффективности особых экономических зон строится на основе средневзвешенных расчетных значений.

Для оценки эффективности функционирования ОЭЗ количественные индикаторы сгруппированы в 5 блоков:

- «1) абсолютные количественные индикаторы деятельности ОЭЗ;
- 2) относительные количественные индикаторы, отражающие результативность функционирования резидентов ОЭЗ;
- 3) индикаторы количественной оценки эффективности бюджетных расходов всех уровней в создание объектов транспортно-логистической, энергетической, социальной, научной и иной инфраструктуры ОЭЗ;
- 4) относительные индикаторы количественной оценки, отображающие вклад деятельности ОЭЗ в региональное социально-экономическое развитие или на территории, где она организована;
- 5) относительные индикаторы количественной оценки, отображающие результативность административного аппарата по исполнению функций по управлению ОЭЗ и созданию объектов инфраструктуры в соответствии с планом развития зоны».

Влияние функционирования особых экономических зон на региональное социально-экономическое развитие основывается на относительно большей значимости инвестиций как фактора роста валового регионального продукта в регионах размещения особых экономических зон. В качестве метода исследования необходимо использовать регрессионный анализ с фиктивной переменной.

С учетом основных показателей развития экономики регионов методами кластерного анализа можно произвести группировку регионов по однородным группам (табл. 4).

Таблица 4 - Анализ социально-экономического развития регионов и распределение регионов размещения ОЭЗ по выделенным группам

Кластер 1	Кластер 2	Кластер 3
регионы с высоким уровнем развития	регионы со средним уровнем развития	регионы с низким уровнем развития

Таким образом, к первой группе с высоким уровнем развития экономики преимущественно входят регионы, на территории которых были созданы и эффективно функционируют особые экономические зоны. Заслуживает внимания вторая группа регионов, которая может претендовать на размещение новых особых экономических зон: данные регионы обладают достаточным экономическим потенциалом, и установление особых условий хозяйствования на определенных территориях может стать катализатором их социально-экономического развития.

В условиях стабилизации российской экономики грузооборот транспорта в России в 2018 г. увеличился на 2,8 %. В качестве основных факторов снижения в 2018 г. ВТО выделяет более слабый рост мировой экономики в сравнении с ожиданиями, нестабильность на финансовых рынках и ужесточение денежно-кредитной политики в развитых странах.

К 2020 г. «доля транспортного комплекса ЮФО и СКФО в общероссийском объеме перевозок грузов железнодорожным транспортом общего пользования составила 8 %, автомобильным транспортом - 3,8 %» (табл.5).

Таблица 5 - Перевозка грузов по федеральным округам РФ, 2020 г.

Субъект	Отправление грузов ж/д транспортом		Перевезено грузов автомобильным транспортом	
	млн т	%	млн т	%
Россия	1 384,3	100,0	5 403,9	100,0
Южный ФО	98,6	7,1	158,4	2,9
Северо-Кавказский ФО	12,8	0,9	48,6	0,9
Центральный ФО	201,7	14,6	456,7	8,5
Северо-Западный ФО	150,1	10,8	194,1	3,6
Приволжский ФО	197,3	14,3	329,5	6,1
Уральский ФО	179,7	13,0	350,4	6,5
Сибирский ФО	475,5	34,3	320,5	5,9

Итогом накопившихся в отрасли проблем стали низкие показатели транспортного регионального продукта Южного макрорегиона.

По объему транспортного регионального продукта ЮФО занимает предпоследнее, а по величине транспортного регионального продукта на душу населения - последнее место среди федеральных округов России. Негативным фактором является отсутствие стабильной положительной динамики роста физических объемов транспортного регионального продукта по всем субъектам ЮФО.

Доля транспортной составляющей в отраслевой структуре ВРП ЮФО и СКФО крайне незначительна.

Неудовлетворительное развитие транспортной инфраструктуры на Юге России связано с ограниченностью ресурсов, «выделяемых на эти цели. В последние десятилетия отмечается снижение инвестиций в основной капитал транспортной отрасли экономики ЮФО и СКФО с 50 % в общем объеме инвестиций в регионе до 27 %».

Международные транспортные коридоры Нижнего Поволжья исторически представляют собой пересечение основных путей из Азии в Европу и с Юга на Север. Создание коридора, соответствующего современным требованиям технического, технологического и организационного обеспечения, позволит не только оптимизировать грузопотоки внутри страны, но также обеспечить движение трансконтинентальных грузов.

В современных условиях основной обмен товарами между Европой и Азией осуществляется по океанским маршрутам, а доставка груза занимает от полутора до двух месяцев. Создание современного сухопутного транспортного коридора позволит сократить время доставки до десяти дней.

Необходимо изучить международный индекс эффективности логистики (далее - LPI). Он дает качественную оценку страны по шести компонентам на основании мнения торговых партнеров - экспертов в области логистики, работающих за пределами страны.

Международный индекс эффективности логистики представляет собой общий показатель эффективности работы сектора логистики, который объединяет данные о шести ключевых компонентах эффективности в единый комплексный показатель: действенность работы таможенных органов, качество инфраструктуры, простота организации международных поставок товаров, компетентность и качество логистических услуг, возможность отслеживания грузов, соблюдение сроков поставок.

Россия уступает в эффективности развития логистики своим соседям - Ирану и Казахстану. Отставание от стран лидеров в 2020 г. составило около 60 %, то есть логистика Прикаспийских государств менее эффективна. Хотя есть примеры эффективной работы особых экономических зон, которые занимают первые места в списке лучших мировых экономических зон.

«Технополис Москва» отмечена сразу в шести номинациях. ОЭЗ заняла призовое место в сфере ГЧП - площадка стала пионером реализации офсетного соглашения в российском здравоохранении между компанией

«Биокард» и Правительством Москвы. Соглашение способствует реализации Национальной стратегии борьбы с онкологическими заболеваниями и снижению затрат на лечение. Помимо этого, подписано офсетное соглашение с германской компанией GEMAMED, в 2019 г. состоялся запуск производства медицинских изделий для больных астмой.

ОЭЗ также отмечена за гибкий подход к потенциальным и действующим арендаторам, кластерное развитие площадки, инфраструктуру для работников и сокращение бюрократических процедур за счет работы в режиме единого окна и цифровизации процессов на основе Agile-центра.

Особая экономическая зона «Калининград» отмечена в трех номинациях - логистика, новые инвестиции и программа релокации. Авторы рейтинга отмечают, что через регион проходит трансъевропейский транспортный коридор, позволяющий соединять Европу и Китай за восемь дней пути.

Для удобства логистики помимо морского транспорта регион предлагает два типа железнодорожной колеи -широкой колеи (стандарт стран ЕЭС) и узкой колеи (Европейский стандарт). В 2019 г. швейцарско-шведский производитель электрооборудования ABB открыл инжиниринговый центр в Калининградской особой экономической зоне.

Для привлечения квалифицированных кадров в ОЭЗ Правительство Калининградской области компенсирует расходы на переезд работников из других регионов России в размере до 500 тыс. рублей.

Особая экономическая зона «Иннополис» в Татарстане отмечена в рейтинге за готовность инфраструктуры 5G - сеть запущена на площадке в тестовом режиме для активизации деятельности «резидентов в цифровой экономике. Кроме того, «Иннополис» был отмечен за гибкость рабочего пространства и удобства для работников. В ОЭЗ открыт коворкинг для малого и среднего бизнеса и создана уникальная среда для проживания и работы сотрудников компаний и членов их семей с деловой, социальной, образовательной и инженерной инфраструктурой».

ОЭЗ «Дубна» в Московской области отмечена в рейтинге за лучший исследовательский центр. В 2019 г. в» особой экономической зоне «Дубна» заработал новый инновационно-технологический центр для сборочного и наукоемкого производства. Новые компании-резиденты намерены вложить в свои проекты более 14 млн \$ и создать почти 1 000 рабочих мест».

ОЭЗ «Алабуга» в Татарстане заняла призовое место за развитие высококвалифицированных кадров. В сентябре 2019 г. в «Алабу-ге» открыт STEM-центр подготовки персонала, нацеленный на подготовку 100 работников ежегодно по четырем направлениям: лабораторный химический анализ, мехатроника, электротехника и автоматизированные системы управления.

Отдельно в рейтинге выделена ОЭЗ «Ступино Квадрат» за развитие промышленных коворкингов для малого и среднего бизнеса и производственных стартапов. В зоне также построена частная железная дорога, соединяющая ее объекты с национальной железнодорожной системой.

Особую роль транспортной системы Юга России и дальнейшего развития транспортного пространства макрорегиона ЮФО и СКФО, по территории которого «проходят МТК: «Север-Юг», соединяющий страны Восточной, Центральной Европы и Скандинавии с европейской частью РФ и через Каспийское море с Азербайджаном, Ираном, Индией, Пакистаном; «Транссиб», соединяющий Центральную Европу через Москву с Уралом, Сибирью, Дальним Востоком и Китаем или через Юг России с Казахстаном, Монголией и Кореей».

Положительное влияние ОЭЗ на эффективность транспортного маршрута характеризуется не только дополнительным объемом продукции. В еще большей степени на указанный параметр влияет структура грузовой базы, которую поставяет ОЭЗ. Как правило, это готовая продукция, зачастую высокотехнологичная, с высокой добавленной и, следовательно, реализуемой стоимостью.

Вследствие этого продукция переносится перевозчиком в класс повышенной тарификации, что не вызывает принципиальных возражений грузовладельца. Величина прибыли, получаемой грузовладельцем, - основной мотив при выборе им маршрута, а транспортники при повышении тарификации перевозимой продукции получают дополнительные возможности для покрытия своих затрат.

На железных дорогах России «важнейшими факторами, определяющими уровень грузовых тарифов, являются так называемая платежеспособность грузов и затраты железнодорожного транспорта на их перевозку.

Относительная значимость этих факторов менялась «на протяжении истории железных дорог - в периоды усиления монополизма дорог увеличивалось значение первого фактора, при усилении конкуренции перевозчиков преобладающее влияние приобретал второй фактор».

Но положительное влияние ОЭЗ на эффективность МТК высокой тарификацией перевозимой продукции не исчерпывается: важны не только стоимостные показатели продукции, но и натуральные - объем и масса. Продукция, производимая в СЭЗ, имеет многократно меньший вес и объем, нежели сырье и материалы, из которых она выпускается, и удобна для использования контейнерных перевозок.

Оценка опыта создания и функционирования в России ОЭЗ разных типов позволяет сделать вывод, что «этот процесс далеко не однозначен, непоследователен, противоречив, и доказательств тому немало. Так, например, туристические ОЭЗ в Калининградской области, Краснодарском крае были закрыты из-за отсутствия резидентов, причем не в физическом смысле, а вследствие того, что власти регионов и представители компаний-резидентов не смогли договориться об условиях».

Сложности возникли и с транспортными ОЭЗ. В портово-логистических зонах в Хабаровском крае и г. Мурманске резидентов так и нет. Первая была под угрозой закрытия, но этого удалось избежать благодаря

принятому Правительством РФ решению об ее расширении за счет включения порта «Ванино». Решение же о создании ОЭЗ в г. Мурманске изначально было поспешным и экономически слабо обоснованным, поскольку БАМ, заканчивающаяся в ОЭЗ «Советская Гавань», не могла обеспечить закладываемую в изначальной концепции пропускную способность.

Проблема взаимодействия разных видов транспорта при мультимодальных перевозках решается давно. Особенности устройства и функционирования каждого вида транспорта накладывают отпечаток на их взаимодействие. «Отечественная и зарубежная практики показывают, что почти невозможно организовать передачу грузопотоков с одного вида транспорта на другой без простоя транспортных средств - без предусмотрения возможности промежуточного складирования груза».

В настоящее время российские портовые комплексы Туапсинского и Новороссийского узлов с трудом справляются с объемами «переориентированных» грузов - не хватает складских площадей, производственных мощностей для переработки ежегодно возрастающих объемов.

В то же время дальнейшее развитие таких крупных терминалов Южного Региона в портах Новороссийск и Туапсе сдерживается стесненными условиями их размещения в мегаполисах, что требует поиска других способов решения проблемы экспорта российских грузов. Основным способом перевалки грузов с одного вида транспорта на другой является работа через склад (складской вариант).

Однако рост объемов перевозок экспортных грузов через порты Юга России опережает развитие их инфраструктуры, а также припортовых станций и подходов к ним. Наблюдается дефицит складских площадей, вследствие чего перевалка грузов чаще осуществляется без складирования, по прямому варианту, что требует содержание дополнительного парка груженых вагонов на станциях выгрузки и дороге.

Главными причинами несбалансированности грузопотоков и проблем при перевалке на суда являются:

«- использование складских площадей портов в качестве консигнационных складов, когда склады переполнены в ожидании лучшей конъюнктуры рынка или фрахта судов;

- использование вагонов как складов на колесах;
- отсутствие технических возможностей выгрузки вагонов в портах;
- неритмичность при погрузке».

Основным направлением совершенствования взаимодействия разных видов транспорта при этих процессах может стать формирование сети информационно-логистических центров - автоматизированных центров управления составлением и взаимным согласованием графиков подхода транспортных средств взаимодействующих видов транспорта.

Проблемы формирования МТК на Юге и Северном Кавказе выходят за рамки урегулирования собственно транспортных проблем. Их эффективное решение окажет позитивное влияние и на макроэкономические показатели, что выразится в дополнительных доходах государства и других инвесторов от увеличения объемов международных перевозок, совершенствования транспортной инфраструктуры в регионах Юга России. Это будет способствовать активизации межрегиональных и международных связей, интенсификации товарных потоков, расширению туризма.

Системный подход к решению транзитных транспортных задач поможет развивать и сервисную сферу макрорегиона. В трансграничной территории округа будут в большей мере востребованы придорожный гостиничный и информационный сервис, инфраструктура туризма и развлечений, услуги здравоохранения и охраны порядка, народные и экологические промыслы. Основные проблемы могут быть связаны с необходимостью повышения качества обслуживания в указанных сферах и сертификацией данных услуг по российским и международным стандартам. Последовательная реализация данного направления приведет к созданию

дополнительных рабочих мест в сфере, где традиционно успешны представители различных национальностей Юга России.

Для более полного использования преимуществ географического положения страны, обеспечения возрастающих объемов внешнеторговой деятельности, укрепления роли России в мировой хозяйственной системе необходимо формирование и планомерное развитие российских международных транспортных коридоров как важных элементов создаваемой международной евроазиатской транспортной инфраструктуры.

Опираясь на прогнозы возможных тенденций и ориентиров подъема российской экономики и преобразования социальной сферы, можно предложить следующие сценарные варианты будущего развития транспортной системы страны: инерционный вариант, энерго-сырьевой вариант, инновационный вариант.

Инерционный вариант основывается на базе поведения бизнеса с учетом изучения бизнес-среды, возможных вариантов увеличения экспорта, изучения факторов социально-экономического развития.

Энерго-сырьевой вариант основывается на принципе и разработке месторождений полезных ископаемых, а также использования транзитного потенциала.

Инновационный вариант опирается на проекты по строительству крупных транспортных комплексов, мультимодальных логистических центров и создание так называемых «информационных узлов».

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

В данной работе была осуществлена попытка раскрытия особенностей и сущности международных транспортных коридоров в качестве основного драйвера развития экономики.

В ходе проведенного исследования были изучены международные транспортные коридоры в качестве экономического феномена, что позволило сделать вывод о том, что динамика международных транспортных коридоров является отражением технического прогресса на транспорте, глобализации и регионализации мировой экономики, геополитических интересов государств-участников в развитие международного сообщения.

С этой позиции международные транспортные коридоры являются согласованным развитием и унификацией технических параметров национальных магистральных направлений государств, которые формируют международное направление перевозок между крупными центрами производств и потребления, национальных норм регулирования транзитных и внешнеторговых перевозок, логистической деятельности и внедрения интермодальных технологий в доставке грузов.

При изучении понятия и видов международных транспортных коридоров было выявлено, что важное место в логистическом транспортном обеспечении и цепях поставок занимают торговые транспортные коридоры, вследствие чего, опираясь на трактовку Всемирного банка, торговый транспортный коридор является единством транспортной и логистической инфраструктуры, а также услуг, которая управляется национальными и международными региональными органами, что способствует развитию торговых и транспортных потоков между центрами экономической деятельности.

Многие транспортные коридоры базируются на существующих коммуникациях, которые совершенствуются посредством единых стандартов, что позволяет обеспечить свободное движение транспортных

средств, при этом специфика и параметры терминалов в узловых пунктах подбираются на базе свободной перевалки и хранения груза, а также возможности исполнения логистических операций с товарами, обслуживанием транспортных средств.

Формирование и развитие международных транспортных коридоров представляет собой предмет международных соглашений, которые заключаются в различных частях мира, при этом данные соглашения подразумевают привлечение к формированию транспортных коридоров больших ресурсов, а также стабилизацию законодательства и различных процедур, которые используются при перевозках по транспортным коридорам.

Изучение развития международных транспортных коридоров позволило отметить, что коммуникации, обеспечивающие международные перевозки, являются опорными магистралями и узлами транспортной сети России, практически все входят в международные транспортные соглашения, обладают достаточной пропускной способностью.

Таким образом, на направлениях международных перевозок существуют объекты транспортной, таможенной и телекоммуникационной инфраструктур, к которым причисляются железнодорожные линии, автодороги, внутренние водные пути, морские порты, а также пункты пропуска через границы государств, которые необходимы для осуществления таможенных процедур.

Можно сделать вывод, что несмотря на приведенные положительные аспекты, политика формирования и развития международных транспортных коридоров в России нуждается в совершенствовании.

В ходе анализа международных транспортных коридоров с позиции процессов интеграции было выявлено, что транзитные проблемы в государствах обусловлены тем, что для транспортировки грузов из Казахстана в ЕС необходимо пересекать территорию России и Белоруссии, а наиболее сложным направлением представляется доставка грузов из

Таджикистана, Узбекистана, при этом в пределах ЕАЭС из множества торгово-транспортных связей лишь у трех государства возможно прямое сообщение.

Также было определено, что в целом адаптация российских железных дорог к появлению новых границ свелась в основном к созданию пограничных станций и пунктов пропуска. В России главный акцент в связи с произошедшей геополитической трансформацией и последующей экономической дезинтеграцией был сделан на развитии пропускной способности собственных морских портов и припортовой инфраструктуры.

Транзитные возможности Казахстана увеличивается также благодаря транспортному строительству в соседних странах. За годы независимости в Туркменистане было построено три соединения с железными дорогами Ирана.

Соответственно, был сделан вывод о том, что различными государствами осуществляется активное развитие международных транспортных коридоров, поскольку оно оказывает непосредственное влияние на улучшение экономики государств.

Было определено, что благодаря реализации двух направлений: усовершенствованию коридоров «Приморье-1», «Приморье-2» и интеграции Сибирского Федерального округа в МТК, Россия обладает возможностью в полной мере реализовать свой транзитный потенциал в рамках системы международных транспортных коридоров.

При изучении перспектив развития международных транспортных коридоров был сделан вывод о том, что для полной загрузки создаваемой пропускной способности необходима цифровизация действующих международных транспортных коридоров, рассматриваемых в качестве торгово-логистических, информационно-коммуникационных платформ для всех грузоотправителей, грузополучателей, перевозчиков и логистических компаний.

В настоящее время в пределах активного создания цифрового пространства изучаются аспекты электронных транзитных транспортных коридоров России и ЕАЭС на базе интеллектуальной транспортной системы, которая охватывает все виды транспорта.

Для более полного использования преимуществ географического положения страны, обеспечения возрастающих объемов внешнеторговой деятельности, укрепления роли России в мировой хозяйственной системе необходимо формирование и планомерное развитие российских международных транспортных коридоров как важных элементов создаваемой международной евроазиатской транспортной инфраструктуры.

Опираясь на прогнозы возможных тенденций и ориентиров подъема российской экономики и преобразования социальной сферы, можно предложить следующие сценарные варианты будущего развития транспортной системы страны: инерционный вариант, энерго-сырьевой вариант, инновационный вариант.

СПИСОК ИСПОЛЬЗУЕМЫХ ИСТОЧНИКОВ

1. Конституция Российской Федерации (принята всенародным голосованием 12.12.1993 с изменениями, одобренными в ходе общероссийского голосования 01.07.2020) // Собрание законодательства Российской Федерации. № 9. 03.03.2014, ст.851.
2. Договор о Евразийском экономическом союзе (Подписан в г. Астане 29.05.2014) (ред. от 01.10.2019) (с изм. и доп., вступ. в силу с 05.04.2022) // Официальный сайт Евразийской экономической комиссии <http://www.eurasiancommission.org>. 05.06.2014.
3. Таможенный кодекс Евразийского экономического союза (приложение № 1 к Договору о Таможенном кодексе Евразийского экономического союза) // Официальный интернет-портал правовой информации (www.pravo.gov.ru) 9 января 2018 г.
4. О таможенном регулировании в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации: федеральный закон от 03.08.2018 № 289-ФЗ (ред. 02.07.2021) // Собрание законодательства РФ. № 32 (ч.1). 06.08.2018. ст.5082.
6. Федеральный закон "Об особых экономических зонах в Российской Федерации" от 22.07.2005 N 116-ФЗ (последняя редакция)
7. Быстров Н.В. Главный помощник - независимая система // Автомобильные дороги. - 2015. - № 9. С16 - 20
8. Вардомский Л.Б., Тураева М.О. Развитие транспортных коридоров в условиях современных геополитических и экономических вызовов. Научный доклад. Институт экономики РАН. 2018. 80с.
9. Вардомский Л.Б., Тураева М.О. Развитие транспортных коридоров постсоветского пространства в условиях современных геополитических и экономических вызовов (научный доклад). – М.: Институт экономики РАН, 2018. 64 с.

10. Галабурда В.Г., Соколов Ю.И., Королькова Н.В. Управление транспортной системой: Учебник. - М.: МЦ ЖДТ, 2018. 108 с.
11. Герами В.Д., Колик А.В. Управление транспортными системами. Транспортное обеспечение логистики: учебник и практикум для академического бакалавриата. - М.: Юрайт, 2019. 129 с.
12. Дадабаева З.А. Трансформация логистических рынков на евразийском пространстве в условиях внедрения цифровых технологий// Экономика и управление. 2018. №8 (154). С. 29–36
13. Егоров В. Г. Геополитика транспортных коридоров // Геоэкономика энергетики. 2021. 2 с.
14. Жунусов А.О. Драйверы развития инфраструктуры: цифровая повестка// Инновации транспорта. 2018.№1(31). 6 с.
15. Квитко К. Б. Сравнительный анализ международных транспортных систем: инфраструктура, рейтинги, транспортные коридоры // Транспортные системы и технологии. 2020. 1 с.
16. Кинякина Е., 2020. Грузовой коридор в цифрах // Ведомости. № 19 (4991). 6 февраля 2020 г. 13 с.
17. Кириллова А.Г. Актуальные аспекты развития международных транспортных коридоров на территории России // Транспорт Российской Федерации. Журнал о науке, практике, экономике. 2018. №2 (75).
18. Комаров, В. В. Зоны свободной торговли / В. В. Комаров. - М.: Финансы и статистика, 2015. 160 с.
19. Комаров, В. В. Зоны свободной торговли / В. В. Комаров. - М.: Финансы и статистика, 2015. 49 с.
20. Коршунов И.К., Карпов А.В., Шматков Р.Н. Международные транспортные коридоры России: влияние на экономику страны // Восточная аналитика. 2019. №2.
21. Крюкова Е. В. РАЗВИТИЕ МЕЖДУНАРОДНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ КОРИДОРОВ НА ТЕРРИТОРИИ РОССИИ // Вестник ВолГУ. Серия 3: Экономика. Экология. 2021. №2.

22. Павлов, П. В. Институт особых экономических зон в Российской Федерации: монография / П. В. Павлов. - М.: Магистр: Инфра-М, 2016. - 256 с.
23. Пехтерев Ф.С. Экономические аспекты формирования МТК на территории России: дисс. ... канд. эконом. наук: 08.00.05. 2018. 47 с.
24. Селютина Н. С. Международный транспортный коридор как основной фактор развития экономических отношений между государствами // European research. 2017. №6 (19).
25. Троицкая Н.А. Транспортные коридоры России для международного сообщения / Н.А. Троицкая. - М.: АСМАП, 2018. 63 с.
25. Тураева М.О. Новые реалии евразийского транспортного пространства: казахстанский транзит // Вестник ИЭ РАН. 2018. № 3. С. 25–39.
27. Тураева М.О. Перспективы развития евразийского транспортного пространства в условиях актуальных геополитических парадигм // Государственная служба. 2017. Т. 20. № 4 (1106). С. 99–104
28. Ханна П., 2019. Коннектография. Будущее глобальной цивилизации. М.: Манн, Иванов и Фербер. 136 с.
29. Худозаров, Э. А. Разработка технологии интегральных оценок исполнения проектов создания международных транспортных коридоров / Э. А. Худозаров // Транспортное дело России. - 2010. - №№ 9. - С. 41-44
30. Чибухчян С., Чибухчян Г., Гаспарян Ш, 2018. Развитие логистических возможностей ЕАЭС — основа экономического роста // Логистика. № 5 (138). С. 52—55.
31. Чижков Ю.В. Международные транспортные коридоры – коммуникационный каркас экономики // Транспорт Российской Федерации. 2015. №5 (60). С. 9–15.
32. Шурубович А.В. Международный транзит в экономической модели развития // Мир перемен. 2018. №2. С.174–189

33. Об итогах внешней и взаимной торговли товарами ЕАЭС. ЕЭК. Экспрессинформация. URL: http://www.eurasiancommission.org/ru/act/integr_i_makroec/dep_stat/tradestat/analytics/Documents/express/December2017.pdf

34. Соглашение между Правительством Российской Федерации и Правительством Китайской Народной Республики о международном автомобильном сообщении от 8 июня 2018 года (вступило в силу 17 сентября 2018 года, пункт 4 статьи 9 Соглашения вступил в силу 17 сентября 2019 года)

35. Федеральный портал [protown.ru](https://www.protown.ru). - Электрон. текстовые дан. - Режим доступа: <https://www.protown.ru>

36. Об итогах внешней и взаимной торговли товарами ЕАЭС. ЕЭК. Экспрессинформация. URL: http://www.eurasiancommission.org/ru/act/integr_i_makroec/dep_stat/tradestat/analytics/Documents/express/December2017.pdf

37. Соглашение между Правительством Российской Федерации и Правительством Китайской Народной Республики о международном автомобильном сообщении от 8 июня 2018 года (вступило в силу 17 сентября 2018 года, пункт 4 статьи 9 Соглашения вступил в силу 17 сентября 2019 года)

38. Федеральный портал [protown.ru](https://www.protown.ru). - Электрон. текстовые дан. - Режим доступа: <https://www.protown.ru>

39. Alder S., Roberts M, Tewari M, 2018. The Effect of Transport Infrastructure on India's Urban and Rural Development // University of North Carolina at Chapel Hill. 73 p.

40. Cheng J., Verma M., Verter V, 2017. Impact of train makeup on hazmat risk in a transport corridor // Journal of Transportation safety & security. № 9. P. 167-194

41. Chong Ed. Enhancing regional integration of landlocked developing countries in North and Central Asia through infrastructure connectivity (Agenda 6). 6–7 Sep 2017. Issyk-Kul, Kyrgyzstan

42. Corridor planning guide towards a more meaningful integration of transportation and land use. Delaware Valley Regional Planning Commission. September 2018. P.

43. Quium A. S. M. A., 2019. Transport Corridors for Wider Socio-Economic Development // Sustainability. № 11 (19). 55 p.; Дергачев В.А. Международные экономические отношения: Учебник для вузов. М.: ЮНИТИДАНА, 2018. С. 167.

44. Roberts M., Melecky M., Bougna Th. Xu Y. S, 2018. Transport Corridors and Their Wider Economic Benefits: A Critical Review of the Literature // Policy Research Working Paper. № 8302. World Bank. Washington, DC

Ректору ПГУ

А.Д. Гулякову

студент 1 5 курса ФЭУ

кафедры «МиЭБ»

очной формы обучения

Филин Михаил Александрович

ЗАЯВЛЕНИЕ

Я, Филин Михаил Александрович, студент 5 курса очной формы обучения направления подготовки 38.05.04 профиль подготовки Политические науки, прошу провести проверку с использованием системы «Антиплагиат» дипломной работы на тему «Исторические трансформации коридоров как основной драйвер роста экономики», выполненной 1 мной самостоятельно, на содержание элементов плагиата.

Все прямые заимствования из печатных и электронных источников, а также из защищенных ранее выпускных квалификационных работ, кандидатских и докторских диссертаций имеют соответствующие ссылки.

Я ознакомлен с действующим Стандартом университета «Выпускная квалификационная работа обучающихся по образовательным программам высшего образования – программам бакалавриата, программам специалитета и программам магистратуры», согласно которому обнаружение плагиата является основанием для недопуска ВКР к защите и отчисления из университета.

Филин М.А.

ВКР представлена на проверку _____ 2022 г.

Руководитель ВКР Лашу- Т.Ю. Паченко

Заведующему кафедрой
«Менеджмент и экономическая безопасность»

(наименование кафедры)

Тактаровой С.В.
(И.О. Фамилия заведующего кафедрой)

студента (ки) гр. 11321
Филипп Михаил Андреевич
(ФИО полностью)

Заявление.

Прошу закрепить за мной тему выпускной квалификационной
работы Потенциальные транспортные коридоры как основной
драйвер роста экономики
(рабочее название темы)

Научный руководитель Пашенко Т.Ю. Ю. к. э. н. доцент кафедры «МЭБ»
(фамилия, имя, отчество, ученая степень, звание должность)

(дата)

Филипп
(личная подпись студента)

Мобильный телефон студента

89510920359

Руководитель

Пашенко
(личная подпись)

Т.Ю. Пашенко
И.О. Фамилия

(дата)

Зав. кафедрой «МЭБ»

(название кафедры)

(личная подпись)

С.В. Тактарова
И.О. Фамилия

(дата)



АНТИПЛАГИАТ
ОБНАРУЖЕНИЕ ЗАИМСТВОВАНИЙ

СПРАВКА

о результатах проверки текстового документа
на наличие заимствований

Пензенский государственный университет

ПРОВЕРКА ВЫПОЛНЕНА В СИСТЕМЕ АНТИПЛАГИАТ.ВУЗ

Автор работы: Фомин Михаил Андреевич
Самоцитирование
рассчитано для: Фомин Михаил Андреевич
Название работы: Фомин М.А. 173Д1
Тип работы: Не указано
Подразделение:

РЕЗУЛЬТАТЫ

■ ОТЧЕТ О ПРОВЕРКЕ КОРРЕКТИРОВАЛСЯ; НИЖЕ ПРЕДСТАВЛЕНЫ РЕЗУЛЬТАТЫ ПРОВЕРКИ ДО КОРРЕКТИРОВКИ

ЗАИМСТВОВАНИЯ	13.64%	ЗАИМСТВОВАНИЯ	13.64%
ОРИГИНАЛЬНОСТЬ	84.2%	ОРИГИНАЛЬНОСТЬ	84.2%
ЦИТИРОВАНИЯ	2.16%	ЦИТИРОВАНИЯ	2.16%
САМОЦИТИРОВАНИЯ	0%	САМОЦИТИРОВАНИЯ	0%

ДАТА ПОСЛЕДНЕЙ ПРОВЕРКИ: 05.05.2022

ДАТА И ВРЕМЯ КОРРЕКТИРОВКИ: 05.05.2022 14:02

Модули поиска: ИПС Адилет; Библиография; Сводная коллекция ЭБС; Интернет Плюс; Сводная коллекция РГБ; Цитирование; Переводные заимствования (RuEn); Переводные заимствования по eLIBRARY.RU (EnRu); Переводные заимствования по Интернету (EnRu); Переводные заимствования издательства Wiley (RuEn); eLIBRARY.RU; СПС ГАРАНТ; Медицина; Диссертации НББ; Перефразирования по eLIBRARY.RU; Перефразирования по Интернету; Перефразирования по коллекции издательства Wiley; Патенты СССР, РФ, СНГ; Модуль поиска "ПГУ"; СМИ России и СНГ; Шаблонные фразы; Кольцо вузов; Издательство Wiley; Переводные заимствования

Работу проверил: Пашенко Татьяна Юрьевна

ФИО проверяющего

Дата подписи:

05.05.2022

Пашенко

Подпись проверяющего



Чтобы убедиться
в подлинности справки, используйте QR-код,
который содержит ссылку на отчет

Ответ на вопрос, является ли обнаруженное заимствование
корректным, система оставляет на усмотрение проверяющего.
Предоставленная информация не подлежит использованию
в коммерческих целях.

МИНИСТЕРСТВО НАУКИ И ВЫСШЕГО ОБРАЗОВАНИЯ
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение
высшего образования
«ПЕНЗЕНСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ»

Институт Экономики и управления
Кафедра «Менеджмент и экономическая безопасность»
Специальность 38.05.02 «Таможенное дело»

ОТЗЫВ

на дипломную работу студента
Фомина Михаила Андреевича

на тему: Международные транспортные коридоры как основной драйвер
роста экономики

Выполнение дипломной работы Фоминым Михаилом Андреевичем осуществлялось в соответствии с заданием и в установленные в нём сроки.

При выполнении работы Фомин М.А. продемонстрировал самостоятельность, знания теории по разрабатываемой проблеме, практические умения и навыки. При написании работы Фомин М.А. показал свое умение грамотно и логично излагать материал, выполнять требования по оформлению работы.

Студент показал умение работать с литературой: при написании работы он использовал нормативные документы, публикации в периодической печати, монографическую литературу. В работе имеется практический материал.

В ходе выполнения дипломной работы Фомин М.А. продемонстрировал свою подготовленность к профессиональной деятельности в соответствии с государственным образовательным стандартом по специальности «Таможенное дело» и заслуживает хорошей оценки.

Руководитель
к.э.н., доцент

Пашенко

Т.Ю. Пашенко

МИНИСТЕРСТВО ОБРАЗОВАНИЯ И НАУКИ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение
высшего образования
«ПЕНЗЕНСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ»

РЕЦЕНЗИЯ
на выпускную квалификационную работу
(дипломную работу)

на тему Международные транспортные коридоры как основной драйвер роста экономики

студента Фомина Михаила Андреевича
(Ф.И.О.)

Специальность 38.05.02 «Таможенное дело»
(наименование специальности)

Институт экономики и управления
(название факультета)

Форма обучения очная
(очная, заочная)

Кафедра Менеджмент и экономическая безопасность
(название кафедры)

Руководитель к.э.н., доцент Пашенко Т.Ю.
(уч. степень, уч. звание, инициалы, фамилия)

1. Соответствие ВКР выбранной теме Содержание дипломной работы соответствует выбранной теме, раскрывает ее полностью.
2. Актуальность, новизна Тема исследования является актуальной, так как в условиях роста процесса глобализации международный транспорт занимает одну из главных ролей на рынке транспортных услуг. В настоящее время международные транспортные коридоры (МТК) являются одной из динамично развивающихся и экономически важных областей.
3. Оценка содержания работы Содержание дипломной работы в целом соответствует предъявляемым требованиям. В работе раскрыты теоретические аспекты факторов и особенности формирования международных транспортных коридоров; исследована сущность международных транспортных коридоров в качестве основного драйвера развития экономики; проведен анализ МТК с позиции интеграционных интересов; предложены направления повышения эффективности МТ

перевозок на территории России с учетом современных условий хозяйствования.

4. Положительные стороны работы Представляют интерес следующие аспекты темы: направления развития международных транспортных перевозок и транзита в России.

5. Практическое значение и рекомендации по внедрению Дипломная работа имеет практическое значение для оптимизации совершения международных транспортных коридоров.

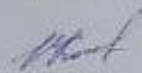
6. Недостатки и замечания В работе автором проведен краткий анализ сильных и слабых сторон международных транспортных коридоров. Более полный анализ мог бы усилить исследовательскую часть дипломной работы. В работе имеются небольшие недочеты в оформлении текстовой части диплома.

7. Рекомендуемая оценка ВКР Хорошо

8. Вывод о присвоении выпускнику квалификации Специалист таможенного дела.

РЕЦЕНЗЕНТ* доцент кафедры «Экономика и управление» ФГБОУ ВО
ПензГТУ, к.э.н., доцент Козина Е.В.
(должность, место работы, уч. степень, уч. звание, инициалы, фамилия)

« » 2022 г.



(подпись рецензента)

* Подпись рецензента, не являющегося работником (сотрудником) ПГУ, заверяется печатью организации.

